

SCANIA CV AB 2025 ÅRSREDOVISNING

Denna publikation är ett utdrag ur Scania CV AB:s årsredovisning för räkenskapsåret 2025 och omfattar förvaltningsberättelsen inklusive hållbarhetsrapporten. Revisors granskningsberättelse över hållbarhetsrapporten åtföljs. Publikationen utgör inte den fullständiga årsredovisningen, och vissa sidhänvisningar samt nothänvisningar är hänförliga till delar av det fullständiga årsredovisningsdokumentet som inte inkluderats i denna publikation. Även revisors granskningsberättelse över hållbarhetsrapporten inkluderar sidhänvisningar till andra delar av det fullständiga årsredovisningsdokumentet. Den fullständiga årsredovisningen har lämnats in till registreringsmyndigheten.





FÖRVALTNINGS- BERÄTTELSE

OM SCANIA

Scania är en världsledande leverantör av transportlösningar. Tillsammans med våra partner och kunder driver vi omställningen till ett hållbart transportsystem. 2025 levererade vi 87 588 lastbilar, 6 485 bussar samt 9 240 industri- och marinmotorer till våra kunder. Nettoomsättningen uppgick till 198 miljarder kronor, varav runt 22,4 procent var tjänsterelaterat. Scania grundades 1891 och är idag verksam i över 100 länder och har cirka 53 000 medarbetare.

Forskning och utveckling bedrivs globalt, med navet i Södertälje. Tillverkning sker i Europa, Latinamerika och Asien med regionala produktcenter i Afrika. Som en del av TRATON GROUP delar vi industriell styrka, stordriftsfördelar och expertis – vilket stärker vår premiumposition och bidrar till att forma framtidens transporter.

Styrelsen och verkställande direktören för Scania CV AB (publ.), organisationsnummer 556084-0976, avger härmed årsredovisning och koncernredovisning för räkenskapsåret 2025. Bolaget är dotterföretag till Scania AB (publ.), org.nr 556184-8564.

Att driva utvecklingen mot ett mer hållbart transportsystem

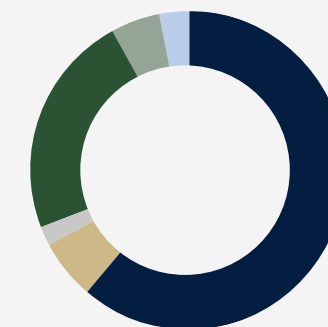
Scanias syfte är att driva utvecklingen mot ett mer hållbart transportsystem och bidra till rörlighet som främjar näringsliv, samhälle och miljö.

Transporter är själva livsnerven i ett samhälle, men i sin nuvarande form är de inte hållbara. I takt med att klimatkrisen fördjupas blir det tydligt att världen behöver ett hållbart transportsystem som fortsatt bidrar till utveckling och sammanlänkning, samtidigt som risker för säkerhet, hälsa och miljö minimeras.

På Scania är vårt syfte att driva omställningen till hållbara transporter. Vi ser detta som grunden för hur vi skapar långsiktigt värde för både verksamheten och samhället. Hållbarhet är därför inte en separat del av strategin – den är vår strategi.

Tillståndspliktig verksamhet

Scania CV AB bedriver tillståndspliktig verksamhet på de orter där tillverkning bedrivs. Verksamheten för vilken tillstånd finns påverkar miljön genom utsläpp till luft och vatten, buller och användandet av energi. Scania CV AB innehar samtliga nödvändiga tillstånd och ser löpande över dessa och förnyar dem vid behov.



Global nettoomsättning

- Godstransporter 62%
- Persontransporter 6%
- Power solutions 2%
- Servicerelaterade produkter 23%
- Begagnade fordon 5%
- Annat 2%

Verksamheten

Scania levererar premiumprodukter, tjänster och lösningar för hållbara transporter. Vårt erbjudande omfattar godstransportlösningar, persontransportlösningar, power solutions och tillhörande tjänster. Genom att integrera produkter och tjänster, och genom ett nära samarbete med våra kunder, erbjuder vi kompletta transportlösningar anpassade efter individuella behov. Vårt försäljnings- och servicenätverk är strategiskt placerat där våra kunder behöver oss, oavsett var de verkar.

Godstransporter

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

Persontransporter

Scania levererar bussar för kunder inom stads- och resesegmenten, i nära samarbete med påbyggare och partners. Vårt erbjudande omfattar kompletta lösningar som är anpassade för att möta dagens mobilitetsutmaningar.

Power solutions

Scanias motorer är hjärtat i många maskiner som behöver vara i drift dygnet runt, till exempel i hjul-lastare, patrullbåtar samt båtar som används i kollektivtrafik och reservkraftverk.

Tjänster

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

Via TRATON Financial Services erbjuder Scania även flexibla och skräddarsydda finansierings- och försäkringslösningar, anpassade för att ge våra kunder förutsägbara kostnader och hanterbara risker under fordonens hela livscykel.



KONCERNENS FINANSIELLA ÖVERSIKT

2025 präglades av fortsatt turbulens, där handelshinder, politisk oro och globala konflikter påverkade världs-ekonomin. Dessa utmaningar satte press på marknadsförutsättningarna och ledde till en ökad försiktighet i investeringsbesluten hos våra kunder.

Från och med den 1 juli 2025 finns en enhetlig forsknings- och utvecklingsstruktur på plats inom TRATON-koncernen. En stor del av Scantias FoU-verksamhet har överförts till TRATON AB. För Scania innebär detta en koncerngemensam grund att bygga vidare på, tillsammans med den FoU-verksamhet som finns kvar och som fokuserar på Scantias varumärkesidentitet. Detta gör det möjligt för Scania att leverera innovativa, högkvalitativa lösningar som svar på teknologiska förändringar, vilket ger företaget en tydlig konkurrensfördel och hjälper våra kunder att ligga steget före i en snabbt föränderlig värld.

I oktober 2025 invigde Scania sin tredje globala industriella hubb i Rugao i Kina. Anläggningen omfattar cirka 800 000 m² och har en licensierad årlig produktionskapacitet på 50 000 fordon. Den helägda anläggningen motsvarar en investering på cirka 22 miljarder kronor. Anläggningen kommer att betjäna både den kinesiska marknaden och utvalda exportregioner i Asien, vilket möjliggör kortare ledtider och lokalt anpassade erbjudanden. Anläggningen är byggd enligt avancerade hållbarhetsstandarder och är utformad för att drivas med certifierad grön el och lokalt producerad biogas. Detta stödjer Scantias och TRATON-koncernens ambitioner om minskade koldioxidutsläpp.

Etableringen av fabriken markerar en strategisk milstolpe. Scania är den första västerländska lastbilstillverkaren som erhållit en fullständig produktionslicens för en helägd fordonsfabrik i Kina.

Orderingång och leveranser

Orderingången utvecklades starkt under senare delen av 2025, till följd av lägre räntenivåer och kommersiella åtgärder. Orderingången ökade med 14,2 procent till 102 170 enheter (89 504). Förbättringen noterades på de flesta marknader, men utvecklingen varierade mellan produkter och regioner, med undantag för Brasilien där orderingången minskade kraftigt.

Scantias fordonsleveranser minskade med 7,8 procent under 2025 jämfört med 2024.

Orderingång, antal	2025	2024
Fordon och tjänster		
Lastbilar	86 162	74 925
Bussar	6 189	6 087
Summa nya fordon	92 351	81 012
Motorer	9 819	8 492
Summa	102 170	89 504
Levererade fordon, antal		
	2025	2024
Fordon och tjänster		
Lastbilar	87 588	96 443
Bussar	6 485	5 626
Summa nya fordon	94 073	102 069
Begagnade fordon	16 307	16 837
Motorer	9 240	11 170
Summa antal enheter	119 620	130 076

Marknaden för godstransporter

Under 2025 uppvisade den globala ekonomin blandade signaler om motståndskraft och bräcklighet. Tillväxten stöttades av lättnader i penningpolitiken och starka företagsvinster, samtidigt som geopolitiska spänningar, inflation och ökade handelshinder, särskilt nya tullar i USA, dämpade optimismen. Marknaden för tunga kommersiella fordon återspeglade dessa makroekonomiska påtryckningar.

Den europeiska lastbilsmarknaden minskade med 13,1 procent jämfört med föregående år, med betydande nedgångar i Tyskland, Frankrike och Nederländerna.

Latinamerika uppvisade en blandad utveckling. Brasilien stod inför en utmanande ekonomisk situation med en nedgång på 20,5 procent i registreringarna av tunga lastbilar och en minskad marknadsandel för Scania efter föregående års exceptionellt starka utveckling. Argentina och Chile uppvisade en stark tillväxt och en stabil utveckling för Scania.

Orderingången för lastbilar ökade med 15,0 procent till 86 162 enheter (74 925), medan leveranserna av lastbilarna minskade med 9,2 procent till 87 588 enheter (96 443).

Marknaden för persontransporter

Under 2025 ökade orderingången för bussar med 1,7 procent till 6 189 enheter (6 087). Bussmarknaden 2025 uppvisade en blandad utveckling jämfört med 2024, men totalt sett en liten tillväxt. Orderingången i Europa samt Asien och Oceanien ökade mellan åren, medan marknaden under årets andra hälft mattades av i Latinamerika i allmänhet och i Brasilien i synnerhet. Leveranserna ökade med 15,3 procent under 2025 till 6 485 enheter (5 626).

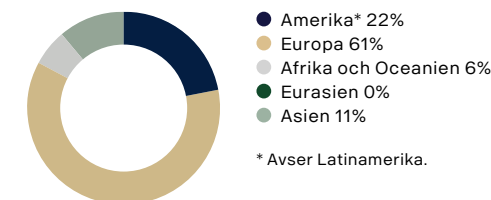
Efterfrågan på Zero-Emission Vehicles har börjat öka, främst i Australien, Spanien och de nordiska länderna.

Marknaden för Power Solutions

Efterfrågan inom Power Solutions hade en blygsam tillväxt under 2025. Den industriella marknaden visar tecken på återhämtning efter flera år av nedgång. Marknadsosäkerheten kvarstår dock, påverkad av amerikanska importtullar och det bredare politiska klimatet.

Scantias orderingång ökade något till 9 819 motorer (8 492), med stöd av en initial marknadsåterhämtning efter ett svagt 2024. Leveranserna minskade dock med 17,3 procent till 9 240 motorer (11 170), vilket återspeglade de senaste årens nedgång i kombination med lagersjusteringar och kundernas inköpscykler.

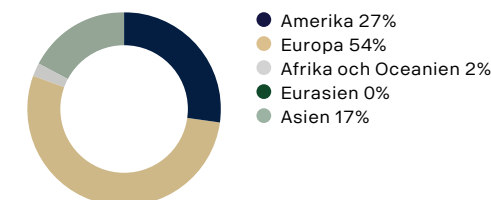
Godstransporter, Leveranser



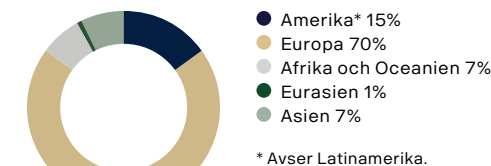
Persontransporter, Leveranser



Power solutions, Leveranser



Tjänster, Försäljning





Nettoomsättning

Scania CV-koncernens nettoomsättning inom segmentet Fordon och tjänster minskade med 8,2 procent till MSEK 198 480 (216 129). Nettoomsättningen från försäljningen av nya fordon minskade med 12,3 procent. Försäljningen påverkades negativt av minskade volymer och valutakurseffekter. Nettoomsättningen från Service ökade med 1,3 procent och uppgick till MSEK 44 473 (43 886). Ökad försäljning av reservdelar och tjänster hade en positiv effekt. Inom Power solutions minskade nettoomsättningen med 18,1 procent på grund av lägre volymer.

Nettoomsättning per produkt, MSEK	2025	2024
Lastbilar	117 596	136 584
Bussar	11 412	10 466
Motorer	3 022	3 689
Service	44 473	43 886
Begagnade fordon	9 602	9 161
Leasingintäkter	6 700	7 308
Övrigt	5 676	5 034
Nettoomsättning Fordon och tjänster	198 480	216 129

Resultat

Scania CV-koncernens rörelseresultat för Fordon och tjänster uppgick 2025 till MSEK 31 585 (29 206). Rörelsemarginalen uppgick till 15,9 (13,5) procent. Rörelseresultatet för 2025 påverkades av jämförelsestörande poster uppgående till MSEK 8 835, främst hänförliga till vinst från överföringen av forsknings- och utvecklingsverksamhet till TRATON, omstrukturering-kostnader samt kostnader för civilrättsliga krav från kunder. Justerat för jämförelsestörande poster uppgick rörelseresultatet för 2025 till MSEK 22 750 (30 449) och rörelsemarginalen till 11,5 (14,1) procent. Rörelseresultatet påverkades negativt av minskade lastbilsvolymer och fordonsmarginaler. Marginalerna påverkades negativt av valutakurser och produktmix. Serviceverksamhe-

ten hade en positiv effekt på rörelseresultatet och mildrade något de negativa effekterna från fordonen.

Scania CV-koncernens utgifter för forskning och utveckling uppgick till MSEK 11 543 (15 446). Efter justering för aktivering med MSEK 3 994 (5 607) och avskrivningar på tidigare aktivering med MSEK 1 839 (1 814) minskade den redovisade kostnaden till MSEK 9 388 (11 654). Överföringen av forskning- och utvecklingsverksamhet till TRATON var orsaken till de reducerade kostnaderna.

Den totala valutaeffekten på rörelseresultatet uppgick till MSEK -4 709.

Scania CV-koncernens finansnetto uppgick till MSEK -614 (-2 104), inklusive andel av resultat i intresseföretag och joint ventures uppgående till MSEK -264 (-64). Räntenettet uppgick till MSEK 562 (1 063). Räntenettet påverkades negativt av lägre ränteintäkter, främst till följd av negativa valutakurseffekter i den brasilianska verksamheten. Övriga finansiella intäkter och kostnader uppgick till MSEK -912 (-3 103), huvudsakligen hänförligt till nedskrivningen av lånefordran på Northvolt.

Resultat före skatt uppgick till MSEK 30 972 (27 102). Scania CV-koncernens skattekostnad för 2025 motsvarade 16,2 procent (17,0) av resultatet före skatt. Den lägre effektiva skattesatsen 2025 kan huvudsakligen förklaras av intern omstrukturering relaterad till forskning och utveckling i Sverige som gav upphov till en icke skattepliktig intäkt.

Nettoresultatet uppgick till MSEK 25 966 (22 498).

Resultat, MSEK	2025	2024
Fordon och tjänster		
Rörelseresultat	31 585	29 206
Rörelsemarginal, %	15,9	13,5
Scania CV-koncernen		
Rörelseresultat	31 585	29 206
Rörelsemarginal, %	15,9	13,5
Resultat före skatt	30 972	27 102
Skatt	-5 007	-4 604
Årets resultat för koncernen	25 966	22 498

Kassaflöde

Kassaflödet efter investeringsverksamheten hänförligt till den löpande verksamheten för Fordon och tjänster uppgick till MSEK 28 810 (15 790). Nettoinvesteringarna uppgick till MSEK 3 487 (-16 538), inklusive MSEK -3 994 (-5 607) i aktiverade utvecklingskostnader. Nettokassaflödet som uppstod från överföringen av forskning och utveckling uppgick till MSEK -2 676 (se Not 23 "Avyttringar"). Nettokassan inom Fordon och tjänster uppgick vid utgången av 2025 till MSEK 28 818 (28 265).

Finansiell ställning

Nyckeltal relaterade till balansräkningen	2025	2024
Soliditet, Scaniakoncernen %	40,1	36,2
Soliditet, Fordon och tjänster %	42,0	41,4
Avkastning på sysselsatt kapital, Fordon och tjänster % ¹⁾	29,4	30,1
Nettoskuldssättningsgrad, Fordon och tjänster ²⁾	0,30	0,31

1) Beräkningen baseras på genomsnittligt sysselsatt kapital de 13 senaste månaderna.

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

Scania CV-koncernens egna kapital ökade under 2025 med MSEK 1 883 och uppgick vid årets utgång till MSEK 94 586 (92 703). Årets resultat tillförde MSEK 25 966 (22 498). Utdelningar minskade eget kapital med MSEK -20 700 (-6 000).

Våra medarbetare

Scanias genomsnittliga antal anställda uppgick till 55 426 (55 128) under 2025. Scania arbetar för en inkluderande och säker arbetsmiljö som präglas av mångfald och där fokus ligger på att främja välbefinnande och kontinuerlig kompetensutveckling. Vi mäter medarbetarnas nöjdhet regelbundet för att säkerställa att vi levererar i enlighet med vår People strategy. Mer information finns på sidorna 69-85 och i Not 24.

Forskning och utveckling

Syftet med Scanias verksamhet inom forskning och utveckling är att utveckla hållbara lösningar som ökar kundernas produktivitet och lönsamhet genom ett fokus på låg bränsle och energiförbrukning, hög fordonstillgänglighet och låga underhållskostnader i kombination med förstklassig prestanda. Totalt investerade Scania 11,5 miljarder kronor (15,5) i forskning och utveckling under 2025.

Moderbolaget

Moderbolaget Scania CV AB är ett publikt bolag och moderföretag i den koncern som omfattar verksamheten i Treasury, och samtliga produktions- och marknadsbolag inom Scania CV-koncernen. Scania CV-koncernen tillverkar lastbilar, bussar, industri och marinmotorer samt erbjuder uthyrning av fordon, försäkring samt finansiering via TRATON Financial Services.

Faktureringen uppgick under året till MSEK 113 480 (128 418) och rörelseresultatet efter avskrivningar till MSEK 13 744 (-324). Av moderbolagets, Scania CV AB, fakturering avsåg 88 procent (89) försäljning till bolag inom Scania CV-koncernen, medan 16 procent (18) av materialinköpen skett från dotterbolag. Finansnettot var MSEK 15 525 (16 007), bokslutsdispositioner MSEK 4 613 (1 036) och årets skatt MSEK -434 (303) vilket innebar att moderbolagets redovisade nettovinst uppgick till MSEK 33 448 (17 022) Bruttoinvesteringarna i immateriella anläggningstillgångar uppgick till MSEK 27 (22) och för materiella anläggningstillgångar uppgick bruttoinvesteringarna till MSEK 3 687 (3 788).

Ägare och aktieägare

Ensam aktieägare i Scania CV AB är Scania AB som äger och kontrollerar 100 procent av aktierna. Scania AB är ett dotterföretag till TRATON Sweden AB som är ett dotterföretag till TRATON SE som i sin tur är ett dotterföretag till Volkswagen AG. TRATON SE är noterat på Frankfurtbörsen och Stockholmsbörsen. Såväl Scania som TRATON ingår i Volkswagenkoncernen.



RISKÖVERSIKT

Scanias risköversikt präglas av en alltmer komplex och utmanande affärsmiljö där förändringar sker snabbt och där förmågan att hantera instabilitet och stora osäkerheter är avgörande. Scania anpassar sig till denna nya affärsmiljö genom att hantera risker relaterade till exempelvis deglobalisering, handelshinder, nya affärsmodeller, ökning av produktionskapacitet, nya och hållbara lösningar för inköp, motståndskraftiga leveranskedjor och ny teknik för att möta utmaningarna med klimatförändringen.

Företagsklimatet under 2025 har präglats av fortsatta och växande spänningar mellan olika regioner i världen, vilket bland annat tagit sig uttryck i ett ökat antal väpnade konflikter, sanktioner och handelshinder. Detta kommer att få företag att i större utsträckning se över sina leveranskedjor samt omvärdera marknadsnärvaro och teknikstrategier i syfte att hantera riskexponering och bygga upp förmågan att hantera oväntade händelser. Politiska allianser och förändrade handelsmönster har lett till en mer regionaliserad och osäker värld. Global frihandel kan inte tas för given eftersom händelsestyrda geopolitiska risker kan uppstå snabbt. Detta kan påverka tillträdet till samt osäkerheten och utvecklingen på marknaden rent generellt, inflations- och räntetrender

och utvecklingen av den globala ekonomin och därmed även affärsförutsättningarna för Scania och för våra kunder, leverantörer och partner. Scania fortsätter övervaka hur den politiska osäkerheten kan påverka de makroekonomiska utsikterna, särskilt på marknader där Scania bedriver verksamhet eller gör inköp. Under året har Scania sett risker materialiseras i form av avmattning på nyckelmarknader, avbrott i tillgången till material och komponenter samt störningar i logistikflödena och försäljningsnätverken. Scanias industriella verksamhet i Kina skapar gynnsamma möjligheter men medför också en mängd olika risker som måste övervakas och hanteras i syfte att nå de strategiska målen för att kunna etablera en långsiktig expansion av marknaden och en robust industriell närvaro i Kina.

Det finns flera risker som även framöver kan påverka Scania. De mest relevanta av dessa risker, samt tillhörande åtgärder, presenteras i en tabell på följande sidor. Tabellen visar också vilka mål som kan påverkas om riskerna materialiseras. Scanias rigorösa och proaktiva riskhantering stöder det arbete vi genomför för att uppfylla våra affärsmål.





Riskkategori	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Strategiska risker		
Klimatomställningsrisker	<p>Som en viktig del av ekosystemet för transporter och som global aktör är Scania exponerad för risker som härrör från omställningen till en klimatneutral ekonomi. Scanias strategiska inriktning är också direkt kopplad till de möjligheter och risker som uppstår genom klimatförändringen och dess konsekvenser.</p> <p>De omställningsrisker som Scania har identifierat rör bland annat tekniskskiftet, till exempel anpassningen till batterielektriska fordon, kostnaden för övergången till utsläppsfri teknik, kundernas behov och förväntningar samt tillgången till komponenter och råvaror.</p> <p>I omställningsrisker ingår även risker som har med politiska beslut att göra, till exempel lagstiftning för koldioxidutsläpp, koldioxidprissättning, utveckling av möjliggörande faktorer (inklusive laddningsinfrastruktur och tillgång till förnybar energi och biobränslen), sociala risker och det faktum att övrig klimatlagstiftning inte fullt ut stöder den tekniska utvecklingen. Alla dessa risker kan påverka Scanias intäktsströmmar på både kort och lång sikt.</p>	<p>Scanias strategiska inriktning är att driva omställningen till ett hållbart transportsystem. Strategin bygger på de möjligheter och risker som är kopplade till klimatförändringen och syftar till att göra Scania motståndskraftigt och lönsamt idag såväl som i framtiden. Konsekvenserna av klimatförändringen och relaterade åtgärder inom lagstiftning, affärsförhållanden och teknik har haft avgörande inverkan på Scanias övergripande strategiska inriktning, affärsprocesser och hållbarhetsfokus.</p> <p>I Scanias årliga process för strategisk planering tillämpas scenarionalyser som ett viktigt verktyg i att testa strategins motståndskraft mot potentiella framtida förändringar samt identifiera nya risker och möjligheter. Detta förstärks ytterligare genom Scanias centrala riskprocess.</p> <p>En av Scanias viktigaste strategiska aktiviteter har varit att sätta upp mål för minskning av koldioxidutsläpp i linje med vetenskapliga rön och Parisavtalets mål samt att uppnå strategin och målen som är kopplade till leveranskedja, utfasning av fossila bränslen och digitalisering. Proaktiv övervakning och förståelse för den tekniska, marknadsmässiga och juridiska utvecklingen har varit avgörande i strategiöversynsprocessen i syfte att nå affärsmålen. Dessutom upprättar Scania samarbeten med relevanta intressenter på marknaden för att säkerställa att Scania kan leva upp till kraven från kunderna och marknaden.</p>
Affärsutvecklingsrisker	<p>Transportbranschen verkar i en svårhanterlig miljö med snabba förändringar vad gäller teknik, affärsmodeller, konkurrenter och globala trender. Denna utveckling driver på Scanias omställning från att vara en tillverkare av tunga kommersiella fordon till att bli en leverantör av transporter och transportlösningar.</p> <p>Denna typ av större förändringar kan påverka vår förmåga att hålla jämna steg med förändrade kundbehov och hur väl vi lyckas ta till vara nya möjligheter inom områden som självstyrande, uppkopplade och eldrivna transporter.</p>	<p>Risker som har med affärsutveckling och långsiktig planering att göra hanteras huvudsakligen via Scanias och TRATONs tvärfunktionella funktioner, vilka integrerar perspektiv från hela organisationen för att säkerställa väl underbyggda beslut av såväl strategisk som taktisk natur. Den årliga strategiska planeringsprocess som Scania upprättat är av kontinuerlig och adaptiv karaktär samt föremål för återkommande diskussion och prövning inom hela organisationen, baserat på såväl interna insikter som externa utvecklingstendenser. Samtliga enheter och nivåer inom företaget deltar i den strategiska planeringsprocessen.</p> <p>En viktig del av The Scania Way är att främja integritet och psykologisk trygghet i syfte att skapa en miljö där frågor, idéer och oklarheter kan diskuteras öppet. Genom att tillämpa ett buy-in-förfarande på olika nivåer i företaget kan vi genomföra strategin och affärsutvecklingen på ett effektivt och engagerat sätt i hela organisationen. Utöver detta kartlägger Scania genom den årliga strategiprocesen hela tiden nya områden och utvärderar nya möjligheter som kan forma utvecklingen inom framtidens ekosystem för transport och logistik. Forsknings- och utvecklingsprojekt utsätts för ständiga iterationer baserat på teknisk och kommersiell relevans.</p>
Affärsmodell- och strategirisker	<p>Transport- och logistikbranschen fortsätter utvecklas i snabb takt mot bakgrund av teknisk innovation, förändringar i regelverk samt handelsrelaterade barriärer, skiftande kundförväntningar och alltmer divergerande hållbarhetskrav. I denna dynamiska miljö krävs att Scanias affärsmodell och strategi kontinuerligt utvecklas för att säkerställa långsiktig konkurrenskraft och relevans. För att säkerställa ett fortsatt attraktivt värdeerbjudande till våra intressenter krävs snabbhet, flexibilitet samt förmåga att förutse och agera på förändring.</p>	<p>Scania följer, utvärderar och utmanar löpande affärsmodellen och den strategiska inriktningen i syfte att säkerställa långsiktig konkurrenskraft samt se till att företaget uppnår sin ambition att leda omställningen till ett hållbart transportsystem.</p> <p>Bolagets årliga strategiproces, med stöd av scenarioplanering och kontinuerlig omvärldsbevakning, möjliggör för Scania att hantera osäkerhet, komplexitet och volatilitet på ett strukturerat sätt och säkerställer därigenom fortsatt relevans för samhället, våra kunder, kapitalmarknaden och andra intressenter, både idag och på lång sikt.</p>
Bolagsstyrnings- och policyrisker	<p>Scania verkar över hela världen i föränderliga miljöer och sammanhang där deglobalisering utgör det nya normalläget, vilket resulterar i ett alltmer komplext politiskt landskap. Det är viktigt att på ett effektivt sätt hantera förändringar och utveckla verksamheten i rätt riktning då det annars finns en risk att ambitioner och mål inte uppnås.</p>	<p>Scanias verkställande ledning har det övergripande ansvaret för hantering av bolagsstyrnings- och policyrelaterade risker. Samtliga enheter inom bolaget arbetar enligt ett väldokumenterat ledningssystem som säkerställer regelefterlevnad, inklusive uppfyllande av Scanias krav, riktlinjer och policyer.</p> <p>Ledningssystemet förbättras kontinuerligt i det dagliga arbetet och genom regelbunden översyn internt och av tredje part. Den centrala stödfunktionen Group Legal and Compliance hjälper såväl den verkställande ledningen som linjecheferna att hantera risker genom att bidra med kunskap om styrning, utbilda och ge råd.</p>



Riskkategori	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Strategiska risker, forts.		
Geopolitiska risker	<p>Geopolitisk risk har blivit allt viktigare i och med de ökande politiska spänningarna inom och mellan regioner. Som globalt företag verkar Scania på marknader med politisk instabilitet, konflikter och social oro, vilket kan påverka Scanias möjlighet att bedriva verksamhet i dessa områden. Geopolitiska spänningar fortsätter öka riske exponeringen inom ett antal olika områden, till exempel handelsbarriärer som sanktioner, avbrott i leveranskedjor, brott mot mänskliga rättigheter och säkerhetsproblem.</p> <p>De ökade spänningarna mellan de globala maktblocken, som bland annat tar sig uttryck i ett växande antal sanktioner och exportregleringar, förväntas styra företag mot risk-reducering i leverantörskedjorna för att minska strategiska beroenden. Nya politiska allianser och förändrade handelsmönster kommer att resultera i en mer regionaliserad värld. Ur ett inköpsperspektiv kan global frihandel inte längre tas för given eftersom händelsestyrda geopolitiska risker kan uppstå snabbt. Risken ökar ytterligare på grund av komplexiteten i att ha flera nivåer i leveranskedjorna och flera motparter som är extremt svåra att följa upp och övervaka. Strategiska teknologier, komponenter och material, till exempel vissa halvledare för elektronik eller sällsynta jordartsmetaller för magneter och andra applikationer, förväntas bli föremål för ökad kontroll och reglering från de geopolitiska maktblockens sida.</p>	<p>I den årliga utvärderingen av strategin genomförs scenariobaserade analyser med syfte att förstå potentiella förändringar i den alltmer osäkra geopolitiska situationen i Scanias affärsmiljö. Åtgärder för att hantera förändringar med hög påverkan integreras i strategin och dess genomförande, inklusive lokalisering av produktionsanläggningar och anpassning av leverantörsbasen för komponenter. Scania utvecklar även verktyg, metoder och partnerskap för att kontinuerligt övervaka och bedöma det geopolitiska landskapet samt de konsekvenser detta kan få för bolagets verksamhet, såväl uppströms som nedströms.</p> <p>Scania mobiliserar tvärfunktionella affärsenheter för att få en enhetlig hantering av viktiga affärshändelser som materialiseras från geopolitiska risker. Ett bra exempel på detta är hur Scania aktiverade sin krishanteringsprocess och tvärfunktionella enheter för att hantera vad som till en början bedömdes som en kritisk brist på halvledare för att sedan lyckas nå en hanterbar och stabil nivå. Som ett led i Scanias arbete med kontinuerliga förbättringar fortsätter Procurement-funktionen att ta fram riskreducerande åtgärder för att säkra tillgången och öka motståndskraften. Särskild uppmärksamhet kommer att ges åt kritiska komponenter och material där vi bara har en leverantör och som kommer från särskilda regioner, som blir allt viktigare att utvärdera och hantera. Vi har fastställt operativa principer för att stärka motståndskraften i leverantörskedjor på Tier 1-nivå. Övervakning och ökad tier-n-synlighet kommer att bli allt viktigare förmågor under de kommande åren. Vid nominering av nya komponenter som innehåller halvledare identifieras och bedöms väsentliga risker kopplade till halvledarförsörjning som en integrerad del av beslutsprocessen. Inom handelspolitiken arbetar Scania proaktivt genom att övervaka, utvärdera och förespråka en fri och regelbaserad internationell handel. Här ingår till exempel att öka betydelsen av globala produktstandarder och effektiva frihandelsavtal.</p>
Lag- och regelefterlevnadsrisker		
Risker relaterade till handelsbarriärer, exportkontroll och sanktioner	<p>Scanias möjligheter att göra affärer kan hämmas av förändringar i fråga om handelsavtal och handelsbarriärer, liksom sanktioner från myndigheter eller internationella organ riktade mot länder, varor, tjänster eller personer. Brott mot sanktioner kan ge dryga böter, andra påföljder och handelsrestriktioner. Som globalt företag måste Scania kunna hantera motstridiga sanktionsregler och vara mer vaksamma så att vi inte blir involverade i affärstransaktioner som på ett indirekt och tvetydigt sätt kringgår sanktioner i verksamheterna uppströms och nedströms. Utöver sanktionerna kan vår gränsöverskridande interna och externa handel påverkas ekonomiskt av höjda tullar till följd av handelskrig och förändrad utrikeshandelspolitik.</p>	<p>Alla enheter inom Scaniakoncernen bedriver sin verksamhet i enlighet med nationella och internationella lagar och regler, inklusive men inte begränsat till exportkontroll och sanktionsregler, i alla relevanta jurisdiktioner och regimer där Scania är verksam, samt i enlighet med Scanias uppförandekod. Det nuvarande geopolitiska läget med ständigt ändrade sanktioner och handelsbarriärer övervakas noggrant. Det pågår också ständigt betydande insatser för att förbättra programmet Scania Export Control, där resurser (centrala och lokala) och expertis utvärderar förändringar i regler och sanktioner för att säkerställa regelefterlevnad. När det gäller tullavgifter följer vi noggrant förändringar i utrikeshandelspolitik och tullbestämmelser för att kunna begränsa eller planera för de konsekvenser och ekonomiska effekter som förändringar kan ge upphov till.</p>
Risker relaterade till avtal och immateriella rättigheter	<p>Legala risker uppstår i den dagliga verksamheten vid hantering av avtal och väsentliga rättigheter.</p> <p>Scanias verksamhet innefattar en rad olika immateriella licensavtal, patent och andra immateriella rättigheter. Scania ingår också många finansiella och affärsavtal, vilket är normalt för ett företag av Scanias storlek och typ. Inget enskilt finansiellt eller affärsavtal, patent, licensavtal eller liknande rättighet har avgörande betydelse för Scanias verksamhet.</p>	<p>Scanias specialister inom Group Legal and Compliance ger råd och vägledning i juridiska och kommersiella frågor samt frågor som rör patent, licensiering och annat.</p> <p>Mer information finns i not 3.</p>
Rättsprocesser och administrativa förfaranden	<p>Scania berörs av rättsliga förfaranden till följd av bolagets löpande verksamhet. Dessa omfattar påstådda kontraktsbrott, utebliven leverans av varor eller tjänster, producentansvar, patentintrång, intrång rörande andra immateriella rättigheter och påstådda brott mot gällande lagar och regler. Vissa av dessa risker kan vara av stor betydelse.</p> <p>För mer information, se noterna 3 och 17.</p>	<p>Scania har ett system för rapportering av legala risker, enligt vilket riskerna ska definieras och rapporteras till huvudkontoret så snart de uppstår. Minst en gång per år lämnas en rapport om riskerna till styrelsens revisionskommitté. Scanias centrala funktion Group Legal and Compliance har specialiserad personal som bistår med rådgivning och vägledning i juridiska frågor.</p>



Riskkategori	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Lag- och regelefterlevnadsrisker, forts.		
Affärsetik- och regelefterlevnadsrisker	<p>Scania har verksamhet på många olika marknader i världen och är utsatt för risker kopplade till penningtvätt och terrorismfinansiering, bedrägeri, förskingring, korruption och brister i efterlevnaden av konkurrenslagstiftning. Scania ska hantera alla dessa frågor på ett systematiskt och transparent sätt.</p> <p>I affärsetik ingår dessutom åtaganden i fråga om integritet, dataskydd och mänskliga rättigheter vilka också måste hanteras. Det ökande beroendet av digital teknik understryker ytterligare vikten av etisk dataanvändning och ansvarsfull tillämpning av artificiell intelligens. Se även risker avseende dataskydd och integritet samt risker kopplade till mänskliga rättigheter.</p> <p>Scanias verksamhet omfattar också avsättning inom finansierings- och försäkringstjänster och ska uppfylla de regelverk som fastställs och övervakas av respektive finansmyndighet och andra behöriga myndigheter.</p>	<p>Scanias styrningsstruktur utgår från Scanias uppförandekod. Här finns en uppsättning bindande regler och vägledning som hjälper Scanias medarbetare att agera ansvarsfullt. Kärnvärdena och ramverket The Scania Way lägger sedan grunden för en ansvarsfull verksamhet och en företagskultur där den högsta ledningen sätter tonen. Utöver ramverket finns också Scanias interna regelverk för en sammanhängande implementering över flera affärsprocesser.</p> <p>Scania har också specialiserad personal, såväl centralt som lokalt, som hjälper organisationen att övervaka och hantera affärsetik- och regelefterlevnadsrisker i denna föränderliga affärsmiljö. Funktionerna Group Compliance Management, Group Risk Management, Group Digital Compliance och Group Governance är centrala i att hjälpa verksamheterna att nå dessa affärsmål. Ett riskbaserat due diligence-förfarande från tredje part är en viktig del i arbetet med regelefterlevnad, och Group Internal Control och Group Internal Audit hjälper också till att noggrant följa upp att processen är effektiv.</p>
Risker relaterade till nya eller ändrade lagar och regler	<p>Nya lagkrav för bolagsstyrning införs nu i många jurisdiktioner.</p> <p>Olika länders rättssystem samt omfattande förändringar i lagar och regelverk (till exempel miljölagstiftning, säkerhetsstandarder, dataskydd, handelsregler, finansiella regelverk, due diligence-krav i värdekedjan, lagstiftning mot korruption, penningtvätt och finansiering av terrorism, konkurrenslagstiftning, lagar kopplade till näringsliv och mänskliga rättigheter samt exportkontrollregler med extraterritoriell verkan) kan innehålla bestämmelser som inte är förenliga med regionala regelverk, vilket i sin tur kan hota Scanias ställning rent generellt. Kommande lagstiftning inriktad på skyldigheter för värdekedjan även utanför respektive lands gränser riskerar att skapa motstridiga regler på samma sätt som vid sanktioner och motsanktioner.</p> <p>Det finns risk att Scania förhindras att effektivt bedriva verksamhet, genomföra viktiga transaktioner, övervaka efterlevnaden av avtal eller komplettera strategier och aktiviteter.</p> <p>Se även Klimatomställningsrisker.</p>	<p>Scania bevakar kontinuerligt lagändringar på alla marknader, för att kunna genomföra nödvändiga förändringar av strategi samt interna styrnings- och regelefterlevnadsansatser och processer. Dessutom ger Scanias lokala och centrala specialistfunktioner råd och stöd för att minska riskerna med ny och ändrad lagstiftning.</p> <p>För att på ett proaktivt sätt minska riskerna i samband med nya och uppdaterade lagar och regler deltar Scania i olika aktiviteter inom områden som reglering och offentlig förvaltning på global, europeisk och nationell nivå. Detta arbete utförs både självständigt och i samarbete med olika partner och branschorganisationer som ACEA (de europeiska biltillverkarnas förbund) och OICA (den internationella organisationen för fordonstillverkare).</p>
Dataskydds- och integritetsrisker	<p>Under utveckling och drift är Scanias produkter och tjänster beroende av stora mängder data, bland annat personuppgifter. Här finns det en risk för att Scania inte lyckas efterleva reglerna i fråga om dataskydd och integritet, vilket kan leda till kännbara böter, anspråk på ersättning av skada och andra förpliktelser. Dessutom kan det ha en negativ inverkan på vårt varumärke och göra att vi förlorar kunder.</p>	<p>Ett av Scanias kärnvärden är "Respekt". Detta är grunden i våra direkta interaktioner med kollegor, kunder, partners, föreare och andra berörda personer och styr hur vi hanterar integritetsfrågor och dataskydd på en övergripande nivå.</p> <p>Scania säkerställer efterlevnad av integritets- och dataskyddsbestämmelser genom att arbeta proaktivt och inkludera rutiner för integritets- och personuppgiftsskydd i verksamheten. Detta är särskilt viktigt när man går in på nya marknader eller etablerar nya affärsmodeller.</p> <p>Scanias specialistfunktion Group Governance and Digital Compliance verkar i hela världen genom centrala och regionala nätverk för dataskydd. Den hjälper till att säkerställa att personuppgifter hanteras på ett korrekt och regelrätt sätt under hela livsrykten. Det är dock affärsenheterna som är ytterst ansvariga för att fullt ut implementera integritets- och dataskydd samt påvisa överensstämmelse med tillämpliga regler.</p>



Riskkategori	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Lag- och regelefterlevnadsrisker, forts.		
<p>Risker relaterade till mänskliga rättigheter</p>	<p>Det finns potentiella risker i hela Scantias värdekedja och det krävs förebyggande åtgärder för att inte människor, internt och externt, ska påverkas negativt.</p> <p>Riskerna för brott mot mänskliga rättigheter ökar vid konflikter samt vid social och ekonomisk volatilitet. Respekten för mänskliga rättigheter och internationell lag utmanas när auktoritära krafter vinner makt och rättsstaten försvagas. Årets utveckling i den riktningen ökar riskerna relaterade till mänskliga rättigheter.</p> <p>Lagkraven på företag att visa vederbörlig aktsamhet (due diligence) avseende mänskliga rättigheter ökar pressen att hantera dessa i värdekedjan och utanför respektive lands gränser.</p>	<p>För att på ett ansvarsfullt sätt kunna hantera risker som rör mänskliga rättigheter krävs att vederbörlig aktsamhet (due diligence) är en del av relevanta beslutsprocesser.</p> <p>Under 2025 har Scania fortsatt utveckla sitt ramverk för hantering av mänskliga rättigheter med ett riskbaserat tillvägagångssätt på koncernnivå genom Scantias riskprocess. Ramverket omfattar även de viktiga områden som Scania definierat, så kallat "salient issues". Det finns en styrkommitté för mänskliga rättigheter som övervakar och ger råd om genomförandet av förpliktelser enligt lagar om mänskliga rättigheter och Scantias åtaganden i fråga om mänskliga rättigheter i hela organisationen. Kommittén består av medlemmar som innehar positioner inom olika funktioner på Scania för att säkerställa att mänskliga rättigheter behandlas tvärfunktionellt i hela organisationen. En översyn av arbetet med mänskliga rättigheter har initierats i syfte att öka effektiviteten i det tvärfunktionella arbetet kring mänskliga rättigheter samt att förbättra kvaliteten i rapporteringen och analyserna av resultaten som är kopplade till risker i relation till mänskliga rättigheter. Arbetet fortsätter under 2026, och Scantias due diligence-process kommer att vidareutvecklas för att återspegla såväl befintliga som kommande lagkrav samt Scantias egna åtaganden.</p> <p>Dessutom har påverkan på mänskliga rättigheter integrerats i riskhanteringsarbetet och implementerats inom Scantias organisatoriska enheter. Flera utbildningar och workshops har genomförts för att hjälpa Scantias organisatoriska enheter att ta in arbetet med mänskliga rättigheter i sina affärsplaner och budgetar. Ytterligare stöd till de organisatoriska enheterna har planerats för att ge ytterligare mognad.</p> <p>Scania har implementerat ett flertal policyer för att bevara och främja hälsa, säkerhet och välbefinnande på arbetsplatsen samt främja goda prestationer. Eventuella problem gällande mänskliga rättigheter och arbetstagares rättigheter kan rapporteras via visseblåsarkanalerna.</p> <p>Dessutom har Scania en uppförandekod för leverantörer som bland annat omfattar miljö- och etikfrågor samt mänskliga rättigheter och arbetstagares rättigheter. Det finns också en klagomålsprocess för leveranskedjan, som syftar till att följa upp rapporter om överträdelser av uppförandekoden för leverantörer och i relation till leveranskedjan.</p> <p>Dessutom tillämpar Scania både en uppförandekod och en due diligence-process för oberoende distributörer och återförsäljare.</p>
Affärsrisker		
<p>Risker relaterade till medarbetare och kompetens</p>	<p>Teknikskiftet kräver att Scania säkerställer kompetensberedskap över tid och att Scania agerar proaktivt genom att identifiera framtida behov innan de uppstår. Om Scania inte lyckas attrahera och behålla nyckelpersoner, både för befintlig verksamhet och framtidens affär, kan det leda till svårigheter att uppfylla kundernas behov.</p> <p>Det är också mycket viktigt att personalen följs upp i tillräckligt hög utsträckning, i synnerhet med tanke på geopolitiska påfrestningar och nya arbetssätt som kan påverka människors psykiska hälsa.</p>	<p>För att säkerställa en verksamhetsdriven kompetensförsörjning utvecklar Scania kontinuerligt området medarbetarengagemang och medarbetarupplevelse. Just nu arbetar vi för ett ännu effektivare medarbetarstöd på global nivå. Under 2024 lanserade vi våra globala HR-processer och ett globalt HR IT-verktyg som nu kan användas fullt ut av våra medarbetare. Som ett led i denna utveckling etablerar Scania även servicefunktionen People & Culture Service – ett omställningsinitiativ avsett att effektivisera HR-tjänsterna och stärka konsekvens, skalbarhet och effektivitet i hela organisationen och därmed öka kapaciteten för strategiskt stöd till verksamheten.</p> <p>Dessutom används scenariobaserad planering för att planera för framtida kompetensbehov i olika delar av organisationen. Medarbetarperspektivet är en förutsättning för att Scania ska kunna leda omställningen – både för företaget och människorna som arbetar här. Därför har Scania flera program för såväl vidareutbildning som entreprenörs- och innovationsutveckling, till exempel Innovation Factory och Skill Capture, vilket säkerställer en inkluderande arbetskultur och en personalstyrka som präglas av mångfald.</p> <p>För att kunna hantera omställningen och säkra kompetensberedskapen över tid i hela företaget på ett ansvarsfullt sätt måste vi se till att det finns en meningsfull social dialog. Genom att involvera medarbetarrepresentanter i ett tidigt skede kan Scania säkerställa en rättvis omställning, stärka förtroendet och fatta bättre underbyggda beslut. Parallellt har Scania utvecklat ramverk och verktyg för organisationsdesign och förändringsledning i syfte att säkerställa att omställningsinitiativ genomförs på ett ansvarsfullt sätt, med tydlig styrning, transparent kommunikation och en balanserad avvägning mellan verksamhetens behov och konsekvenserna för medarbetare. Dessutom utvecklar och övervakar Scania kontinuerligt koncernövergripande policyer inom personalområdet.</p> <p>Scania har etablerade rutiner för nära samarbete med ett flertal universitet och tekniska högskolor, för att få fram och rekrytera de främsta specialisterna. Vi driver också olika utbildningsinitiativ i vår globala struktur. Scania följer kontinuerligt upp personalens välbefinnande och säkerhet, vilket är särskilt viktigt i tider av förändring med allt vad det innebär i form av nya arbetssätt och när globala spänningar leder till konflikter på marknader där Scania verkar.</p>



Riskkategori	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Affärsrisker, forts.		
Risker i leveranskedjan	<p>Scania verkar i en föränderlig global miljö som ställer höga krav på både organisationen och leverantörsnätverket. Leverantörer kan misslyckas med att uppfylla sina leveransåtaganden på grund av exempelvis råvarubrist, strejker, kapacitetsfördelning till fördel för andra kunder eller ekonomiska problem hos leverantören. För Scania kan dessa omständigheter leda till produktionsavbrott, leveransförsejningar och minskad förutsägbarhet i kundleveranserna.</p> <p>I och med att inköp görs från en global leveranskedja och är underordnade regionala regler och bestämmelser, finns det också hållbarhetsrisker i Scantias affärsverksamhet gällande bland annat miljö, hälsa och säkerhet, mänskliga rättigheter och affärsetik. Risker förvärras ytterligare av växande geopolitiska spänningar, handelsrestriktioner för teknik och nya sanktioner som påverkar flödet i leveranskedjorna. Se även underavsnittet om geopolitiska risker.</p> <p>Scania fortsätter sitt förbättringsarbete och har lanserat flera produktuppdateringar och fler är att vänta under de kommande åren. Även om detta kommer att gynna våra kunder kommer det också att öka riskerna, med förändringar i Scania leveranskedjor.</p>	<p>Dessutom har Scania inlett ett flertal förebyggande initiativ för att minska riskerna i leveranskedjorna. Ett exempel är en mer systematisk metod för att följa upp leverantörer och förebygga risker internt. Scania har processer och särskilda team på plats för att säkerställa tillgången till komponenter på kort, medellång och lång sikt. Fokus ligger på operationella risker i leveranskedjan och geopolitiska situationer, naturkatastrofer och andra oväntade negativa effekter på våra leverantörskedjor i syfte att förhindra, minska och reagera på riskhändelser.</p> <p>Leverantörer genomgår en kvalificeringsprocess som i förväg säkerställer att de uppfyller kriterierna i fråga om teknik, kvalitet, leverans, kostnad och hållbarhet. Detta övervakas och följs regelbundet upp av Scania Procurement and Logistics för alla leverantörer. Leverantörer måste följa företagets uppförandekod för leverantörer. Scania gör en ingående utvärdering vid varje val av leverantör med hjälp av en grundlig due diligence-process som kallas Scania Sustainability Rating. På månadsbasis övervakar Scania leverantörernas risknivåer med avseende på hållbarhet och finansiell ställning. Dessutom har Scania proaktivt analyserat tecken på försämring hos leverantörer med svag finansiell ställning.</p> <p>Ett nära samarbete inom Volkswagenkoncernen och TRATON GROUP och med våra leverantörer är avgörande för att säkerställa att Scania kan anpassa sig till förändringar och hantera identifierade risker.</p>
Informationsrisker	<p>Scania använder informationsteknik i det dagliga arbetet för att möjliggöra förbättringar av såväl effektiviteten i verksamheten som kunderbudandet, vilket också för med sig olika risker. Digital information, system och infrastruktur kan påverkas av exempelvis olyckor, katastrofer, tekniska haverier, föråldrad teknik och cyberattacker. Se även Produktrelaterade cybersäkerhetsrisker.</p> <p>Information som inte hanteras korrekt riskerar att delas med obehöriga och att avsiktligt eller oavsiktligt ändras, skadas eller gå förlorad.</p>	<p>För att på ett effektivt och driftsäkert sätt och med bibehållen relevans kunna bedriva verksamhet måste Scania fortlöpande utvärdera möjligheten att utnyttja data i det dagliga arbetet. För att säkerställa informationens tillgänglighet, integritet och sekretess använder Scania ett riskbaserat arbetssätt och ett inarbetat säkerhetsledningssystem, liksom en kombination av den senaste tekniken och en effektiv IT-organisation.</p> <p>Scania har också en central specialistfunktion för informationssäkerhet som bland annat ansvarar för implementeringen och uppföljningen av Scantias informationssäkerhetspolicy.</p>
Risker kopplade till produktlansering och produktansvar	<p>Vid introduktion av en ny produkt på marknaden finns risk för avvikelser i produktkvaliteten, exempelvis på grund av fel i konstruktion, produktval eller tillverkningsprocess. Brister i produktkvaliteten kan leda till återkallelse av produkter och medföra betydande egna kostnader, kompensation till kunder för indirekta kostnader, kostnad för bristande regelefterlevnad och att Scantias anseende skadas.</p>	<p>Dessa risker hanteras genom Scantias utvecklings-, verifierings- och valideringsprocess. Det är Scantias mål att utveckla produkter som är pålitliga och säkra för användaren, allmänheten och miljön. Om en produkt ändå skulle uppvisa tecken på tekniska brister som kan vara skadliga för människor, planeten eller egendom, hanteras det av Scania Product Liability Council. Denna funktion beslutar vilka tekniska lösningar som ska användas för att lösa problemet och vilka marknadsföringsåtgärder som behövs. Product Liability Council gör också en genomgång av de aktuella processerna för att säkerställa att problemet inte återkommer. I tillämpliga fall har Scania en rättvis riskdelning med leverantörerna avseende produktansvar, vilket minimerar den ekonomiska risken för Scania.</p>
Marknadsrisker	<p>Industrin för kommersiella fordon påverkas av externa faktorer som konkurrens, prissättning, politisk utveckling och ekonomiska fluktuationer, vilket kan ge upphov till både möjligheter och risker när det gäller efterfrågan på Scantias produkter och tjänster.</p> <p>Dessutom säljer Scania en del av sina fordon med återköpsåtagande, vilket innebär en restvärdesexponering. Restvärdesrisk finns också för korttidsuthyrda fordon. En betydande andel av Scantias försäljning av delar och verkstadstimmar genereras genom reparations- och underhållsavtal, enligt vilka Scania åtar sig att tillhandahålla tjänster till kunder under avtalets löptid i utbyte mot en förutbestämd ersättning.</p>	<p>Scania hanterar marknadsrisker genom en diversifierad global närvaro i fler än 100 länder, vilket begränsar beroendet av enskilda kunder och marknader. Bolagets efterfrågestyrda och flexibla produktionssystem, baserat på just-in-time-principer, möjliggör anpassningar av kapacitet och produktmix som svar på marknadsvariationer. Scantias modulära produktsystem stärker ytterligare effektiviteten och flexibiliteten genom att möjliggöra snabb anpassning till varierande kund- och marknadsbehov.</p> <p>Scania hanterar och följer kontinuerligt upp avtalsmässiga åtaganden gentemot kunder, inklusive återköpsåtaganden och serviceavtal, i syfte att säkerställa en ansvarsfull hantering av exponeringar kopplade till restvärden och portföljens resultat. Ur ett portföljperspektiv analyserar och prognostiserar Scania regelbundet kostnads- och restvärdesutvecklingen för dessa avtal. Eventuella avvikelser från förväntade kostnadskurvor beaktas genom avsättningar, vilket säkerställer att portföljrisiker identifieras och hanteras i rätt tid.</p> <p>Mer information finns i not 3.</p>



Riskkategori	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Affärsrisker, forts.		
Klimat- och naturkatastrofrisker	<p>Scanias verksamhet och leverantörer finns över hela världen, vilket innebär att vi inte kan undvika fysiska risker förknippade med extrema väderförhållanden, till exempel kraftig nederbörd, översvämningar, extremhetta, vattenbrist, stigande havsnivåer och andra naturfenomen som kan skada fysiska tillgångar som byggnader. Dessa risker kan orsaka komponentbrist genom störningar i logistikflödet eller leveranskedjan. Det kan vara svårt att förutse naturkatastrofernas frekvens och effekter för de relevanta geografiska platserna.</p> <p>I och med klimatförändringarna i samband med den globala uppvärmningen uppstår extremväder oftare, och väderförhållandena förändras i vissa områden. Allvarliga situationer kan uppstå oftare i framtiden, vilket i sin tur kan leda till resursbrist inom vissa områden. Dessa risker kan också påverka Scania tillgång till ett heltäckande försäkringsskydd, utan vilket vår balansräkning skulle kunna påverkas av oförsäkrade förmodade förluster.</p>	<p>De fysiska klimatrisker och risker som uppstår till följd av andra naturkatastrofer bedöms och dokumenteras i affärskontinuitetsprocessen. Vissa av de fysiska risker som är kopplade till möjligheten till försäkring omfattas av försäkringsprocessen. Prognoser över framtida klimatutveckling och därav följande naturrelaterade risker har successivt integrerats i planeringsprocesser.</p> <p>Scania har ett miljöledningssystem i linje med ISO 14001, för att säkerställa att verksamheten bedrivs med högsta globala standard på alla miljörelaterade områden.</p>
Produktionsrisker	<p>En oförutsedd störning vid en produktionsanläggning kan orsakas av olika typer av incidenter, till exempel brister i energiförsörjningen, naturkatastrofer, brist på arbetskraft och geopolitiska problem.</p> <p>Om Scania överskattar kundernas efterfrågan finns en risk att produktionskapaciteten underutnyttjas, medan en underskattning av efterfrågan kan resultera i otillräcklig produktionskapacitet.</p> <p>Produktionsrisker omfattar också logistiska utmaningar när färdiga lastbilar ska levereras.</p>	<p>Scania har ett program för kontinuitet i verksamheten som fokuserar på att kontinuitetsarbetet ägs, drivs och är förankrat lokalt utifrån lokala behov, resurser och kompetenser.</p> <p>Produktionskapacitet och leverantörskedjans prestationer följs upp i tvärfunktionella forum och anpassas kontinuerligt utifrån identifierade behov och förutsättningar.</p>
Produktrelaterade cybersäkerhetsrisker	<p>Scanias fordon innehåller avancerad data- och kommunikationsteknik och är, med ett fåtal undantag, uppkopplade. Våra fordon är en viktig del i kundernas verksamhet. Eftersom de är tunga fordon är de också säkerhetskritiska. Framgångsrika cyberattacker riskerar därför att påverka trafiksäkerheten, våra kunders verksamhet och i slutändan också Scanias verksamhet.</p>	<p>Scania har genom ett systematiskt, riskbaserat arbetssätt definierat organisatoriska processer, ansvarsområden och styrning för att säkerställa att risker som har med cyberhot att göra hanteras genom hela livscykeln för våra produkter och tjänster.</p>
Finansiella risker		
Refinansierings- och likviditetsrisker	<p>Tillgången till konkurrenskraftig finansiering är avgörande och är i hög grad beroende av kreditbetyget för Scanias ägare TRATON SE och Volkswagen AG. Behovet av en robust och tillförlitlig ESG-kommunikation kommer att kvarstå.</p>	<p>Överskottslikviditet inom Scania placeras hos TRATON SE. Refinansierings- och likviditetsrisker hanteras i enlighet med Scanias Treasury-policy som ses över varje år av revisionsutskottet. Som en del av Scania hantering av refinansieringsrisken finns det en kreditfacilitet som är tillgänglig för Scania och som upprätthålls av TRATON SE.</p> <p>För mer information, se noterna 28 och 29.</p>
Kreditrisker	<p>Om Scanias avtalspartner inte uppfyller sina åtaganden på grund av sin egen finansiella situation eller politiska förhållanden exponeras Scania för potentiella finansiella förluster till följd av motparts förluster och kreditrisker hänförliga till finansiella tillgångar, vilka påverkas av rådande ekonomiska förhållanden samt koncentration av exponeringar.</p>	<p>Kreditriskerna hanteras i enlighet med Scanias koncernpolicyer för Credit Risk Governance och Treasury, som ses över årligen av revisionskommittén. Transaktioner görs endast inom fastställda limiter och med utvalda kreditvärdiga motparter.</p> <p>Scanias försäljning är fördelad på ett stort antal slutkunder med geografisk spridning, vilket begränsar riskkoncentrationen.</p> <p>För mer information, se noterna 3 och 28.</p>



Riskkategori	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Finansiella risker, forts.		
Valuta- och ränterisker	<p>Scanias valutaexponering beror på att försäljningen är mer geografiskt utspridd än produktionen.</p> <p>Rörelser på valuta- och räntemarknaderna kan påverka Scanias resultat- och balansräkning negativt.</p> <p>Mer information finns i not 28.</p>	<p>Valuta- och ränterisker hanteras i enlighet med koncernpolicyen Treasury, som ses över årligen av Scanias revisionskommitté. För att förbättra överblicken och hanteringen koncentrerar Scania i allmänhet valutaexponeringsrisken till de stora industriella verksamheterna i Sverige och Brasilien. Vad gäller de stora kommersiella valutaflödena inom segmentet Fordon och tjänster använder sig Scania främst av prisjusteringar för att kompensera för valutakursförändringar.</p> <p>Enligt Scanias Treasury-policy kan företagets ledning välja att kurssäkra framtida valutaflöden, men detta har historiskt sett gjorts i begränsad omfattning. Utländska nettotillgångar i dotterföretag säkras i normalfallet inte. I den mån dotterföretag har betydande monetära nettotillgångar kan säkring dock ske.</p> <p>Mer information finns i not 28.</p>
Skatterisker	<p>Scania betalar skatt i många olika jurisdiktioner och därför är koncernens avsättningar för bolagsskatt, omsättnings- och användarskatt, mervärdesskatt och andra skatter alltid en fråga om bedömning och uppskattning.</p> <p>Scania och dess dotterföretag är föremål för ett flertal granskningar och tvister avseende skatter. Inget av dessa fall bedöms kunna resultera i anspråk som avsevärt skulle påverka Scanias finansiella ställning.</p> <p>Mer information finns i not 3.</p>	<p>Scania har centrala och lokala funktioner som säkerställer regelefterlevnaden av aktuell lagstiftning samt arbetar med och bistår i skattefrågor.</p> <p>Utöver lagstadgad revision granskas Scania regelbundet av skattemyndigheter, som då kan göra andra bedömningar än företaget. Även om Scania anser att dess uppskattningar är rimliga kan den slutliga skatten skilja sig från företagets avsättningar och bedömningar av upplupen skatt. Scania kan därmed drabbas av ytterligare skattekrav, ränta, straffavgifter, juridiska eller administrativa straff och andra sanktioner.</p> <p>Skatterisker över en viss nivå övervakas och rapporteras regelbundet till ledningen. En gång per år lämnas även en rapport till revisionskommittén.</p>
Försäkringsrisker	<p>Inom Scanias globala verksamhet finns risker som kan få finansiell påverkan om de inte överförs till externa försäkringsbolag. Alla risker kan inte överföras, men Scania eftersträvar att minimera exponeringen för vissa försäkringsbara risker.</p>	<p>Scania arbetar kontinuerligt med att identifiera, analysera och hantera försäkringsbara risker, både på koncernnivå och lokalt. En central funktion ansvarar för Scaniakoncernens globala försäkringsportfölj. Det finns anpassade försäkringspolicyer på koncernnivå för att skydda företagets godstransporter, tillgångar och skyldigheter i enlighet med Scanias styrdokument. Lokala försäkringar tecknas i enlighet med lagar och normer i respektive land. Vid behov tar Scania hjälp av utomstående försäkringsrådgivare för att identifiera och hantera risker. Försäkringar tecknas endast hos ansedda försäkringsbolag, vars finansiella ställning kontinuerligt övervakas. Riskbesiktningar främst inriktade på risker i den fysiska miljön utförs årligen, vanligtvis av samtliga produktionsanläggningar, huvudlager och av ett flertal Scania-ägda återförsäljare och verkstäder i enlighet med det standardiserade brandsäkerhetssystemet Scania Blue Rating Fire Safety System. Detta arbete bidrar till ett fortsatt högt skadeförebyggande och lågt antal försäkringsfall.</p>



HÅLLBARHETS- RAPPORT

Följande hållbarhetsrapport har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen kapitel 6 avsnitt 12-12f, vilken inkluderar upplysningskrav enligt de europeiska standarderna för hållbarhetsrapportering (ESRS). En översiktlig granskning har utförts på informationen i hållbarhetsrapporten. I rapporten anges ESRS-referenser, till exempel [10e], som hänvisar till de specifika upplysningskraven för varje ESRS-standard.



ALLMÄNNA UPPLYSNINGAR

ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM

Scanias syfte är att driva utvecklingen mot ett mer hållbart transportsystem. Transportsektorn är i dag en betydande källa till globala utsläpp av växthusgaser, samtidigt som efterfrågan på transporter ökar. För att begränsa klimatförändringarna behöver transportsystemets beroende av fossila bränslen brytas. Dessutom behöver transportbranschen förbättra de sociala villkoren och öka förståelsen för sociala risker och utmaningar i verksamheterna [40e, 40g].

Omställningen till ett hållbart transportsystem pågår och Scania går i spetsen för utvecklingen. Vår ledande roll i omställningen är inte bara rätt sak att göra, den är också en förutsättning för Scanias framtid. Därför finns det ingen separat hållbarhetsstrategi. I stället är hållbarhet själva kärnan i Scanias affärsstrategi som syftar till att anpassa mål och aktiviteter till en hållbar utveckling.

Elektrifiering är den viktigaste nyckeln på lång sikt för ett helt dekarboniserat transportsystem. Även om tekniken är redo kräver en omställning i stor skala möjliggörande förutsättningar i hela transportekosystemet. Ingen enskild aktör kan genomföra denna omställning på egen hand. Framsteg är beroende av samordnade insatser, starkt ledarskap och en effektiv politik, vilket bland annat innefattar avskaffande av subventioner för fossila bränslen, starkare koldioxidprissättning samt förutsättningar som möjliggör total ägandekostnadsparitet mellan batterielektriska fordon och fordon med förbränningsmotor. Ökade investeringar i förnybar elproduktion, elnätets kapacitet och laddinfrastruktur är avgörande för att stödja omställningen.

I nuläget utgör merparten av Scanias leveranser lastbilar, bussar och motorer som fortfarande drivs med fossila bränslen. Diesel-drivna förbränningsmotorer fasas dock successivt ut, samtidigt som nya drivlinetekniker introduceras i allt snabbare takt. Transportsektorn befinner sig i den mest omfattande omställningen sedan den industriella revolutionen, och det är avgörande för Scania att ligga steget före i omställningen [40f].

52 000+

Anställda

100+

Verksamma marknader

1 500+

Servicepunkter



Om Scania [SBM-1]

Scaniakoncernen (hädanefter kallat Scania) levererar premiumprodukter, tjänster och lösningar för hållbara transporter. I erbjudandet ingår lastbilar, persontransporter (bussar och turistbussar), motorer och framdrivningslösningar samt tjänster [40a-i]. De två största geografiska marknaderna är Europa samt Amerika, där Amerika för Scania i huvudsak utgörs av Latinamerika. Andra marknader inkluderar Asien, Afrika och Oceanien samt Eurasien (Georgien, Kazakstan och Ukraina). Vidare omfattar Scanias verksamhet mer än 1 500 egenägda servicepunkter. Scanias kunder omfattar både privata och offentliga aktörer, främst transport- och logistikföretag, buss- och coachoperatörer, kollektivtrafikmyndigheter samt industriella aktörer inom bygg, gruvarbete och marin kraftförsörjning. Dessa kunder bedriver kommersiell verksamhet och samhällsservice med fordonsflottor och är beroende av tunga fordon och motorer i sin verksamhet [40a-ii]. År 2025 uppskattades Scanias intäkter till 198 480 MSEK [40b].

För information om medarbetare, se Scanias Arbetskraft [s1-6, S1-7] under S1 Den egna arbetskraften [40a-iii]. Baserat på tillgänglig information känner Scania inte till att några av företagets produkter skulle vara föremål för omfattande förbud [40a-iv].



ALLMÄNNA UPPLYSNINGAR, FORTS.

Fokusområden inom hållbarhet

Även om det finns utrymme för ytterligare bränslebesparingsåtgärder, som förarutbildningar och optimerade fordonskonfigurationer, är det i ett längre perspektiv elektrifiering som måste till för att fasa ut fossila bränslen i transportsystemet. Omställningen till elfordon är därför en central del av Scantias affärsstrategi. Parallellt utgör förnybara bränslen en central möjliggörande faktor i omställningen eftersom de banar väg för omedelbara utsläppsminskningar i befintliga fordonsflottor och samtidigt stöder kunderna i deras individuella omställningsarbete, särskilt på marknader där förutsättningarna för elektrifiering ännu inte riktigt finns. Scania erbjuder marknadens bredaste utbud av lösningar för förnybara bränslen, där samtliga förbränningsmotorer kan drivas med förnybar HVO-diesel utan behov av modifieringar. Biometan framställd genom uppgradering av biogas är ett annat alternativ för transportsektorn att minska sina klimatutsläpp.

Ett hållbart transportsystem är ett system som skapar värde för näringslivet, samhället och miljön. Dekarbonisering är en viktig förutsättning för denna vision. Scania vill säkerställa att omställningen till förnybar energi ger högsta möjliga värde för samhället och miljön och samtidigt håller nere de negativa effekterna till ett minimum. Därför är Scantias strategiska hållbarhetsarbete inriktat på tre sinsemellan sammankopplade prioriterade områden:

- **Dekarbonisering**
Snabbt ställa om från fossila bränslen.
- **Cirkulär affär**
Optimera resursanvändningen och minimera slöseriet under hela produktlivscykeln.
- **Social hållbarhet**
Säkerställa en rättvis omställning för människor och samhälle.

Framtidsmodeller Tre scenarier

Scantias strategi bygger på insikter om hur vår värld kan se ut i framtiden, baserat på hur de rådande trenderna kan komma att utvecklas under de kommande åren. Genom att ställa upp tänkbara scenarier och testa vår strategi mot våra tre scenarier kan vi säkerställa att vår strategi är robust samt vid behov korrigerar kursen [48f].



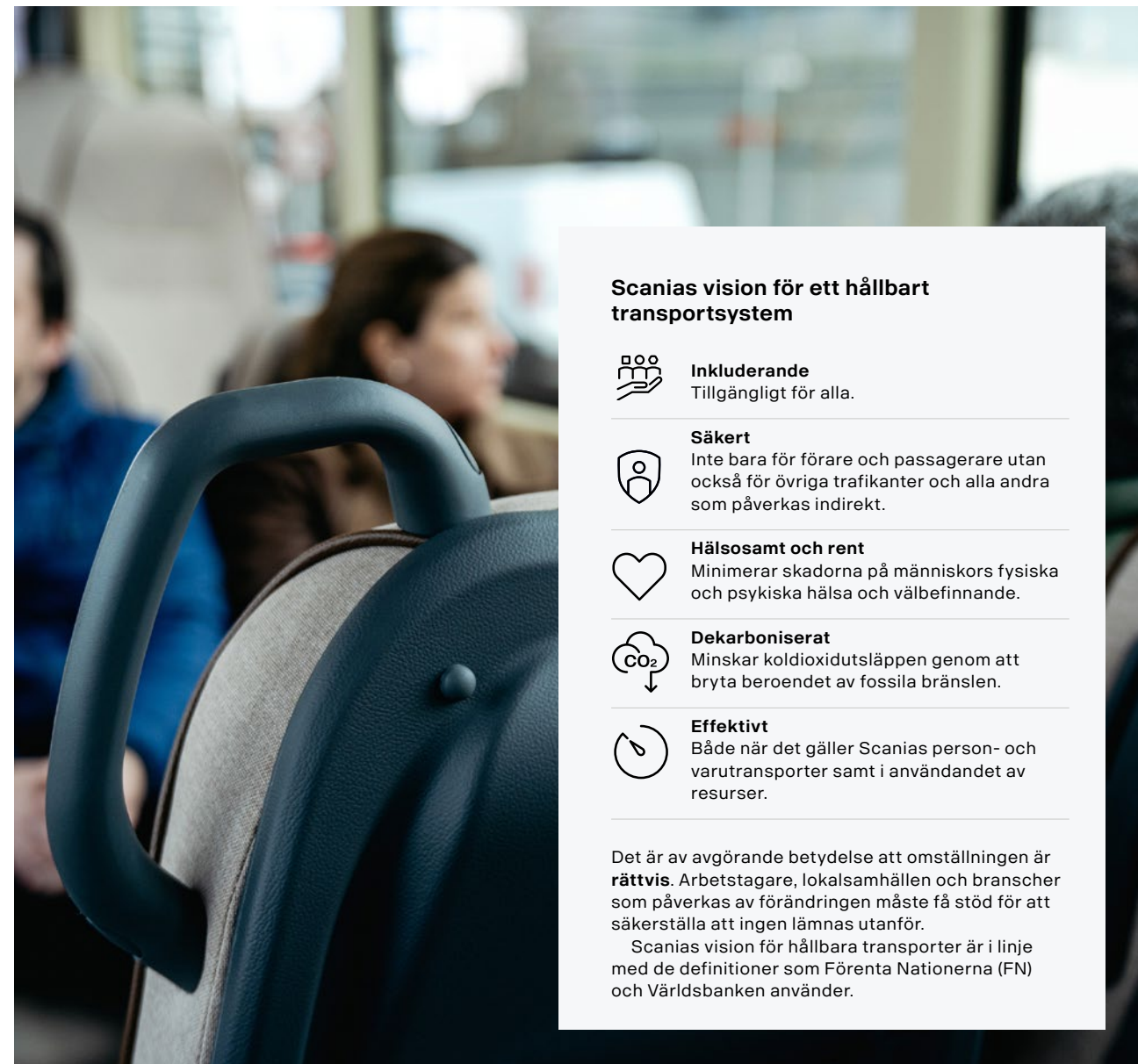
Biosphere Highway
En bioteknikfokuserad värld med tuff konkurrens bland ledarna inom hållbarhet.



Diverging Roads
En polariserad värld där starka maktfokuserade nationer leder sina respektive block.



Hyperlocal Paths
En lokal värld av återanvändningsekonomier, mikrolösningar och virtuella gemenskaper.



Scantias vision för ett hållbart transportsystem



Inkluderande
Tillgängligt för alla.



Säkert
Inte bara för förare och passagerare utan också för övriga trafikanter och alla andra som påverkas indirekt.



Hälsosamt och rent
Minimerar skadorna på människors fysiska och psykiska hälsa och välbefinnande.



Dekarboniserat
Minskar koldioxidutsläppen genom att bryta beroendet av fossila bränslen.



Effektivt
Både när det gäller Scantias person- och varutransporter samt i användandet av resurser.

Det är av avgörande betydelse att omställningen är **rättvis**. Arbetstagare, lokalsamhällen och branscher som påverkas av förändringen måste få stöd för att säkerställa att ingen lämnas utanför.

Scantias vision för hållbara transporter är i linje med de definitioner som Förenta Nationerna (FN) och Världsbanken använder.



ALLMÄNNA UPPLYSNINGAR, FORTS.

Affärsmo­dell och värdekedja [SBM-1]

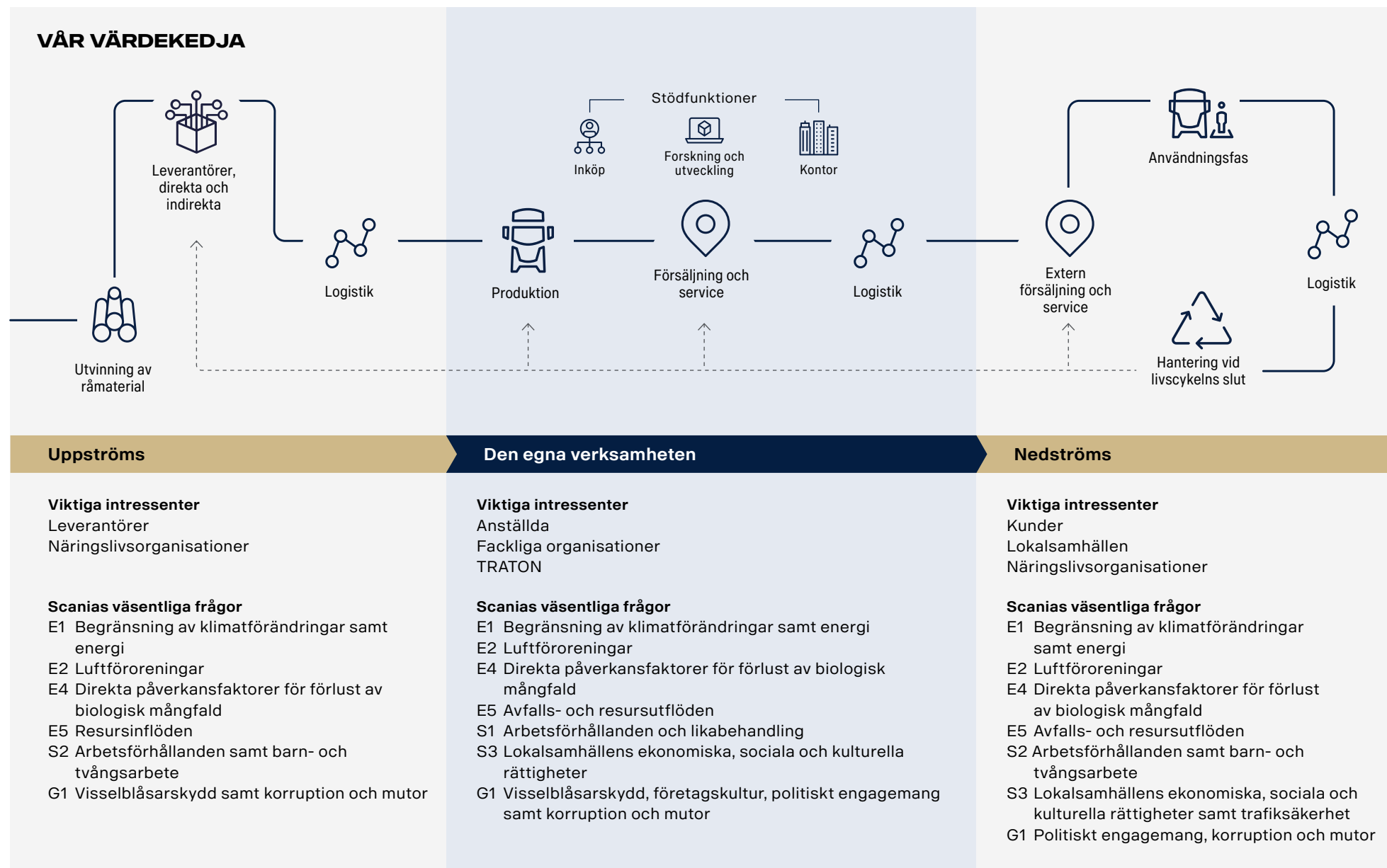
Genom att säkerställa att Scantias produkter och tjänster är bränsleeffektiva och beständig kan bolaget bidra till kundernas lönsamhets- och hållbarhetsmål. Scantias tillverkningsprocess är beroende av råmaterial, komponenter, kvalificerad arbetskraft och ekonomiska resurser. Dessa insatsfaktorer säkerställs genom strategiska leverantörsrelationer, investeringar i forskning och utveckling, kompetensförsörjning samt robust ekonomisk förvaltning.

I aktiviteter **uppströms** ingår utvinning av råmaterial och tillverkning av delar och komponenter som är kopplade till växthusgasutsläpp samt biologisk mångfald och vattenstress. Det förekommer också risker kopplade till mänskliga rättigheter, särskilt vid utvinning av vissa råvaror som litium, nickel, kobolt och naturlig grafit. Uppströmsaktiviteter omfattar även inkommande logistik och transport av råvaror, komponenter och delar från leverantörer till Scantias produktionsenheter. Scania har cirka 1 000 direktleverantörer och cirka 10 000 indirekta leverantörer.

I **Scantias egen verksamhet** ingår utveckling, produktion, försäljning och leverans av produkter och tjänster, vilket medför energianvändning, direkta utsläpp, användning av vatten och kemikalier, avfallsgenerering samt arbetsmiljörelaterade hälso- och säkerhetsrisker. Val som görs i konstruktionsfasen påverkar produkternas livscykelutsläpp, reparerbarhet och materialintensitet.

I aktiviteter **nedströms** ingår bland annat Scantias tillhandahållande av tjänster som underhåll och reparationer av produkter i användning samt utgående logistik, vilket inkluderar distribution av fordon, motorer och reservdelar till kunder och återförsäljare samt flödena inom servicelogistiken. Scantias lastbilar, bussar och motorer ger upphov till växthusgasutsläpp och luftföroreningar samt påverkar trafiksäkerheten och förarnas arbetsmiljö. Återförsäljare och servicenätverk påverkar servicekvaliteten och avfallshandlingen, samtidigt som laddnings- och energipartner påverkar elnätets belastning, ökad användning av förnybar energi, säkerhet och kostnader. Digitala tjänster medför risker avseende cybersäkerhet och integritet, samtidigt som de möjliggör ökad effektivitet.

I **hantering vid livscykelns slut** ingår materialåtervinning för fabriksrenovering samt återvinning av batterier och andra komponenter. Fabriksrenovering, återanvändning och retur-system bidrar till att reducera resursanvändning och avfallsmängder. Aktörer inom återvinning och demontering ansvarar för farliga material och arbetstagarnas säkerhet, särskilt vid hantering av batterier och elektronik [42, 42a, 42b, 42c].



Viktiga intressenter
Leverantörer
Näringslivsorganisationer

Scantias väsentliga frågor
E1 Begränsning av klimatförändringar samt energi
E2 Luftföroreningar
E4 Direkta påverkansfaktorer för förlust av biologisk mångfald
E5 Resursinflöden
S2 Arbetsförhållanden samt barn- och tvångsarbete
G1 Visselblåsarskydd samt korruption och mutor

Viktiga intressenter
Anställda
Fackliga organisationer
TRATON

Scantias väsentliga frågor
E1 Begränsning av klimatförändringar samt energi
E2 Luftföroreningar
E4 Direkta påverkansfaktorer för förlust av biologisk mångfald
E5 Avfalls- och resursutflöden
S1 Arbetsförhållanden och likabehandling
S3 Lokalsamhällets ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter
G1 Visselblåsarskydd, företagskultur, politiskt engagemang samt korruption och mutor

Viktiga intressenter
Kunder
Lokalsamhällen
Näringslivsorganisationer

Scantias väsentliga frågor
E1 Begränsning av klimatförändringar samt energi
E2 Luftföroreningar
E4 Direkta påverkansfaktorer för förlust av biologisk mångfald
E5 Avfalls- och resursutflöden
S2 Arbetsförhållanden samt barn- och tvångsarbete
S3 Lokalsamhällets ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter samt trafiksäkerhet
G1 Politiskt engagemang, korruption och mutor

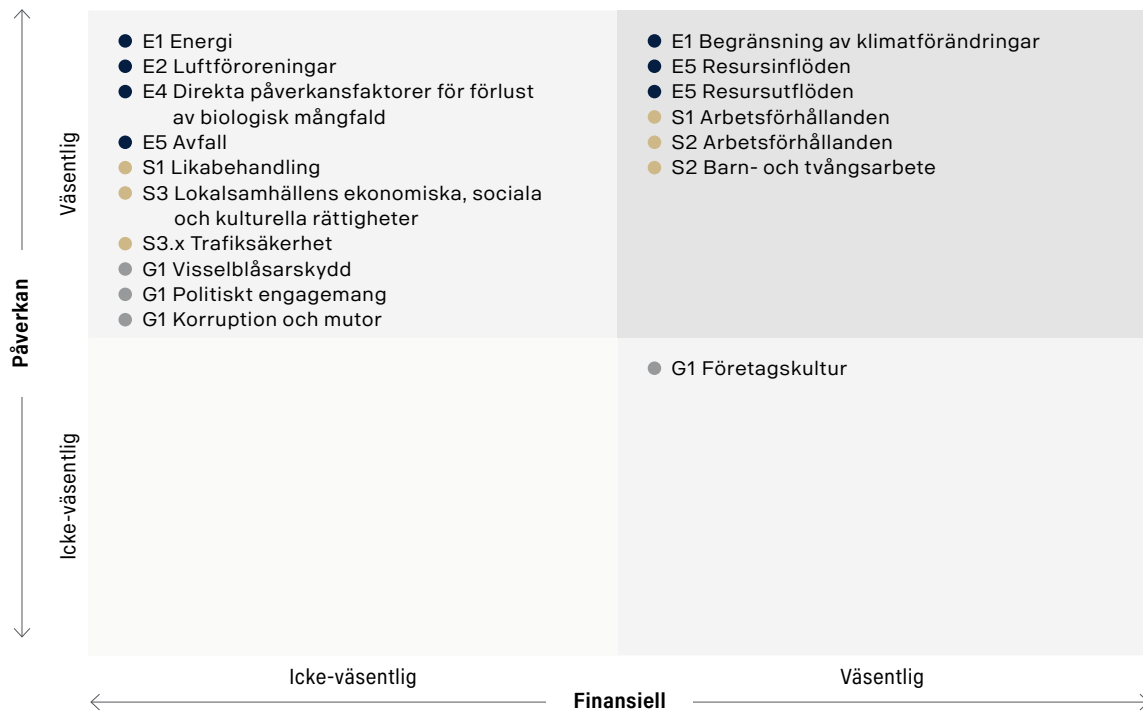


ALLMÄNNA UPPLYSNINGAR, FORTS.

Väsentliga påverkningar, risker och möjligheter [SBM-3]

Scania genomförde sin första dubbla väsentlighetsanalys (DMA), i linje med de europeiska standarderna för hållbarhetsrapportering (ESRS) med syftet att utvärdera de väsentliga hållbarhetspåverkan, riskerna och möjligheterna 2024". Under 2025 genomfördes en översyn av analysen. Övergripande resultat presenteras på denna och näst följande sidor, medan detaljerade resultat finns i början av varje kapitel [17a; E1 AR11, AR12; E2 16b; E4 17a, b; E5 11a]. De övergripande resultaten är följande:

Dubbel väsentlighet [17, 17a]



- Miljö
- Socialt
- Styrning

Observera att Scania har tillämpat principen att den högsta nivån av påverkans- respektive finansiell väsentlighet är styrande. Det innebär exempelvis att om risken kopplad till begränsning av klimatförändringar är hög och den tillhörande möjligheten klassas som medelhög, klassificeras den finansiella väsentligheten som hög.

Följande tabeller ger en översiktlig beskrivning av Scantias påverkan, risker och möjligheter (IRO) samt var i affärsmodellen och värdekedjan de uppstår. Tabellerna redogör även för hur Scantias påverkan påverkar människor och miljö samt för de tidshorisonter som rimligen kan förväntas för respektive påverkan. *För en fullständig IRO-beskrivning, se respektive avsnitt för de olika IRO:erna [48a, 48ci-iv, 48h].*

Koppling till affärsmodell och strategi

Scantias väsentliga hållbarhetspåverkan härrör direkt från koncernens kärnverksamhet inom produktion och service av tunga transportlösningar. Denna påverkan samt tillhörande risker kan grupperas kring tre huvudteman:

- **Klimatförändringar och dekarbonisering:** Regelverksrelaterade krav, koldioxidprissättning och kundernas efterfrågan på lågutsläppslösningar påverkar Scantias portfölj och verksamhet.
- **Resursberoende och cirkularitet:** Beroendet av kritiska mineraler och föränderliga energimarknader resulterar i ett behov av robusta och cirkulära leveranskedjor.
- **Social hållbarhet och mänskliga rättigheter:** Ökad granskning och höjda förväntningar från intressenter påverkar inköp, revisioner och kunddialog.

Dessa drivkrafter förväntas växa sig starkare i takt med att elektrifiering och förnybara bränslen påverkar kostnads- och intäktsstrukturer, att cirkularitetsaspekten blir alltmer central för konkurrenskraft samt att regelverk och intressentförväntningar i allt större utsträckning styr strategiska beslut. Scantias svar har varit att integrera hållbarhet i kärnan av affärsstrategin samt anpassa mål och aktiviteter till hållbar utveckling.

En resiliensanalys av affärsmodellen som omfattar samtliga väsentliga IRO:er har inte genomförts. Inom ramen för Scantias strategiska resiliensbedömning har klimat- och natursystem, teknik, energiomställning, social jämlikhet, geopolitiska förhållanden, regelverk och standarder samt finansiella system beaktats.

Scantias affärsmodell kan anpassas till omställningsrisker och samhällets förväntningar. En kontinuerlig integrering av nyligen identifierade IRO:er genom riskgenomgångar och DMA:er säkerställer att strategin förblir robust i förhållande till nya utmaningar.

Det föreligger inga väsentliga risker eller möjligheter som medför risker för väsentliga justeringar av balansposter under nästkommande årsredovisningsperiod [48d].

Resurser, investeringar och andra utgifter kopplade till den nuvarande strategin särskiljs inte från den löpande verksamheten och budgetarna, utan ingår i de ordinarie budgetarna för kapitalutgifter (CapEx) och rörelsekostnader (OpEx) [48b, 48f].

De väsentliga IRO:er som är relaterade till Scantias egen arbetskraft är inte kopplade till någon unik egenskap i Scantias affärsmodell eller strategi [S1 SBM-3 13a-i]. De beaktas dock i strategiarbetet eftersom den potentiella negativa påverkan som identifierats måste förebyggas för att begränsa de identifierade riskerna [S1 SBM-3 13a-ii]. Samtliga personer i Scantias egen arbetskraft som kan påverkas ingår i rapporteringsomfattningen för ESRS 2 [S1 SBM-3 14, 15]. Inga av de väsentliga IRO:er som identifierats inom ramen för den dubbla väsentlighetsanalysen avser särskilda grupper inom arbetskraften [S1 SBM-3 16].



ALLMÄNNA UPPLYSNINGAR, FORTS.

Område och delområde	Övergripande beskrivning av IRO:er	Typ av IRO	Värdekedja	Tidshorisont
E1 Klimatförändringar				
Begränsning av klimatförändringar	Växthusgasutsläpp	Faktisk negativ påverkan		● ● ●
	Omställningsrisker	Risk		● ● ●
	Omställningsmöjligheter	Möjlighet		● ● ●
Energi	Energianvändning	Faktisk negativ påverkan		● ● ●
E2 Föroreningar				
Luftföroreningar	Föroreningar från transporter och tillverkning	Faktisk negativ påverkan		● ● ●
E4 Biologisk mångfald och ekosystem				
Direkta påverkansfaktorer för förlust av biologisk mångfald	Mark- och vattenanvändning	Potentiell negativ påverkan		● ● ●
E5 Resursanvändning och cirkulär ekonomi				
Resursinflöden	Råmaterialanvändning	Potentiell negativ påverkan		● ● ●
	Kostnadsökningar för råmaterial	Risk		● ● ●
Resursutflöden	Utarmning av resurser	Potentiell negativ påverkan		● ● ●
	Minskad avfallsgenerering och resursanvändning	Potentiell positiv påverkan		● ● ●
	Hållbar design	Möjlighet		● ● ●
Avfall	Avfallsgenerering	Faktisk negativ påverkan		● ● ●

Område och delområde	Övergripande beskrivning av IRO:er	Typ av IRO	Värdekedja	Tidshorisont
S1 Den egna arbetskraften				
Arbetsförhållanden	Bristfälliga arbetsförhållanden	Potentiell negativ påverkan		● ● ●
	Stärkande av arbetstagarnas inflytande	Faktisk positiv påverkan		● ● ●
	Kostnader på grund av bristfälliga arbetsförhållanden	Risk		● ● ●
Likabehandling och lika möjligheter för alla	Diskriminering	Potentiell negativ påverkan		● ● ●
S2 Arbetstagare i värdekedjan				
Arbetsförhållanden	Bristfälliga arbetsförhållanden	Potentiell negativ påverkan		● ● ●
	Anseenderelaterade risker	Risk		● ● ●
Barn- och tvångsarbete	Minderåriga arbetstagare och tvångsarbete	Potentiell negativ påverkan		● ● ●
	Rättsliga risker och anseenderisker	Risk		● ● ●
S3 Påverkade samhällen				
Lokalsamhällen, ekonomiska och kulturella	Felaktig användning av produkter och skada för lokalsamhällen	Potentiell negativ påverkan		● ● ●
Trafiksäkerhet [företagsspecifik]	Personskador och dödsfall i vägtrafikolyckor	Faktisk negativ påverkan		● ● ●
	Förbättrad trafiksäkerhet	Faktisk positiv påverkan		● ● ●

Uppströms
 Den egna verksamheten
 Nedströms
 ● ● ● På kort sikt
 ● ● ● På medellång sikt
 ● ● ● På lång sikt



ALLMÄNNA UPPLYSNINGAR, FORTS.

Område och delområde	Övergripande beskrivning av IRO:er	Typ av IRO	Värdekedja	Tidshorisont
G1 Ansvarsfullt företagande				
Företagskultur	Positiv kultur	Möjlighet		● ● ●
Skydd av visselblåsare	Stärkande av förtroende	Faktisk positiv påverkan		● ● ●
Politiskt engagemang	Icke-transparent politiskt engagemang	Potentiell negativ påverkan		● ● ●
	Transparent politiskt engagemang	Faktisk positiv påverkan		● ● ●
Korruption och mutor	Styrning och ansvarsfullt företagande	Potentiell negativ påverkan		● ● ●

Uppströms
 Den egna verksamheten
 Nedströms
 ● ● ● På kort sikt
 ● ● ● På medellång sikt
 ● ● ● På lång sikt

Förändringar jämfört med förra året

Under 2025 stärktes den dubbla väsentlighetsanalysen med mer kvantitativa data, bredare intervjuer med intressenter samt bransch- och marknadsbenchmarking. För att skärpa fokus på områdena med störst påverkan och störst risker höjdes väsentlighetströskeln från 20 till 25, av ett maximalt möjliga poängtal på 100. I kombination med ny evidens medförde den höjda tröskeln att flera ämnen omklassificerades som icke-väsentliga. Dock följs dessa ämnen fortfarande upp och kommer att bedömas årligen inom ramen för DMA-processen [48g, 53h].

De ämnen som uteslöts under året var:

- **E1-1 Klimatanpassning** – Låg aktuell riskexponering mot bakgrund av befintliga resurser och den aktuella tidshorisonten.
- **E3-1 Vatten (inkl. E2-1 Vattenföroreningar)** – Den egna verksamheten ligger under väsentlighetströsklarna. Relevanta uppströmsaspekter beaktas inom biologisk mångfald.¹
- **E2-7 Mikroplaster** – Ej väsentlig som eget område. Däck- och bromsslitage hanteras inom ramen för biologisk mångfald.
- **E2-6 Ämnen som inger mycket stora betänkligheter** – Begränsad användning och stark myndighetskontroll. Bedöms i nuläget inte som väsentlig.
- **G1-5 Hantering av leverantörsrelationer** – Inköpsrelaterade data, inklusive betalningsvillkor och statistik, har använts som stöd för bedömningen av att området inte är väsentligt.

¹ Även om vatten fortsatt är ett viktigt område bedöms det inte längre vara väsentligt. I syfte att uppfylla vårt tidigare åtagande om rapportering av historiska vattenrelaterade mål hänvisas till informationen om hållbarhetsrelaterade ambitioner och mål under [Sustainability ambitions and targets | Scania Group](#)



ALLMÄNNA UPPLYSNINGAR, FORTS.

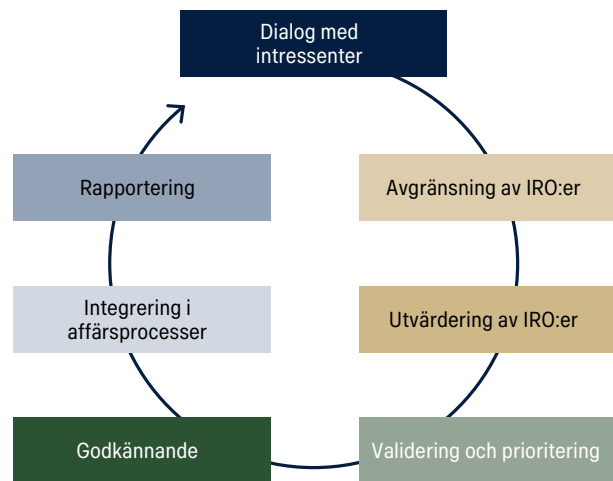
DMA-metod [IRO-1]

I den dubbla väsentlighetsanalysen bedöms två väsentlighetsdimensioner [53a, 53b-i].

Påverkansväsentlighet: I den här dimensionen undersöks Scantias positiva och negativa, faktiska och potentiella påverkan på miljö, människor och samhälle, däribland påverkan på anställda, utsläpp, resursanvändning och sätt att arbeta i leveranskedjan. Genom att utvärdera dessa områden kan Scania prioritera åtgärder för att minska vårt miljöavtryck och stärka vårt ansvarstagande inom sociala frågor och bolagsstyrning.

Finansiell väsentlighet: Inom denna aspekt utvärderas hållbarhetsrelaterade risker och möjligheter som kan påverka Scantias finansiella resultat. Det kan till exempel handla om lag- och regeländringar, skiftande behov i fråga om transporter med låga utsläppsnivåer samt resursbrist. En förståelse för dessa faktorer hjälper oss att förutse påverkan på intäkter, driftkostnader, tillgång till kassaflöden och marknadsposition, liksom de finansiella effekterna av vår roll som arbetsgivare vilka påverkar vår förmåga att attrahera och behålla medarbetare.

DMA är en årlig process som följer den procedur som beskrivs nedan [53b, 53c].



Dialog med intressenter

För sociala IRO:er samarbetade Scania med Business Social Responsibility (BSR)¹ för att bedöma sociala risker och möjligheter och skapa grunden för de väsentliga frågorna. Resultatet införlivades i DMA. Naturrelaterade risker och möjligheter utvärderades i samarbete med Världsnaturfonden (WWF)², med fokus på vatten, biologisk mångfald och ekosystem. Insikter från samarbetet med WWF vägleder Scantias naturrelaterade åtgärder och initiativ [53b-iii, 53g]. För mer information om Scantias interaktioner med intressenter, se "Intressedialog [SBM-2]" under Allmänna upplysningar.

Avgränsning av IRO:er

Scania har beaktat både direkt påverkan från den egna verksamheten och indirekt påverkan från affärsrelationer. Detta inkluderade aspekter som geografi, verksamhetens art, sektor samt strukturen i affärsrelationerna. Analysen genomfördes i samverkan mellan Scania och övriga delar av TRATON Group (hädanefter kallat TRATON) och omfattade hela värdekedjan, inklusive den egna verksamheten samt aktiviteter upp- och nedströms. Nyckelkomponenterna var datainsamling och intressentdialog och vi vävde också in insikter från teoretisk forskning, interna rapporter, workshops och undersökningar. Insiktarna fördjupades därefter genom detaljerade granskningar utförda av interna experter samt löpande dialog med intressenter.

DMA-processen fokuserade på de viktigaste kommersiella och produktionsrelaterade aktiviteterna i samtliga geografier där Scania verkar. Uppströms i värdekedjan låg fokus på högriskmaterial och strategiskt viktiga leverantörer. Nedströms fokuserade analysen på användningen av Scantias produkter, exempelvis utsläpp under användningsfasen och trafiksäkerhet.

Utvärdering av IRO:er

För att bedöma påverkansväsentligheten vägdes både positiv och negativ påverkan in, tillsammans med faktiska och potentiella resultat. I enlighet med ESRS-riktlinjerna fastslogs påverkan genom en utvärdering

av allvarlighetsgrad och sannolikhet, där allvarlighetsgraden bedömdes baserat på tre faktorer: skala, omfattning och oåterkallelighet.

- **Vid klassificering av skala** utvärderade Scania omfattningen av effekterna på miljö eller människor. Ingen hänsyn togs till befintliga begränsningsåtgärder.
- **Vid klassificering av omfattning** utvärderade Scania effekternas omfattning, baserat på parametrar som procentandelen anläggningar som påverkats, medarbetare eller finansiella utgifter kopplat till påverkan.
- **Vid klassificering av möjligheten att åtgärda** analyserade Scania hur svårt det var att återställa skadan, med beaktande av faktorer som kostnad, återställningstid och påverkan på människor och miljö.

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

För varje påverkan genomfördes en sannolikhetsbedömning, där sannolikheten för förekomst analyserades baserat på Scantias verksamheter, affärsrelationer, sektorspecifika förhållanden samt geografisk exponering. Bedömningen gjordes enligt en skala, från sällsynt till sannolik (1–4). När det gäller negativa effekter på de mänskliga rättigheterna ges allvarlighetsgrad företräde framför sannolikhet vid bedömning av väsentlighet. Sannolikheten bedömdes utifrån inneboende risk, före beaktande av riskreducerande åtgärder. Befintliga kontroller beaktades inte, och faktiska eller pågående effekter bedömdes automatiskt ha hög sannolikhet.

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

- **Sannolikhetsbedömning:** Varje risk eller möjlighet utvärderades utifrån sannolikheten för att den skulle

inträffa, med beaktande av en skala med alltifrån sällsynta till sannolika händelser.

- **Storleken på finansiell påverkan:** Denna faktor återspeglar den potentiella ekonomiska förlusten (för risker) eller vinsten (för möjligheter) utan att ta hänsyn till befintliga begränsningsåtgärder. Effekternas omfattning bedömdes med hjälp av parametrar som finansiella utgifter och beräknade intäktseffekter.
- **Påverkan på anseende:** De potentiella effekterna på anseende bedömdes utifrån i vilken utsträckning en händelse kan påverka intressenters uppfattning och varumärkets integritet, och därigenom få finansiella konsekvenser för Scania.

För övergripande väsentlighet kombinerades finansiell påverkan och påverkan på anseende, där större vikt lades på finansiell påverkan (75 procent). Sannolikhetspoängen applicerades därefter på det kombinerade resultatet för att fastställa en väsentlighetsklassificering för varje post.

Sammantaget var en påverkan, risk eller möjlighet väsentlig om allvarlighetsgraden multiplicerat med sannolikheten gav ett riskvärde på 25 eller högre, där 100 var högsta möjliga värde [53b-iv, 53c-i-iii].

Validering och prioritering

Efter utvärderingen utdelades en tillitspoäng för att indikera områden där ytterligare information kan behövas för att säkerställa tydlighet vid beslutsfattande.

Godkännande

DMA granskades och godkändes först av Scantias hållbarhetsråd och därefter av den verkställande ledningen. Revisionskommittén och styrelsen informerades om resultatet [53d].

Integrering i affärsprocesser

De hållbarhetsrelaterade risker som identifieras i DMA integreras i Scantias övergripande ramverk för riskhantering. Denna process återspeglar olika mognads-

1 Business Social Responsibility (BSR) är ett hållbart affärsnätverk och konsultföretag med fokus på social hållbarhet.
2 Världsnaturfonden (WWF) är en global miljöorganisation som arbetar för att bevara naturen och bekämpa miljöhot.



ALLMÄNNA UPPLYSNINGAR, FORTS.

nivåer för olika ämnen, där vissa områden är väl-etablerade och andra fortfarande befinner sig i tidiga utvecklingsstadier [53e, 53f].

Riskprocessen består av fyra steg: identifiera, bedöma, åtgärda samt följa upp och rapportera. I "identifiera" ingår att identifiera risker för att mål inte uppnås eller att nya eller förändrade risker uppstår. Identifierade risker ska sedan bedömas med avseende på sannolikhet och potentiella konsekvenser – finansiellt, anseendemässigt och rättsligt – så att ansvarig riskägare kan prioriteras ordna riskerna för vidare analys. Analysen utgör grunden för att utvärdera åtgärdsalternativ, liksom för att utforma och implementera åtgärdsplaner. I det sista steget, följa upp och rapportera, övervakas genomförandet av och statusen för åtgärdsplaner i syfte att säkerställa att riskåtgärderna är effektiva.

Genom att tillämpa ett värdekedjerspektiv bedömer Scania hållbarhetsrelaterade risker och möjligheter i samtliga delar av verksamheten, från inköp till resthantering. Detta tillvägagångssätt vägleder beslutsfattande, prioritering av åtgärder samt identifiering av väsentliga påverkansområden samtidigt som både kortsiktiga risker och långsiktiga mål beaktas.

När dessa risker har identifierats kategoriseras de inom ramverket för riskhantering, vilket säkerställer ett konsekvent tillvägagångssätt för att både begränsa riskerna och ta till vara möjligheter som kan uppstå ur hållbarhetsrelaterade frågor. Denna process gör det möjligt för Scania att proaktivt hantera risker som kan påverka företagets verksamhet, vilket säkerställer en anpassning till hållbarhetsmålen och ett främjande av långsiktigt värdeskapande.

Scania utvecklar verktyg och metoder för att löpande övervaka och bedöma risker, inklusive bedömning av de konsekvenser dessa risker kan få för verksamheten, både uppströms och nedströms. Som en del av den strategiska riskbedömningen av leverantörer beaktar Scania följande riskkategorier: naturkatastrofrisker, ekonomiska risker, miljörelaterade risker, risker kopplade till mänskliga rättigheter, cyber- och informations-

säkerhet, teknikrelaterade risker samt geopolitiska risker. Beroende på leverantörernas risknivå utformas och följs riskreducerande åtgärder upp.

Scanias mest väsentliga hållbarhetsrisker är kopplade till klimatomställning, leveranskedjan inklusive energi- och resursberoende, arbetsförhållanden samt etisk styrning. Genom ett integrerat ramverk för riskhantering kombinerar Scania åtgärder inom dekarbonisering, cirkulär design, due diligence för mänskliga rättigheter och en stark efterlevnadskultur i syfte att begränsa dessa risker och stödja företagets långsiktiga mål om netto-nollutsläpp och ansvarsfull affärsverksamhet. Observera att de risker som identifieras genom riskhanteringsprocessen definitionsmässigt inte helt överensstämmer med de risker som identifieras inom ramen för den dubbla väsentlighetsanalysen (DMA).

- **Klimatomställningsrisker:** Skärpta regelverk (såsom EU:s koldioxidstandarder och koldioxidprissättning) samt marknadsförskjutningar mot utsläppsfria transportlösningar kan påverka produkt efterfrågan och kostnadsstrukturer.

Riskreducerande åtgärder: Elektrifiering, förnybara bränslen, livscykelbaserad produktutformning och scenarioplanering.

- **Fysiska klimatrisker:** Extrema väderhändelser och naturkatastrofer (såsom översvämningar, värmeböljor och vattenstress) kan orsaka skador på tillgångar, störningar i logistik- och leveranskedjor samt påverka försäkringsskyddet.

Riskreducerande åtgärder: Planering för kontinuitet i verksamheten, försäkringsskydd, prognostisering av klimatfaror och ett miljöledningssystem som är i linje med ISO 14001.

- **Mänskliga rättigheter och arbetsvillkor:** Risker för kränkningar av arbetstagares rättigheter, bristfälliga arbetsförhållanden eller diskriminering i globala leveranskedjor.

Riskreducerande åtgärder: Uppförandekod för leverantörer, revisioner, ansvarsfull anskaffning samt due diligence för mänskliga rättigheter.

- **Risker i leveranskedjan:** Global volatilitet, störningar hos leverantörer och geopolitiska spänningar kan leda till produktionsförseningar, leveransproblem och hållbarhetsutmaningar, till exempel begränsad tillgång till resurser.

Riskreducerande åtgärder: Uppföljning av leverantörsrisker, förkvalificering och övervakning, due diligence genom hållbarhetsbedömningar av leverantörer, proaktiv planering för komponenttillgänglighet på kort och lång sikt, särskilda leveranskedjeteam samt diversifierad resursanskaffning.

Observera att klimatrisker, inklusive naturrelaterade risker, har identifierats inom ramen för riskhanteringsprocessen och ur ett övergripande affärsperspektiv.

Dessa har dock, baserat på den dubbla väsentlighetsanalysen (DMA) och tillämpliga ESRS-definitioner, inte bedömts utgöra en väsentlig negativ finansiell påverkan.

Rapportering [IRO-2]

De väsentliga frågor som identifieras via DMA bildar grunden för Scanias rapporteringsramverk för 2025. Vid rapportering om väsentliga frågor har Scania utgått från IRO-beskrivningen för att fastställa väsentlighetsinformation på datapunktsnivå [59]. *För en komplett lista över upplysningskrav samt datapunkter från annan EU-lagstiftning se Bilaga [56].*

Ämnesspecifik metod för DMA

Klimat [E1 IRO-1]

I bedömningen av klimatrelaterade IRO:er beaktades Scanias växthusgasutsläpp, fysiska risker samt omställningsrisker och möjligheter. För centrala överväganden inom den dubbla väsentlighetsanalysen, se "Omställningsplan [E1-1]" inom ESRS E1 Klimatförändringar.

Föroreningar [E2 IRO-1]

I enlighet med den övergripande metoden har anläggningar och aktiviteter granskats med avseende på föroreningsrelaterade effekter, risker och möjligheter i hela värdekedjan [11a]. *För information om intressentdialog, se avsnittet "Intressentdialog [SBM-2]" i det här avsnittet [11b].*

Biologisk mångfald [E4 IRO-1]

Vid bedömningen av påverkansfaktorer för förlust av biologisk mångfald beaktades Scania: markanvändningsförändringar, förändringar i färskvattenanvändning samt föroreningar längs värdekedjan.

Klimatrelaterad påverkan beaktades inom ramen för klimatförändringsbedömningen [17a]. Dessutom identifierades och bedömdes viktiga beroenden. De bedömningskriterier som tillämpades var desamma som i den övergripande metoden [17b].

Fysiska och omställningsrelaterade risker beaktades inte [17c] och inte heller systemrisker [17d].

För en lista över anläggningar i närheten av områden med känslig biologisk mångfald, se "Mål och mätetal [E4-4]" under E4 Biologisk mångfald [19].

Resursanvändning och cirkulär ekonomi [E5 IRO-1]

I enlighet med den övergripande metoden bedömdes resursanvändning och avfall i den egna verksamheten och längs värdekedjan. Effekterna av ett scenario baserat på nuvarande verksamhet och affärsmodell beaktades, liksom de effekter, risker och möjligheter som är kopplade till omställningen till en cirkulär ekonomi. Inga specifika samråd avseende resursanvändning och cirkulär ekonomi genomfördes inom ramen för den dubbla väsentlighetsanalysen [11b].



ALLMÄNNA UPPLYSNINGAR, FORTS.

Intressentdialog [SBM-2]

Intressentdialog är en integrerad del av Scantias årliga strategiprocess. Den är viktig för att fastställa behov och förväntningar liksom påverkan och risker, vilka utgör grunden för Scantias väsentlighetsanalys, och den är också en mycket viktig del i utvecklingen och bedömningen av strategins motståndskraft. Väsentlighetsanalysen är en del av Scantias strategiska arbete och filosofin om kontinuerlig förbättring. I kombination med den fortlöpande dialogen med intressenterna, lägger dessa bedömningar grunden för Scantias strategiska inriktning och uppsättande av mål [45a, 45a-v, 45b].

Scantias strategi och affärsmodell fortsätter utvecklas som svar på intressenternas förväntningar och transportsektorns omvandling. Återkoppling från kunder, investerare, beslutsfattare och medarbetare har understrukit vikten av att påskynda dekarbonisering och elektrifiering, socialt ansvarstagande samt cirkulärt värdeskapande [45c-i]. Utöver de centrala intressenter som listas i tabellen nedan betraktar Scania även miljön som en central intressent vid fastställandet av miljörelaterade mål [45a-i].

Scania stärker sitt arbetssätt inom intressentdialog, cirkularitet och hållbarhetsstyrning. Ett strukturerat ramverk för systematisk dialog med rättighetshavare och externa intressenter kommer att utvecklas och implementeras under 2026, i syfte att säkerställa en mer konsekvent, transparent och inkluderande dialog längs Scantias globala värdekedja [45c]. Parallellt kommer Scania att utvärdera alternativa vägar för att uppnå netto-nollsläpp efter 2032 samt fastställa långsiktiga klimat- och cirkularitetsmål som ytterligare integrerar resurseffektivitet, återanvändning och hållbara materialflöden i affärsverksamheten [45c-ii].

Dessa åtgärder bedöms stärka ansvarstagande, transparens och intressenternas förtroende för Scantias omställning till ett cirkulärt och netto-nollbaserat transportsystem [45c-iii].

Styrelsen och den verkställande ledningen informeras regelbundet om intressenternas perspektiv genom den årliga strategiprocessen, riskgenomgångar och uppdateringar från Executive Vice President, Head of Strategy and Communications samt Scantias hållbarhetsråd (SSB, Scania Sustainability Board) [45d].

Nyckelintressent [45a-i]	Relevant IRO	Typer av insatser [45a-ii, 45a-iii]	Syfte [45a-iv]	Resultat av insatserna
Akademi och forskningsinstitutioner	Samtliga hållbarhetsfrågor, med fokus på E	Partnerskap för akademisk forskning, gemensamma forskningsprojekt samt deltagande i forskningsprogram och forum för kunskapsutbyte	Främja hållbarhetsforskning och innovation baserat på branschens behov samt bidra till evidensbaserade lösningar	Gemensamma forsknings- och samarbetsprojekt, framtagande av nya insikter till stöd för hållbara transportlösningar samt ett stärkt kunskapsunderlag för den långsiktiga hållbarhetsstrategin
Näringslivsorganisationer	Arbetsförhållanden	Medlem i svenska NIR – Näringslivets Internationella Råd – som främjar hållbara affärsverksamheter	Delta i nätverk och program som är relevanta för Scantias hållbarhetsagenda, till exempel Swedish Workplace Programme, som främjar anständiga arbetsvillkor genom social dialog	Ökad förståelse för framväxande arbetsrelaterade risker och förändringar i regelverk, vilket stärker Scantias kontinuerliga förbättring av arbetsvillkor och former för social dialog
	Barn- och tvångsarbete, arbetsvillkor, påverkade samhällen	Enact Human Rights Network – ett företagsnätverk som främjar praktiskt genomförande av mänskliga rättigheter	Lära av och utbyta erfarenheter med experter och kollegor kring implementering av ansvarsfull affärsverksamhet	Stärkt intern kapacitet att identifiera, bedöma, följa upp och hantera människorättsrelaterade risker i den egna verksamheten och i värdekedjan – i linje med internationella standarder för mänskliga rättigheter och förväntningar på due diligence
	Arbetsförhållanden (den egna arbetskraftens och arbetstagares rättigheter i värdekedjan)	Medlem i CSR Europe (Corporate Social Responsibility Europe) och Responsible Trucking (RT)-initiativet för förbättrade arbetsvillkor för förare	<p>CSR EU:</p> <ul style="list-style-type: none"> Anpassning till Europas ledande företagsnätverk inom företags hållbarhet och ansvar Deltagande i policydialog på EU-nivå om hållbarhet, ESG och due diligence Tvårsektoriellt samarbete med företag inom klimat, cirkularitet, mångfald och inkludering samt mänskliga rättigheter <p>RT group:</p> <ul style="list-style-type: none"> Främja anständiga arbetsvillkor, säkerhet och hållbarhet i lastbilstransporternas värdekedja Samarbeta med branschkollegor och icke-statliga organisationer i att hantera utmaningar kopplade till förarens välmående, arbetsrätt och säkerhet Visa ledarskap bortom fordonsteknik, med fokus på hållbarhetens sociala dimension I Scantias arbete för en rättvis logistik ingår till exempel att vi är medlem i CSR:s EU-ledda RT-initiativ, som främjar god hälsa, välbefinnande, jämlikhet, skäligen arbetsförhållanden och utvecklingsmöjligheter för förarna i det europeiska nätverket. 	<p>CSR EU:</p> <ul style="list-style-type: none"> Stärkt tankeledarskap och ökat inflytande i Bryssel och i EU-relaterade debatter Tillgång till verktyg, ramverk och bästa praxis som påskyndar Scantias ESG-omställning Ökad trovärdighet hos intressenter (till exempel kunder samt regel- och tillsynsmyndigheter) <p>RT group:</p> <ul style="list-style-type: none"> Förbättrat anseende och trovärdighet hos förare, kunder samt regel- och tillsynsmyndigheter Bidrag till branschövergripande lösningar gällande förarbrist och rättvisa arbetsvillkor Stärkande av varumärket Scania som en helhetsorienterad systemledare inom hållbara transporter


ALLMÄNNA UPPLYSNINGAR, FORTS.

Nyckelintressent [45a-i]	Relevant IRO	Typer av insatser [45a-ii, 45a-iii]	Syfte [45a-iv]	Resultat av insatserna
Näringslivsorganisationer, forts.	Samtliga hållbarhetsfrågor, med fokus på E (miljö) och S (sociala frågor)	ACEA, de europeiska biltillverkarnas förbund. Regelbundna möten [månadsvis – kvartalsvis] samt löpande kommunikation. Scantias VD Christian Levin är ordförande för ACEA's Commercial Vehicles Board under 2025.	Dela feedback om aktuella utmaningar, frågeställningar och stöd samt feedback på regelverk. Bidra till att driva utvecklingen mot utsläppsfria transporter och nollvisionen för dödsfall i trafiken, hantera större teknikskiften och framtida mobilitetsbehov inom EU – och samtidigt säkerställa att fordonsindustrins konkurrenskraft upprätthålls	Samarbete och kunskapsutbyte med branschkollegor ger värdefullt underlag till Scantias strategi, rapportering och hållbarhetsarbete. Dessutom bidra till att eskalera synpunkter till beslutsfattare för att främja välgrundade beslutsprocesser
Lokalsamhällen	Likabehandling och lika möjligheter [Kön]	Strukturerat samarbete och dialog med lokalsamhällen och offentliga intressenter, däribland deltagande i samarbeten och forum som syftar till att förbättra tillgången till kompetensutveckling, sysselsättningsmöjligheter och social inkludering	Främja inkluderande tillgång till arbete och kompetensutveckling samt bidra till ökad jämställdhet inom lokala transportrelaterade yrken	Förbättrad tillgång till yrkesutbildning och vägar till sysselsättning för kvinnor i utvalda lokalsamhällen
Kunder	Arbetsförhållanden, påverkade samhällen	Regelbundna kurser, toppmöten och konferenser, nöjdhetsundersökningar	Våra kunder och deras kunder efterfrågar produkter och lösningar som hjälper dem att anpassa sig till sina hållbarhetsmål, Parisavtalet och gällande regelverk och som bidrar till ökad förståelse och förmåga att bedöma risker kopplade till mänskliga rättigheter i deras respektive kontexter	Insikter från kunder styr innovationsarbetet mot mer ändamålsenliga produkter och metoder
Anställda	IRO:er relaterade till den egna arbetskraften	MyVoice (tidigare Employee Satisfaction Barometer) Dialog och samverkan med arbetstagarrepresentanter [till exempel fackliga organisationer och företagsråd]. Kommunikationsformerna innefattar medarbetarmöten, fokusgrupper, utvecklingssamtal och kollektiva förhandlingar	Insatserna stöder utvecklingen av One People Policy, förbättringsområden i affärspraxis samt etablering av arbetsmetoder	Uppdateringar av personalpolicyn MyVoice (tidigare Employee Satisfaction Barometer) bidrar med underlag för åtgärder och initiativ relaterade till den egna arbetskraften Förbättring av arbetsförhållanden och säkerställande av likabehandling och lika möjligheter för medarbetare
Icke-statliga organisationer (NGO) och civilsamhällesorganisationer (CSO)	Arbetsförhållanden, barnarbete och tvångsarbete	Medlem i flerpartsplattformen Etisk Handel Sverige	Fokus är leveranskedjor och syftet är tillgång till en plattform som samlar företag, fackföreningar och civilsamhällesorganisationer kring ämnen såsom elektriska batterier, fordon och leveranskedjor	Säkerställ ett bredare perspektiv från civilsamhällesorganisationer och fackföreningar på hållbarhetsfrågor relaterade till leveranskedjor, såsom batterier för elfordon, landsspecifika risker och kundkrav gällande due diligence gällande mänskliga rättigheter
Tillsynsmyndigheter och offentliga myndigheter	Samtliga hållbarhetsfrågor	Etablerade efterlevnadsprocesser, löpande uppföljning av regelverksutveckling samt dialog med myndigheter och beslutsfattare	Påverka offentligt beslutsfattande och policyutveckling som är relevant för vår verksamhet, säkerställa efterlevnad av tillämpliga lagar och regelverk samt bidra till en välgrundad implementering av regulatoriska krav på olika marknader	Säkerställd regelefterlevnad, stärkta interna kontroller och policyer samt beredskap för nya och föränderliga regelverk inom hållbarhet, mänskliga rättigheter och affärsetik
Leverantörer	Barn- och tvångsarbete, arbetsvillkor, påverkade samhällen	Regelbundna kurser, leverantörsutvecklingsinitiativ, hållbarhetsrevisioner	Söka klarhet kring prioriteringar och långsiktiga mål för att möjliggöra anpassning av strategier till nuvarande och framtida väsentliga behov samt stärka förståelsen och förmågan att bedöma risker kopplade till mänskliga rättigheter i respektive kontext	Fördjupad kunskap om utmaningar och möjligheter i värdekedjan uppströms bidrar till sortimentsplanering och kontinuerlig utveckling samt möjliggör framtida samarbeten
Fackliga organisationer	Samtliga hållbarhetsfrågor, med fokus på egna anställda	Fackliga organisationer är representerade i Social Sustainability Advisory Council och Scantias hållbarhetsråd	Bidra med insikter och expertis samt delta i beslutsfattande, med möjlighet att lyfta och adressera frågor	Säkerställa att medarbetarperspektivet och det bredare globala människoperspektivet integreras på ett ändamålsenligt sätt i Scantias hållbarhetsagenda
TRATON	Samtliga hållbarhetsfrågor	Koncernövergripande styrningsforum och dialog med styrelsen, koncernövergripande rapporteringsprocesser samt dialoger om finansiella och hållbarhetsrelaterade prestationer	Säkerställa samordning med koncernens strategi och styrning, stödja långsiktigt värdeskapande samt möjliggöra konsekvent och högkvalitativ hållbarhetsrapportering och finansiell rapportering i hela koncernen	Samordning av Scantias strategi och hållbarhetsprioriteringar till koncernens övergripande styrning, samordnade processer för hållbarhetsrapportering samt ökad konsekvens och kvalitet i hållbarhetsdata



ALLMÄNNA UPPLYSNINGAR, FORTS.

Styrning [GOV-1, GOV-2]

Styrelsen är Scantias högsta administrativa funktion [22a].

Styrelsen och den verkställande ledningen beaktar hållbarhetsrelaterade effekter, risker och möjligheter (IRO) inom ramen för sitt ansvar för Scantias strategi, riskhantering och långsiktiga utveckling [26b]. Avvägningar mellan långsiktiga hållbarhetsmål och kortsiktiga operativa behov beaktas. För information om sådana avvägningar, se Omställningsplan [E1-1] under E1 Klimatförändringar.

Hållbarhet utgör själva kärnan i Scantias strategi för att anpassa affärsverksamheten till hållbar utveckling. Scantias hållbarhetsråd (SSB, Scania Sustainability Board) hanterar alla hållbarhetsfrågor, den verkstäl-

lande ledningen godkänner (i förekommande fall) mål och strategi, och styrelsen utövar tillsyn och tillhandahåller slutligt godkännande och beslut i alla hållbarhetsfrågor [22c-i, 22d, G1 GOV-1 5a].

Rapporteringen gällande hållbarhetsfrågor följer Scantias etablerade koncernrapporteringsstruktur. Executive Vice President, Head of Strategy and Communications rapporterar regelbundet till VD och den verkställande ledningen om utvecklingen i förhållande till hållbarhetsmålen. Den verkställande ledningen lämnar i sin tur kvartalsvisa uppdateringar till styrelsen [22c-ii, 26a].

Scania har en integrerad riskstrategi för att säkerställa att affärsmöjligheter och risker beaktas i alla

relevanta beslut. Hanteringen av negativ påverkan på miljö och människor är också integrerad i riskhanteringsprocessen [22c-iii].

Scantias bolagsstyrning och hållbarhetsarbete utgår från bolagsordningen och svensk lagstiftning, då främst den svenska aktiebolagslagen, årsredovisningslagen och interna styrdokument [22b].

Styrelse

Styrelsen har det övergripande ansvaret för bolagets långsiktiga utveckling, inklusive strategi, riskhantering, affärsetik samt tillsyn av klimatrelaterade och andra hållbarhetsfrågor som är relevanta för Scantias mål [22a].

Ordinarie styrelseledamöter utses av aktieägarna på årsstämman utifrån sin relevanta erfarenhet, såsom denna bedöms av aktieägarna, inklusive erfarenhet av hållbarhetsfrågor med koppling till Scantias verksamhet. Styrelseledamöterna är baserade i Tyskland, Österrike och Sverige och har erfarenhet från olika sektorer, däribland branscherna för fordon, hushållsmaskiner, fastigheter, informations- och kommunikationsteknik, hälsovård, tjänster samt detaljhandels- och konsumentprodukter [22a,c, 21c]. Den samlade kompetensen omfattar bland annat klimatstrategi, cirkulär ekonomi och ansvarsfull affärspraxis [G1 GOV-1 5b]. Styrelsen har också tillgång till interna och externa hållbarhetsexperten och erhåller vid behov seminarier och utbildningsinsatser vid behov – exempelvis utbildningar om Corporate Sustainability Reporting Directive – beroende på vilka frågor som behandlas [23a]. Genom säkerställd tillgång till hållbarhetsexperten och tillsyn stärks organisationens förmåga att hantera risker, adressera väsentlig påverkan och identifiera möjligheter. Detta tillvägagångssätt bidrar även till att Scantias hållbarhetsmål uppnås [23b].

Styrelsen består för närvarande av nio ordinarie ledamöter, varav tre (33 procent) är oberoende och icke-verkställande¹ [21e]. Det finns också fyra arbetstagar-

representanter utsedda av de fackliga organisationerna inom Scania samt två suppleanter. Av de totalt 13 medlemmarna är 46 procent kvinnor [21a, 21b, 21d]. Ingen av Scantias styrelseledamöter har tidigare innehaft uppdrag inom offentlig förvaltning [G1-5 30].

Under året har styrelsen tagit upp samtliga IRO:er inom ramen för sin tillsyn av Scantias strategi. Styrelsen har löpande hållits informerad om Scantias hållbarhetsarbete. Under 2025 informerades den särskilt om resultatet från den årliga översynen av DMA [26c].

Revisionskommittén

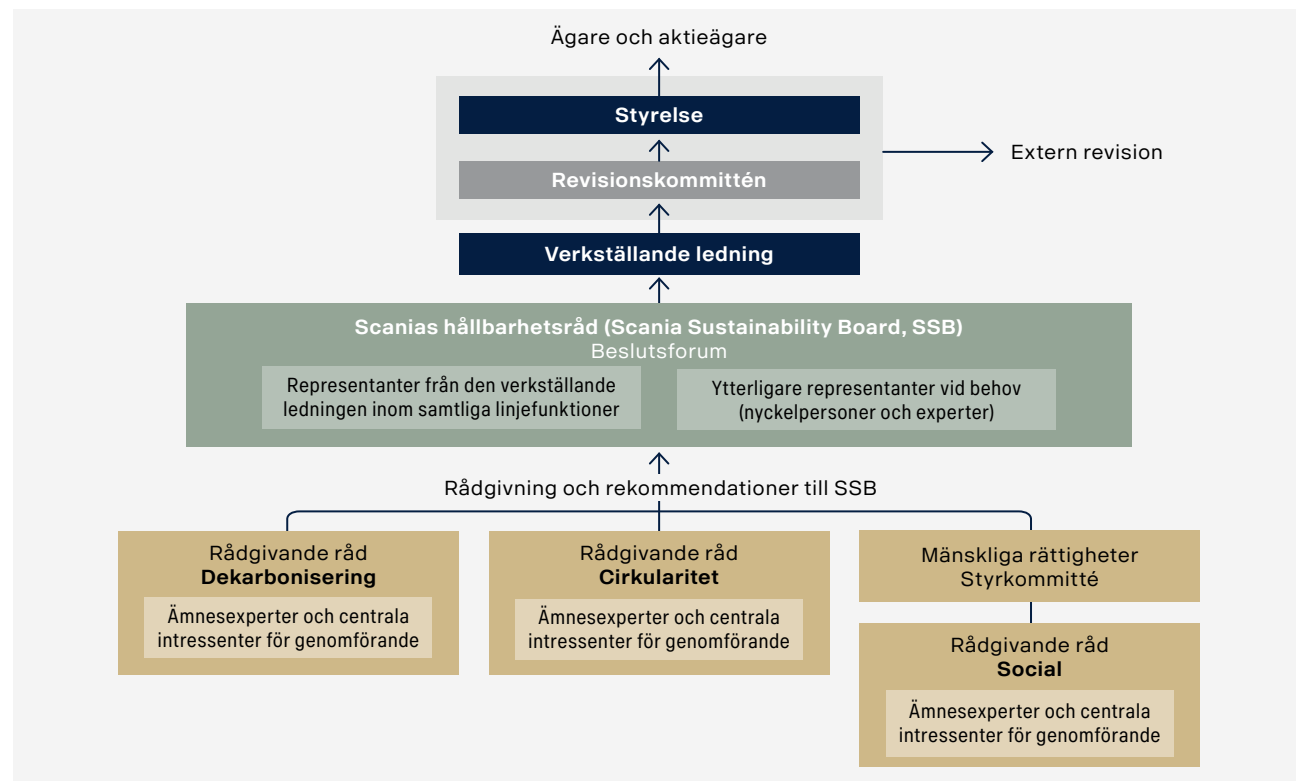
Revisionskommittén följer upp effektiviteten inom styrning, riskhantering och internkontroller, liksom administrativa processer, refinansiering och finansförvaltning. Dessutom granskar den Scantias risker och förebyggande åtgärder på kvartalsbasis. Revisionskommittén utövar också tillsyn över Scantias finansiella och icke-finansiella rapportering, inklusive hållbarhetsrapporten [22a, 22c].

VD och verkställande ledning

VD:n utses av styrelsen och ansvarar för den löpande verksamheten samt för genomförandet av koncernens strategi. VD:n utser och leder den verkställande ledningen som stöder VD:n och fattar gemensamma beslut i strategiska frågor och operativa frågor med stor påverkan, inklusive hållbarhetsmål, utveckling av leveranskedjan, resursallokering och bolagets finansiering [22a, 22c].

Den verkställande ledningen består för närvarande av nio medlemmar, varav fyra (44 procent) är kvinnor [21a, 21d].

Den verkställande ledningen har löpande hållits informerad om hållbarhetsarbetet. Under 2025 behandlade den verkställande ledningen samtliga väsentliga IRO:er inom ramen för översynen av DMA och genomförandet av Scantias strategi [26c].



¹ Scania definierar icke verkställande medlemmar som personer inte är anställda i Scania, TRATON eller VW. Oberoende medlemmar definieras som medlemmar som varken är aktieägare, anställda eller ägare i moderbolag.



ALLMÄNNA UPPLYSNINGAR, FORTS.

Scanias hållbarhetsråd (SSB, Scania Sustainability Board) och rådgivande råd [22a, 22c, 22d]

SSB är Scanias forum för tvärfunktionell samordning av hållbarhetsarbetet. Executive Vice President, Head of Strategy and Communications leder Scanias hållbarhetsagenda och är ordförande i SSB, som samlar Executive Vice Presidents och seniora representanter från alla större affärsområden och funktioner. SSB ansvarar för Scanias inriktning, mål och initiativ inom hållbarhet och för att säkerställa att tvärfunktionella åtgärder vidtas i prioriterade hållbarhetsfrågor. SSB sammanträder kvartalsvis, eller oftare vid behov.

Utöver detta finns divisionsövergripande rådgivande råd för vart och ett av de tre fokusområdena inom hållbarhet – dekarbonisering, cirkularitet och social hållbarhet. Samtliga leds av Head of Sustainability. De rådgivande råden stöder anpassning och samordning av hållbarhetsprioriteringar inom Scanias globala verksamhet. Råden följer upp framsteg, hanterar operativa utmaningar, identifierar viktiga förutsättningar samt eskalerar risker eller beslut vid behov. Deras uppdrag är att ge råd och föreslå rekommendationer till SSB och andra beslutsforum avseende ambitionsnivåer och mål, följa upp utvecklingen gentemot fastställda mål samt stödja prioritering och riskbaserat beslutsfattande. *För mer information om styrkommittén för mänskliga rättigheter, se SGP 41 Mänskliga rättigheter under S2 Arbets-tagare i värdekedjan.*

Hållbarhet i incitamentsprogram [GOV-3]

Medlemmarna i den verkställande ledningen omfattas av ett incitamentsprogram som varje år betalar ut en rörlig ersättning om målen uppnås. Programmet tar hänsyn till vinstprocent (return on sales), nettokassaflöde, ett vetenskapligt baserat klimatmål (scope 1 och 2) och TRATONs aktiekursutveckling [29, 29a].

Det klimatmål som har godkänts av Science Based Targets-initiativet innebär att de absoluta utsläppen i scope 1 och 2 ska minskas med 50 procent till 2025,

med 2015 som basår 2015. Tio procent av den potentiella rörliga ersättningen är kopplad till uppfyllelsen av detta mål [29b, 29c, 29d].

Incitamentssystemet ses över varje år och ska godkännas av styrelsen [29e]. Scania kommer under 2026 att se över incitamentsprogrammet i syfte att införliva de nya mål som satts upp för räkenskapsåret 2025 [E1 GOV-3 13].

Due diligence-förklaring [GOV-4]

De viktigaste aspekterna och stegen i Scanias due diligence-process behandlas i följande avsnitt.

Centrala delar i due diligence-processen [30,32]	Hänvisning till upplysningskrav
a) Integrera due diligence i styrning, strategi och affärsmodell	IRO-1, SBM-2, S1-1, S2-1
b) Samverka med berörda intressenter i alla centrala steg i due diligence-processen	S1-1, S2-1, S2-2, S2-3, G1-1
c) Identifiera och bedöma negativa konsekvenser	IRO-1, S2-1, S2-2, S2-3, G1-3
d) Vidta åtgärder för att hantera dessa negativa konsekvenser	IRO-1, S2-4, S3-4, G1-3
e) Följa upp åtgärdernas effektivitet samt kommunicera resultaten	S2-4, G1-3

Riskhantering och internkontroll avseende hållbarhetsrapportering [GOV-5]

Riskhanteringsprocessen hjälper organisationen att få djupare insikt i vilka de allvarliga riskerna är och hur dessa ska hanteras. Systemet för internkontroll (ICS) gällande hållbarhetsrapportering är en integrerad del av Scanias övergripande system för internkontroll, vilket är utformat och strukturerat för att säkerställa tillförlitlighet i rapporterade data och efterlevnad av tillämpliga

regler. Systemet är baserat på internationella COSO-standarder och omfattar följande element: riskbedömning, kontrollaktiviteter, information och kommunikation samt övervakning [36a].

Systemet för internkontroll (ICS) består av: Scanias koncernpolicy, som reglerar processernas omfattning, roller och ansvar för internkontrollen; Scania Group Control Catalogue; den årliga kontrollutvärderingsplanen; IT-systemet för dokumentation av nyckelkontroller samt en rapporteringsstruktur. Arbetet planeras och genomförs i enlighet med en årsbaserad process.

Scania tillämpar en årsbaserad process för att identifiera och utvärdera risker relaterade till korrekthet och fullständighet i hållbarhetsrapporteringen, vilken omfattar samtliga upplysningskrav inom tillämpliga områden. Risker kopplas till kontrollkrav utifrån flera parametrar, inklusive riskkategorier och underkategorier, och kontroller utvecklas för de risker som bedöms som högst. Syftet är också att gemensamt kartlägga viktiga kort-, medel- och långsiktiga risker, så att den verkställande ledningen kan fokusera på strategiska risker [22c, 36b].

Viktiga risker som kan påverka tillförlitligheten och fullständigheten i hållbarhetsrapporteringen inkluderar operativa risker och efterlevnadsrisker. Operativa risker, såsom fördröjd tillgång till data, inkonsekventa rapporteringsrutiner mellan enheter samt komplexitet i uppskattningar, kan begränsas genom standardiserade metoder [36c].

Risker kopplade till regelefterlevnad – särskilt sådana som rör mänskliga rättigheter, hälsa och säkerhet samt sociala indikatorer – hanteras genom förstärkta rapporteringskanaler. I kontrollåtgärderna ingår valideringsmekanismer på enhetsnivå samt central tillsyn av incident- och klagomålsrapportering.

Rutinerna för hållbarhetsrapportering är integrerade i Scanias övergripande interna kontrollmiljö, där resultaten av riskbedömningar samt utvärderingar av internkontroller integreras med hjälp av ett strukturerat ramverk för styrning och rapportering [36d]. Resultaten

från den årliga riskbedömningscykeln granskas av intressenter inom koncernfunktionerna. Dessa utgör underlag för uppdateringar av processdokumentation, utformning av kontrollåtgärder samt åtgärdsplaner. Integreringen av riskåtgärder och internkontroller sker genom tvärfunktionella workshops och kvartalsvisa rapporter till revisionskommittén. Dessa rapporter innehåller en sammanfattning av riskbedömningar kopplade till hållbarhetsrapporteringen, arbetet med att åtgärda dem samt uppdateringar av internkontrollerna [22c, 36e].

Internkontrollfunktionen samordnar och följer upp utvecklingen och dokumentationen av kontroller avseende upplysningskrav som omfattas av tillämpningsområdet inom utsedda funktioner. I rapporterings- och uppföljningssyfte dokumenteras dessa kontroller sedan i Scanias standardiserade Control Catalogue och ICS.



ALLMÄNNA UPPLYSNINGAR, FORTS.

Grund för upprättande [BP-1, BP-2]

Denna hållbarhetsrapport har upprättats på koncernnivå i enlighet med årsredovisningslagen och ESRS [5b-i]. Rapportperioden för Scantias års- och hållbarhetsrapporten sträcker sig från den 1 januari 2025 till den 31 december 2025 [5a].

Om någon anläggning har exkluderats från specifika datapunkter på grund av oväsentlighet, redovisas och förklaras detta i respektive avsnitt där informationen presenteras.

På grund av samnyttjande av lokaler ingår vissa av enheterna som arbetar med finansiella tjänster, och som nu är en del av TRATON Groups struktur, i Scantias energirapportering. Detsamma gäller en mindre del av forsknings- och utvecklingsverksamheten (FoU) i Oskarshamn, Sverige, och São Paulo, Brasilien. Dessa tillägg bedöms vara oväsentliga i förhållande till de totalt redovisade siffrorna.

Scania har inga intresseföretag eller joint ventures över vilka bolaget utövar operativ kontroll. Följaktligen rapporteras inga scope 1- och 2-utsläpp av växthusgaser för sådana enheter. Scania har dock ett joint venture lokaliserat inom produktionsanläggningen i Södertälje. Dess miljöpåverkan bedöms dock vara oväsentlig och kan inte på ett tillförlitligt sätt särskiljas från anläggningens samlade miljöprestanda. Uppgifter avseende detta joint venture ingår därför i Scaniakoncernens konsoliderade rapportering [5b-ii].

Scantias hållbarhetsrapporten omfattar hela värdekedjan, inklusive uppströmsverksamhet, den egna verksamheten och nedströmsverksamhet. Där uppgifter rapporteras för specifika ämnesområden har Scania klargjort om informationen avser den egna verksamheten, uppströmsverksamheten eller nedströmsverksamheten [5c]. För information om specifika datapunkter, se "Redovisningsprinciper" i respektive avsnitt.

Möjligheten att utelämnas specifik information med hänvisning till immateriella rättigheter, sakkunskap eller resultat av innovation har inte utnyttjats och inte heller möjligheten att utelämnas upplysningar om förestående utveckling eller frågor som är föremål för pågående för-

handling. Scania har dock uteslutit viss information på grund av kommersiell känslighet [5d, 5e].

Scania har genomgående tillämpat ESRS-tidshorisonter i den dubbla väsentlighetsanalysen. Kort, medellång och lång sikt har definierats som 1 år, 1–5 år respektive mer än 5 år [9a].

Allmänna redovisningsprinciper

Redovisningsprinciperna för respektive hållbarhetsfråga redovisas i anslutning till mål och mätetal i respektive avsnitt i rapporten.

Inom hållbarhetsrapporten hänvisas ofta till "industriell verksamhet", vilket omfattar produktionsanläggningar och logistik, samt till "kommersiell verksamhet", vilket omfattar det kommersiella nätverk som ägs av Scania.

Nya förvärv eller sålda enheter inkluderas i hållbarhetsrapporten genom verksamhetens ordinarie struktur för rapportering. När nya enheter implementeras i Scantias system är dessa skyldiga att rapportera uppgifter såsom miljö- och medarbetarinformation (om tillämpligt) retroaktivt, med början då enheten inledde sin verksamhet.

Scantias rapportering prioriterar användning av faktiska data. Uppskattningar används när sådana ger meningsfull information för intressenter och på ett korrekt sätt återspeglar den underliggande verksamheten eller situationen. Detta tillämpas när faktiska data saknas, inte kan samlas in i tid för årsredovisningen eller när uppskattningar speglar datakvaliteten på ett mer exakt sätt. Varje avsnitt redogör för den specifika användningen av uppskattningar.

Klimatrapporteringens omfattning är baserad på Greenhouse Gas Protocol (GHG-protokollet) och bygger på konsolidering enligt principen om operationell kontroll. Historiska data och basårdata räknas om för att återspegla betydande förändringar i verksamheten, med relevanta mätetal och exempel redovisade i ett särskilt avsnitt.

Detaljerade uppgifter om fastställda mål, såsom basår och prestandadata, redovisas i respektive avsnitt där målen presenteras [10-15].

För en förteckning över upplysningskrav, se Bilaga I [16].




ALLMÄNNA UPPLYSNINGAR, FORTS.
Scanias styrdokument

Polycynamn	Syfte [MDR-P 65a]	Ämnesområden (standarder) där hänvisning sker	Omfattning [MDR-P 65b]	Ansvar för implementeringen [MDR-P 65c]	Koppling till internationella standarder och konventioner [MDR-P 65d]	Tillgänglighet [MDR-P 65f]
Uppförandekod	Scanias uppförandekod bygger på våra kärnvärden och The Scania Way. I likhet med Scanias koncernpolicyer gäller den Scanias samtliga medarbetare och enheter i hela världen. Den är strukturerad kring centrala etiska och beteendemässiga förväntningar som gäller samtliga medarbetare och är indelad i fyra teman: vi är engagerade individer, vi är pålitliga kollegor, vi är ansvarsfulla affärspartner och vi är goda samhällsmedborgare.	E1 Klimatförändringar E5 Resursanvändning och cirkulär ekonomi S1 Den egna arbetskraften G1 Ansvarsfullt företagande	Uppförandekoden gäller Scanias samtliga medarbetare, chefer och medlemmar av den verkställande ledningen i alla bolag och funktioner och i hela världen.	Polycyn har godkänts av Scanias verkställande ledning. Det löpande ansvaret för genomförandet ligger hos cheferna för respektive verksamhetsenhet, med stöd av Group Compliance.	FN:s vägledande principer om företagande och mänskliga rättigheter (UNGP), OECD, Internationella arbetsorganisationen (ILO), FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna	Uppförandekoden är offentligt tillgänglig via Scanias webbplats och internt via Scanias plattformar.
Följa konkurrens-lagstiftningen SGP 8	SGP 8 fastställer Scanias minimikrav för efterlevnad av konkurrens-lagstiftningen genom att förbjuda metoder såsom prissamarbeten, marknadsuppdelning, uppgjord anbudsgivning och missbruk av dominerande ställning. Polycyn syftar till att säkerställa rättvis konkurrens och förhindra beteenden som kan leda till rättsliga påföljder eller skada bolagets anseende. Exempel på viktiga risker är föreskrivna sanktioner, uteslutande från anbudsfordaranden samt snedvridna affärsbeslut. Efterlevnad följs upp via obligatoriska utbildningar, juridiska analyser, dokumentationskrav samt eskalering till koncernens regelefterlevnadsfunktion (Group Compliance).	G1 Ansvarsfullt företagande	SGP 8 gäller globalt för Scanias samtliga enheter och medarbetare och inkluderar all verksamhet som omfattas av konkurrens-lagstiftningen längs hela värdekedjan, både uppströms och nedströms, inklusive interaktioner med leverantörer, kunder, distributörer och konkurrenter.	Polycyn har godkänts av Scanias verkställande ledning. Det löpande ansvaret för genomförandet ligger hos cheferna för respektive verksamhetsenhet, med stöd av Group Compliance.	Relevant externt ramverk: Europeiska unionens konkurrensrätt, som polycyn huvudsakligen baseras på. Polycyn beaktar globala principer inom konkurrensrätten.	Polycyn finns tillgänglig internt för samtliga Scaniamedarbetare via koncernens policykanaler och intranätet-sajter. Relevanta intressenter som ska tillämpa polycyn – chefer, säljteam, inköp, återförsäljarnätverk samt regionala enheter – informeras genom utbildningar, kommunikation och vägledande material inom regelefterlevnad.
Due diligence med avseende på efterlevnad för motparter med säljförmedlande eller representativ funktion SGP 34	SGP 34 fastställer Scanias process för integritetsrelaterad due diligence av tredje parter som representerar bolaget i försäljnings-sammanhang, vilket omfattar granskning, riskbedömning och för-handsgodkännande. Polycyn syftar till att förebygga korrup-tion, bedrägerier, sanktionsbrott och risker kopplade till mänskliga rättigheter eller hållbarhet i värdekedjan. Den minskar risker i relation till förmedlare med förhöjd riskprofil eller bristande affärsetik samt främjar ett ansvarsfullt företagande. Uppföljning sker genom obligatorisk användning av CDD-verktyget, riskbaserade förnyade granskningar, uppföljning av varningssignaler samt tillsyn från Compliance-funktionen på regional och central nivå.	G1 Ansvarsfullt företagande	SGP 34 gäller globalt för Scanias samtliga enheter och omfattar tredje parter som representerar Scania i värdekedjan nedströms, till exempel distributörer, återförsäljare, verkstäder, agenter och andra förmedlare. Den omfattar inte slutkunder eller partner utan representativ roll, utan fokuserar på externa affärspartner som på kommersiell nivå agerar för Scanias räkning.	Polycyn har godkänts av Scanias verkställande ledning. Det löpande ansvaret för genomförandet ligger hos cheferna för respektive verksamhetsenhet, med stöd av Group Compliance.	SGP 34 stöder efterlevnad av internationella regelverk och standarder för antikorrup-tion, sanktioner och integritet, inklusive från EU, FCPA, UK Bribery Act (UKBA), Institutet Mot Mutor (IMM), Sapin II och FN, krav på mutbekämpning samt Scanias egen uppförandekod och uppförandekoden för affärspartner. Den är även i linje med vedertagna due diligence-principer i globala efterlevnadsramverk.	Polycyn är tillgänglig för Scanias samtliga medarbetare via intranätet, med stöd av obligatorisk utbildning, vägledningsmaterial och CDD-verktyget. Relevanta externa intressenter (exempelvis distributörer och återförsäljare) informeras genom onboardingprocesser och avtalskrav, inklusive godkännande av Scanias uppförandekod och hållbarhets-klausuler.


ALLMÄNNA UPPLYSNINGAR, FORTS.

Policynamn	Syfte [MDR-P 65a]	Ämnesområden (standarder) där hänvisning sker	Omfattning [MDR-P 65b]	Ansvar för implementeringen [MDR-P 65c]	Koppling till internationella standarder och konventioner [MDR-P 65d]	Tillgänglighet [MDR-P 65f]
Intressekonflikter SGP 46	SGP 46 fastställer krav på att identifiera, rapportera och hantera faktiska, potentiella eller upplevda intressekonflikter för att säkerställa objektiva och opartiska beslut. Policyn skyddar Scania mot risker som otillbörlig påverkan, snedvridning i upphandling, missbruk av ställning och skador på anseende. Efterlevnaden följs upp genom formella anmälningar, chefsbedömningar och dokumentation, registrering i lokala register samt regelbunden uppföljning i årliga utvecklingssamtal.	G1 Ansvarsfullt företagande	SGP 46 gäller globalt för samtliga medarbetare, styrelseledamöter, konsulter och tillfällig personal och omfattar alla affärsbeslut och interaktioner som kan påverkas av eller påverka personliga intressen längs Scantias värdekedja. Policyn innehåller inga väsentliga undantag, och strängare lokal lagstiftning har företräde.	Policyn har godkänts av Scantias verkställande ledning. Det löpande ansvaret för genomförandet ligger hos cheferna för respektive verksamhetsenhet, med stöd av Group Compliance.	SGP 46 bygger på allmänna principer i internationella ramverk för efterlevnad och integritet (till exempel OECD, FCPA, UKBA, IMM och Sapin II), inklusive principer för integritet och hantering av intressekonflikter. Den har sin grund i Scantias uppförandekod och allmänna principer för god bolagsstyrning men utgör inget formellt åtagande gentemot något specifikt tredjepartsinitiativ.	Policyn är tillgänglig för samtliga Scaniamedarbetare via intranätet, ingår i koncernens onboarding-program och efterlevnadsutbildning samt kommuniceras via bolagets ledning.
Miljöledningssystem SGP 17	Syftet med Scantias miljöpolicy är att säkerställa att Scania bedriver verksamhet enligt de högsta globala standarderna inom samtliga relevanta miljöområden samt att lägga grunden till bolagets miljöarbete.	E1 Klimatförändringar E2 Miljöföreningar E4 Biologisk mångfald E5 Resursanvändning och cirkulär ekonomi	Denna policy gäller för samtliga enheter som direkt eller indirekt ägs eller kontrolleras av Scania CV AB samt för alla verksamheter som är organiserade inom Scania CV AB.	Policyn har godkänts av Scantias verkställande ledning.	I miljöpolicyen förbinder sig Scania till att följa FN:s Global Compact och upprätthålla de 10 principerna på områdena miljö, mänskliga rättigheter, arbetstagares rättigheter och korruptionsbekämpning.	Policyn är offentligt tillgänglig på Scantias webbplats och finns även tillgänglig internt för Scantias medarbetare på intranätet.
Miljöprinciper	SGP 17 hänvisar till sju miljöprinciper som fastställts av Scania för att vägleda arbetet med att hantera utmaningar inom respektive område. För varje miljöprincip finns interna riktlinjer som Scantias medarbetare ska följa. Dessa är: Tillämpning av hållbar energihantering Tillämpning av hållbar vattenhantering Tillämpning av hållbar kemikaliehantering Tillämpning av hållbar avfallshantering Kontinuerlig minskning av utsläpp till luft Förebyggande och minskning av negativ påverkan på närmiljön Främjande av biologisk mångfald.	E1 Klimatförändringar E2 Miljöföreningar E4 Biologisk mångfald E5 Resursanvändning och cirkulär ekonomi	Denna policy gäller för samtliga enheter som direkt eller indirekt ägs eller kontrolleras av Scania CV AB samt för alla verksamheter som är organiserade inom Scania CV AB.	Policyn har godkänts av Scantias verkställande ledning.	FN:s vägledande principer om företagande och mänskliga rättigheter (UNGPs), SBTi	Principerna finns tillgängliga för Scantias medarbetare via intranätet.
Hantera donationer och sponsringsåtgärder SGP 5	Policyn reglerar hur Scania beviljar donationer och sponsring på ett etiskt, transparent och regelrätt sätt genom att definiera tillåtna och otillåtna områden, ställa tydliga krav på due diligence, godkännande och dokumentation samt säkerställa överensstämmelse med Scantias uppförandekod och företagets strategi för sponsring och samhällsengagemang. Det övergripande syftet är att förebygga korruption, skydda Scantias anseende och säkerställa att medel används på ett ansvarsfullt sätt. Viktiga risker som adresseras är bland annat korruption, felaktig användning av medel, intressekonflikter och anseenderelaterade skador. Övervakning är integrerat i de obligatoriska godkännandeprocesserna, due diligence-kontroller, sanktionsgranskning, krav på skriftliga avtal och årliga rapporteringskrav.	G1 Ansvarsfullt företagande	Policyn fastställer en global minimitandard för Scantias samtliga enheter och medarbetare och omfattar donationer och sponsring längs hela värdekedjan. Den omfattar inte individuella gåvor, representation eller inbjudningar till evenemang (SGP 7). Strängare lokal lagstiftning samt minoritetsägda bolag/joint ventures kräver separat bedömning. Berörda intressenter inkluderar mottagare av donationer/sponsring, interna beslutsfattare samt lokala samhälls- eller branschpartner.	Policyn har godkänts av Scantias verkställande ledning. Det löpande ansvaret för genomförandet ligger hos cheferna för respektive verksamhetsenhet, med stöd av Group Compliance.	SGP 5 följer internationellt erkända antikorrupsionsramverk, inklusive: OECD:s konvention mot mutor, principerna i UK Bribery Act (UKBA), USA:s FCPA-standarder, princip 10 i FN:s Global Compact samt svenska IMM:s kod för gåvor, belöningar och andra förmåner (där detta är tillämpligt).	Policyn är tillgänglig för samtliga Scaniamedarbetare via intranätet, ingår i koncernens onboarding-program och efterlevnadsutbildning samt kommuniceras via bolagets ledning.



ALLMÄNNA UPPLYSNINGAR, FORTS.

Policynamn	Syfte [MDR-P 65a]	Ämnesområden (standarder) där hänvisning sker	Omfattning [MDR-P 65b]	Ansvar för implementeringen [MDR-P 65c]	Koppling till internationella standarder och konventioner [MDR-P 65d]	Tillgänglighet [MDR-P 65f]
Hantera gåvor, representation och evenemangsinbjudningar samt faciliteringsbetalningar SGP 7	SGP 7 reglerar erbjudande och mottagande av gåvor, representation och eventinbjudningar i syfte att säkerställa att sådana förmåner är lämpliga, transparenta och förenliga med antikorrupsionsregler, inklusive vid kontakter med offentliga företrädare. Policyn syftar till att förhindra mutor, otillbörlig påverkan, intressekonflikter och skadat anseende. Efterlevnad säkerställs genom dokumentationskrav, godkännandenivåer, efterlevnadsgranskningar och eskalering vid avvikelser.	G1 Ansvarsfullt företagande	SGP 7 gäller globalt för Scantias samtliga enheter och medarbetare och reglerar alla typer av gåvor och representation inom inköp, försäljning, service, samarbeten och kontakter med offentlig sektor. Policyn undantar koncerninterna förmåner, sedvanlig anställningsersättning samt marknadsföringsmaterial av lågt värde som rymms inom fastställda policygränser.	Policyn har godkänts av Scantias verkställande ledning. Det löpande ansvaret för genomförandet ligger hos cheferna för respektive verksamhetsenhet, med stöd av Group Compliance.	SGP 7 följer internationellt erkända antikorrupsionsramverk, inklusive: OECD:s konvention mot mutor, principerna i UK Bribery Act (UKBA), USA:s FCPA-standarder, princip 10 i FN:s Global Compact samt svenska IMM:s kod för gåvor, belöningar och andra förmåner (där detta är tillämpligt).	Policyn är tillgänglig för samtliga Scaniamedarbetare via intranätet, ingår i koncernens onboarding-program och efterlevnadsutbildning samt kommuniceras via bolagets ledning.
Policy för mänskliga rättigheter SGP 41	SGP 41 fastställer Scantias åtagande att respektera internationellt erkända mänskliga rättigheter och beskriver bolagets process för att identifiera, förebygga, begränsa och åtgärda negativ påverkan i den egna verksamheten och värdekedjan. Policyn behandlar risker som arbetsrättsliga överträdelse, tvångs- eller barnarbete, diskriminering samt påverkan på högriskmarknader. Uppföljning sker genom styrning via styrkommittén för mänskliga rättigheter, integrering i koncernens riskhanteringsprocesser, löpande tillsyn av processägare och rapportering till hållbarhetsrådet och TRATONs kommitté för mänskliga rättigheter.	S1 Den egna arbetskraften S2 Arbetstagare i värdekedjan S3 Påverkade samhällen S3x Trafiksäkerhet	SGP 41 gäller globalt för Scantias samtliga verksamheter och enheter och omfattar hela värdekedjan, inklusive leverantörer, partner, distributörer, återförsäljare och entreprenörer samt, i tillämpliga fall, produktanvändning. Det finns inga uttryckliga undantag, och vid motstridiga nationella lagar ska Scania verka för att respektera mänskliga rättigheter.	Policyn har godkänts av Scantias verkställande ledning. Det löpande ansvaret för genomförandet ligger hos cheferna för respektive verksamhetsenhet, med stöd av Group Compliance.	FN:s vägledande principer om företagande och mänskliga rättigheter (UNGP), OECD:s riktlinjer för multinationella företag, FN:s Global Compact (tio principer), internationellt erkända mänskliga rättigheter och relevanta miljökonventioner, TRATONs policyuttalande om mänskliga rättigheter.	Policyn är internt tillgänglig via Scantias koncernövergripande policysystem och kommuniceras till samtliga Scaniamedarbetare. Ansvariga enhetschefer ska säkerställa att berörda team informeras. Intressentgrupper som medarbetare, affärspartner och rättighetshavare involveras genom intressentdialog, klagomålsmekanismer, extern kommunikation i linje med SGP 29 och svar på externa förfrågningar (icke-statliga organisationer, kunder, medier). Berörda individer kan lyfta upp problem via exempelvis det globala visselblåsarsystemet och klagomålsprocessen för leveranskedjan.
Uppförandekod för oberoende distributörer (IDCC)	IDCC anger minimikraven för all affärsverksamhet mellan Scania och de oberoende medlemmarna i Scantias globala nätverk av auktoriserade distributörer, återförsäljare och verkstäder. Koden är baserad på samma konventioner som uppförandekoden för leverantörer.	S2 Arbetstagare i värdekedjan S3 Påverkade samhällen G1 Ansvarsfullt företagande	Gäller för alla auktoriserade oberoende distributörer, återförsäljare och verkstäder (som ej ägs av Scania) samt företag.	IDCC godkänns av EVP Sales and Marketing. Det löpande ansvaret för genomförandet ligger hos cheferna för respektive verksamhetsenhet (distributörer, återförsäljare och verkstäder).	IDCC är i linje med erkända internationella standarder och ramverk genom Scantias olika koncernpolicyer som bifogas IDCC-dokumentet.	IDCC görs tillgänglig för samtliga oberoende distributörer, återförsäljare och verkstäder via intranätet. Uppdateringar av IDCC kommuniceras via e-post från EVP Sales and Marketing till alla oberoende distributörer, återförsäljare och verkstäder.


ALLMÄNNA UPPLYSNINGAR, FORTS.

Policynamn	Syfte [MDR-P 65a]	Ämnesområden (standarder) där hänvisning sker	Omfattning [MDR-P 65b]	Ansvar för implementeringen [MDR-P 65c]	Koppling till internationella standarder och konventioner [MDR-P 65d]	Tillgänglighet [MDR-P 65f]
Interna utredningar (TRATON Group Policy TG 4.5)	Denna policy reglerar hur rapporter om regelöverträdelser ska hanteras. Den innehåller standarder, till exempel allmänna koder för hur interna utredningsprocesser ska implementeras och genomföras inom Scaniakoncernen, och fastställer de befogenheter, ansvarsområden och samverkanskrav som ska etableras inom TRATON.	S1 Den egna arbetskraften G1 Ansvarsfullt företagande	Denna policy gäller för Scantias samtliga enheter och medarbetare världen över.	Scantias verkställande ledning	EU:s visseblåsansordirektiv, 2019/1937 (ISO 37002)	Policyn finns tillgänglig för Scantias medarbetare via intranätet.
One People Policy SGP 35	One People Policy (SGP 35) fastställer ett övergripande ramverk med minimikrav och förväntningar gällande anställningsrelaterad regelefterlevnad för Scantias globala arbetskraft. Scania värnar om medarbetarnas välbefinnande genom att erbjuda en arbetsplats som är säker och hälsosam, både fysiskt och psykiskt. Målet är en inkluderande och trygg miljö där alla känner sig värdefulla, motiverade att dela kunskap, engagerade i sitt arbete och delaktiga i gemenskapen med kollegor. Policyn fungerar som ett övergripande ramverk som refererar till och hänvisar vidare till andra koncernpolicyer och procedurer.	S1 Den egna arbetskraften	Denna policy fastställer minimikrav för Scantias samtliga enheter och omfattar principer gällande integritet och regelefterlevnad. Ledningen ska säkerställa att kraven implementeras i verksamheten. Om lokal lagstiftning eller kollektivavtal förhindrar full implementering ska undantag hanteras enligt processen i TGP 0.1-1. I de fall där nationell lagstiftning eller avtal ställer högre krav än denna policy ska dessa ha företräde. Social dialog uppmuntras vid införande av kompletterande regleringar.	Scantias verkställande ledning	Internationella arbetsorganisationen (ILO)	Policyn finns tillgänglig för Scantias medarbetare via intranätet.
Förhindra penningtvätt och finansiering av terrorism SGP 6	I SGP 6 fastställs Scantias kontrollåtgärder för att förhindra penningtvätt och finansiering av terrorism, inklusive begränsningar av kontantbetalningar, due diligence, identifiering av misstänkt beteende, stopp av transaktioner och obligatorisk rapportering. Policyn minskar riskerna för rättsliga sanktioner, exponering mot finansiell brottslighet och skadat anseende. Efterlevnaden följs upp genom intern rapportering av misstänkta transaktioner, lokala åtgärder mot penningtvätt där så krävs, löpande due diligence samt tillsyn från koncernens efterlevnadsfunktion (Group Compliance).	G1 Ansvarsfullt företagande	SGP 6 gäller globalt för Scantias samtliga enheter och medarbetare som är involverade i finansiella transaktioner och omfattar både den egna verksamheten och tredje parter som är involverade i betalningar för Scantias räkning. Policyn omfattar inte minoritetsägda bolag eller icke konsoliderade joint ventures, om dessa inte bedöms separat. Striktare lokala regler gällande bekämpning av penningtvätt har företräde.	Policyn har godkänts av Scantias verkställande ledning. Det löpande ansvaret för genomförandet ligger hos cheferna för respektive verksamhetsenhet, med stöd av Group Compliance.	Policyn är i linje med och hänvisar till: EU:s penningtvättsdirektiv, lokala regelverk om penningtvätt och finansiering av terrorism i varje jurisdiktion, FATF:s förteckningar över högriskländer. Dessa ramverk vägleder fastställandet av tröskelvärden, due diligence och riskbedömning.	Policyn är tillgänglig för samtliga Scaniamedarbetare via intranätet, ingår i koncernens onboarding-program och efterlevnadsutbildning samt kommuniceras via bolagets ledning.
Produktsäkerhet, cybersäkerhet och överensstämmelse SGP 4	Policyn fastställer principer för att säkerställa att Scantias produkter är säkra, uppfyller gällande regelverk och är skyddade mot cybersäkerhetsrisker. Den innebär även ett åtagande om att förebygga skador som kan uppstå till följd av bolagets produkter.	S3x Trafiksäkerhet	Denna policy gäller Scaniakoncernens samtliga enheter och berörda Scaniamedarbetare.	Scantias verkställande ledning	Ej tillämpligt	Policyn finns tillgänglig för Scantias medarbetare via intranätet.
Hälsa och säkerhet SGP 38	SGP för hälsa och säkerhet är det vägledande dokumentet på global nivå och utgör grunden för det ledningssystem som omfattar samtliga medarbetare och övriga personer verksamma inom arbetskraften. Policyn fokuserar på att förhindra skador och sjukdomar samt skapa goda arbetsförhållanden.	S1 Den egna arbetskraften	Denna policy gäller som minimistandard för Scantias samtliga enheter och alla aktiviteter som påverkar säkerhet, hälsa och välbefinnande på arbetsplatsen.	Scantias verkställande ledning	Som ett led i arbetet med att främja hälsa och säkerhet på arbetsplatsen har Scania initierat en process för att certifiera ledningssystemet för hälsa och säkerhet i enlighet med ISO 45001.	Policyn finns tillgänglig för Scantias medarbetare via intranätet.



ALLMÄNNA UPPLYSNINGAR, FORTS.

Policynamn	Syfte [MDR-P 65a]	Ämnesområden (standarder) där hänvisning sker	Omfattning [MDR-P 65b]	Ansvar för implementeringen [MDR-P 65c]	Koppling till internationella standarder och konventioner [MDR-P 65d]	Tillgänglighet [MDR-P 65f]
Uppförandekod för leverantörer	Scanias uppförandekod för leverantörer fastställer minimikrav som gäller för alla affärsrelationer mellan Scania och dess leverantörer.	E1 Klimatförändringar E2 Miljöföreningar S2 Arbetstagare i värdekedjan S3 Påverkade samhällen G1 Ansvarsfullt företagande	Gäller för samtliga leverantörer och underleverantörer av varor och tjänster	Policyn har godkänts av Scanias verkställande ledning. Det operativa genomförandet i det dagliga arbetet ansvarar inköpsledningen för.	De tio principerna i FN:s Global Compact, FN:s vägledande principer om företagande och mänskliga rättigheter, OECD:s riktlinjer för multinationella företag, OECD:s due diligence-vägledning om ansvarsfulla leveranskedjor för mineraler från konfliktdrabbade områden och högriskområden, relevanta konventioner från Internationella arbetsorganisationen (ILO).	Policyn är offentligt tillgänglig online och finns även tillgänglig internt för Scanias medarbetare på intranätet.
Hållbarhetsstyrning (TRATON Group Policy TG 22.1)	Scania är en del av TRATON och omfattas av dess hållbarhetspolicy. Policyn infördes 2025 i syfte att omsätta TRATONs hållbarhetssyfte och -ambitioner i åtgärder och resultat. Den fastställer modellen för hållbarhetsstyrning, styrningsstrukturen samt roller och ansvarsområden för att säkerställa varumärkesövergripande samarbete inom TRATON i fråga om hållbarhet, däribland hantering av klimatrisker.	E1 Klimatförändringar	TRATON	Den högsta ansvarsnivån inom TRATON för denna riktlinje är chefen för hållbarhetsfrågor (Chief Sustainability Officer).	Ej tillämpligt	Policyn finns tillgänglig för Scanias och TRATONs medarbetare via intranätet.



MILJÖ

Transporter är samhällets livsnerv, men dagens transportsystem har en stor miljöpåverkan. Därför driver Scania omställningen till ett hållbart transportsystem som är effektivt, inkluderande, säkert, hälsosamt, rent och utan koldioxidutsläpp.

Övergripande mål

- Minska växthusgasutsläppen.
- Eliminera alla former av slöseri och stärka cirkulariteten.
- Leda omställningen till ett hållbart transportsystem.

Höjdpunkter 2025

- Minskning med 53,7% av utsläpp inom scope 1 och 2 (s.35)
- Minskning med 11,1 % av utsläppsintensiteten i användningsfasen enligt Scope 3 (s.35)
- Främjande av cirkularitet genom lokala initiativ, till exempel COMBO-projektet som syftar till att minska förpackningsmaterial och återanvända skrotmaterial i Scantias gjuteri (s.59)

LÄS MER



E1	Klimatförändringar	34
E2	Miljöföroreningar	50
E4	Biologisk mångfald	53
E5	Resursanvändning och cirkulär ekonomi	56
	EU:s Taxonomi	62





E1 KLIMATFÖRÄNDRINGAR

Transporter är avgörande för ekonomisk motståndskraft, tillväxt och utveckling, men i nuläget är de en starkt bidragande orsak till de globala växthusgasutsläppen. För att samhället ska kunna ställa om till den nödvändiga nettonollekonomin, krävs ett hållbart transportsystem som inte är beroende av fossila bränslen.

Scanias syfte och strategi är att leda omställningen till ett hållbart transportsystem. Övergången till batterielektriska fordon kräver förutsättningar som endast kan skapas genom samordnade insatser från kunder, branschaktörer och beslutsfattare. Omställningen innebär både risker och möjligheter längs vägen.

Beskrivning av IRO	Typ av IRO	Värdekedja	Tidshorisont
Begränsning av klimatförändringar			
<p>Växthusgasutsläpp Transportindustrin är en stor källa till utsläpp av växthusgaser. Som tillverkare av tunga fordon har Scania utsläpp från tillverkning och energianvändning, där inte minst användningsfasen för våra produkter har signifikanta utsläpp.</p>	Faktisk negativ påverkan		● ● ●
<p>Omställningsrisker Bland omställningsriskerna som Scania har identifierat finns de som är relevanta för tekniksiftet, såsom batterielektriska fordon, kostnaden för övergången till nollutsläppsteknik, kundernas efterfrågan och förväntningar, samt tillgänglighet på komponenter och råmaterial.</p>	Risk		● ● ●
<p>Omställningsmöjligheter Omställningen till batterielektriska fordon (BEV) och hållbara bränslen driver nykundstillströmning, minskar driftkostnaderna och möjliggör tillträde till nya marknader inom infrastruktur och hållbara transportlösningar. Dessutom kan ett väl utvecklat hållbarhetsarbete främja samarbeten och stärka investerarnas förtroende, vilket stöder tillväxten på lång sikt.</p>	Möjlighet		● ● ●
Energi			
<p>Energianvändning Hög energianvändning i fordon medför ökade växthusgasutsläpp för förbränningsmotorer som är beroende av fossila bränslen. För batterielektriska fordon (BEV) ökar laddningen av fordonet belastningen på elnätet.</p>	Faktisk negativ påverkan		● ● ●

Upströms Den egna verksamheten Nedströms ● ● ● På kort sikt ● ● ● På medellång sikt ● ● ● På lång sikt

MOT NOLLUTSLÄPP

Mål 2025

Omfattning

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

Mål

50%
lägre CO₂e-utsläpp från egen verksamhet 2025 (ton CO₂e, jämfört med 2015)

Utfall 2025
-53,7%

Omfattning

- 3** Indirekta utsläpp uppströms och nedströms i värdekedjan

Mål

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

Utfall 2024
-11,1%

Mål 2032

Omfattning

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

Mål

50%
mindre CO₂e-utsläpp egen verksamhet 2032, jämfört med 2022

Omfattning

- 3** Indirekta utsläpp uppströms och nedströms i värdekedjan

Mål

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



E1 KLIMATFÖRÄNDRINGAR, FORTS.

Klimatmål 2025 [E1-6]

För att hantera vår klimatpåverkan och begränsa riskerna har vi åtagit oss att minska utsläppen i hela vår värdekedja och inom alla relevanta områden. Scania fokuserar på väsentlig utsläppspåverkan inom tre nyckelområden: den egna verksamheten, fordon i användning och leveranskedjan. Klimatmål har fastställts för den egna verksamheten och för fordon i användning, medan utsläpp i leveranskedjan hanteras via Scantias bredare omställningsplan och dekarboniseringsarbete.

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

Scania har tidigare satt upp mål för att minska koldioxidutsläppen i den egna verksamheten, inklusive produktionsanläggningar, kommersiella verksamheter och intern logistik, samt i användningen av våra fordon och inom vårt logistiknätverk. Läs mer om våra nya mål för 2032 i avsnittet "Mål och förenlighet med en 1,5-gradersbana".

Vi har uppnått en minskning av utsläppen från den egna verksamheten med 53,7 procent jämfört med basåret 2015. Denna utveckling speglar långsiktiga och målmedvetna insatser inom hela organisationen, inklusive fortsatt expansion av elektrifierade fordon i den egna fordonsflottan samt övergången till förnybara bränslen

och fossilfri el i verksamheten globalt. Även om denna milstolpe utgör ett viktigt steg på vår dekarboniseringsresa kvarstår behovet av ytterligare åtgärder för att driva långsiktiga utsläppsminskningar.

I nuläget är vi inte på rätt väg för att nå målet om en 20-procentig minskning av utsläppen för fordon i användning. Men vi har gjort betydande framsteg genom att uppnå en minskning på 11,1 procent för CO₂e per kilometer (WtW) i 2024 års utfall jämfört med basåret 2015.

Vi satte vårt mål utifrån vissa antaganden om takten för omställningen till elektrifierade transporter. Under senare år har omställningen gått långsammare än förväntat, bland annat på grund av en fördröjd upprampning av leveranser av elfordon.

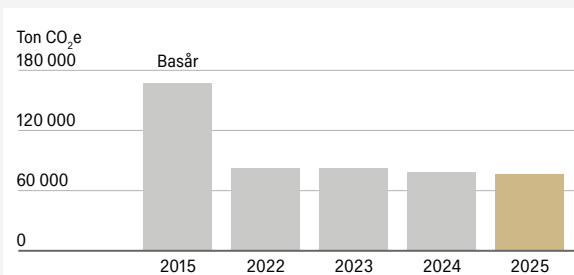
Andra utmaningar är otillräckliga investeringar i kritisk infrastruktur och regeringar som backar från sina klimatlöften. Detta bromsar införandet av de lösningar som behövs för att minska vår sektors koldioxidavtryck.

Även om energieffektiviseringsåtgärder fortsatt är en viktig möjliggörande faktor, är det elektrifiering som på lång sikt möjliggör ett helt dekarboniserat transportsystem. Tekniken är redo och kommer så småningom att levereras i stor skala, men omställningen av ett helt ekosystem kräver insatser från samtliga intressenter. Därutöver är förnybara och alternativa bränslen en viktig möjliggörare i omställningen för att minska utsläppen.

Smarta och uppkopplade transporter är också en central del i Scantias dekarboniseringsprocess. Uppkoppling kan förbättra effektiviteten och nyttjandegraden för fordon oavsett drivlina, vilket både bidrar till minskad

CO₂e-utsläpp från egen verksamhet^{1, 2}
Scope 1 och 2 (Science-Based Target)

Mål **-50%** Utfall 2025 **-53,7%**
Minskning av CO₂e 2015–2025 (CO₂e) från verksamheten



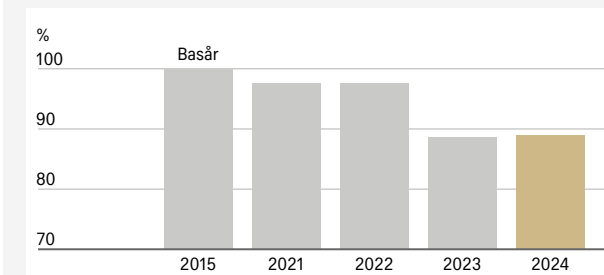
	Ton CO ₂ e	Minskning i %
2025	77 024	53,7
2024	78 660	52,7
2023	82 525	50,4
2022	82 540	50,4
2015	166 296	100,0

Kommentar om årets utfall

Jämfört med basåret 2015, har utsläppen från den egna verksamheten minskat med 53,7 procent, till följd av ökad elektrifiering av bolagets fordonsflotta samt övergången till förnybara bränslen och fossilfri el. Detta utgör en viktig milstolpe, samtidigt som ytterligare åtgärder krävs för att möjliggöra långsiktiga utsläppsminskningar.

CO₂e-utsläpp intensitet från fordonsanvändning^{3, 4}
Scope 3 (Science-Based Target)

Mål **-20%** Utfall 2024 **-11,1%**
Minskning av CO₂e 2015–2025 (CO₂e/km) WtW



	%
2024	88,9
2023	88,8
2022	97,6
2021	97,7
2015	100,0

Kommentar om årets utfall

Trots att utvecklingen inte är i linje med målet om en minskning på 20 procent under 2025 har en förbättring skett sedan 2022. Målet fastställdes baserat på förväntningar kring takten i omställningen till elektrifierad transport, vilken under de senaste åren har fortskridit långsammare än förväntat, inklusive förseningar i uppskalningen av leveranser av elfordon, begränsade investeringar i kritisk infrastruktur samt förändringar i regeringars klimatåtaganden. I 2024 uppvisar en minskning med 11,1 procent sedan 2015 och med ett fortsatt fokus på elfordon, ytterligare upprampning av Scania Super – Scantias mest avancerade drivlina med förbränningsmotor – samt förnybara bränslen och en effektiv användning av våra produkter är ytterligare förbättringar att vänta under de kommande åren. Det resultat som redovisas här för 2025 avser enheter som producerats under 2024.

1 Målets omfattning: Målets omfattning avser Scantias egen verksamhet på global nivå, inklusive industriell verksamhet och kommersiellt nätverk. Målet är en absolut minskning av utsläppen till 2025 jämfört med basåret 2015.
2 Data: Utsläpp i scope 1 och 2 (GHG) redovisas i enlighet med principerna i GHG-protokollet och med tillämpning av den marknadsbaserade scope 2-metoden. Med basåret 2015 som utgångspunkt står scope 2 för 52 procent av utsläppen och scope 1 för 48 procent [34a, 34b]. På grund av tidsbegränsningar har delar av underlaget uppskattats (se mer på sidan 49). Historiska värden, inklusive basåret 2015, har räknats om för att spegla strukturella förändringar i relation till förvärv och avyttringar av investeringar som genomfördes under 2025. Omräkningen inkluderar förändringar i organisatoriska gränser till följd av förändringar i LOTS-Group verksamhet och affärsmodell, där utsläpp som tidigare rapporterats inom scope 1 och 2 har omräknats som scope 3-utsläpp.
3 Målets omfattning: Avser klimatutsläppsindikatorn inom scope 3 kategori 11 (användning av sålda produkter) för samtliga lastbilar och bussar som produceras av Scania globalt under ett kalenderår, beräknat enligt principen well-to-wheel (WtW) som koldioxidekvivalenter per fordonskilometer (intensitetsmål). Beräkningen av målfyllnelse baseras på fordon producerade under 2024 i jämförelse med fordon producerade 2015.
4 Data: Indata är koldioxidekvivalenter per kilometer från månader i drift inom 12 månader, med början månaden efter produktionsmånaden. Detta innebär att redovisningen släpar efter ett år. För exakta siffror gällande scope 3 kategori 11, se sidan 44. Historiska värden har räknats om för att återspegla uppdateringar i well-to-wheel-emissionsfaktorerna.



E1 KLIMATFÖRÄNDRINGAR, FORTS.

energianvändning och stöder uppskalningen av elektrifiering och förnybara bränslen på vägen mot dekarbonisering.

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

Scania uppmanar transportköpare att använda sin köpkraft till att driva fram förändring och delta i bransch-överskridande samarbeten, samtidigt som städer, regeringar och beslutsfattare måste samarbeta för att påskynda omställningen till hållbara transporter med alla verktyg som de har till sitt förfogande.

Omställningsplan [E1-1]

Transporter är avgörande för ekonomisk motståndskraft, tillväxt och utveckling, men i nuläget är de en stor bidragande orsak till globala utsläpp av växthusgaser (GHG). För att samhället ska kunna ställa om till en nettonoll-ekonomi krävs ett hållbart transportsystem som inte är beroende av fossila bränslen.

Scanias vision för ett hållbart transportsystem innebär mer än att bara hantera bolagets klimatpåverkan. Det är ett system som, utöver att vara fossilfritt, även är inkluderande, säkert, hälsosamt, rent och effektivt. Mot denna bakgrund verkar Scania för en rättvis omställning som säkerställer att inga människor, arbetstagare, platser, sektorer, länder eller regioner lämnas utanför. Vår rättvisa omställning innebär att maximera de sociala och ekonomiska möjligheterna med klimatarbetet samtidigt som utmaningarna minimeras och hanteras, bland annat genom att bygga en meningsfull intressentdialog och en effektiv social dialog med berörda grupper samt säkerställa respekt för grundläggande arbetsrättsliga principer och mänskliga rättigheter [S1-4 AR 43].

Genom att gå i bräschen för omställningen, inklusive övergången till batterielektriska fordon och hållbara bränslen, skapar vi möjligheter som främjar Scanias tillväxt på lång sikt. Här ingår en expansion inom kompletterande lösningar, som energi och infrastruktur, tillgångsförvaltning och cirkularitet samt självkörande fordon och leveranskedjan. För att uppnå detta baserar Scania sin klimatåtgärdsplan på tre grundläggande pelare:

- **Leda omställningen till fossilfria transporter** – skala upp elektrifiering, biobränslen och effektivitetslösningar för lastbilar och bussar.
- **Dekarbonisera den egna verksamheten och leveranskedjan** – ställa om till fossilfri produktion och uppmontra leverantörer att använda koldioxidsnåla material som grönt stål och hållbara batterier samt ställa om till transportlösningar med lägre utsläppsnivåer.
- **Skapa långsiktigt värde för intressenter** – säkerställa att hållbarhetsarbetet stärker den finansiella motståndskraften och stöder regelefterlevnad.

Scanias syfte och strategi är att leda omställningen till ett hållbart transportsystem. Omställningsplanen är integrerad i Scanias affärsstrategi och tar hänsyn till följande: strategiska färdplaner på medellång och lång sikt, investeringsplaner och finansiella åtaganden, hur klimatrelaterade överväganden ska integreras med affärs-mässiga överväganden samt hur framsteg följs upp med hjälp av nyckeltal (KPI:er) [AR 1, 14, 16h]. Omställningsplanen har, i likhet med Scanias syfte och strategi, godkänts av styrelsen [16i].

Scania arbetar för en rättvis omställning så att dagens utmaningar kan lösas utan att nya problem skapas i framtiden. För att omställningen ska minska utsläppen utan att äventyra mänskliga rättigheter, sociala rättvisa eller långsiktig motståndskraft är ansvarsfullt agerande, starka arbetsmarknadsrelationer och en öppen social dialog avgörande. Genom att främja rättvisa, inkludering och respekt för mänskliga rättigheter i hela värdekedjan arbetar vi för att säkerställa att omställningen gynnar såväl människor som planeten. Under 2025 har Scania byggt vidare på tidigare arbete för att analysera klimat-omställningens nuvarande negativa påverkan längs värdekedjan och tagit fram planer för att hantera påverkan på Scanias egna medarbetare och på leveranskedjan. Under 2026 kommer handlingsplanen för dessa första steg att implementeras.

Klimatomställningen kommer att få konsekvenser, exempelvis förändringar i produktutbudet och leverantörsbasens sammansättning, men Scanias affärsmodell är i grunden anpassad för den. Dekarbonisering är en integrerad del av vår affärsstrategi, hållbarhetsfrågan är central i beslutsfattandet, våra utsläppsminskningmål är prioriterade och integrerade i ersättningsstrukturerna och koncernens olika funktioner har ett gemensamt ansvar för att våra mål uppnås [16j].

Mål och förenlighet med en 1,5-gradersbana

Scania har satt upp etappmål på vägen mot nettonollutsläpp som är baserade på Parisavtalet och EU:s gröna giv. De första målen för utsläppsminskning gällde fram till 2025, och nästa målperiod sträcker sig till 2032. Målen

omfattar utsläpp i scope 1 och 2 samt nedströms i scope 3, till exempel utsläpp från produkter i användning, vilka står för mer än 90 procent av Scanias totala utsläpp.

- Scope 1 och 2 – minskning av totala växthusgasutsläpp från egen verksamhet
 - 2025: 50% minskning till 2025 jämfört med 2015
 - 2032: 50% minskning till 2032 jämfört med 2022
- Scope 3 – minskning av växthusgasutsläpp från användning av sålda fordon per kilometer
 - 2025: 20% minskning till 2025 jämfört med 2015
 - 2032: 45% minskning till 2032 jämfört med 2022

Målen är förenliga med Parisavtalet och målen för 2025 var i linje med Science Based Targets-initiativet (SBTi). Fordonssektorns standard inom SBTi är för närvarande under revidering och Scanias mål för 2032 avseende scope 1 och 2 samt scope 3 baseras därför på ett scenario som ligger väl under 2 °C. Scania åtar sig att fortsätta utforska vägar som är förenliga med Parisavtalet och som leder till nettonollutsläpp [32, 34e, 16a].

Resiliens- och scenarioanalys

Scania utvärderar klimatrelaterade risker som en del av det övergripande riskhanteringsramverket och resiliensanalysen av strategin. Detta omfattar både fysiska risker, såsom extrema väderhändelser eller stigande havsnivåer, och omställningsrisker, exempelvis införande av ny teknik samt förändringar i regelverk eller policyer. *För mer information om risker, se "Integrering i affärsprocesser" under Allmänna upplysningar.* Klimatrelaterade omställningsrisker ingår som en del i resiliensanalysen av vår strategi och affärsmodell. Dessutom utgör omställningen till hållbara transporter en viktig affärsmöjlighet för Scania, där vi har möjlighet att utöka produktionen av batterielektriska fordon och få tillgång till nya marknader [SBM-3 18, 19a, 19b, 19c, AR 7a, AR 13].

Scania använder framtida ekosystemscenarier som integrerar klimatscenarier som en del av omställningsplaneringen och fastställandet av klimatmål. I strategi-granskningen beaktades tre scenarier för att bedöma



E1 KLIMATFÖRÄNDRINGAR, FORTS.

omställningsrisker. Scenarierna bygger på analyser från Internationella energiorganet (IEA) och Mellanstatliga panelen för klimatförändringar (FN:s klimatpanel, IPCC). I samtliga scenarier ingår antaganden om den långsiktiga globala temperaturutvecklingen, den primära drivkraften för klimatförändringar samt om utvecklingen av centrala klimattekniker. Scenarierna inkluderar även faktorer som klimat- och ekosystem (inklusive biologisk mångfald), energiomställning och energisäkerhet, social jämlikhet, regelverk och standarder, prognoser för batterielektriska fordon (BEV) och laddhybridfordon (PHEV), genomsnittlig höjning av havsnivåerna samt resursanvändning och cirkularitet. Det första scenariot var ett lågutsläppsscenario där den globala uppvärmningen var begränsad till under 2 °C. Det andra var ett medelutsläppsscenario där den globala temperaturen ökade med 2–2,75 °C. Det tredje var ett högutsläppsscenario där temperaturökningen översteg 3 °C. Detta tillvägagångssätt säkerställer att Scantias strategi formas baserat på en välgrundad förståelse av de risker och möjligheter som klimatförändringarna medför [IRO-1 19b, 19c, 20c, 21, AR 13, AR 14, AR 30c].

En djupgående scenarioanalys av fysiska klimatrelaterade risker har inte genomförts, eftersom klimatanpassning och fysiska risker inte bedömdes som väsentliga i den dubbla väsentlighetsanalysen (DMA). Däremot har en bedömning av fysiska risker för Scantias egen verksamhet genomförts baserat på ett högutsläppsscenario (4 grader, representativa koncentrationsutvecklingsbanor RCP 8.5). Bedömningen fokuserade på produktionsanläggningar och omfattade en screening av risker som jordskred, jorderosion, köldvågor, värmestress, värmeböljor, tinande permafrost, torka, skogsbränder, kraftig nederbörd, översvämningar, vattenstress, stormar och tornador. De identifierade hoten analyserades därefter med avseende på relevans för den lokala miljön. Vid behov utarbetades åtgärder för att minska riskerna. Ingen av de identifierade riskerna bedömdes dock som kritisk. De tidshorisonter som använts i scenarierna för resiliensanalysen överensstämmer med de tidshorisonter på kort, medellång och lång sikt som definierats för rapporteringsändamål [IRO-1 20a, 20b, SBM-3 AR 7b, AR 8b, AR 30].





E1 KLIMATFÖRÄNDRINGAR, FORTS.

DEKARBONERINGSINSATSER

För att hantera vår klimatpåverkan och begränsa riskerna har vi åtagit oss att minska utsläppen i hela vår värdekedja och inom alla relevanta områden. Vi fokuserar på väsentlig påverkan inom tre nyckelområden: utsläpp från vår egen verksamhet, utsläpp från fordon i användning och utsläpp i leveranskedjan [16a, 16b, 29a, 34e, 34f, AR 14].

Fokus på vår största påverkan



Direkta utsläpp från ägda eller kontrollerade källor



Indirekta utsläpp från produktionen av inköpt energi, värme och ånga

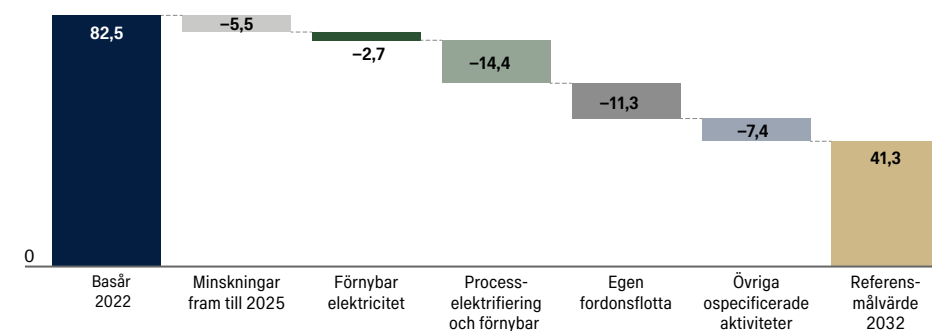
Anpassa dekarboniseringsstrategi till vetenskapen

50%

minskning av absoluta utsläpp från den egna verksamheten till 2032 (ton CO₂e jämfört med 2022)

Så når vi målen

- **Elektricitet:** Säkerställa fossilfri elförsörjning genom avtal om hållbar energi och hållbarhetscertifikat, skala upp egen solproduktion samt genomföra effektiviseringsåtgärder inom belysning, HVAC (värme, ventilation och luftkonditionering) och automation.
- **Uppvärmning:** Byta ut befintliga pannor för fossila bränslen fasas ut mot värmepumpar eller fjärrvärme från förnybara källor samt optimera byggnader för minskad energi-användning.
- **Tjänstefordon:** Elektrifiera den kommersiella fordonsparken och införa förnybara drivmedel där elektrifiering ännu inte är möjlig, med stöd av smart laddinfrastruktur och uppdaterade inköpspolicyer.



Absolut i tusen ton CO₂e jämfört med 2022

Utsläpp inom scope 1 och 2

Utvecklingen kommer att följas upp genom verifierade minskningar av CO₂e-utsläpp i scope 1 och 2, andelen förnybar el, installerad solcellskapacitet, elvärmekapacitet, energiintensitet och andelen elfordon i fordonsflottan. Dessa mätvärden följs upp kvartalsvis och granskas av extern part.

Genomförandet är beroende av tillgången till förnybar energi, nätkapaciteten

för elektrifiering, teknikmognaden för värmepumpar i kallare klimat samt tillgången till BEV. Det kräver även marknadens och regelverkens acceptans för biometancertifikat. Dessa beroenden hanteras genom diversifierade inköp, tidig dialog med nätägare, hybrid-system där så krävs samt långsiktiga leverantörsavtal.



E1 KLIMATFÖRÄNDRINGAR, FORTS.

DEKARBONERINGSINSATSER, FORTS.

Fokus på vår största påverkan



Indirekta utsläpp som uppstår i värdekedjan nedströms

>90%

av Scantias totala utsläpp uppstår vid kundernas användning av våra produkter

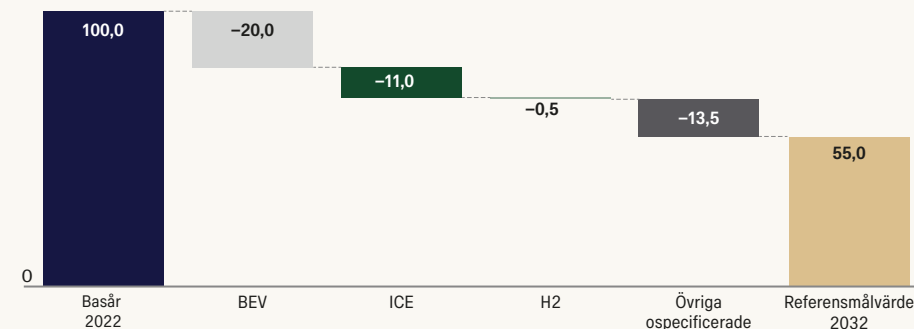
Anpassa dekarboniseringsstrategin till vetenskapen

45%

minskning av CO₂e/km i användningsfas från fordon producerade 2032 jämfört med fordon producerade 2022

Så når vi målen

- **Elektrifiering:** Att påskynda på övergången till batterielektriska fordon är den primära vägen mot utsläppsfria transporter på lång sikt. Scania erbjuder elektriska alternativ för ett brett spektrum av tillämpningar – från stadstrafik till fjärrtransporter och tunga industriella miljöer – och räknar med att andelen sålda elfordon kommer att öka. Expansion till kompletterande områden, till exempel laddning och tillgångsförvaltning, utvärderas också för att sänka trösklarna för införande.
- **Förnybara bränslen:** För att minska utsläppen, med upp till 90 procent jämfört med diesel, är förnybara bränslen ett kostnadseffektivt alternativ på kort och medellång sikt. Scania utvecklar fordon som är kompatibla med förnybara bränslen, som gas och biobränslen, vilket möjliggör användning där lokal infrastruktur och lokala regelverk tillåter detta. Denna flexibilitet stöder en ökad regional användning av förnybara bränslen, medan faktiska utsläppsutfall är beroende av marknadsförutsättningar och bränsleanvändning.
- **Energieffektivitet:** På kort och medellång sikt kan bränsleförbrukningen sänkas med hjälp av effektivare motorer, till exempel Scania Super, samt genom fordonsövervakning, exempelvis ruttoptimering, förarbeteende och fordonsprestanda för att minska den totala bränsle- och energianvändningen. Scania har ett brett utbud av tjänster, till exempel förarutbildning, för att minska bränsleförbrukningen och öka fordonstillgängligheten baserat på data från uppkopplade fordon.



CO₂e/km-utsläpp jämfört med 2022 i %

Scope 3, nedströms: utsläpp från fordon i användning

För att minska utsläppen måste det finnas förutsättningar som gör det möjligt för transportföretag att välja alternativ med lägre utsläpp. Det kan till exempel handla om tillräcklig nätkapacitet för storskalig fordonsladdning samt tillgång till laddinfrastruktur och förnybara bränslen. Här ingår även policyer och regler som bidrar till att göra dessa alternativ ekonomiskt genomförbara.

Scania samarbetar med partners för att skapa dessa möjliggörande förutsättningar, liksom andra åtgärder som krävs för att skapa ett hållbart transportsystem. Förskjutningar i uppskalningen av elfordon, långsam infrastrukturutveckling eller försvagat politiskt engagemang kan bromsa utvecklingen mot dekarbonisering.



E1 KLIMATFÖRÄNDRINGAR, FORTS.

DEKARBONERINGSINSATSER, FORTS.

3

Indirekta utsläpp som uppstår i värdekedjan uppströms

~2%

av Scantias totala utsläpp kommer från den uppströms värdekedjan

Scope 3, uppströms: Leveranskedjan

Utsläpp i leveranskedjan uppströms omfattar både utsläpp från produktion av material och komponenter samt utsläpp från transporter av material och färdiga produkter. Scania har identifierat fyra väsentliga materialrelaterade utsläppskällor (hotspots) i leveranskedjan: stål, batterier, aluminium och gjutjärn. Även om utsläpp från transport och logistik hanteras genom särskilda mål och dekarboniseringsåtgärder, som beskrivs på andra ställen i denna rapport, står materialproduktionen för den största andelen av scope 3-utsläppen i leveranskedjan och utgör därför fokus för detta avsnitt.

Dessa hotspots har identifierats med hjälp av en livscykelanalys (LCA) på fordonsnivå. Även om leveranskedjan står för cirka två procent av våra totala utsläpp av koldioxidekvivalenter står de utsläppsintensiva materialen för cirka 80 procent av leveranskedjans utsläpp. Utsläppen i scope 3 uppströms kommer att få ökad relativ betydelse allteftersom produktportföljen ställs om till batteriefordon eftersom den mest koldioxidintensiva fasen i BEV-livscykeln är produktionen.

Scania har identifierat två centrala åtgärdsområden för att hantera dekarbonisering i leveranskedjan:

- **Användning av återvunnet innehåll i utsläppsintensiva material**

Det krävs betydligt mindre energi för att

producera återvunna material än primära. Genom att använda återvunna material kan vi minska den inbäddade koldioxiden i våra fordon och den energi som krävs för resursutvinning, vilket minimerar avfallet och stöder en mer resiliënt och hållbar leveranskedja.

- **Inköp av material som producerats med fossilfri energi**

Materialproduktion är energikrävande, och genom att välja material som producerats med fossilfri energi kan vi minska den inbäddade koldioxiden i våra fordon, särskilt för våra största utsläpps-hotspots.

År 2022 fastställde Scania en ambition för den europeiska verksamheten att till år 2030 enbart köpa grönt stål, gröna batterier samt grönt aluminium och gjutjärn. Med grönt avses en minskning av den huvudsakliga utsläppskällan genom användning av ny teknik, fossilfri el och/eller återvunna material. För batterier är tillgång till grön energi i produktionen avgörande. Vid produktion av platt stål, är det centralt att ersätta kol med grön vätgas. Scania ser löpande över sina ambitioner baserat på vetenskapliga rön, marknadsutveckling, tekniska framsteg och materialtillgänglighet. Samtidigt är vi medvetna om att leveranskedjans mognad när det gäller gröna batterier, komponenter och material fortfarande är en kritisk förutsättning för att ambitionen ska kunna förverkligas [16b].

Genomförande av plan

I processen för att planera omställningen beaktas viktiga investeringar som behöver göras. De exakta investeringsbeloppen redovisas inte av konfidentialitets- och affärsmässiga skäl. De centrala investeringarna är kopplade till de affärsmöjligheter (exempelvis digitala tjänster), dekarboniseringsåtgärder och utsläppsintensiva material och komponenter som beskrivs ovan.

Scania har ett ramverk för gröna obligationer som stöder genomförandet av omställningsplanen. Ramverket definierar berättigade investeringskategorier för att stödja Scantias långsiktiga vision om en koldioxidsnål och klimatresiliënt framtid, däribland investeringar kopplade till batterielektriska fordon (BEV) samt forskning och utveckling (FoU)¹. *För en uppdelning av kapitalutgifter och rörelsekostnader som omfattas av taxonomin respektive är förenliga med taxonomin och CAPEX-plan, se "EU-taxonomin" [16c, 16e, 16f].*

Prioriteringen av investeringar och åtgärder baseras på kommersiell genomförbarhet, teknisk utveckling och marknadsförhållanden. Vid prioritering beaktar Scania exempelvis öknningar i leverantörspriser, kundspecifikationer samt att våra investeringar inte får påverka produktkostnaderna på ett väsentligt sätt. Investeringarna måste vara förenliga med affärsmålen och säkerställa att Scania inte äventyrar sin konkurrenskraft och marknadsposition [AR 21].

Scantias potentiella inlåsta utsläpp härrör från användningsfasen för produkter som säljs i framtiden men är även kopplade till svårreducerade utsläpp i värdekedjan uppströms. Viktiga förutsättningar för en framgångsrik omställning är långsiktig lagstiftning, uppskalning av laddinfrastruktur samt tillgång till hållbara bränslen och koldioxidsnåla material [AR 3, 16d].

Tekniken för batterielektriska fordon (BEV) är mogen och skalbar, men att ställa om hela ekosystemet kommer att kräva gemensamma insatser från fordonstillverkare som Scania, kunder, infrastrukturleverantörer, energiproducenter och beslutsfattare. Samordnade investeringar i laddinfrastruktur, förnybar energiproduktion, förnybara bränslen och stödjande regelverk samt att säkerställa leveransberedskap för komponenter till batterielektriska fordon (BEV) och koldioxidsnåla material, är avgörande för att möjliggöra omställningen i tillräcklig takt och skala. Centrala risker för en framgångsrik omställning innefattar även finansiella risker relaterade till lagstiftning samt risker för mänskliga rättigheter i samband med en rättvis omställning [16d].

Scania begränsar dessa risker genom nära samarbete med partner, tidig dialog med energi- och infrastrukturaktörer samt kontinuerlig innovation inom fordonsteknik och digitala optimeringsverktyg.

¹ Ramverket finns tillgängligt på Scantias webbplats <https://www.scania.com/group/en/home/investors/bondholders/green-bond-framework.html>



E1 KLIMATFÖRÄNDRINGAR, FORTS.

HANTERING AV PÅVERKAN, RISKER OCH MÖJLIGHETER

Policyer och strategi [E1-2]

Scanias syfte och strategi är att leda omställningen till hållbara transporter och därför är Scanias strategi det vägledande dokumentet när det gäller klimatförändringar. Detta stöds av en rad policyer som förbinder Scania till dekarbonisering, energieffektivitet, utbyggnad av förnybar energi och en rättvis omställning. Dokumentet beskriver också miljöledningssystemet. Mer information om Scanias koncernpolicyer (SGP) finns i avsnittet "Policyer" under Allmänna upplysningar [24].



Uppförandekod

Scanias uppförandekod fastställer miljöskydd som en grundläggande princip för verksamheten. Detta omfattar dekarbonisering i hela värdekedjan och inom samtliga relevanta områden. Fokus ligger på att med hjälp av modern och effektiv teknik minska miljöpåverkan genom hela produktlivscykeln.

Uppförandekod för leverantörer

Uppförandekoden för leverantörer ställer krav på att leverantörer ska identifiera, mäta och sätta upp mål för scope 1, 2 och 3 i syfte att minska sina växthusgasutsläpp längs hela värdekedjan. De uppmanas att i möjligaste mån välja förnybara energikällor samt förnybara, återvunna och/eller koldioxid snåla material.

Leverantörer av material och komponenter som identifierats som utsläppsintensiva (batterier, stål, aluminium och gjutjärn, se avsnittet Omställningsplan ovan) måste uppfylla särskilda krav gällande dekarbonisering. Dessa krav uppdateras regelbundet och finns tillgängliga på Scanias leverantörportal.

TRATONs hållbarhetspolicy

Scania är en del av TRATON och omfattas av dess hållbarhetspolicy. Policyn infördes 2025 i syfte att omsätta TRATONs hållbarhetssyfte och -ambitioner i åtgärder och resultat. Den fastställer modellen för hållbarhetsstyrning, styrningsstrukturen samt roller och ansvarsområden för att säkerställa varumärkesövergripande samarbete inom TRATON i fråga om hållbarhet, däribland hantering av klimatrisker.

SGP 17 Miljöledningssystem

Scanias koncernpolicy för miljöledning hänvisar till Scanias miljöpolicy som fastställer åtaganden om energieffektivitet, förnybara bränslen, elektrifiering och effektivare logistikflöden.

1 Målets omfattning: Avser en del av scope 3-utsläppen av växthusgaser. Målet är en minskning till 2025 av de totala well-to-wheel-utsläppen av CO₂e, uttryckt i kg, från Scanias landtransporter per transporterat ton (intensitetsmål), jämfört med basåret 2016.

2 Data: Metoden är i linje med ISO14083-standarden och GLEC Framework (Global Logistics Emissions Council). I beräkningarna ingår vägtransport, kortare sjö- och tågtransport av produktionsmaterial till våra fabriker, vårt förpackningsnätverk, transport av fordon till första leveransadress enligt INCOTERM (International Commercial Terms) och transport av reservdelar till våra verkstäder.

Miljöledningssystemet som beskrivs i SGP 17 är certifierat enligt ISO 14001 och innefattar Plan-Do-Check-Act-cykeln (PDCA). För Scania omfattar detta:

- [Plan] planering och riskanalys
- [Do] kompetens, utbildning och medvetenhet samt operativ verksamhet (inklusive beredskap vid nödsituationer)
- [Check] resultatutvärdering
- [Act] kontinuerlig förbättring.

Den hänvisar också till Scanias miljöprinciper, som innehåller ytterligare riktlinjer. Klimatförändringar beaktas inom ramen för miljöprinciperna för energi samt påverkan på den lokala omgivningen [25a-e].

Åtgärder [E1-3]

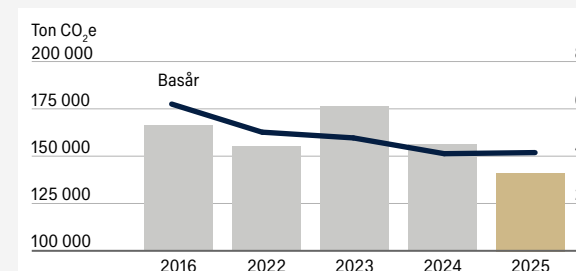
För en översikt av åtgärder som identifierats för att minska växthusgasutsläppen, se "Dekarboniseringsåtgärder" under Omställningsplan i det här kapitlet. Notera att prioriteringen av åtgärder är beroende av kommersiella överväganden. De exakta drift- och investeringskostnaderna redovisas inte av affärsmässiga skäl. Se "Genomförande av plan" under Omställningsplan för att få mer information. För en översikt av åtgärder under rapporteringsperioden, se informationen om mål och utfall för växthusgasutsläpp nedan [28, 29b].

Logistik

Varutransporter är en central del av Scanias verksamhet och omfattar transporter av material från leverantörer till fabriker samt leveranser av fordon och reservdelar till kunder världen över. Marktransporter – som huvudsakligen utförs med lastbilar, släp och tåg, men även via färjor och pråmar på kustnära och inre vattenvägar – utgör den största delen av Scanias logistikverksamhet och står för merparten av utsläppen. Dessa utsläpp utgör en del av

CO₂e-utsläpp från landtransporter^{1,2}
Scope 3

Mål **-50%** Utfall 2025 **-33,8%**
minskning av CO₂-utsläpp per transporterat ton



	Ton CO ₂ e totalt	kg CO ₂ e/ transporterat ton
2025	140 494	43
2024	155 668	43
2023	175 696	50
2022	154 712	52
2016	165 969	65

Kommentar om årets utfall

År 2025 uppgick CO₂e-utsläppen för landtransporter till 43 kg CO₂e per transporterat ton, vilket i stort sett ligger i linje med 2024 års nivåer och motsvarar en minskning på 33,8 procent jämfört med basåret 2016. De totala utsläppen från landtransporter minskade till 140 494 ton CO₂e, delvis till följd av en lägre transporterad volym under 2025 jämfört med 2024.

Utfallet varierade mellan olika delar av transportnätverket. Flera områden uppnådde ytterligare utsläppsminskningar med hjälp av pågående initiativ såsom förbättrad lastutnyttjandegrad, implementering av mer hållbara transportlösningar och fortsatt optimering av leverantörer och rutter. Samtidigt upplevde andra områden öknningar av både totala CO₂e-utsläpp och CO₂e per transporterat ton, huvudsakligen till följd av förändringar i produktionsvolym och perioder med mindre optimala transportlösningar.



E1 KLIMATFÖRÄNDRINGAR, FORTS.

Scanias uppströmsutsläpp inom scope 3 och redovisas separat för att återspegla de operativa påverkansmöjligheter som finns inom logistikverksamheten. Målet fastställdes till att, på global nivå, minska utsläppen från marktransporter med 50 procent per transporterat ton mellan 2016 och 2025. Till och med 2025 hade Scania uppnått en minskning på 33,8 procent jämfört med basåret 2016. Detta resultat återspeglar den samlade effekten av ett fortsatt samarbete med logistikleverantörer samt genomförandet av flera dekarboniseringsåtgärder i transportnätverket. Dessa åtgärder omfattar bland annat ökad användning av hållbara bränslen, överflyttning av utvalda transportflöden från väg till järnväg samt utökad införande av eldrivna fordon där så är möjligt.

För att minska transportnätverkets miljöavtryck tillämpar Scania tre övergripande logistikstrategier:

1. Optimering av transportflöden, lastning, emballage och nätverksdesign, inklusive en övergång till effektivare transportsätt.
2. Omställning genom investeringar i ny teknik, såsom elektrifiering och användning av koldioxid snåla bränslen i den egna logistikverksamheten.
3. Stöd till bredare förbättringar inom transportsektorn genom finansiering och samarbete som påskyndar införandet av hållbara drivmedel och tekniker.

För att möjliggöra övergången till elektrifierad logistik har Scania även fokuserat på att bygga upp den laddinfrastruktur som krävs. Bolagets första laddstation invigdes vid fabriken i Södertälje i november 2024, vilket åtföljdes av en andra station i Oskarshamn under 2025. Det finns även planer på ytterligare stationer i Zwolle (Nederländerna) och Oudsbergen (Belgien).

En omställning av logistiksektorn kräver samarbete längs hela värdekedjan och är ofta beroende av faktorer som ligger utanför Scanias omedelbara kontroll. Trots utmaningarna arbetar Scania oförtrutet vidare med att leda omställningen till ett hållbart transportsystem och fortsätter arbeta aktivt för att ytterligare minska CO₂e-utsläppen efter 2025 och på vägen mot nettonollutsläpp.

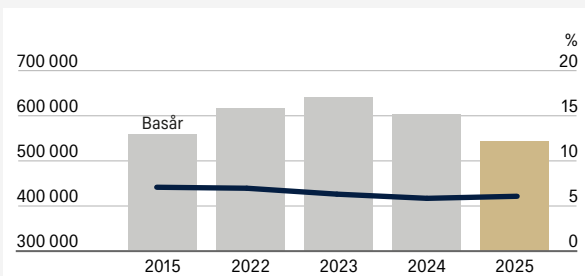
Energieffektivitet

Energihantering på Scania sker genom en trestegsprocess. Först elimineras energislöseri – energi som används utan att skapa värde. Därefter används energin smartare genom att uppnå samma resultat med lägre energiförbrukning. Slutligen analyseras vilken energikälla som används och, där det är möjligt, sker en övergång till förnybara energikällor. Detta arbetssätt stöder Scanias strävan att nå de energirelaterade målen om att minska energianvändningen per producerat fordon med 25 procent samt att uppnå 100 procent fossilfri el i den egna verksamheten. Sedan 2015 har Scania minskat energianvändningen per producerat fordon med 14,6 procent, vilket återspeglar framsteg i arbetet med att förbättra energieffektiviteten i verksamheten. Utvecklingen mot målet om en 25-procentig minskning har påverkats av lägre produktionsvolymerna samt förändringar i produktionsmixen. Energieffektivitetsåtgärder fortsätter att genomföras och pågående initiativ förväntas bidra till ytterligare förbättringar över tid. Resurser, investeringar och andra utgifter kopplade till den nuvarande strategin särskiljs inte från den löpande verksamheten och budgeten, utan ingår i den ordinarie budgeten för kapitalutgifter (CAPEX) och rörelsekostnader (OPEX) [16c, 16e, 29c-i-iii, AR 4, AR 20, AR 22].

Energianvändning¹
Energi per producerat fordon

Mål **-25%** Utfall 2025 **-14,6%**

minskning av energi per producerat fordon 2015–2025



	Total MWh	MWh/for don
2025	542 264	6,0
2024	600 550	5,9
2023	639 874	6,3
2022	614 928	7,0
2015	556 323	7,0

Kommentar om årets utfall

Scania har minskat energianvändningen per producerat fordon med 14,6 procent jämfört med 2015. Trots dessa framsteg har målet om en minskning med 25 procent varit utmanande att nå, eftersom produktionsvolymerna och driftförhållanden utvecklats på ett annat sätt än planerat. Lägre produktionsnivåer och förändringar i produktionsmixen har påverkat intensitetsresultaten. Scania fortsätter öka energieffektiviteten i sin verksamhet, med flera pågående initiativ som förväntas leda till ytterligare minskningar under de kommande åren. *Se avsnittet om åtgärder [E3-1] för mer information.*

1 Målets omfattning: Avser användningen av elektricitet, värme och bränsle i fasta system vid Scanias anläggningar, inklusive bränsle för motortestning. Energi som används i fordon ingår ej, förutom för elfordon som laddas vid Scanias anläggningar. Målet är att minska energianvändningen per producerat fordon till 2025 jämfört med basåret 2015.

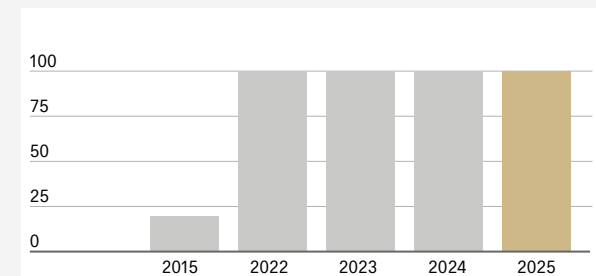
2 Målets omfattning: Avser den fossilfria elektricitet som köps in och produceras internt och som används för att driva Scanias egna industriella verksamheter, i relation till andelen MWh för Scania CV:s produktionsenheter och regionala produktcenter. Målet omfattar den förnybara el som används vid Scanias produktionsenheter och regionala produktcenter. Målet är att 100 procent av den egna verksamheten ska drivas med fossilfri el där nödvändiga förutsättningar finns på plats.

3 Data: Med nödvändiga förutsättningar på plats avses teknisk infrastruktur samt tillgång till fossilfri elförsörjning.

Fossilfri elektricitet i den egna verksamheten^{2,3}

Mål **100%** Utfall 2025 **99,96%**

Verksamheten ska drivas med fossilfri elektricitet där förutsättningar finns.



	% av total MWh
2025	99,96
2024	99,97
2023	99,96
2022	99,96
2015	19,33

Kommentar om årets utfall

Under 2025 var 99,96 procent av elförbrukningen vid Scanias anläggningar fossilfri. Nivån har legat nära målet sedan 2020, men vi kommer att fortsätta följa den och alltså sikta på målet 100 procent.



E1 KLIMATFÖRÄNDRINGAR, FORTS.

Utbildning om nettonollutsläpp

Utsläppen från leveranskedjan uppströms kan minskas avsevärt med hjälp av principer för cirkulär ekonomi. För att främja produktutveckling som möjliggör användning av återvunnet material har Scania tagit fram och tillhandahållit utbildningar som syftar till att öka förståelsen för nettonollutsläpp och cirkulära affärsmodellskoncept. Utbildningen är öppen för alla medarbetare men riktar sig främst till konstruktörer och chefer inom FoU-teamen.

Rådgivande råd för dekarbonisering

Ett rådgivande råd för dekarbonisering har inrättats, med huvudsyftet att ge Scantias hållbarhetsråd (SSB) strategisk input och tvärfunktionella perspektiv. Rådet ska följa upp framsteg i förhållande till fastställda ambitioner samt bidra med underlag kring prioriteringar och risker i syfte att stödja beslutsfattandet. Syftet är att säkerställa att utvecklingen av färdplanen för omställningen styrs av ett helhetsperspektiv som är grundat i kostnadseffektiva prioriteringar och inriktat på praktiskt genomförande längs hela värdekedjan, samtidigt som samordning med TRATON säkerställs. *För mer information, se "Styrning [GOV-1, GOV-2]" under Allmänna upplysningar.*

Lokala initiativ och samarbeten

Datinsamling i leveranskedjan

Under 2025 genomfördes ett pilotprojekt för att bättre förstå hur tillgången till ytterligare primärdata från leveranskedjan kan förbättras. Projektet omfattade 30 leverantörer och undersökte hur dessa kan rapportera mer omfattande uppgifter om sina processer. Användning av leverantörsspecifika data i stället för generella emissionsfaktorer vid beräkning av växthusgasutsläpp kommer att ge en mer korrekt bild av var utsläppen uppstår och möjliggör stöd till samt prioritering av dekarboniseringsinitiativ.

Pilotprojekt inom vätgas

Scania har i samarbete med livsmedelsgrossisten Asko Norge AS testat vätgasbränslecellsfordon i operativ drift. Samarbetet stöder vår dekarboniseringsstrategi genom att utvärdera teknisk prestanda, operativ genomförbarhet

och kommersiell potential hos kompletterande lösningar. Pilotprojektet avslutades under 2025 och fokuserade på den egna verksamheten samt värdekedjan nedströms. Testerna visade att vätgaslastbilarna uppnådde en räckvidd på upp till 1 000 kilometer per tankning och endast släppte ut vattenånga. Dessa insikter bidrar till att stärka Scantias förståelse för prestandan hos olika energibärare och drivlinor.

Scania Industrial Batteries

Under 2025 utökade Scania sitt fokus på elektrifiering bortom lastbilar och bussar genom att lansera Scania Industrial Batteries. Satsningen fokuserar på modulbase-erade batterisystem för en rad olika användningsområden, däribland elektriska drivlinor och fristående enheter för terränggående och industriella sektorer som gruvsdrift, bygg- och anläggningsverksamhet samt materialhantering. Initiativet syftar till att stödja tillverkare av originalutrustning (OEM-företag) och operatörer i att öka effektiviteten och minska utsläppen i sina respektive verksamheter.

Affärssamarbeten

Industriella processer är ofta beroende av ett ekosystem av leverantörer, vilket innebär att förändringar kan kräva samordning mellan flera aktörer i värdekedjan. Av denna anledning kan samarbeten vara ett värdefullt verktyg för att stödja omställningen till ett koldioxidneutralt ekosystem.

Ett exempel är CASTWELL-projektet, ett svenskt initiativ lett av RISE där Scania deltar tillsammans med andra ledande industriföretag. Projektet syftar till att identifiera CO₂e-hotspots och utveckla klimatneutrala gjuteri-processer till 2040.

Tillsammans med TRATON har Scania bidragit till Milence, ett joint venture som fokuserar på att installera högpresterande laddinfrastruktur längs Europas trans-europeiska transportnät (TEN-T). År 2025 har Milence fler än 30 operativa anläggningar i Sverige, Tyskland, Frankrike, Storbritannien och Belgien. Scania har även samarbetat med TRATON för att utveckla så kallade gröna korridorer – särskilda ruttor för tunga batterielektriska

fordon. Ett pilotprojekt har lanserats i Brasilien, med ytterligare korridorer planerade i Mexiko, Kenya, Polen och Australien. *För mer information om affärssamarbeten, se avsnittet "Intressentdialog [SBM-2]" under Allmänna upplysningar [29].*

MÅL OCH MÅTETAL

Mål för begränsning av och anpassning till klimatförändringar [E1-4]

Scania arbetar fokuserat med att minska växthusgasutsläppen i hela sin värdekedja. Även om mer än 90 procent av utsläppen härrör från produkter i användning pågår ett systematiskt arbete för att minska utsläpp från den egna verksamheten och inbäddade utsläpp i leveranskedjan uppströms. Samtliga dessa mål uttrycks i absoluta värden [34a]. De tidigare målen löper ut 2025 och Scania har därför satt upp nya mål fram till 2032. *Se "Omställningsplan [E1-1]" för mer information [33, AR 27, AR 29].*

Övrig information [E1-7, E1-8]

Scania har inga projekt för upptag eller lagring av växthusgaser inom värdekedjan och har heller inget internt system för koldioxidprissättning.

Klimatrelaterade mål

Klimat- och energimål	Enhet	Omfattning	Målvärde	SBTi-målvärde	Målrår	Basår
SBTi-validerade mål						
Minskning av totala CO ₂ e-utsläpp från egen verksamhet	ton CO ₂ e	Den egna verksamheten (scope 1–2)		-50%	2025	2015
Minskning av utsläppsintensitet (CO ₂ e) från fordonsanvändning	ton CO ₂ e/fordonskilometer	Värdekedjan nedströms (scope 3)		-20%	2025	2015
Övriga klimatmål						
Minskning av utsläppsintensitet (CO ₂ e) från landtransporter	kg CO ₂ e/transporterat ton	Värdekedjan uppströms (scope 3)	-50%		2025	2016
Energimål						
Energiförbrukning per fordon	MWh per fordon	Den egna verksamheten (scope 1–2)	-25%		2025	2015
Fossilfri elektricitet i den egna verksamheten	%	Den egna verksamheten (scope 1–2)	100%		2025	2015



E1 KLIMATFÖRÄNDRINGAR, FORTS.

Växthusgasutsläpp, uppdelat på scope 1, 2 och 3

	2025	2024	2023	2022	2015
Direkta växthusgasutsläpp (scope 1)					
Gross scope 1: växthusgasutsläpp ¹ (1 000 tCO ₂ e)	66,9	67,6	69,9	68,2	86,9
Procentandel av scope 1-växthusgasutsläpp från system för reglerad handel med utsläppsrätter (%)	0	0	0	0	0
Indirekta växthusgasutsläpp (scope 2)					
Platsbaserade Gross scope 2-växthusgasutsläpp ¹ (1 000 tCO ₂ e)	58,1	55,9	57,0	–	82,2
Marknadsbaserade Gross scope 2-växthusgasutsläpp ¹ (1 000 tCO ₂ e)	10,1	11,0	12,6	14,3	79,4
Totala indirekta Gross-växthusgasutsläpp (scope 3) (1 000 tCO₂e)	125 496	149 529	151 896	141 747	124 543
Köpta varor och tjänster (kategori 3.1) ³ (1 000 tCO ₂ e)	2 147	2 335	2 312	2 215	1 958
Varaktiga produktionsmedel (kategori 3.2) (1 000 tCO ₂ e)	389	354	280	251	–
Bränsle- och energirelaterade verksamheter – som inte ingår i scope 1 och scope 2 – kategori 3.3 (1 000 tCO ₂ e)	38	39	42	45	–
Transport och distribution uppströms (kategori 3.4) (1 000 tCO ₂ e)	325	326	275	287	191
Avfall som genererats i verksamheten (kategori 3.5) ⁷ (1 000 tCO ₂ e)	186	221	266	251	–
Affärsresor (kategori 3.6) (1 000 tCO ₂ e)	58	65	33	18	–
Medarbetare som pendlar (kategori 3.7) (1 000 tCO ₂ e)	25	28	49	54	–
Transport och distribution nedströms – tjänster ² (GHG-protokollkategori 3.9)	21	16	18	17	18
Bearbetning av sålda produkter (kategori 3.10) (1 000 tCO ₂ e)	46	41	42	–	56
Användning av sålda produkter (kategori 3.11) ³ (1 000 tCO ₂ e)	121 933	145 738	148 250	138 264	122 012
Resthantering av sålda produkter (kategori 3.12) (1 000 tCO ₂ e)	235	267	265	257	194
Franchising (kategori 3.14) (1 000 tCO ₂ e)	92	98	63	88	113
Investeringar (kategori 3.15) (1 000 tCO ₂ e)	0,1	0,2	–	–	–
Totala växthusgasutsläpp (scope 1, 2 och 3)					
Totala växthusgasutsläpp (platsbaserat) (1 000 tCO₂e)	125 621	149 652	152 023	–	124 712
Totala växthusgasutsläpp (marknadsbaserat) (1 000 tCO₂e)	125 573	149 607	151 978	141 830	124 709
Antal producerade fordon (enheter)	91 220	101 648	102 283	88 142	79 346
Totala utsläpp (scope 1 och 2 marknadsbaserat per fordon) (tCO ₂ e/producerade enheter)	0,8	0,8	0,8	0,9	2,1
Totala CO ₂ eq från verksamheten – scope 1 och 2 (enligt Scantias vetenskapligt baserade mål) ^{1,4} (1 000 tCO ₂ e)	77,0	78,7	82,5	82,5	166,3
Totala CO₂eq från landtransporter (enligt Scantias mål)⁵ (1 000 tCO₂e)	140,5	155,7	175,7	154,7	–
Växthusgasutsläpp utanför scope (biogena)					
Biogena CO ₂ -utsläpp utanför scope 1-utsläpp av växthusgaser ⁶ (1 000 tCO ₂ e)	11	13	–	–	–
Biogena CO ₂ -utsläpp utanför scope 2-utsläpp av växthusgaser ⁶ (1 000 tCO ₂ e)	8	11	–	–	–
Biogena utsläpp av CO ₂ Biogena utsläpp av CO ₂ från förbränning eller nedbrytning av biomassa som sker i värdekedjan uppströms och nedströms under scope 3-växthusgasutsläpp ³ (1 000 tCO ₂ e)	7 982	10 281	–	–	–

Utsläppen inom scope 1 och 2 minskade med två procent jämfört med 2024 och bekräftar att Scania har nått sitt operativa CO₂-mål, med en 53,7-procentig minskning jämfört med basåret 2015. Minskningen har uppnåtts genom fortsatt elektrifiering av företagets fordonsflotta samt en övergång till förnybara bränslen och fossilfri el. Jämförelsetal för tidigare år har räknats om till följd av förändringar i LOTS Groups affärsmodell och verksamhet, där utsläpp som tidigare redovisats i scope 1 och 2 nu ingår i scope 3 för att förbättra jämförbarheten över tid. Scope 3-utsläppen minskade jämfört med föregående år, huvudsakligen till följd av lägre utsläpp från användningen av sålda produkter. Sedan 2015 har CO₂e-intensiteten från fordonsanvändning förbättrats med 11,1 procent (se mer på sidan 35). Även om detta utgör ett viktigt steg i Scantias dekarboniseringsprocess kvarstår behovet av ytterligare åtgärder. Ett fortsatt fokus på elektrifiering, förnybara och alternativa bränslen samt effektiv fordonsanvändning är avgörande för att driva långsiktiga utsläppsminskningar [37, 47, AR 35].

1 Jämförelsetal för tidigare år har räknats om för att återspegla strukturella förändringar, inklusive förändringar i organisationsgränser till följd av separationen av LOTS Group. LOTS Groups utsläpp som tidigare redovisades inom scope 1 och 2 redovisas nu inom scope 3.
 2 Avser logistiktjänster kopplade till LOTS Group. Från och med 2025 redovisas dessa utsläpp inom scope 3 till följd av förändringar i verksamheten.
 3 Kategorierna 3.1, 3.11 samt biogena utsläpp inom scope 3 har räknats om mellan 2024 och 2015 för att återspegla införandet av mer förfinade beräkningsmetoder.
 4 Tabellen redovisar information om CO₂e-utsläpp från verksamheten, baserat på uppmätta data i Scantias mål vars scope omfattar Scantias globala verksamhet.
 5 Tabellen redovisar CO₂e-utsläpp från landtransporter i linje med Scantias klimatmål, inklusive väg-, närsjöfarts- och järnvägstransporter av material, fordon, förpackningar och reservdelar. Målbasåret är 2016, med ett basvärde på 165,9.
 6 I 2024 års rapport ska biogena utsläpp som angavs med enheten "1 000 ton" läsas som "ton". Uppgifterna har korrigerats för att harmonisera enheter och aggregeringsmetoder med 2025 års rapport.
 7 Uppgifter för 2024 har räknats om för att återspegla uppdateringar i de underliggande beräkningsuppgifterna.



E1 KLIMATFÖRÄNDRINGAR, FORTS.

GHG-intensitet från verksamheter i sektorer med hög klimatpåverkan

	2025	2024	2023	2022	2015
Nettoomsättning från verksamheter i sektorer med hög klimatpåverkan, använd vid beräkning av energiintensitet ¹ (MSEK)	198 480	216 129	204 126	159 181	97 792
GHG-intensitet från verksamheter i sektorer med hög klimatpåverkan (platsbaserat) (tCO₂e/MSEK.)	632,9	692,4	744,8	-	1 275,3
GHG-intensitet från verksamheter i sektorer med hög klimatpåverkan (marknadsbaserat) (tCO₂e/MSEK.)	632,7	692,2	744,5	891,0	1 275,2

Minskningen i växthusgasintensitet jämfört med 2024 drevs i huvudsak av lägre utsläpp.

¹ Nettoomsättningen är den omsättning som redovisas i bolagets konsoliderade finansiella rapporter i 2025 års årsredovisning [E1-5 53, 55, AR 55]. Hela Scantias omsättning kommer från sektorer som bedöms ha hög klimatpåverkan.

Redovisningsprinciper

Datinsamling och beräkningsmetoder

Scania använder en kombination av primärdata (till exempel direkt energianvändning, transportdata samt direktinformation om utsläpp från energileverantören) och sekundärdata (som livscykelanalyser, uppskattningar baserade på genomsnittlig årlig energiförbrukning, data baserade på jämförelseår osv.)

Mätvärdena beräknas i enlighet med en strukturerad metod som prioriterar data som fås direkt från leverantörerna. När leverantördata är ofullständiga kompletterar Scania dem med interna registreringar och erkända sekundärkällor, inklusive fackgranskad litteratur och offentliga databaser. Samtliga mätvärden är tydligt definierade och märkta för att säkerställa transparens och enhetlighet. Även om dessa siffror inte är föremål för extern granskning granskas de noggrant internt för att säkerställa metodernas relevans [MDR-M_77a-c, 75].

Beräkningar av växthusgasutsläpp är förenade med inneboende osäkerheter till följd av mätmetoder, ofullständig vetenskaplig kunskap om emissionsfaktorer samt avsaknad av specifika data, vilket gör att det krävs uppskattningar och antaganden [BP-2 11a, BP-2 11b-i, BP-2 11b-ii].

Scope 1 och 2

Växthusgasutsläpp i scope 1 och 2 övervakas globalt och omfattar industriell verksamhet (produktionsanläggningar), kommersiell verksamhet (egna återförsäljare) samt administrativ verksamhet, däribland bolagsägda kontorslokaler. Scania beräknar och rapporterar växthusgasutsläpp i enlighet med GHG-protokollet. För konsolidering tillämpas metoden för operativ kontroll och uppgifter samlas in via Quentic-plattformen. Specialister vid huvudkontoret beräknar scope 1- och 2-utsläpp baserat på rapporterade uppgifter om energi-, värme- och bränsleförbrukning. Vid behov tillhandahålls uppskattningar av våra experter. *Mer information om uppskattningar som påverkar GHG-scope 1 och 2 finns i avsnittet om energi.*

Scania redovisar växthusgasutsläpp i koldioxid-ekvivalenter (CO₂e). Scope 1-utsläpp omfattar alla direkta växthusgasutsläpp, inklusive: koldioxid (CO₂), metan (CH₄), lustgas (N₂O), fluorkolväten (CFC) och klorfluorkolväten (HCFC). Scope 2-utsläpp omfattar alla direkta växthusgasutsläpp, inklusive: koldioxid (CO₂), metan (CH₄), lustgas (N₂O som CO₂e). Scope 2-utsläpp inkluderar indirekta växthusgasutsläpp som härrör från produktion av el, värme och ånga som köpts in och förbrukats av Scania. Utsläpp för scope 2 beräknas baserat på både

marknadsbaserad och platsbaserad metod i enlighet med GHG Protocol scope 2 Guidance. Vi tillämpar den marknadsbaserade metoden när grön el köps in (vilket omfattar merparten av de kommersiella och industriella anläggningarna utom det regionala produktcentret i Taiwan), och vi tillämpar den platsbaserade metoden på andra platser. *För information om de emissionsfaktorer som används för att beräkna växthusgasutsläpp, se tabellen "Beräkningsfaktorer för GHG-utsläpp" på sidan 47.*

Biogena utsläpp från användandet av förnybar energi (till exempel biomassa, biogas och fjärrvärme) redovisas separat, utöver fossila växthusgasutsläpp inom scope 1 och 2. De direkta biogena utsläppen beräknas genom att volymen använd biomassa multipliceras med motsvarande koldioxidemissionsfaktorer *på det sätt som anges på sidan 47.*

Scope 3

Utsläppen inom scope 3 beräknas i enlighet med GHG-protokollets redovisningsstandard Corporate Value Chain Accounting and Reporting standard. Scope 3-utsläpp omfattar följande växthusgasutsläpp, inklusive: koldioxid (CO₂), metan (CH₄) och lustgas (N₂O). Scope 3-utsläppen omfattar inte kategorierna 8 och 13 (leasade tillgångar uppströms, transporter och distribution nedströms samt

leasade tillgångar nedströms). I enlighet med GHG-protokollet ingår kategori 3.8 i beräkningarna för scope 1 och 2. Delar av kategori 3.9 ingår i beräkningen av kategori 3.4. och kategori 13 ingår i beräkningen av kategori 11.

Kategorierna 1 (inköpta varor och tjänster) och 11 (användning av sålda produkter) är de största utsläpps-källorna för Scania. Aktivitetsdata som används vid beräkning av växthusgasutsläpp baseras på driftdata för fordon, produktions- och försäljningsvolymerna samt externa källor och databaser för emissionsfaktorer. Antaganden och uppskattningar har använts vid behov (som energiförbrukning för kraftlösningar och fordonens körsträcka under livslängden), främst baserat på historiska data [AR 46h, AR 46i].

Biogena CO₂-utsläpp omfattar endast tank-to-wheel-utsläpp från förbränning av biogena bränsleandelar (kategori 11). Observera att dessa utsläpp också ingår i CO₂e-utsläppen för kategori 11. De emissionsfaktorer som används i beräkningarna presenteras i tabellen "Beräkningsfaktorer för växthusgasutsläpp" på sidan 47.

Scope 3-kategorier:

Kategori 1 Köpta varor och tjänster

Ett antal referensfordon väljs ut baserat på konfigurationerna för Scantias lastbilar och bussar i syfte att ta fram



E1 KLIMATFÖRÄNDRINGAR, FORTS.

materialdata. Materialuppgifterna hämtas från International Material Data System (IMDS) och ger en omfattande uppdelning av samtliga material som används i våra produkter. Dessa data mappas vidare till materialdatasets i vårt LCA-verktyg (som tillhandahålls av Sphera) för att beräkna CO₂e-påverkan. På samma sätt beräknas och inkluderas Power solutions (externa motorer) och mellanliggande fordonsprodukter (växel-lådor, elektriska framdrivningsenheter och andra komponenter). CO₂e-påverkan från reservdelar och förpackningsmaterial ingår också.

Kategori 2 Varaktiga produktionsmedel

Utsläppen beräknas med hjälp av en ekonomisk input-output-analys baserad på monetära värden för investeringar som gjorts under räkenskapsåret.

Kategori 3 Bränsle- och energirelaterad verksamhet

I denna kategori beräknar Scania växthusgasutsläpp som uppstår vid anskaffning, produktion och transport av bränslen och energi som köpts in under rapporteringsåret och som inte ingår i scope 1 och 2. De beräknas baserat på den rapporterade energi- och bränsleanvändningen.

Kategori 4 Transport och distribution uppströms

Växthusgasutsläpp från inkommande och utgående logistik samlas in från Quentic. Metoden är i linje med ISO 14083 och GLEC Framework (Global Logistics Emissions Council Framework).

Kategori 5 Avfall som genereras i verksamheten

Beräknas baserat på rapporterade data för avfall som genererats i Scantias verksamhet, inklusive i produktionsnätverket och det kommersiella nätverket. Nya emissionsfaktorer har använts från och med 2024. Historiska data har räknats om.

Kategori 6 Affärsresor

Metoden Travel Impact Model (TIM) används för att uppskatta bränsleförbrukningen på flyg nivå baserat på Tier 3-metoden från Europeiska miljöbyrån (EEA). Ett strålningsdrivningsindex på 3 tillämpas för att beakta de ytterligare uppvärmningseffekter som uppstår när utsläpp sker på hög höjd.

Kategori 7 Medarbetare som pendlar

Utsläppsberäkningar görs med hjälp av genomsnittliga bildata och typiska reseavstånd för Scantias medarbetare globalt, baserat på de regioner där medarbetarna verkar. Beräkningarna fördelas efter transportsätt med hjälp av regional statistik över färdmedelsfördelning. I bedömningen ingår utsläpp från samtliga transportsätt (till exempel buss, järnväg och bil) som används av medarbetare för resor mellan bostad och arbetsplats.

Kategori 8 Leasade tillgångar uppströms

Ingår i scope 1- och 2-utsläppen.

Kategori 9 Transport och distribution nedströms

Denna kategori omfattar utsläpp från transport och distribution av tjänster i tillgångar som inte ägs eller kontrolleras av Scania. Den avser huvudsakligen logistikrelaterade tjänster inom LOTS Group. Utsläppen beräknas baserat på rapporterad energi-användning och tillämpliga emissionsfaktorer.

Nedströms transporter och distribution för övriga verksamheter ingår i kategori 3.4.

Kategori 10 Bearbetning av sålda produkter

Scania utgår ifrån att de utsläpp som genereras under produktionen per fordon är likvärdiga med de utsläpp som genereras vid bearbetning av sålda produkter per fordon. I denna beräkning redovisas utsläpp från köpt

grön el som används i produktionen som utsläpp från blandad elmix. Metoden tar även hänsyn till antalet sålda fordon.

Kategori 11 Användning av sålda produkter

Kategori 11 står för huvuddelen av Scantias växthusgasutsläpp i scope 3. För varje kalenderår beräknas utsläpp för producerade lastbilar och bussar, sålda kraftlösningenheter samt drivlinekomponenter som sålts till andra varumärken. Beräkningen av utsläpp i kategori 3.11 väger in produktvolym, energiförbrukning, WtW-emissionsfaktorer för växthusgaser samt uppskattad användning under livslängden.

Kategori 12 Resthantering av sålda produkter

Uppdaterad med resultat från LCA som gjordes 2024 i enlighet med 14040/44. Används för att uppskatta utsläppen i slutet av livscykeln för sålda produkter. Resultat från tidigare år har räknats om i enlighet med den nya metoden.

Kategori 13 Leasade tillgångar nedströms

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

Kategori 14 Franchising

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

Kategori 15 Investeringar

Kategori 15 beräknas genom att identifiera de investeringar inom varje företags bransch som har störst negativ påverkan på växthusgasutsläppen. Därefter bedöms utsläpp i scope 1 och 2 för dessa utvalda

investeringar, baserat på Scantias ägarandel och tillgängliga utsläppsdata från respektive bolag.

Energianvändning från sektorer med hög klimatpåverkan

Scantias kärnverksamhet, "fordonstillverkning", faller under NACE-kod C29 – Tillverkning av motorfordon, släpfordon och påhängsvagnar – som klassificeras som en sektor med hög klimatpåverkan. Följaktligen används Scantias totala nettoomsättning som intäkts-siffra vid beräkning av intensitetsmått, i enlighet med redovisningen i den konsoliderade resultaträkningen [42, AR 38b].



E1 KLIMATFÖRÄNDRINGAR, FORTS.

Beräkningsfaktorer för växthusgasutsläpp

Referenser till beräkningsfaktorer som används i datamaterialet för 2025 [AR 39b].

Utsläpp i scope 1

Global uppvärmningspotential (GWP) för växthusgaser

- CO₂, CH₄, N₂O.
- IPCC – Mellanstatliga panelen för klimatförändringar (FN:s klimatpanel), riktlinjer (2006).
- AR4 – Den fjärde utvärderingsrapporten (2007).
- AR5 – Den femte utvärderingsrapporten (2014, för CH₄ och N₂O).

Koldioxidutsläpp från bränsleanvändning vid produktionsanläggningar

- Baserat på nettovärmevärden och emissionsfaktorer (EF).

Utsläpp i scope 2

Koldioxidutsläpp från inköpt elektricitet

- Emissionsfaktorer från IEA – Internationella energiorganet (2020).
- Landspecifika emissionsfaktorer från IEA.

Koldioxidutsläpp från fjärrvärme (Sverige)

- Emissionsfaktorer från IEA – Internationella energiorganet (2020).
- Landspecifika emissionsfaktorer från IEA.
- Emissionsfaktorer från Swedenergy.
- Leverantörsspecifika emissionsfaktorer (för Frankrike och Polen).

Utsläpp i scope 3

Köpta varor och tjänster (kategori 3.1)

- Sphera LCA for Experts-emissionsfaktorer per material (kgCO₂e/kg).
- Externa LCA-värden från leverantörer av batterier och däck.

Varaktiga produktionsmedel (kategori 3.2)

- Emissionsfaktorer enligt GHG Protocol (faktorerna räknas om till kg CO₂e/€/SEK baserat på Världsbankens data och justeras för inflation).

Bränsle- och energirelaterad verksamhet (kategori 3.3)

- Intern manual från VW AG.
- För länder som inte omfattas av DKI används kompletterande emissionsfaktorer från databasen Sphera LCA for Experts.

Transporter uppströms (kategori 3.4)

- De primära källorna för emissionsfaktorer härrör från GLEC Framework, NTM samt emissionsfaktorer för bränslen i Brasilien.

Avfall som genererats i verksamheten (kategori 3.5)

- Sphera LCA for Experts (och VW DKI) för (t CO₂/t avfall).

Affärsresor (kategori 3.6)

- Europeiska miljöbyrå (EEA) – Bilaga 1.A.3.a Flyg (2019)
- Inkluderar en strålningsdrivningsmultiplikator på 3.

Medarbetare som pendlar (kategori 3.7)

- Transport- eller pendlingsstudier (till exempel EuroStat, OECD, ALLEO, BITRE).
- Antal arbetsdagar: uppgifter från IG Metall (Europa) och CEIDATA (Kina).

Transport och distribution nedströms (kategori 3.9)

- Samma emissionsfaktorer som används för att beräkna växthusgasutsläpp inom scope 1 och 2, baserat på tillämplig energianvändning.

Användning av sålda produkter (kategori 3.11)

- Well-to-wheel-emissionsfaktor (CO₂e per fordonskilometer) baserad på geografiskt segment och energibärare (diesel, gas, elektricitet).
- Indata för energi och bränsle från: LCA for Experts, USDA-rapporter, NGVA-datauppsättningar, IEA WEP – Stated Policies Scenario, BNEF samt IEA.

Resthantering av sålda produkter (kategori 3.12)

- Scantias LCA (2024) för emissionsfaktorer (kg CO₂ per kg fordonsgrupp).

Franchising (kategori 3.14)

- Scantias genomsnittliga växthusgasutsläpp i scope 1 och 2 för kommersiella anläggningar.

Investeringar (kategori 3.15)

- Påverkansindexet baseras på data från Climate Change Chicago.

Biogena utsläpp [AR 46]

Scope 1 och 2 – Biogena utsläpp från förbränning av biomassa

- Emissionsfaktorer enligt VDA3 – den tyska bilindustrins branschorganisation (Verband der Automobilindustrie).
- För geografiska områden som inte omfattas av VDA används en genomsnittlig emissionsfaktor.

Scope 3 – kategori 3.11

- För nedströmsdelen används Sphera LCA for Experts för att skilja mellan biogen och icke-biogen koldioxid i energibärare.



E1 KLIMATFÖRÄNDRINGAR, FORTS.

Energianvändning och -mix

	2025 ^{1,2}	2024 ¹	2023 ¹	2022 ¹	2015 ¹
Bränsleförbrukning från kol och kolprodukter (MWh)	0	0	–	–	0
Bränsleförbrukning från råolja och petroleumprodukter (MWh)	158 196	153 633	173 766	172 100	232 974
Bränsleförbrukning från naturgas (MWh)	117 226	120 258	104 560	113 607	128 515
Bränsleförbrukning från andra fossila källor (MWh)	0,0	0,0	–	–	0,0
Förbrukning av köpt eller förvärvat el, värme, ånga och kyla från fossila källor (MWh)	115 046	128 441	137 373	128 025	549 365
Total energiförbrukning, fossila källor (MWh)	390 468	402 332	415 698	413 732	910 854
Förbrukning från kärnkraft (MWh)	1 468	1 326	–	–	500
Bränsleförbrukning för förnybara källor, inklusive biomassa (inklusive industriellt och kommunalt avfall av biologiskt ursprung, biogas, förnybar vätgas osv.) (MWh)	50 165	45 752	48 272	48 923	1 483
Förbrukning av köpt eller förvärvat el, värme, ånga och kyla från förnybara källor (MWh)	551 750	561 544	563 648	541 338	36 371
Användning av egenproducerad förnybar icke-bränslebaserad energi (MWh)	5 171	6 009	4 782	4 045	0
Total energiförbrukning, förnybara källor (MWh)	607 087	613 305	616 703	594 306	37 854
Total energiförbrukning från verksamheter i sektorer med hög klimatpåverkan (MWh)	999 023	1 016 963	1 032 401	1 008 038	949 208
Andel fossila energikällor i total energiförbrukning (%)	39,1	39,6	40,3	41,0	96,0
Andel av den totala energiförbrukningen som kommer från kärnkraft (%)	0,1	0,1	–	–	–
Andel förnybara energikällor i den totala energiförbrukningen (%)	60,8	60,3	59,7	59,0	4,0
Total energiförbrukning per producerat fordon (MWh/producerade enheter)	11,0	10,0	10,1	11,4	12,0
Total energiförbrukning (enligt Scantias mål – sidan 42) ⁴ (MWh)	542 264	600 550	639 874	614 928	556 323
Total energi per fordon (enligt Scantias mål – sidan 45) ^{3,4} (MWh)	5,9	5,9	6,3	7,0	7,0
Antal producerade fordon ³ (enheter)	91 220	101 648	102 283	88 142	79 346
Total energiproduktion (MWh)					
Icke-förnybar energi, produktion (MWh)	2 930	25	–	–	–
Förnybar energi, produktion (MWh)	9 935	7 645	6 616	6 272	–

1 Från och med 2025 rapporterar Scania energidata i MWh i enlighet med ESRS-kraven. Uppgifter för åren 2015–2023, som tidigare rapporterades i GJ, har konverterats till MWh för jämförbarhet. Historiska värden i GJ finns fortsatt tillgängliga i Scantias årsredovisning för 2023.

2 Historiska värden, inklusive basåret 2015, har räknats om för att spegla strukturella förändringar som inträffade under 2025.

3 Med tillverkade fordon avses de fordon som redovisas i bolagets fleråriga statistiska översikt i de konsoliderade finansiella rapporterna som ingår i årsredovisningen för 2025.

4 För 2024 redovisar tabellen energiförbrukning för hela verksamheten (total energiförbrukning) och total energiförbrukning enligt mål, vilket omfattar produktionsenheter och logistikcenter globalt.

Energiintensitet från verksamheter i sektorer med hög klimatpåverkan

	2025	2024	2023	2022	2015
Nettoomsättning från verksamheter i sektorer med hög klimatpåverkan, använd vid beräkning av energiintensitet ¹ (SEK m.)	198 480	216 129	204 126	159 181	97 792
Energiintensitet från verksamheter i sektorer med hög klimatpåverkan (MWh/MSEK)	5,0	4,7	5,1	6,3	9,7

1 Nettoomsättningen är den omsättning som redovisas i bolagets konsoliderade finansiella rapporter i 2025 års årsredovisning. Hela Scantias omsättning kommer från sektorer som bedöms ha hög klimatpåverkan.

Energiprestandan förbättrades under 2025 jämfört med 2024, med lägre total energianvändning, minskad användning av fossil energi och fortsatta effektiviseringsvinster i verksamheten. Sett över ett längre tidsperspektiv har energimixen förändrats avsevärt. År 2025 stod förnybar energi för 61 procent av den totala energianvändningen, jämfört med 4 procent år 2015. Denna utveckling speglar ett långsiktigt arbete för att öka användningen av förnybar el, värme och bränslen, vilket stöder Scantias övergång till en mer energieffektiv och koldioxidsnål verksamhet. Den minskade energiintensiteten jämfört med 2024 är i huvudsak driven av lägre total energianvändning.



E1 KLIMATFÖRÄNDRINGAR, FORTS.

Redovisningsprinciper

Datansamling och beräkningsmetoder

Energianvändningen omfattar Scantias samtliga egna verksamheter, däribland industriella produktionsanläggningar, logistikverksamheter, kommersiella enheter och egna kontor. Den innefattar bränsleanvändning på anläggningarna, bränsleförbrukning i ägda och leasade fordon samt användning av inköpt och egenproducerad energi (inklusive elektricitet, värme, ånga och kyla). Data samlas primärt in via leverantörsfakturor och mätaravläsningar och konsolideras i Quentic-plattformen. När direktinformation inte finns tillgänglig tillämpar Scania beräkningsmetoder som har utarbetats av miljöspecialister på koncernnivå [MDR-M 77a].

Klassificering av energi

Inköpt energi delas in i förnybar energi (med certifikat) och icke-förnybar energi (utan certifikat).

Egenproducerad förnybar energi kommer främst från solpaneler. Lägre värmevärden används för att omvandla bränsleförbrukning till energi. Scania anskaffar sin förnybara elektricitet genom standardiserade avtal för hållbar el. Energi som köps in och därefter säljs ingår inte i energiförbrukningssiffrorna.

Scantias förbrukning av förnybar energi innefattar koncernens inköp av ursprungsgarantier för förnybar el som utfärdas av energileverantörer. Beräkningarna har inte genomgått tredjepartsverifiering [MDR-M 77b].

Datatäckning och datakvalitet

För den industriella verksamheten uppskattas decembervärdena baserat på motsvarande månad föregående år, med tillämpning av en korrigeringsfaktor. För den kommersiella verksamheten uppskattas energiförbrukningen för det fjärde kvartalet utifrån föregående års uppgifter, justerade för dekarboniseringsinitiativ, affärsverksamhetsförändringar och klimatfaktorer.

År 2025 baserades 15 procent av Scantias rapporterade energiförbrukning på uppskattningar.

Dessa uppskattningar är förknippade med inneboende osäkerheter och bygger på antagandet att aktivitetsnivåer, väderförhållanden och effektivitetsförbättringar utvecklas i linje med mönster som observerats tidigare år, där endast större identifierade förändringar återspeglas i justeringsprocessen. För att stärka noggrannheten över tid genomför Scania varje år en översyn genom att jämföra uppskattade värden med faktiska data som blir tillgängliga i efterhand. Eventuella avvikelser integreras i framtida beräkningsmetoder.

Energianvändning från sektorer med hög klimatpåverkan

Scantias kärnverksamhet, "fordonstillverkning", faller under NACE-kod C29 – Tillverkning av motorfordon, släpfordon och påhängsvagnar – som klassificeras som en sektor med hög klimatpåverkan. Följaktligen används Scantias totala nettoomsättning som intäkts-siffra vid beräkning av intensitetsmått, i enlighet med redovisningen i den konsoliderade resultaträkningen [DR 43, AR 38b].



E2 MILJÖFÖRORENINGAR

Scanias verksamhet ger upphov till luftföroreningar som kväveoxider (NOx) och partiklar (PM) från dieselmotorer samt andra föroreningar från lackeringsverkstäder och luftkonditioneringsutrustning. Leverantörer uppströms kan ge upphov till liknande utsläpp. Nedströms är en stor andel av Scanias produkter utrustade med dieselmotorer, vilka omfattas av regler beträffande nivåer av luftföroreningar.

Initiativ för att förbättra bränsleeffektiviteten bidrar till att minska luftföroreningar och utsläpp. Utsläpp kopplade till dieselmotorer kommer successivt att minska längs värdekedjan, allteftersom fossilbränslebaserade drivlinor fasas ut [AR 9].

Beskrivning av IRO	Typ av IRO	Värdekedja	Tidshorisont
Luftföroreningar			
<p>Föroreningar från transporter och tillverkning Utsläpp från transporter och tillverkning ger upphov till föroreningar (till exempel partiklar och kväveoxider), vilket försämrar luftkvaliteten och medför hälsorisker.</p>	Faktisk negativ påverkan		
Uppströms Den egna verksamheten Nedströms	På kort sikt På medellång sikt På lång sikt		





E2 MILJÖFÖRORENINGAR, FORTS.

HANTERING AV PÅVERKAN, RISKER OCH MÖJLIGHETER

Policyer [E2-1]

Scanias åtagande att minimera och undvika skadliga luftföroreningar – inklusive NOx, PM och andra föroreningar – beskrivs i miljöpolicyen. Av miljöpolicyen framgår det att miljöinitiativ för Scanias produkter, processer och tjänster är proaktiva och bygger på försiktighetsprincipen och livscykelperspektivet. Policyen innebär även ett åtagande att följa samtliga tillämpliga lagar och regler. Implementeringen beskrivs i SGP 17 (se nedan).

Omfattningen för Scanias koncernpolicy (SGP) 17 är Scanias egen verksamhet, men policyen kan även påverka värdekedjan både upp- och nedströms genom de åtgärder som vidtas för att följa policyen. Uppströms är leverantörer bundna av uppförandekoden för leverantörer, som refererar till miljöpolicyen och innehåller särskilda miljöåtaganden.

Nedströms finns det ingen formell policy, men utsläpp från Scanias produkter omfattas av regleringsstandarder som skiljer sig åt mellan olika jurisdiktioner. Dessutom tillhandahåller Scania frivilligt monteringsmanualer som innefattar beaktanden av luftföroreningar [14, 15a].

Mer information om Scanias koncernpolicyer (SGP) finns i avsnittet "Policyer" under Allmänna upplysningar [AR 10].

SGP 17 Miljöledningssystem

SGP 17 beskriver koncernens miljöledningssystem, refererar till miljöpolicyen och innehåller ytterligare information om genomförandet. Incidenter rapporteras och kommuniceras som en del av Scanias riskhanteringsprocess. Olyckor med allvarliga konsekvenser rapporteras vid behov till utsedda funktioner och till lokala myndigheter. Avvikelse i data, inklusive eventuella incidenter, hanteras med fokus på åtgärder för att förhindra att de upprepas (mer information finns i "Hälsa och säkerhet [S1-14]" under S1 Den egna arbetskraften).

Av de sju miljöprinciper som nämns i SGP 17 är "Utsläpp till luft" och "Påverkan på närmiljön" relevanta för detta område. I E1 Klimat finns mer information om miljöprinciperna.

Samtliga produktionsanläggningar har de tillstånd som krävs enligt nationell lagstiftning. Utöver dessa lag- och tillståndskrav kan verksamheten omfattas av lokala krav och regelverk. För att bedöma potentiell påverkan på miljön när förändringar ska genomföras i verksamheten ska Scanias globala miljöchecklista användas som underlag för att identifiera förebyggande åtgärder och minimera eventuella miljörisker.

Scania använder ett internt revisionsprogram som bland annat omfattar ledningsgranskningar för att kontinuerligt utvärdera miljöledningssystemets processer, metoder och måluppfyllelse [15c].

Åtgärder [E2-2]

Åtgärder vidtas löpande för att minska luftföroreningar och säkerställa regelefterlevnad, med uppföljning inom ramen för miljöledningssystemet. Resurser, investeringar och andra utgifter kopplade till den nuvarande strategin särskiljs inte från den löpande verksamheten och budgetarna, utan ingår i de ordinarie budgetarna för kapitalutgifter (CAPEX) och rörelsekostnader (OPEX) [18, AR 13].

WWF-initiativ

Som en del i arbetet med att identifiera påverkan, risker och möjligheter (IRO:er) genomförde Scania en analys i samarbete med Världsnaturfonden (WWF), där WWF bidrog med extern expertis avseende naturpåverkan – inklusive föroreningar – i värdekedjan för kommersiella fordon. Inom ramen för denna analys genomfördes inga direkta samråd med berörda lokalsamhällen [IRO-1 11b]. Resultaten från analysen kommer att användas för att vidareutveckla Scanias miljöstrategi.

NOx och partiklar (PM)

Dieselmotorer ger upphov till utsläpp av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM). Detta är relevant för Scanias egen verksamhet på två sätt: 1) motortestning och 2) transporter. I linje med Scanias fokus på kontinuerliga förbättringar och resurseffektivitet granskas och optimeras testprotokoll, utrustning och transportplanering regelbundet.

Nedströms säkerställer FoU- och produktutvecklings- teamen att Scanias produkter uppfyller de föränderliga regulatoriska kraven för NOx- och PM-utsläpp.

Icke-avgasrelaterade partiklar uppstår genom slitage av bromsar och däck. Detta område är mindre reglerat än dieselpartiklar, men i linje med sitt kvalitetsåtagande arbetar Scania för att utveckla produkter som tål slitage och minimerar de icke-avgasbaserade partiklarna.

Övriga utsläpp

Övriga utsläpp omfattar lättflyktiga organiska ämnen utom metan (NMVOC) från lackeringsprocessen, klorfluorkolväten (HCFC) från köldmedier som används i luftkonditioneringsystem samt bensen. Den förstnämnda typen hanteras genom regelbundet underhåll av lackeringsutrustning samt genom användning av färger och rengöringsmedel med så låg halt organiska lösningsmedel som möjligt. Scania arbetar dessutom för att eliminera utsläppen och minimera användandet av köldmedier med egenskaper som skadar ozonskiktet och bidrar till klimatförändringar.

Alla måleriverkstäder har tillstånd som fastställer krav på utsläppsnivåer. Åtgärder prioriteras för de siter som närmar sig eller överskrider dessa gränser. Till följd av ändrade regleringar utvecklades en åtgärdsplan under 2024 för att säkerställa regelefterlevnad i Brasilien.

Åtgärder inom ramen för planen omfattade under 2024 bland annat utbyte av sprutpistoler för lackering av framaxlar, vilket ledde till att utsläppen av flyktiga organiska föreningar (VOC) sänktes med tio procent. Under 2025 uppnåddes en minskning på ytterligare fyra procent genom utbyte av sprutpistoler för motorlackering. Minskningarna baserades på en beräkning av (gCOVs/m²) [AR15].



E2 MILJÖFÖRORENINGAR, FORTS.

MÅL OCH MÄTETAL

Mål kopplade till miljöföroreningar [E2-3]

Scania sätter upp hållbarhetsmål utifrån de strategiska fokusområdena för hållbarhet: dekarbonisering, cirkularitet och social hållbarhet. Mot denna bakgrund har Scania inte antagit och har inga planer på att anta mål relaterade till luftföroreningar. Mål fastställs i syfte att stödja värdeskapande och svara upp mot intressenters förväntningar på områden där det finns behov av styrning mot gemensamma mål.

Scania har åtagit sig att följa gällande lagstiftning och branschstandarder för luftföroreningar samt säkerställa att det inte uppstår någon betydande skada för förebyggande och kontroll av föroreningar. *Mer information finns i "DNSH – Förebyggande och begränsning av miljöföroreningar" i avsnittet om EU-taxonomin [22, 23d, MDR-T 81].*

Finansiella effekter [E2-6]

Under 2025 inträffade inte några olyckor som orsakade betydande miljöpåverkan eller medförde omfattande saneringskostnader (relaterade till CAPEX eller OPEX). Klassificeringen av "betydande" respektive "större" är i linje med Scantias riskmetoder avseende nivåer av påverkan – anseendemässigt, finansiellt och rättsligt [40b].

Utsläpp [E2-4]

Scania redovisar utsläpp av luftföroreningar från den egna verksamheten, för anläggningar där nivåerna överstiger tröskelvärdena i bilaga II till förordning (EG) nr 166/2006. Under 2025 låg två ämnen över tröskeln: lättflyktiga organiska ämnen utom metan (NMVOC) och bensen [28a, AR 21, AR 22].

Luftföroreningar

	2025 ¹	2024 ¹
Lättflyktiga organiska ämnen utom metan (NMVOC) (ton)	172,0	208,5
Bensen (ton)	6,3	5,5

¹ När det gäller utsläpp av föroreningar redovisas föroreningar från produktionsanläggningar för vilka tröskelvärdet som anges i bilaga II till förordning (EG) nr 166/2006 överskrids (ESRS E2.4.29). Inom Scantias verksamhet är det endast ett fåtal produktionsanläggningar som når upp till gränsvärdena för en reducerad ämneslista.

Redovisningsprinciper

Datainsamling och beräkningsmetoder

För NMVOC från lackeringsprocesser beräknas utsläppen med hjälp av en materialbalans, där mängden lösningsmedel som tillförs i processen jämförs med uppmätta utflöden och reduceras med hänsyn till reningseffekten där förbränning används.

Bensen uppmäts genom provtagning av processventilation, varefter resultaten extrapoleras för att uppskatta utsläppen per år [30b].

Datatäckning och datakvalitet

Rapporteringen omfattar endast utsläpp som överstiger fastställda tröskelvärden och som uppkommer vid Scantias produktionsanläggningar. När mätdata saknas använder Scania uppskattningar som tagits fram av koncernens miljöspecialister.

Bensenutsläpp har beräknats baserat på korta mätperioder extrapolerade till årsvärden. Denna metod förutsätter att de uppmätta tidsperioderna är representativa för samtliga produktionstimmar. Metoden är allmänt vedertagen inom miljöreglering för att påvisa efterlevnad av tillståndsgränser, men medför vissa osäkerheter eftersom de faktiska utsläppen kan variera över tid [30c, 31].

Förändringar i föroreningsnivåer jämfört med 2024 speglar främst variationer i produktionsvolym och produktionsmönster i olika delar av organisationen. Från och med 2025 redovisas klorfluorkolväten (HCFC) inte längre separat, eftersom de ligger under de rapporteringströsklar som fastställs i ESRS och redan ingår i utsläppen av växthusgaser inom scope 1 och 2 [30a].



E4 BIOLOGISK MÅNGFALD

Scanias verksamhet kan bidra till negativa förändringar i markanvändning, både i den egna verksamheten och i värdekedjan uppströms. Biologisk mångfald är ett framväxande område där arbete pågår för att bättre förstå Scanias påverkan.

Scania har i väsentlighetsanalysen identifierat biologisk mångfald som en väsentlig fråga men har valt att använda infasningsalternativet för upplysningskrav. Därför innehåller detta avsnitt övergripande information om påverkan, risker och möjligheter samt policyer, åtgärder, mål och mätetal i enlighet med §17 i bilaga C till ESRS 2.

Beskrivning av IRO	Typ av IRO	Värdekedja	Tidshorisont
--------------------	------------	------------	--------------

Direkta påverkansfaktorer för förlust av biologisk mångfald

Mark- och vattenanvändning

Scania identifierar potentiell negativ påverkan på biologisk mångfald till följd av

- i) negativa markanvändningsförändringar i vår egen verksamhet och i värdekedjan uppströms,
- ii) vattenanvändning och vattenuttag i uppströmsaktiviteter som påverkar sötvattens ekosystemen, samt
- iii) nedströms mikroplaster (till exempel från däck- och bromsslitage) som försämrar de akvatiska ekosystemen.

Potentiell negativ påverkan



Upströms
 Den egna verksamheten
 Nedströms
 På kort sikt
 På medellång sikt
 På lång sikt





E4 BIOLOGISK MÅNGFALD, FORTS.

HANTERING AV PÅVERKAN, RISKER OCH MÖJLIGHETER

Policyer [E4-2]

Scanias miljöpolicy innehåller ett åtagande om att arbeta i samklang med naturen längs hela värdekedjan, bland annat i frågor som rör biologisk mångfald. Scanias koncernpolicy 17 (SGP 17) "Miljöledningssystem" hänvisar till företagets miljöprinciper, där biologisk mångfald är ett av områdena. Policyn innehåller information om bakgrund, ambitioner samt hur frågan ska hanteras, med det övergripande målet att minska Scanias miljöpåverkan inom den egna verksamheten.

Uppförandekoden för leverantörer fokuserar på att begränsa påverkan på biologisk mångfald uppströms i värdekedjan samt innehåller instruktioner och förväntningar för leverantörer. *Mer information om Scanias koncernpolicyer (SGP) finns i avsnittet "Policyer" under Allmänna upplysningar [22, MDR-P 62].*

Affärsmodell och DMA

I den dubbla väsentlighetsanalysen (DMA) har Scania fokuserat på följande påverkansfaktorer för biologisk mångfald: förändring i markanvändning, miljöföroreningar och vattenanvändning. Dessa påverkansfaktorer bedömdes vara de mest väsentliga och relevanta för våra produktionsanläggningar. All klimatrelaterad påverkan i relation till biologisk mångfald har beaktats inom ramen för bedömningen av klimatförändringar.

Biologisk mångfald som hållbarhetsfråga hanteras inom samma styrnings- och strategimodell som övriga hållbarhetsfrågor. *Mer information finns i "Påverkan, risker och möjligheter [GOV-1, GOV-2]" och "Integrering i affärsprocesser" under Allmänna upplysningar.*

Åtgärder [E4-3]

Biologisk mångfald är ett framväxande område för Scania och åtgärderna är i nuläget inriktade på att öka förståelsen för företagets påverkan och beroenden samt öka medvetenheten internt. Resurser, investeringar och andra utgifter kopplade till den nuvarande strategin särskiljs inte från den löpande verksamheten och budget-

arna, utan ingår i de ordinarie budgetarna för kapitalutgifter (CAPEX) och rörelsekostnader (OPEX) [27].

Gemensam kartläggning av biologisk mångfald

Ett samordnat initiativ mellan TRATON och Världsnaturfonden (WWF) har analyserat värdekedjan för kommersiella fordon – från materialanskaffning till produktion och fordonslivscykel – i syfte att identifiera var och på vilket sätt påverkan på samt beroenden av biologisk mångfald uppstår. Kartläggningen slutfördes under 2025 och ska användas för att prioritera åtgärder.

Uppdatering av principer

Baserat på den gemensamma TRATON- och WWF-kartläggningen har miljöprinciperna uppdaterats under 2025 för att spegla studiens slutsatser. Uppdateringen fokuserar på åtgärder för att följa upp och förhindra förlust av biologisk mångfald samt öka medvetenheten inom Scania. *I avsnittet Miljöprinciper under E1 Klimatförändringar finns mer information.*

Lokala initiativ

Biologisk mångfald beaktas i utvecklingen av den nya testbanan i Södertälje. Byggnationen pågår och beräknas vara klar under 2026. Fokus för initiativet är att, inom ramen för byggprocessen, begränsa testbanans negativa påverkan på den biologiska mångfalden. Projektet har inkluderat samråd med biologer för att identifiera områden där naturliga livsmiljöer kan bevaras och om möjligt förbättras. Nedan följer några exempel på hur biologisk mångfald har beaktats under byggnationen av testbanan:

- Bevarande av naturskog och våtmarker för befintliga växter och träd
- Anläggning av dammar för vilda djur samt övervintringsplatser för amfibier, i synnerhet grodor
- Plantering av gräs och blommor för insekter och fåglar
- Bevarande av sandbankar för insekter, i synnerhet för bipopulationer
- Utplacering av död ved och stenar för att bevara insektspopulationer.

MÅL OCH MÄTETAL

Mål kopplade till biologisk mångfald och ekosystem [E4-4]

Mätningar av biologisk mångfald är fortfarande under utveckling, och Scania följer ännu inte upp effektiviteten av åtgärder med hjälp av mätetal. Inga mål har därför fastställts. Anledningen är att Scania sätter upp hållbarhetsmål utifrån sina strategiska fokusområden för hållbarhet: dekarbonisering, cirkularitet och social hållbarhet. Mål sätts upp för att stödja värdeskapande och svara upp mot intressenters förväntningar på områden där det finns behov av styrning mot gemensamma mål [31, AR 23, AR 26, MDR-T 81].

Väsentliga anläggningar i den egna verksamheten

Alla anläggningar i Scanias verksamhet har bedömts med avseende på väsentlighet i relation till biologisk mångfald, men endast anläggningar för industriell verksamhet har identifierats som väsentliga. Eventuell påverkan från dessa anläggningar – som uppstår genom utsläpp, föroreningar och avfall – behandlas inom respektive kapitel (Klimat, Miljöföroreningar samt Resursanvändning och cirkulär ekonomi) [SBM-3 16a].

Scanias direkta verksamhet innefattar vanligtvis ingen direkt påverkan på livsmiljöer för vilda djur eller hotade arter, förutom för anläggningar som är belägna i eller i närheten av områden med känslig biologisk mångfald. Även om arter kan påverkas indirekt genom utsläpp och föroreningar, bedöms denna påverkan vara mindre betydande jämfört med industrier som jordbruk, gruvsdrift eller textilindustri, vilka har direkta interaktioner med naturliga habitat [SBM-3 16a-i]. Scanias nykelåtgärder inom andra miljöområden (minskning av utsläpp, föroreningar och avfall) bidrar till att motverka förlust av biologisk mångfald samt förlust av hotade, kritiska eller utrotningshotade arter [IRO-1 19b].

Potentiella konsekvenser och beroenden har identifierats med hjälp av det webbaserade verktyget Exploring Natural Capital, Opportunities, Risks and Exposure (ENCORE). Bedömningen analyserade sektorns potentiella påverkan för fordonsproduktion och identifierade följande relevanta konsekvenser och beroenden: väsentliga beroenden kopplade till mark- och sedimentstabilisering, vattenrening, reglering av vattenflöden, översvämningskydd och stormhantering, väsentliga konsekvenser i värdekedjan uppströms och nedströms i relation till störningar (exempelvis genom buller och ljus) samt utsläpp av giftiga ämnen och vattenföroreningar. I nuläget finns inga konkreta åtgärder planerade baserat på denna bedömning [SBM-3 16b].



E4 BIOLOGISK MÅNGFALD, FORTS.

Anläggningar i eller i närheten av områden med känslig biologisk mångfald

Utvärderingen av anläggningar i eller i närheten av områden med känslig biologisk mångfald har fokuserat på industriell verksamhet, eftersom dessa i DMA bedömdes ha den mest väsentliga potentiella negativa påverkan. Kartläggningen av områden med känslig biologisk mångfald är en del av arbetet för att öka förståelsen för Scantias potentiella negativa påverkan [SBM-3 16a-ii, SBM-3 16a-iii].

Under 2025 har Scania identifierat nio anläggningar som ligger i eller i närheten av områden med känslig biologisk mångfald, med en sammanlagd yta på 582,37 hektar [19a, 35].

Anläggning	Scania Angers	Scania Luleå	Scania Meppel	Scania São Paulo	Scania Słupsk	Scania Södertälje	Scania Zwolle	Scania Industrial Batteries	Scania Sinoform
Land	Frankrike	Sverige	Nederländerna	Brasilien	Polen	Sverige	Nederländerna	Polen	Kina
Aktivitet	Produktion	Komponenttillverkning	Komponenttillverkning	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Komponenttillverkning
Yta (ha)	37,30	15,80	11,10	43,20	14,20	421,30	37,00	0,50	1,97

Redovisningsprinciper

Baserat på arbete som utförts i samarbete med TRATON har Scania använt följande antaganden för att identifiera anläggningar som ligger i eller i närheten av områden med känslig biologisk mångfald.

- Data samlades in baserat på geografiska koordinater och total yta för varje Scania-anläggning som ingick i analysen. Analysen genomfördes av en tredje part.
- Anläggningar som har ett område inom en radie på 4 500 meter inkluderades, och anläggningens totala areal adderades till totalen. Radien motsvarar höjden för den högsta skorstenen på anläggningen multiplicerat med 50 och är baserat på den tekniska instruktionen för luftföroreningskontroll. Data jämfördes med informationen från Nala biodiversity measurement, en plattform för hantering av biologisk mångfald.
- Inom ramen för bedömningen granskades statusen för fler än 500 skyddade områden. Skyddade områden identifierades med hjälp av följande databaser:
 - Natura 2000-nätverket av skyddade områden
 - UNESCOs världsarvsområden
 - Nyckelbiotoper
 - Världsdatabasen för skyddade områden [16c].



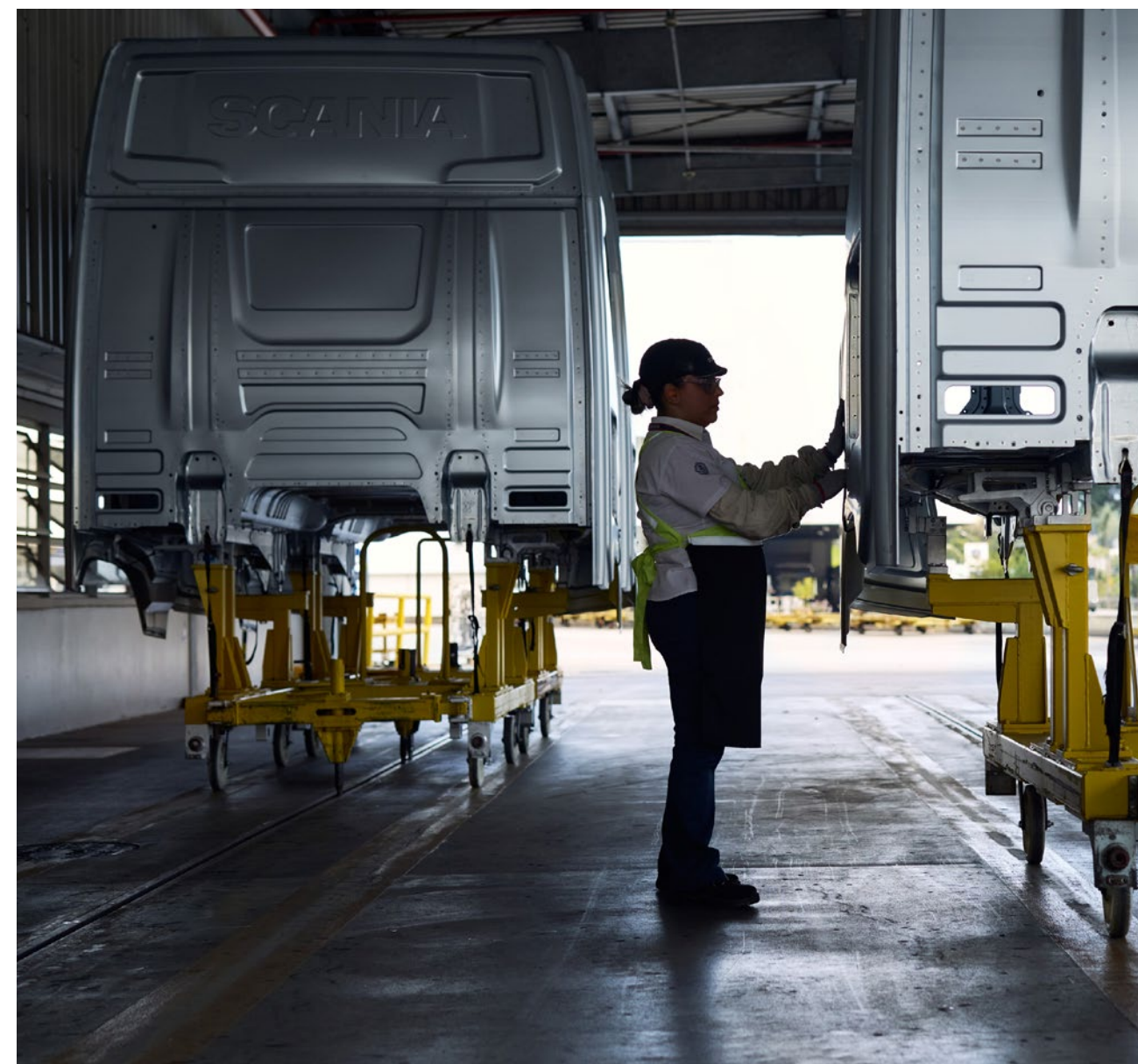
E5 RESURSANVÄNDNING OCH CIRKULÄR EKONOMI

Cirkularitet är en central del av Scanias affärsstrategi. Vi fokuserar på att införa en mer cirkulär affärsmodell, där Scania kan minska sin negativa påverkan genom att maximera användningen av befintliga resurser och minimera avfall i varje led av värdekedjan.

Scanias ambition är att frikoppla resursanvändningen från affärstillväxten. Genom att säkerställa hållbar produktutformning, med fordon som är energieffektiva och har lång livslängd, kan Scania minska avfallet, uppnå långsiktiga kostnadsbesparingar och stärka varumärket. Cirkulära affärsmodeller kan även bidra till att minska risker i leveranskedjan och finansiella risker, eftersom det finns många risker förknippade med utvinning av råmaterial.

Beskrivning av IRO	Typ av IRO	Värdekedja	Tidshorisont
Resursinflöden			
<p>Råmaterialanvändning Produktion är resurs- och energikrävande, vilket kan medföra risker i fråga om resursutarmning samt variationer i tillgänglighet och kostnadsnivåer.</p>	Potentiell negativ påverkan		● ● ●
<p>Kostnadsökningar för råmaterial Stigande resurskostnader, till följd av ökad efterfrågan och begränsad tillgång i kombination med beroende av icke-förnybara material, ökar riskerna i leveranskedjan liksom det finansiella trycket.</p>	Risk		● ● ●
Resursutflöden			
<p>Korta produktlivslängder Korta produktlivslängder kan leda till ökade resursutflöden på grund av frekventa utbyten och avyttringar av fordon.</p>	Potentiell negativ påverkan		● ● ●
<p>Minskad avfallsgenerering och resursanvändning Genom hållbar produktutveckling med inriktning på energieffektivitet och ökad hållbarhet, skapas förutsättningar för reducerade avfallsmängder och minskad resursanvändning.</p>	Potentiell positiv påverkan		● ● ●
<p>Hållbar design Hållbar design och effektivitetsförbättringar kan ge långsiktiga besparingar, stärka varumärkets anseende och attrahera miljömedvetna kunder.</p>	Möjlighet		● ● ●
Avfall			
<p>Avfallsgenerering Tillverkningsverksamheten genererar avfall (till exempel metallskrot och emballage). Felaktig hantering av uttjänta fordon och batterier kan göra att mängden deponiavfall ökar.</p>	Faktisk negativ påverkan		● ● ●

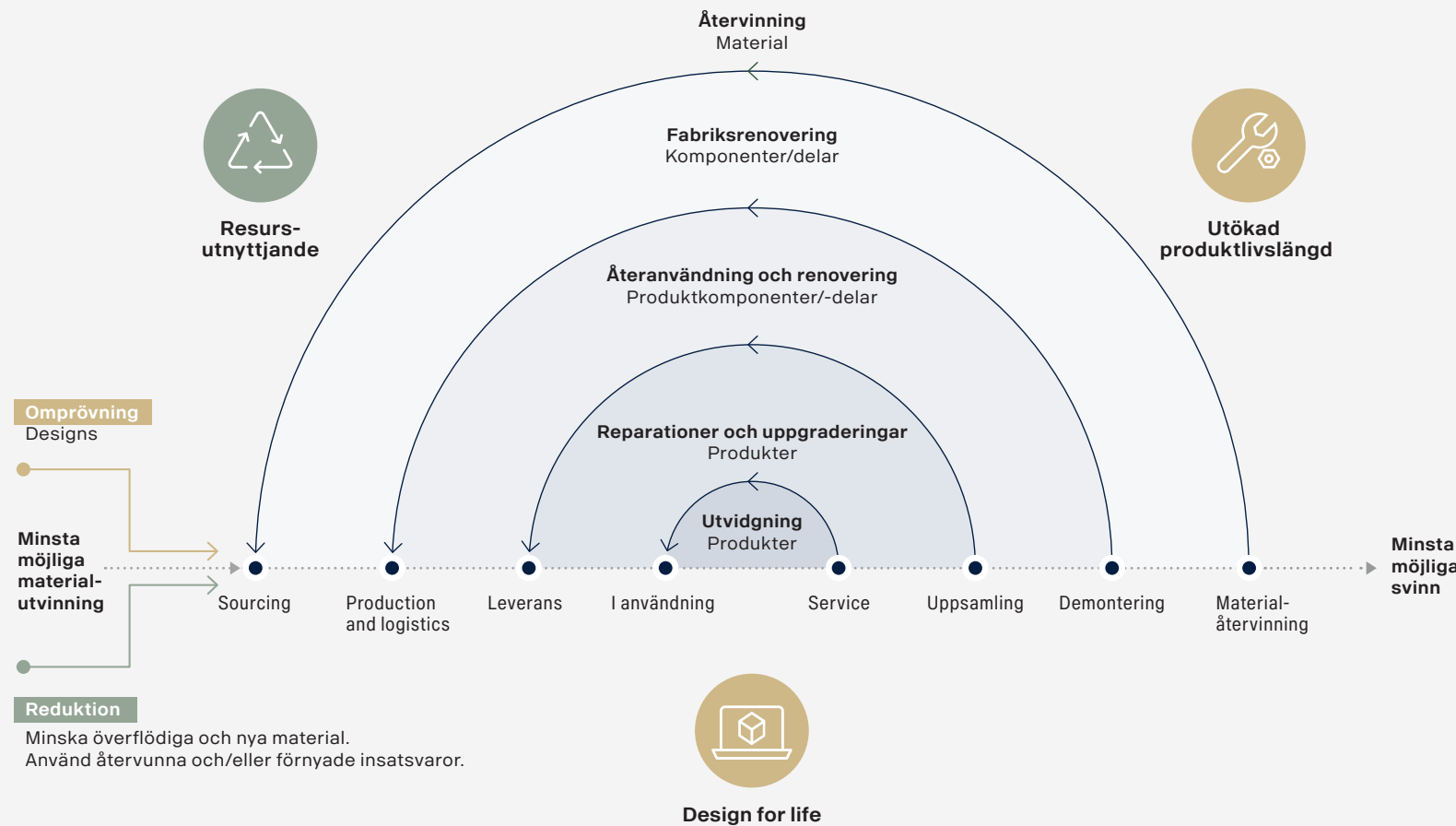
Uppströms
 Den egna verksamheten
 Nedströms
 ● ● ● På kort sikt
 ● ● ● På medellång sikt
 ● ● ● På lång sikt





E5 RESURSANVÄNDNING OCH CIRKULÄR EKONOMI, FORTS.

CIRKULÄRA AFFÄRSMODELLER



Illustrationen visar ett urval cirkulära metoder som är relevanta för Scania. Här ingår att minimera påverkan och eliminera behovet av råvaruämnen under hela livs-cykeln för våra produkter och tjänster, från designfasen till slutet av livslängden. De mest värdefulla cirkulära metoderna fokuserar på inre kretslopp, där det handlar om att maximera produktlivslängden, medan de yttre kretsloppen säkerställer material- och energiåtervinning. Genom att ompröva lösningar och designa med flera livscykler i åtanke kan vi tillvarata större värden från de cirkulära metoderna längs värdekedjan. Cirkularitet representerar också en affärsmöjlighet för Scania eftersom det sänker produktionskostnaderna, ökar den finansiella motståndskraften och skapar mervärde för våra kunder. Exempelvis att utforska och utveckla nya affärsmodeller för att förlänga livslängden på produkter och komponenter. Cirkulära affärsmodeller, som inkluderar minst en av de cirkulära metoderna, gör det möjligt för oss att upptäcka och minska slöseri och skapa mervärden för våra kunder, samhället och Scania.



E5 RESURSANVÄNDNING OCH CIRKULÄR EKONOMI, FORTS.

HANTERING AV PÅVERKAN, RISKER OCH MÖJLIGHETER

Policyer [E5-1]

Scania har flera policyer som förbinder företaget till att utveckla en mer cirkulär affärsmodell, använda resurser på ett ansvarsfullt sätt samt eliminera slöseri [15a]. Detta innebär bland annat att, där det är möjligt, använda förnybara resurser i stället för jungfruliga resurser [15b]. *Mer information om Scantias koncernpolicyer (SGP:er) finns i avsnittet "Policyer" under Allmänna upplysningar [14].*

Uppförandekod

Uppförandekoden fastställer Scantias fem kärnvärden, varav ett är "eliminering av slöseri", där slöseri definieras brett som handlingar och aktiviteter som inte har skapar värde för slutkunden. Allt som tillför onödiga kostnader i en process ses som slöseri, och allt slöseri kan påverka människorna som arbetar i processen. I praktiken omsätts detta synsätt till ansvarsfull resursanvändning i hela organisationen.

SGP 17 Miljöledningssystem

Koncernpolicyen (SGP) för miljöledningssystemet ålägger Scania att anta en mer cirkulär affärsmodell där de befintliga resurser i värdekedjan maximeras samtidigt som slöseriet minimeras. Policyen slår fast att cirkularitet är ett av tre centrala hållbarhetsområden som ska integreras i samtliga delar av verksamheten framöver. Den innehåller också krav på målformulering inom respektive område samt beskrivningar av hur miljöfrågor ska hanteras.

Den miljöpolicy som policyen refererar till fastställer Scantias åtagande om att tillämpa ett helhetsperspektiv på hållbara transporter, med lösningar som utvecklas tillsammans med kunder och andra intressenter och som vilar på tre grundpelare: energieffektivitet, förnybara bränslen och elektrifiering samt smarta och säkra transporter.

Många av Scantias långvariga principer och metoder stöder cirkularitet, däribland vårt modulbaserade produktions-system och våra lean-baserade produktionsmetoder. För att uppnå våra hållbarhetsmål behöver vi dock i ännu högre utsträckning utmana det linjära sättet att tänka och gå över till ett mer cirkulärt regenerativt system [15b].

Miljöprinciper

Scantias miljöprinciper, som det refereras till i SGP 17 Miljöledningssystem, ger vägledning för medarbetare inom sex områden, varav ett avser avfall. Följande prioriteringar tillämpas:

- 1) Förhindra avfallsgenerering
- 2) Återanvända material och/eller resurser
- 3) Återvinna material och/eller resurser
- 4) Annan bearbetning och energiåtervinning.

Deponering av avfall ska undvikas, och minskning och/eller utbyte av farliga ämnen prioriteras i syfte att förebygga uppkomsten av farligt avfall. Avfallsmaterial ska betraktas som en resurs med potential att ingå i cirkulära flöden.

I första hand ska återvinna och återvinningsbara material användas för produkter och förpackningar. Avfallsmaterial ska alltid betraktas som en resurs som ska användas i stället för att kasseras. Därför har Scania satt upp ett mål om att – från 2015 till 2025 – minska mängden avfall som inte återvinns per producerat fordon med 50 procent [24e].

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

Demonteringsmanualer

För att stödja återvinning och demontering har Scania under många års tid frivilligt publicerat demonterings-

manualer i TIL (Technical Information Library)¹. För vissa komponenter, som drivbatterier (aktivt batterimaterial enligt EU:s batteriförordning) och elmotorer (permanentmagneter enligt EU:s förordning om kritiska råmaterial), finns det krav på återvinningsbarhet. Dessa komponenter hanteras dock separat av relevanta konstruktionsavdelningar och tillhörande inköpsorganisationer.

Åtgärder [E5-2]

Scania har identifierat åtgärdsområden inom cirkularitet för att stödja omställningen till en cirkulär affärsmodell. Dessa åtgärdsområden hjälper Scania att minska användandet av jungfruliga material, öka andelen återvunnet eller förnybart material, öka användningen av återanvända eller renoverade komponenter, utöka tjänsteerbjudandena samt hantera avfall från verksamheten. För att driva utvecklingen framåt krävs engagemang från Scania samt rätt kompetens.

Omställningen till batterielektriska fordon skapar nya potentiella konsekvenser i värdekedjan – särskilt när det gäller den ökade produktionen och användningen av batterier. Ett cirkulärt angreppssätt för batterier är därför ett prioriterat fokusområde för att säkerställa att omställningen till nettonollutsläpp ger maximerad effektivitet och minimerad påverkan. De åtgärder som beskrivs nedan är exempel på Scantias cirkularitetsinitiativ. De förväntas bidra till ökad cirkularitet och mindre avfall i Scantias verksamhet. Resurser, investeringar och andra utgifter kopplade till den nuvarande strategin särskiljs inte från den löpande verksamheten och budgetarna, utan ingår i de ordinarie budgetarna för kapitalutgifter (CAPEX) och rörelsekostnader (OPEX) [19].

Utbildning i cirkularitet och produktutveckling

Scania har tagit fram utbildningar som stöder produktutveckling med användning av återvunnet material samt metoder för att minska resursinflödena, reducera användningen av jungfruliga material och förebygga avfall. Utbildningen syftar till att öka förståelsen för koncepten nettonollutsläpp och cirkulär affärsmodell

samt skapa medvetenhet om hur omställningen till en cirkulär affärsmodell kan genomföras genom produktdesign, data samt kapacitet inom affärsmodeller och leveranskedjor. Utbildningen riktar sig i första hand till konstruktörer och FoU-chefer men är öppen för samtliga medarbetare.

Program för service- och utbytesdelar

Som en del av våra reparations- och underhållstjänster har Scania ett program för utbytesdelar, där importörer och nationella dotterbolag kan returnera begagnade delar för industriell bearbetning, återtillverkning eller renovering, vilket gör det möjligt att återanvända dessa komponenter i andra fordon inom Scania. Delar som inte kan återtillverkas eller renoveras ersätts med nya komponenter. Programmet bidrar till effektiv resursanvändning och minskar avfallsmängderna.

Lokala initiativ inom produktion och logistik

Det pågår flera lokala projekt som adresserar både inflöden och utflöden av resurser, inklusive avfall. Två exempel återfinns inom Scantias gjuteriverksamhet. Det första handlar om att minska användningen av tackjärn i motorblock och cylindrar och i stället använda skrotmaterial. För att detta ska vara möjligt måste skrotmaterialet ha rätt kemiska och fysikaliska egenskaper för att fungera i produktionsprocessen. Genom att kombinera olika material kan våra ingenjörer minska utsläpp och kostnader utan att ge avkall på kvaliteten.

Det andra handlar om att sälja begagnad gjutsand, som annars skulle ha gått till deponi, till ett byggmaterialföretag som använder gjutsanden till att producera murbruk. Detta är ett exempel på hur något som tidigare sågs som avfall från Scantias gjuteriprocess kan omvandlas till en användbar insatsvara i en annan produktionsprocess.

¹ <https://til.scania.com/> (Sök på informationsprodukten "Demonteringsinformation").



E5 RESURSANVÄNDNING OCH CIRKULÄR EKONOMI, FORTS.

Combo-projektet – driver cirkularitet och utsläppsminskningar

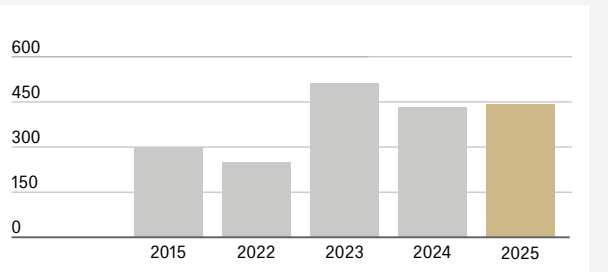
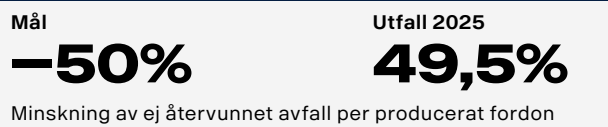
Scanias Combo-projekt lanserades år 2021 och utvidgades under 2025. Syftet med projektet var att minska förpackningsmaterialet inom logistiken utan att ge avkall på kvalitet eller säkerhet. Totalt har 61 trälådor per leverans kunnat elimineras, vilket motsvarar en besparing på cirka 4,5 ton material och mer än 1 000 ton koldioxid. Projektet har främjat Scanias cirkularitetsarbete genom att minska materialbehovet för förpackningar, öka effektiviteten, minska kostnaderna samt skapa positiva miljöeffekter längs Scanias hela leveranskedja.

Partnerskap

Eftersom cirkulära affärsmodeller ofta kräver att nya användningsområden identifieras för sådant som tidigare sågs som avfall (till exempel gjutsand), är samverkan en avgörande förutsättning. Scania samarbetar därför med leverantörer, kunder, myndigheter och även konkurrenter för att bidra till utvecklingen av ett mer cirkulärt transportsystem.

Ett exempel är JUNA, ett joint venture som upprättats i samarbete mellan Scania och Sennder och som syftar till att driva elektrifiering och dekarbonisering av europeisk väglogistik med hjälp av en innovativ pay-per-use-modell som kombinerar ellastbilar, underhållstjänster och digitala frakttjänster. Upplägget gör det möjligt för små och medelstora transportföretag att använda Scanias ellastbilar utan ägande, och är ett exempel på Scanias satsning inom tillgångsförvaltning. JUNA driver i dagsläget en fordons-park med 50 ellastbilar på flera europeiska marknader och har som mål att ta 5 000 fordon i drift till 2030, vilket skulle göra verksamheten till en av Europas största utsläppsfria godstransportflottor.

Icke-återvunnet avfall^{1,2}
kg per fordon



	kg/for
2025	447
2024	426
2023	510
2022	248
2015	299

Kommentar om årets utfall
Trots pågående insatser har Scania inte nått målet. Mängden av icke-återvunnet avfall ökat med cirka 49 procent jämfört med basåret 2015. Denna negativa trend är främst kopplad till: operativa förändringar till nyare gjuterianläggningar, utmaningar i samband med återvinningen av gjutsand samt svårigheter att införa lösningar för återanvändning av sand i samarbete med externa leverantörer, och begränsad efterfrågan på vissa återvunna material.
Flera initiativ pågår för att förbättra avfallshanteringen och stärka samarbetet med leverantörer. Dessa insatser syftar till att öka materialåtervinningen och minska beroendet av deponier under kommande år.

MÄTETAL OCH MÅL

Mål kopplade till resursanvändning och cirkulär ekonomi [E5-3]

Scania har ännu inte fastställt några mål i relation till cirkulär ekonomi, med undantag för avfall, till följd av marknadens relativa omognad. I nuläget är det svårt att fastställa konsekventa och jämförbara cirkularitetsmål utöver avfall. Under 2025 har dock mål i relation till cirkulär ekonomi analyserats, ett arbete som kommer att fördjupas under 2026.

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

Jämfört med basåret 2015 har mängden icke-återvunnet avfall ökat med cirka 49 procent. Detta kan främst härledas till operativa förändringar efter övergången till nya gjuteriverksamheter, inklusive högre produktionsvolymmer samt befintliga begränsningar i möjligheterna till återvinning och återanvändning av sand, både internt och hos externa leverantörer. Begränsad marknadsefterfrågan på vissa återvunna material har också påverkat återvinningsgraden. Under året har flera förbättringsåtgärder genomförts i syfte att minska mängden gjutsandsavfall och spill i samarbete med ett företag som kan utnyttja vår använda gjutsand som råmaterial i sin produktionsprocess. Dessutom har vi genomfört aktiviteter för att öka återvinningen av träpallar och organiska lösningsmedel [23]. Scanias pågående åtgärder syftar till att öka återvinningen och återanvändningen av material och till att minska beroendet av deponering under kommande år. *För mer information, se Åtgärder [E5-2].*

1 Målets omfattning: Scanias industriella verksamhet omfattar operativa anläggningar i Luleå, Södertälje, Oskarshamn, Slupsk, Angers, Zwolle, Meppel, São Bernardo, Tucumán, Taipei, Kuala Lumpur, Bangalore och Johannesburg. Målet är att fram till 2025 minska mängden avfall som inte återvinns per producerat fordon (intensitetsmål), jämfört med 2015.
2 Data: Mängden avfall skickat för energiåtervinning eller deponering från Scanias industriella anläggningar per producerat fordon.



E5 RESURSANVÄNDNING OCH CIRKULÄR EKONOMI, FORTS.

Resursinflöden [E5-4]

Scanias resursinflöden omfattar råmaterial och komponenter som innehåller metaller (främst stål och aluminium), kompositer, elektriska komponenter samt strategiskt viktiga råmaterialgrupper som batterimaterial, sällsynta jordartsmetaller, metaller i platinagruppen, halvledarmaterial, tenn, tantal och volfram – som går under samlingsnamnet 3TG-mineraler – samt guld, glimmer (ett vanligt förekommande silikatmineral inom elektronik- och industritillämpningar). Scanias resursinflöden innefattar även magnesium, plast och koppar [30].

Utöver material och komponenter använder Scania även andra resurser, såsom varaktiga produktionsmedel, fastigheter, energi och arbetskraft.

Utvinnningen av jungfruliga råmaterial i värdekedjan är kopplad till många av Scanias väsentliga påverkningar, risker och möjligheter. Exempelvis står användningen av vissa nyckelmaterial i våra industriella processer – som stål och aluminium – för en betydande del av vårt totala koldioxidavtryck. Vissa material, däribland kobolt som används i batterier, är förknippade med risker kopplade till mänskliga rättigheter, medan gruvdrift rent generellt kan ha negativ påverkan på biologisk mångfald, till exempel genom vatten- och markanvändning. Ett mer cirkulärt angreppssätt för resursanvändning är en viktig del av Scanias hållbarhetsstrategi och cirkularitet har en viktig roll i att begränsa miljöpåverkan i vår värdekedja.

Resursinflöden

	2025	2024
Total sammanlagd vikt av produkter samt tekniska och biologiska material som använts under rapporteringsperioden (ton)	871 296	974 937
Absolut vikt för sekundära återanvända eller återvunna komponenter, sekundära mellanprodukter och sekundära material som använts för att tillverka företagets produkter och tjänster (inklusive förpackningsmaterial) (ton)	245 137	286 788

År 2025 utgjorde sekundärt återanvända eller återvunna komponenter, produkter eller material (inklusive förpackningar) 28,13 procent av den totala vikten. Det minskade resursinflödet jämfört med 2024 är i huvudsak drivet av lägre produktionsvolym under 2025.

Redovisningsprinciper [32]

Den totala vikten för fordon som produceras av Scania beräknas baserat på leverantörsdata för komponentvikter eller på faktisk vägning av fordon. Viktdata beräknas som ett genomsnitt per produktgrupp och multipliceras med produktionsvolymen för att fastställa det totala värdet. Samtliga material betraktas som tekniska material. Modifierade organiska naturmaterial (läder, trä, kartong och bomullsfläse) är av begränsad betydelse i Scanias verksamhet, och därför redovisas ingen procentandel biologiska material [31b].

För att beräkna vikten för sekundära material använder Scania International Material Data System (IMDS) för att erhålla en materialuppdelning per referensprodukt, klassificerad enligt materialkategorierna i VDA 231-106. Den totala materialvikten beräknas genom att tillämpa produktionsvolymerna på materialvikterna för referensprodukterna. Därefter appliceras andelen sekundära material på respektive materialvikt. Andelen bedöms vara en rättvisande representation eftersom den är baserad på branschdata. Eftersom andelen sekundärmaterial kan variera avsevärt för vissa material har den lägre andelen tillämpats för att säkerställa ett konservativt angreppssätt.

Förpackningar betraktas som en del av resursinflödena för produkten, som här definieras som enbart fordonet, exklusive tillbehör och andra material. Enligt ESRS-definitionen omfattar förpackningar material som överförs till användaren eller konsumenten. Även om Scania använder förpackningsmaterial för att transportera fordon till återförsäljare tas dessa bort före överlämnandet och betraktas därför inte som förpackningar enligt ESRS. De ingår således inte i rapporteringen [31c].



E5 RESURSANVÄNDNING OCH CIRKULÄR EKONOMI, FORTS.

Resursutflöden [E5-5]

Produkter och material

Scania tillverkar tunga lastbilar, bussar och motorer. Produkterna är utformade och konstruerade för att vara funktionella under lång tid, där livslängden ytterligare stöds genom regelbundet underhåll samt reparation eller utbyte av slitna eller skadade komponenter [35, 36b].

I nuläget finns ingen branschövergripande standard eller vedertagen metod för att beräkna hållbarheten för tunga fordon. Hållbarhet påverkas inte bara av fordonets design och konstruktion, utan också av faktorer som användningsintensitet, geografiska förhållanden och hur ofta reparationer och service utförs. Mot denna bakgrund kan Scania inte ange en entydig hållbarhetssiffra för bolagets produkter [36a].

Under fordonsutvecklingsfasen utvärderar Scania reparationsåtgärder för tunga fordon med hjälp av ett standardiserat betygssystem. Systemet möjliggör en objektiv bedömning av reparationsspecifika kriterier för att säkerställa snabba och effektiva reparationer, vilket förbättrar kundupplevelsen och minimerar stilleståndstiden.

Under 2024 beräknades återvinningsbarheten för två stycken 12 meter långa Citywide-stadsbussar, varav en hade förbränningsmotor och en var batterielektrisk, i enlighet med riktlinjerna i ISO 22628:2002. Beräkningen var baserad på en materialuppdelning av fordonens komponenter och visade en återvinningsgrad på 91 procent för båda fordonen. Eftersom Scantias fordon i stor utsträckning delar design- och materialkonfigurationer kan resultatet ses som indikativt för andra fordon [36c].

Avfall

Scantias centrala avfallskategorier är metallskrot, metallspån, metallbearbetningsvätskor, lackavfall, gjutsand och förpackningsmaterial. De huvudsakliga materialen i avfallet är metaller, olja, organiska lösningsmedel, sand, kartong, plast och trä [38, 38a, 38b].

Avfall som genererats i den egna verksamhet

	2025			2024 ¹		
	Icke-farligt	Farligt	Summa	Icke-farligt	Farligt	Summa
Avfall som avletts från deponi på grund av förberedelse för återanvändning (ton)	2 202	2 143	4 344	1 892	2 886	4 778
Avfall som avletts från deponi på grund av återvinning (ton)	88 051	11 078	99 128	99 907	12 343	112 250
Avfall som avletts från deponi på grund av annan återvinningsverksamhet (ton)	11 124	9 089	20 212	12 165	6 933	19 097
Avfall som inte behövt gå till deponi, totalt (ton)	101 376	22 309	123 685	113 964	22 161	136 125
% av total mängd	79,6	70,0	77,7	83,0	60,3	78,2
Avfall som gått till deponi genom förbränning (ton)	1 318	1 369	2 687	1 381	588	1 969
Avfall som gått till deponi genom deponering på avfallsupplag (ton)	24 588	8 171	32 759	22 038	14 005	36 042
Avfall som gått till deponi på grund av andra deponeringsaktiviteter (ton)	0	0	0	0	0	0
Avfall som gått till deponi, totalt (ton)	25 906	9 540	35 446	23 418	14 593	38 011
Icke återvunnet avfall (ton)²	37 030	18 628	55 658	35 583	21 525	57 108
Procentandel icke återvunnet avfall (%)			35,0			32,8
Total mängd radioaktivt avfall (ton)	0	0	0	0	0	0
Uppkommet avfall, totalt (ton)	127 282	31 849	159 131	137 382	36 754	174 136
Antal producerade fordon (enheter)	–	–	91 220	–	–	101 648
Avfall per fordon (ton/producerade enheter)	–	–	1,74	–	–	1,71
Avfallsmaterial som inte återvunnits, totalt (enligt Scantias mål) ³ (kg/forдон)	–	–	447	–	–	426

¹ Siffrorna för 2024 har räknats om för att återspegla förbättrad datakvalitet eftersom mer faktiska data från den kommersiella verksamheten nu finns tillgängliga.

² I 2024 års rapport redovisades avfall felaktigt med enheten "1 000 ton". Detta har korrigerats till "ton".

³ Ytterligare information om avfall som används i Scantias mål redovisas i denna tabell. Målets omfattning inkluderar endast den industriella verksamheten.

Den totala mängden genererat avfall minskade under 2025 jämfört med 2024, vilket främst återspeglar lägre produktionsvolym. Andelen avfall som avleddes från deponi förblev stabil på 78 procent, medan mängden avfall som gick till deponi minskade jämfört med föregående år,

huvudsakligen till följd av lägre deponeringsvolym. Mängden icke-återvunnet avfall minskade något i absoluta tal, även om dess andel av det totala avfallet ökade marginellt. Avfall per producerat fordon förblev oförändrat, vilket indikerar en i stort sett oförändrad avfallsintensitet.

Redovisningsprinciper

Scania rapporterar den totala mängden avfall som genererats inom den egna verksamheten, inklusive industriella produktionsanläggningar och det kommersiella nätverket. Datainsamling sker via Quentic-plattformen. Avfallsmängder fastställs i första hand genom vägning, som utförs antingen av externa entreprenörer eller av den rapporterade enheten. I de fall direkt mätning inte är möjlig uppskattas avfallsmängderna baserat på bästa tillgängliga information om avfallets typ och volym [40].

Avfall klassificeras som farligt respektive icke-farligt i enlighet med tillämplig lagstiftning. Inom varje kategori följer Scania upp avfallet utifrån behandlingsmetod, inklusive materialåtervinning, energiåtervinning, deponering och andra behandlingsformer.

Från och med 2024 har Scania utökat sin rapportering till att även omfatta kommersiella verksamhetsenheter. Till följd av detta är historiska data för dessa aktiviteter begränsade, och det pågår ett förbättringsarbete för att stärka datakvaliteten. Centraliserade kontroller och harmoniserade rapporteringsrutiner införs successivt för att förbättra exakthet och jämförbarhet över tid.

När faktiska avfallsdata inte finns tillgängliga använder Scantias miljöspecialister beräkningsmetoder för att säkerställa full täckning på koncernnivå. För den industriella verksamheten är avfallsmängderna för december uppskattade, medan uppgifterna för den kommersiella verksamheten avseende det tredje och fjärde kvartalet har extrapolerats baserat på servicetimmars och genomsnittlig avfallsgenerering per timme från jämförbara enheter i samma region. Dessa uppskattningar är förknippade med osäkerheter eftersom de bygger på antagandet att årets andra hälft följer samma mönster som den första, både vad gäller avfallsvolymer och behandlingsvägar [AR 25].

Avfall från kommersiella verksamhetsenheter står för 20 procent av koncernens totala avfall. År 2025 var 59 procent av det rapporterade avfallet från den kommersiella verksamheten baserat på uppskattningar. Totalt sett utgjordes 17 procent av Scantias avfallssiffror av uppskattade data.



SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMIFÖRORDNING

Bakgrund

Taxonomiförordningen (Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/8521 av den 18 juni 2020) är ett klassificeringssystem för hållbara ekonomiska aktiviteter i förhållande till Europeiska unionens miljömål. Dessa mål ligger i linje med Scantias syfte och strategi att leda omställningen mot ett hållbart transportsystem.

Ekonomiska aktiviteter som omfattas av EU-taxonomin är de som beskrivs i de delegerade akterna och för vilka det finns tekniska granskningskriterier för minst ett av de sex miljömålen. De sex miljömålen är kopplade till begränsning av klimatförändringar; anpassning till klimatförändringar; hållbar användning och skydd av vatten och marina resurser; omställning till en cirkulär ekonomi; förebyggande och begränsning av miljöföroreningar; samt skydd och återställande av biologisk mångfald och ekosystem. Alla övriga ekonomiska aktiviteter klassas som verksamhet som inte omfattas av taxonomin.

Ekonomiska aktiviteter betraktas som miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) om de uppfyller de tekniska granskningskriterierna. Det innebär att de ska bidra väsentligt till att uppfylla minst ett av de sex miljömålen och inte orsaka betydande skada (DNSH) på något av de övriga, samtidigt som de uppfyller minimikraven för de skyddsåtgärder som gäller för alla ekonomiska aktiviteter, med särskilt fokus på mänskliga rättigheter samt sociala och arbetsrelaterade standarder.

Rapportering avseende räkenskapsåret 2025 och taxonomin i en Scaniakontext

Taxonomiförordningen innehåller formuleringar och termer där det råder viss osäkerhet beträffande tolkningen och som kan leda till framtida förändringar av redovisningen om osäkerhetsmomenten i efterhand tydliggörs av EU. Det finns därför en risk för att de redovisade nyckeltalen måste bedömas annorlunda i framtida rapporter. Scantias tolkning presenteras i följande avsnitt.

Scania har tagit viktiga steg i elektrifieringsprocessen och investerat i projekt och partnerskap som möjliggör elektrifiering av ekosystemet för tunga transporter.

Nyckeltalen visar hur väl Scantias verksamhet är förenlig

med taxonomins kriterier för hållbar verksamhet. Elektrifieringsprocessen kräver omfattande investeringar i utbyggnad av laddinfrastruktur samt stöd från beslutsfattare som möjliggör för företag och branscher att snabbt ställa om till koldioxidsnål teknik.

För tunga transporter styr taxonomiförordningen investeringarna främst mot helt elektriska fordon, vilket innebär att inga investeringar eller intäkter från hybridfordon eller förnybart bränsle kan räknas in i nyckeltalen för taxonomiförenlighet. Scantias egen strategi för hållbara transporter är bredare och värdesätter såväl bio-bränsle som elektrifiering som medel för att styra marknaden bort från fossilbränsle.

Mer information om Scania's framsteg inom elektrifiering finns under E1 Klimatförändringar.

Grund för rapportering

Ekonomiska aktiviteter som omfattas av taxonomin

Scantias ekonomiska aktiviteter (utveckling, produktion och försäljning av lastbilar, bussar och tjänster) har analyserats utifrån affärsmodellen som fordonstillverkare och omfattas av kod C.29.1 (tillverkning av motorfordon och motorfordonsmotorer) enligt EU:s statistiska näringsgrensindelning (NACE).

När det gäller miljömålet "begränsning av klimatförändringar" enligt bilaga I till förordning (EU) 2020/852 innebär detta att de ekonomiska aktiviteter som avser tillverkning, reparation, underhåll, eftermontering eller uppgradering av fordon hänförs till den ekonomiska aktiviteten 3.3 "Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik". Klassificeringen av den ekonomiska aktiviteten är oberoende av drivlinetekniken för det relevanta fordonet.

Mer specifikt hänförs tillverkning och därmed sammanhängande försäljningsaktiviteter för samtliga nya och begagnade fordon (inklusive försäljning av leasade begagnade fordon till tredje part) till ekonomisk aktivitet 3.3 under miljömålet "begränsning av klimatförändringar". Vidare omfattas även serviceaktiviteter som underhåll och reparation, inklusive användning av originaldelar som används för dessa ändamål, av samma ekonomiska aktivitet.

Däremot klassificeras ekonomiska aktiviteter där Scania agerar som fordonsåterförsäljare eller leverantör av komponenter och delar till icke-batterielektriska fordon som verksamheter som inte omfattas av taxonomin. Här ingår ekonomiska aktiviteter kopplade till försäljning av motorer, kraftenheter och leverans av delar.

Vid analysen av ekonomisk aktivitet inom ramen för taxonomiförordningen identifierades inga aktiviteter för Scania som specifikt hänför sig till något av de övriga fem miljömålen. Den dynamiska utvecklingen av regelverket i taxonomiförordningen kan dock leda till framtida justeringar av de ekonomiska aktiviteterna.

Bedömning av taxonomiförenlig ekonomisk verksamhet

Väsentligt bidrag

De kriterier som anges i bilaga I till förordning (EU) 2020/852 för att verifiera den väsentliga bidragsnivån för den ekonomiska verksamheten 3.3 baseras på respektive fordonskategori samt tillhörande koldioxidutsläpp (CO₂) och drivlinetekniker.

För Scania uppfyller samtliga egenproducerade, helelektriska fordon kriterierna för väsentligt bidrag. Det innebär att ekonomiska aktiviteter kopplade till batterielektriska fordon utgör ett väsentligt bidrag till miljömålet "begränsning av klimatförändringar".

Orsaka inte betydande skada (DNSH)

Scania ingår i TRATON GROUP (hädanefter kallat TRATON), och DNSH-analysen har samordnats och gjorts gemensamt för samtliga koncernenheter med fokus på de anläggningar som är relevanta för DNSH-kriterierna. I analysen inkluderas således produktions- och komponentanläggningar kopplade till fordon som uppfyller kriterierna för väsentligt bidrag i dag eller kommer att göra det inom fem år. Merparten av de anläggningar som omfattas av analysen är belägna i länder inom EU eller i Sydamerika. Taxonomiförordningen präglas av tolkningsosäkerheter avseende DNSH-kriterierna och innehåller i vissa avseenden krav som överstiger nuvarande regulatoriska krav på den löpande verksamheten. Dessutom uppstår särskilda

utmaningar när taxonomiförordningen ska tillämpas utanför EU, eftersom lagkraven där kan vara annorlunda.

DNSH-kriterierna har analyserats utifrån de regler som år 2025 ska tillämpas i EU för den löpande dagliga verksamheten samt interna policyer och processer. För platser utanför EU användes landsspecifika regler och interna processer. Samtliga produktionsanläggningar inom Scania omfattas av bolagets miljöledningssystem och alla produktionsanläggningar som ingår i DNSH-analysen är certifierade i enlighet med ISO 14001. Alla anläggningar har också de tillstånd som krävs enligt nationell lagstiftning. Utöver dessa lag- och tillståndskrav kan verksamheten omfattas av lokala krav och regelverk.

I kontrast till tidigare år, då det inte var möjligt att fullt ut bevisa uppfyllandet av DNSH-kriteriet för förebyggande och reduktion av miljöföroreningar, var genomgången av DNSH-kriterierna för de Scania-anläggningar som inkluderats i analysen (Södertälje, Oskarshamn, Luleå, Angers, Zwolle, Meppel, Slupsk, São Bernardo och Tucuman) rakt igenom positiv. Förändringen i tillhandahållandet av bevis kommer av förenklingar som anammats under 2025 med avseende på innehåll och presentation av den begärda informationen.

Scantias metod för bedömning av DNSH-kriterierna redovisas mer utförligt nedan och har genomförts som en del av den metod som tillämpas inom TRATON.

Anpassning till klimatförändringar

En risk- och sårbarhetsbedömning har gjorts för att avgöra vilka anläggningar som kan påverkas av fysiska klimatrisker. De identifierade fysiska klimatriskerna bedömdes utifrån de relevanta tillgångarnas livslängd i förhållande till ekonomisk verksamhet 3.3. Den klimatrelaterade DNSH-bedömningen är baserad på Shared-Socioeconomic-Pathway (SSP) 8.5 (den högsta utsläppsbanan) enligt den sjätte utvärderingsrapporten från Mellanstatliga panelen för klimatförändringar (FN:s klimatpanel, IPCC) fram till 2050. Dessutom har platsspecifika riskanalyser genomförts med stöd av ytterligare datakällor baserat på de exakta platserna. Identifierade hot har bedömts utifrån deras relevans i den lokala miljön. Inom



SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMIFÖRORDNING, FORTS.

ramen för den övergripande riskhanteringsprocessen har Scania identifierat befintliga riskbegränsande åtgärder, till exempel interna brandförsvarsfunktioner och översvämningsskydd för att skydda infrastrukturen.

Hållbar användning och skydd av vatten och marina resurser

För att analysera efterlevnaden av DNSH-kriterierna användes miljökonsekvensbedömningar, ISO 14001-certifieringar, lokal lagstiftning, interna policyer och processer samt andra externa datakällor. I syfte att uppnå en god vattenkvalitet och ekologisk status identifierades och analyserades risker för skador på miljön kopplade till vattenkvalitet och vattenbrist. För rapporteringsåret 2025 har Scania omvärderat produktionsanläggningarna i syfte att identifiera eventuella förändringar i risknivåer baserat på Aqueeduct Water Risk Atlas. Inga förändringar i riskklassificeringen identifierades jämfört med föregående år. Anläggningar i vattenstressade områden analyseras särskilt och riskerna begränsas genom exempelvis lokala reningsverk för avloppsvatten.

Omställning till en cirkulär ekonomi

Omställningen till en cirkulär ekonomi är ett av Scantias strategiska fokusområden med inverkan på såväl inköp som produktutveckling, produktion och affärsutveckling. I interna processer och rutiner som stöder omställningen till en cirkulär ekonomi ingår de specifika krav som finns i taxonomiförordningen gällande cirkulär ekonomi. Scania har fortsatt arbeta tillsammans med leverantörer och andra intressenter för att få en djupare förståelse för möjligheterna med en cirkulär strategi i de olika delarna av värdekedjan. Här ingår att utforska nya affärsmodeller, öka livslängden för produkter, optimera resurs- och energianvändningen och samtidigt bibehålla produktvärdet så långt detta är möjligt.

Förebyggande och begränsning av miljöföroreningar

För att betraktas som miljömässigt hållbar får en ekonomisk verksamhet inte leda till en betydande ökning av luft-, vatten- eller markföroreningar jämfört med nivåerna innan verksamheten inleddes. Fordonsindustrin är redan regle-

rad, vilket till exempel återspeglas i den allmänt tillgängliga Global Automotive Declarable Substance List (GADSL). Scania har implementerat godkännande- och kontrollprocesser som är utformade för att säkerställa efterlevnad av de rättsliga krav och interna regelverk som gäller för den löpande affärsverksamheten. I detta sammanhang beaktar Scania användningen av alternativa ämnen i analyser och bedömningar.

Efterlevnad, stöd och uppföljning av krav och mål i fråga om substitution och säker hantering av kemikalier säkerställs genom Scantias koncernpolicyer, tekniska föreskrifter, interna revisioner och obligatoriska Scania-standarder vilka syftar till att begränsa användningen av kemiska produkter. Scania har också särskilda processer och rutiner för införande av nya kemikalier. Här ingår bland annat kontinuerliga riskbedömningar för att minimera potentiella konsekvenser och risker.

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

- **S**-ubstitution (utbyte)
- **T**echnological measures (tekniska åtgärder)
- **O**-rganizational measures (organisatoriska åtgärder)
- **P**-ersonal protective equipment, PPE (personlig skyddsutrustning)

Till följd av ändringen av EU:s taxonomiförordning i juni 2023 trädde nya krav i kraft för räkenskapsåret 2025 med avseende på användning av andra ämnen som uppfyller specifika kriterier enligt förordning (EG) nr 1272/2008 och (EG) nr 1907/2006. Kraven innebär att dessa ämnen endast får användas om det fastställs och dokumenteras att inga andra lämpliga alternativa ämnen finns tillgängliga på marknaden och att användningen sker under kontrollerade förhållanden. Efter de ändringar i EU-taxonomin som trädde i kraft den 4 juli 2025 fokuserar kraven för att uppfylla DNSH-kriterierna nu på en reduce-

rad uppsättning ämnen, nämligen de som anges i REACH-förordningen (förordning (EG) nr 1907/2006). Scania har etablerat processer och standarder som syftar till att minimera och ersätta ämnen som inger mycket stora betänkligheter (SVHC). Som en del av Scantias och TRATONs analyser av möjligheten att ersätta SVHC-ämnena ingår både fordonsrelaterade material och komponenter samt leverantörerna av dessa. I dessa analyser beaktas bland annat tekniska och ekonomiska kriterier. Våra befintliga processer bygger på en förväntan att leverantörerna följer Scantias uppförandekod för leverantörer, inklusive uppdateringar av denna. Uppförandekoden är en integrerad del av bolagets långsiktiga strategi för leverantörsrelationer. Leverantörer informeras automatiskt om ändringar i bolagets standarder och kod.

Viss tolkningsosäkerhet kvarstår beträffande de detaljerade kraven för substitutionsprövning. Mot bakgrund av de befintliga processer och standarder som Scania har etablerat har vi dock bedömt att verksamheten under 2025 är i linje med DNSH-kriterierna för förebyggande och begränsning av miljöföroreningar (PPC).

Skydd och återställande av biologisk mångfald och ekosystem

De relevanta områdena har identifierats med hjälp av olika informationskällor (däribland Natura 2000-områden och miljökonsekvensbedömningar) för att kontrollera efterlevnaden av kraven för biologisk mångfald och ekosystem.

I fall där anläggningar är belägna i eller i närheten av områden med känslig biologisk mångfald har en bedömning gjorts av tillhörande risker och påverkan på dessa områden. Vid behov vidtas kompensande eller korrigerande åtgärder i form av exempelvis program för plantering av träd, för att säkerställa att verksamheten inte ger någon betydande påverkan på bevarandemålen för det skyddade området.

Minimiskyddsåtgärder

Kriterierna för minimiskyddsåtgärder kräver efterlevnad av OECD²:s riktlinjer för multinationella företag och FN:s

vägledande principer om företagande och mänskliga rättigheter, inklusive de grundläggande principerna och rättigheterna i de åtta kärnkonventionerna i Internationella arbetsorganisationens (ILO) deklARATION om grundläggande principer och rättigheter i arbetet, samt de vägledande principerna enligt FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna. En gemensam analys har gjorts inom TRATON baserat på rekommendationerna om minimiskyddsåtgärder från EU:s plattform för hållbar finansiering (PSF)³ från oktober 2022.

Enligt rekommendationen ska det säkerställas att Scania har effektiva processer, kontroller och åtgärder för efterlevnad på plats, med avseende på följande fyra kärnområden:

- Mänskliga rättigheter, inklusive arbetstagar rättigheter
- Mutor och korruption
- Beskattning
- Rättvis konkurrens

Scantias bolagsstyrning, efterlevnadsprogram och ramverk för mänskliga rättigheter utgör grunden för arbetet med minimiskyddsåtgärder. Scania ska respektera mänskliga rättigheter i sin verksamhet och i värdekedjan i enlighet med FN:s vägledande principer om företagande och mänskliga rättigheter, ILO:s kärnkonventioner och FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna. Scantias uppförandekod och policy för mänskliga rättigheter kompletteras av relaterade styrdokument som One People Policy (SGP 35), Scantias uppförandekod för leverantörer samt uppförandekoden för oberoende distributörer.

1 Natura 2000 är ett nätverk av skyddade områden, vilket omfattar Europas mest värdefulla och hotade arter och livsmiljöer.
2 OECD står för Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling.
3 Plattformen för hållbar finansiering är en rådgivande nämnd, bestående av experter. Dess främsta uppgift är att ge EU-kommissionen råd om vidareutveckling av taxonomiförordningens regelverk. I oktober 2022 publicerade PSF sin slutliga rapport om hur företag ska tolka och genomföra minimiskyddsåtgärder, OECD:s riktlinjer och vederbörlig aktsamhet (due diligence) avseende mänskliga rättigheter i enlighet med taxonomiförordningen.



SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMIFÖRORDNING, FORTS.

Scanias riskbaserade efterlevnadsprogram används globalt. Syftet med Scanias affärsetiks- och efterlevnadsinitiativ är att identifiera, förebygga, upptäcka och agera på de efterlevnadsrisker som kan uppstå i verksamheten runt om i världen. De viktigaste områdena för koncernfunktionen för regelefterlevnad (Group Compliance) är korruption, penningtvätt, antitrust/ konkurrenslagstiftning samt företagande och mänskliga rättigheter. Kommunikation och medarbetarutbildning är viktiga verktyg i Scanias förebyggande arbete med efterlevnad och mänskliga rättigheter på alla nivåer i organisationen.

Tillsammans med Volkswagens övriga varumärken har Scania skapat ett due diligence-ledningssystem för råmaterialförsörjning. Metoden bygger på OECD:s riktlinjer för due diligence-processer och omfattar identifiering, övervakning och hantering av risker samt kommunikation. *Läs mer i kapitlet S2 Arbetstagare i värdekedjan och G1 Ansvarsfullt företagande.*

Scania driver arbetet med mänskliga rättigheter genom ramverket för mänskliga rättigheter, som bygger på tre pelare: commit, know och show, med syftet att öka transparensen på området mänskliga rättigheter. Läs mer i "Arbetstagare i värdekedjan" under SGP 41 Mänskliga rättigheter i kapitlet S2 Arbetstagare i värdekedjan.

Risker i fråga om mänskliga rättigheter och efterlevnad ingår också i Scanias allmänna process för riskhantering. *För mer information, se avsnittet "Integrering i affärsprocesser" inom Allmän information, samt avsnitten S2 Arbetstagare i värdekedjan och G1 Ansvarsfullt företagande.*

Ett annat viktigt verktyg är Scanias koncerngemensamma visseblåsarsystem. Såväl interna som externa visseblåsarkanaler finns tillgängliga för att rapportera misstänkta etiska överträdelser som begås av Scania-medarbetare. Det finns även rutiner för interna utredningar. Säkerställande och kontroll sker genom olika

aktiviteter, exempelvis interna granskningar. *Läs mer i avsnittet "Riskhantering och internkontroll avseende hållbarhetsrapportering [GOV-5]" under Allmän information.* Tillsammans säkerställer Scanias bolagsstyrning, efterlevnadsprogrammet och ramverket för mänskliga rättigheter att kraven om minimiskyddsåtgärder uppfylls.

Läs mer om mänskliga rättigheter i kapitlet S2 Arbets-tagare i värdekedjan. För information om affärsetik, inklusive visseblåsarsystemet, se kapitlet G1 Ansvarsfullt företagande.

Metoder för att fastställa nyckeltal för taxonomiförordningen

Nyckeltalen för räkenskapsåret 2025 inkluderar taxonomiförenlig omsättning (intäkter), kapitalutgifter (CAPEX) och rörelsekostnader (OPEX). Nyckeltalen är definierade i enlighet med bilaga I till den delegerade akten baserad på artikel 8 i taxonomiförordningen. Endast transaktioner

med tredje part har beaktats. Omsättningen, kapitalutgifterna och rörelsekostnaderna är uteslutande kopplade till miljömålet "begränsning av klimatförändringar".

För att fastställa procentsatserna är omsättningen, kapitalutgifterna och rörelsekostnaderna, som omfattas av taxomin eller är taxonomiförenliga, alla angivna i relation till den totala omsättningen, kapitalutgifterna och rörelsekostnaderna enligt taxomin. I juli 2025 överfördes merparten av Scanias FoU-verksamhet till TRATON GROUP. De värden avseende kapitalutgifter och rörelsekostnader som hänför sig till överföringen av FoU-verksamheten och som redovisats fram till och med juni 2025 ingår därför i Scanias EU-taxonimirapport. Från och med juni 2025 inkluderas endast den del av forsknings- och utvecklingsverksamheten som kvarstår inom Scania i Scanias EU-taxonimirapport.

Omsättning/Kapitalutgifter (CAPEX)/ Rörelsekostnader (OPEX)

Räkenskapsår		Miljömål för taxonomianpassade aktiviteter														
Nyckeltal	Total	Andel taxonomiberättigade aktiviteter, år 2025	Taxonomianpassade aktiviteter	Andel av aktiviteter år 2025	Begränsning av klimatförändring	Anpassning till klimatförändring	Vatten och marina resurser	Cirkulär ekonomi	Miljöföroring	Biologisk mångfald	Kategori möjliggörande verksamhet	Kategori omställningsverksam	Ej bedömda aktiviteter som bedömts som icke-väsentliga	Taxonomianpassad föregående räkenskapsår 2024	Andel taxonomianpassade aktiviteter föregående räkenskapsår 2024	
					%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	SEK million
	MSEK	%	MSEK	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	SEK million	%	
Omsättning	198 480	92,0	2 191	1,1	1,1	-	-	-	-	-	1,1	-	-	0	0	
Kapitalutgifter (CAPEX)	23 973	98,4	2 988	12,5	12,5	-	-	-	-	-	12,5	-	-	0	0	
Rörelsekostnader (OPEX)	11 167	97,4	1 530	13,7	13,7	-	-	-	-	-	13,7	-	-	0	0	



SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMIFÖRORDNING, FORTS.

Omsättning

Omsättningen beräknas baserat på intäkterna som redovisas i koncernredovisningen (vilket inkluderar intäkter från IFRS 15 och IFRS 16) för perioden 1 januari till 31 december 2025 (nämnaren), vilket för räkenskapsåret 2025 var MSEK 198 480 (216 129) – (Not 4, sidan 110).

Omsättning som omfattas av taxonomins ekonomiska verksamhet 3.3 uppgick till MSEK 182 591 (200 195) av denna totalsumma, motsvarande 92,0 procent (92,6) av

intäkterna klassade som omsättning som omfattas av taxonomin. Här ingår framför allt intäkter från försäljning och leasing av nya och begagnade fordon som tillverkats internt, liksom intäkter från originaldelar och verkstads-tjänster. Däremot ingår inte intäkter från försäljning av fordon som inte tillverkas internt eller intäkter från posten "Drivlinelösningar och reservdelsleveranser". Baserat på tillämpliga tekniska granskningskriterier, DNSH-bedömning och minimiskyddsåtgärder uppgår den taxonomi-

förenliga omsättningen för 2025 till MSEK 2 191. Förändringen jämfört med föregående period drivs huvudsakligen av lagstiftningsuppdateringar av kriterierna för förebyggande och begränsning av miljöföroreningar, enligt vilka Scania har bedömt verksamheterna som taxonomiförenliga under 2025. Mer information finns i avsnittet "Förebyggande och begränsning av miljöföroreningar".

Omsättning

Rapporterat nyckeltal (KPI)	Omsättning		Miljömål för taxonomianpassade aktiviteter										Andel av taxonomi-berättigade med i taxonomin	
	Räkenskapsår	2025	Kod	Andel taxonomi-berättigad omsättning, år 2025	Taxonomi-anpassad omsättning	Andel av omsättning år 2025	Begränsning av klimatförändring	Anpassning till klimatförändring	Vatten och marina resurser	Cirkulär ekonomi	Miljöförorening	Biologisk mångfald		Kategori möjliggörande verksamhet
Ekonomisk verksamhet		%		MSEK	%	%	%	%	%	%	%			%
3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik	CCM 3.3	92,0		2 191	1,1	1,1	-	-	-	-	-	E	-	1,1
Summa anpassning per miljömål		92,0		2 191	1,1	1,1	-	-	-	-	-	E	-	1,1
Total omsättning		92,0		2 191	1,1	1,1	-	-	-	-	-	E	-	1,1



SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMIFÖRORDNING, FORTS.

Kapitalutgifter (CAPEX)

Kapitalutgifter baserat på nyanskaffningar av immateriella anläggningstillgångar, materiella anläggningstillgångar och leaseade tillgångar (Not 9 och 10, sidorna 117-119) samt företagsförvärv som ingår i koncernredovisningen per den 31 december 2025, och uppgick till MSEK 23 973 (25 464). Nyttillkommen goodwill inkluderas inte i nämnaren.

Kapitalutgifter som omfattas av taxonomins ekonomiska verksamhet 3.3 uppgick till MSEK 23 589 (25 105) av denna totalsumma, eller 98,4 procent (98,6) av Scantias totala kapitalutgifter som omfattas av taxonomien. Här ingår framför allt kapitalutgifter direkt kopplade till omsättningsverksamheter som omfattas av taxonomien. Kapitalutgifter hänförliga till fordon som inte tillverkats

av Scania samt verksamhet inom Power solutions och reservdelsleveranser omfattas inte av taxonomien.

Baserat på tillämpliga tekniska granskningskriterier, DNSH-bedömning och minimiskyddsåtgärder uppgår de taxonomiförenliga kapitalutgifterna för 2025 till MSEK 2 988. Förändringen jämfört med föregående period drivs huvudsakligen av lagstiftningsuppdateringar av kriterierna

för förebyggande och begränsning av miljöföroreningar, enligt vilka Scania har bedömt verksamheterna som taxonomiförenliga under 2025. Mer information finns i avsnittet "Förebyggande och begränsning av miljöföroreningar".

Kapitalutgifter (CAPEX)

Rapporterat nyckeltal (KPI)		Kapitalutgifter (CAPEX)		Miljömål för taxonomianpassade aktiviteter											
Räkenskapsår		2025													
Ekonomisk verksamhet	Kod	Andel taxonomiberättigad Kapitalutgifter (CAPEX), år 2025	Taxonomianpassad Kapitalutgifter (CAPEX)	Andel av Kapitalutgifter (CAPEX) år 2025	Begränsning av klimatförändring	Anpassning till klimatförändring	Vatten och marina resurser	Cirkulär ekonomi	Miljöförorening	Biologisk mångfald	Kategori möjliggörande verksamhet	Kategori omställningsverksam	Andel av taxonomiberättigade med i taxonomien		
													%	MSEK	%
3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik	CCM 3.3	98,4	2 988	12,4	12,4	-	-	-	-	-	E	-		12,4	
Summa anpassning per miljömål															
Total Kapitalutgifter (CAPEX)		98,4	2 988	12,4	12,4	-	-	-	-	-	E	-		12,4	



SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMIFÖRORDNING, FORTS.

Rörelsekostnader (OPEX)

Rörelsekostnaderna baseras på icke aktiverade kostnader för forskning och utveckling enligt koncernredovisningen per den 31 december 2025 (se sidan 104) och består av primära forsknings- och utvecklingskostnader minus aktiverade utvecklingskostnader. Utöver detta ingår följande i beräkningen av nyckeltalet:

- underhållsutgifter för ägda eller leasade fastigheter och andra tillgångar samt

- utgifter för kortsiktig leasing (upp till 12 månader) som inte tagits upp som nyttjanderättstillgångar i balansräkningen.

Scantias totala rörelsekostnader enligt taxonomi uppgick till MSEK 11 167 (13 638). Rörelsekostnader som omfattas av taxonomins ekonomiska verksamhet 3.3 uppgick till MSEK 10 881 (13 294) av denna totalsumma, motsvarande 97,4 procent (97,5) av Scantias rörelse-

kostnader, som omfattas av taxonomi. Precis som för kapitalutgifter ingår här endast rörelsekostnader direkt kopplade tilltaxonomiförenlig ekonomisk verksamhet. Rörelsekostnader hänförliga till ekonomisk verksamhet som inte omfattas av taxonomi, såsom Power Solutions och reservdelsleveranser, ingår därför inte i täljaren.

Baserat på tillämpliga tekniska granskningskriterier, DNSH-bedömning och minimiskyddsåtgärder uppgår de taxonomiförenliga rörelsekostnaderna (OpEx) för 2025

till MSEK 1 530. Förändringen jämfört med föregående period drivs huvudsakligen av lagstiftningsuppdateringar av kriterierna för förebyggande och begränsning av miljöföroreningar, enligt vilka Scania har bedömt verksamheterna som taxonomiförenliga under 2025. Mer information finns i avsnittet "Förebyggande och begränsning av miljöföroreningar".

Rörelsekostnader (OPEX)

Rapporterat nyckeltal (KPI)		Rörelsekostnader (OPEX)			Miljömål för taxonomianpassade aktiviteter							Kategori möjliggörande verksamhet	Kategori omställningsverksam	Andel av taxonomiberättigade med i taxonomi
Räkenskapsår		2025			Andel av Rörelsekostnader (OPEX) år 2025	Begränsning av klimatförändring	Anpassning till klimatförändring	Vatten och marina resurser	Cirkulär ekonomi	Miljöförörorening	Biologisk mångfald			
Kod	Andel taxonomiberättigad Rörelsekostnader (OPEX), år 2025	Taxonomianpassad Rörelsekostnader (OPEX)	Andel av Rörelsekostnader (OPEX) år 2025	%								%	%	%
3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik	CCM 3.3	97,4	1 530	13,7	13,7	-	-	-	-	-	-	E	-	13,7
Summa anpassning per miljömål														
Total Rörelsekostnader (OPEX)		97,4	1 530	13,7	13,7	-	-	-	-	-	-	E	-	13,7



SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMIFÖRORDNING, FORTS.

Kapitalutgiftsplan

I enlighet med taxonomi är de taxonomiförenliga kapitalutgifterna för redovisningsperioden uppdelade i: a) kapitalutgifter hänförliga till tillgångar eller processer som redan är kopplade till miljömässigt hållbar ekonomisk verksamhet samt b) kapitalutgifter som är del av en plan för att utöka den taxonomiförenliga verksamheten eller uppgradera ekonomisk verksamhet som omfattas av taxonomin till taxonomiförenlig ekonomisk verksamhet (kapitalutgiftsplanen).

Kapitalutgiftsplanen omfattar de samlade kapitalutgifter och rörelsekostnader som har uppkommit under redovisningsperioden samt de som förväntas uppkomma under de kommande fem åren för att utöka den taxonomiförenliga verksamheten eller omvandla taxonomiberättigad till taxonomiförenlig ekonomisk verksamhet. Enligt den tidigare allokeringemetoden redovisades taxonomiförenliga nyanskaffningar av leasade tillgångar (huvudsakligen leasade fordon) fullt ut som kapitalutgifter hänförliga

till tillgångar som redan är kopplade till miljömässigt hållbar ekonomisk verksamhet, eftersom de underliggande fordonen redan var tillverkade och taxonomiförenliga. Dessa inkluderades därför inte i kapitalutgiftsplanen. Taxonomiförenliga nyanskaffningar av immateriella anläggningstillgångar samt fastigheter, anläggningar och utrustning, liksom icke aktiverade forsknings- och utvecklingskostnader, fördelades däremot proportionellt till kapitalutgiftsplanen med hjälp av en fördelningsnyckel. Fördelningsnyckeln baserades på en jämförelse mellan produktionsvolymen av taxonomiförenliga fordon under räkenskapsåret och den genomsnittliga taxonomiförenliga produktionsvolymen enligt femårsplanen. Den överskjutande delen allokerades till kapitalutgiftsplanen. Som ett resultat av denna fördelning allokerades MSEK 9 376 av de taxonomiförenliga kapitalutgifterna samt MSEK 4 096 av de taxonomiförenliga rörelsekostnaderna till kapitalutgiftsplanen under redovisningsperioden.



SOCIALT

Att leda omställningen till ett hållbart transportsystem innebär även ett ansvar för människor. Omställningen ska vara rättvis och genomföras på ett sätt som säkerställer att inga människor, arbetstagare, platser, sektorer, länder eller regioner lämnas utanför.

Övergripande mål

- Säkerställa att omställningen till ett hållbart transportsystem är rättvis.
- Skydda medarbetare, arbetstagare och lokalsamhällen i hela värdekedjan.
- Arbeta mot noll olyckor.

Höjdpunkter 2025

- Fair Logistics-revisioner och leverantörsenkäter har skalats upp i Europa och Latinamerika för att stärka transparens, enhetlighet och ansvarsfulla inköpsmetoder (s.83).
- Scania befäste sitt ledarskap inom trafiksäkerhet med en 5-stjärnig klassning i Euro Ncap för lastbilar i L-serien, vilket understryker strävan att skydda förare och trafikanter (s.90).
- Stärkte jämlikheten inom gruvlogistik genom att utbilda kvinnliga lastbilsförare genom Scania West African Transport Academy i Ghana (s.87).

LÄS MER



S1	Den egna arbetskraften	70
S2	Arbetstagare i värdekedjan	82
S3	Påverkade samhällen	86
S3x	Trafiksäkerhet	88



S1 DEN EGNA ARBETSKRAFTEN

Scania har en positiv påverkan genom stöd för fackföreningar och kollektiv dialog som stärker arbetstagarnas röst. Det främjar rättvis behandling och inkludering samt stärker förtroendet, vilket gynnar medarbetarna och bidrar till en bättre presterande organisation.

Policyer och åtgärder inom detta område syftar till att förebygga och begränsa negativa konsekvenser för medarbetare, samtidigt som de förstärker positiva effekter för både medarbetare och Scania.

Samtidigt har Scania identifierat potentiell negativ påverkan i relation till arbetsvillkor och diskriminering. Bristfälliga arbetsförhållanden kan påverka medarbetarnas hälsa, säkerhet och välbefinnande negativt, vilken i sin tur kan leda till försämrad motivation och minskat engagemang. Det kan i sin tur öka personalomsättningen och bidra till lägre produktivitet, vilket riskerar att påverka både medarbetare och Scanias negativt [SBM-3 14b-e].

Beskrivning av IRO	Typ av IRO	Värdekedja	Tidshorisont
Arbetsförhållanden			
<p>Bristfälliga arbetsförhållanden Arbetstagare kan ha låga löner, långa arbetstider, begränsade förmåner samt otillräcklig vila, vilket kan påverka deras livskvalitet (potentiellt enskilda incidenter).</p>	Potentiell negativ påverkan		● ● ●
<p>Stärkande av arbetstagarnas inflytande Stärkande av arbetstagarnas inflytande genom att stödja fackföreningar och, där det behövs, etablera alternativa kanaler för dialog (till exempel medarbetarnätverk). Detta minskar människorättsrisker och bidrar till förbättrade arbetsvillkor, löner, arbetstider och levnadsstandarder i den egna verksamheten.</p>	Faktisk positiv påverkan		● ● ●
<p>Kostnader på grund av bristfälliga arbetsförhållanden Svårigheter att attrahera och behålla nyckelpersonal, både i den löpande verksamheten och i den föränderliga omvärlden, kan leda till utmaningar i att möta kundernas behov.</p>	Risk		● ● ●
Likabehandling och lika möjligheter för alla			
<p>Diskriminering I anställningspolicyer och -praxis kan det förekomma diskriminering baserat på sexuell läggning, hälsotillstånd, etnisk tillhörighet, nationalitet, ålder eller kön, vilket kan påverka lika lön, lika möjligheter samt arbetsmiljö och säkerhet (potentiellt omfattande påverkan).</p>	Potentiell negativ påverkan		● ● ●

Uppströms
 Den egna verksamheten
 Nedströms
 ● ● ● På kort sikt
 ● ● ● På medellång sikt
 ● ● ● På lång sikt





S1 DEN EGNA ARBETSKRAFTEN, FORTS.

HANTERING AV PÅVERKAN, RISKER OCH MÖJLIGHETER

Policyer [S1-1]

Scanias One People Policy, policyn för hälsa och säkerhet, policyn för mänskliga rättigheter samt uppförandekoden tar uttryckligen upp väsentlig påverkan på arbetskraften och gäller för samtliga kategorier av anställda och icke-anställda i arbetskraften. *Mer information om Scanias koncernpolicyer (SGP) finns i avsnittet "Policyer" under Allmänna upplysningar [19].*

Dialogen och samverkan med Scanias egen arbetskraft i frågor som rör mänskliga rättigheter är främst inriktad på fackföreningar och arbetstagarrepresentanter, vilka involveras som en del av intressentdialogen. *För mer information, se "Intressentdialog [SBM-2]" under Allmänna upplysningar [20b].* Scania arbetar för att göra det möjligt för rättighetshavare att söka gottgörelse genom klagomålsmekanismer som är legitima, tillgängliga, förutsägbara och transparenta. För detta ändamål tillhandahåller Scania ett globalt visselblåsarsystem. *För mer information om Scanias visselblåsarsystem, se avsnittet "Visselblåsning och rapportering av överträdelser [G1-3]" under G1 Ansvarsfullt företagande [20c].*

SGP 35 One People Policy

One People Policy fastställer ett övergripande ramverk med minimikrav på arbetsvillkor och förväntningar för Scanias globala arbetskraft. Policyn omfattar följande temaområden:

- Allmänna principer (uppförandekod, integritet, mänskliga rättigheter, mångfald och inkludering via Skill Capture)
- Rekryterings- och anställningsstandarder (rättsvis rekrytering, onboarding, inga nolltimmarsavtal)
- Arbetsvillkor (arbetstider, betald ledighet, ersättning, socialt skydd)
- Hälsa och säkerhet (fysisk, psykologisk och social arbetsmiljö)
- Lärande och utveckling (årliga utvecklingssamtal, utbildning)
- Disciplin och etik (intressekonflikter, visselblåsning, oegentligheter)
- Mobilitet och efterlevnad (globala uppdrag, gränsöverskridande regelverk)
- Social dialog (fackliga rättigheter, kollektivförhandlingar, strukturerade medarbetardialoger).

Den här policyn fungerar som ett övergripande ramverk och hänvisar till samt vägleder användare till andra specifika koncernpolicyer (till exempel TRATON Group Policy (TG) 4.5 för interna utredningar, SGP 38 om hälsa och säkerhet, SGP 41 för mänskliga rättigheter). Policyn förbjuder uttryckligen barnarbete, tvångs- eller obligatoriskt arbete samt människohandel [22].

Scania har en nolltoleranspolicy mot diskriminering och trakasserier i alla former. Detta inkluderar särskilt diskriminering på följande grunder: ras eller etniskt ursprung, hudfärg, sexuell läggning, kön, könsidentitet, funktionsnedsättning, ålder, språk, religion, politisk eller annan åsikt, nationell härkomst eller socialt ursprung, egendom, börd eller annan status såsom civilstånd eller andra omständigheter som kan ge upphov till diskriminering. Policyn främjar även fackföreningsfrihet [24b].

SGP 41 Mänskliga rättigheter

Policyn för mänskliga rättigheter ålägger Scania att följa FN:s vägledande principer för företagande och mänskliga rättigheter samt OECD:s riktlinjer för multinationella företag. Scania erkänner också FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna samt Internationella arbetsorganisationens (ILO:s) kärnkonventioner och har förbundit sig till att följa ILO:s deklaration om grundläggande principer och rättigheter i arbetslivet [20, 21].

Policyn beskriver Scanias styrning för mänskliga rättigheter och redogör för den due diligence-process för mänskliga rättigheter som integrerar aspekter rörande mänskliga rättigheter i företagets beslutsfattande. *För mer information om Scanias due diligence-process för mänskliga rättigheter, se "Due diligence för mänskliga rättigheter" under S2 Arbetstagare i värdekedjan [20a].*

Uppförandekod

Uppförandekoden är den etiska och värdebaserade grunden för att agera med integritet och i enlighet med Scanias ramverk för bolagsstyrning. Den innehåller principer och vägledning inom ledarskap, mänskliga rättigheter, mångfald, lika möjligheter samt hälsa och säkerhet liksom inom ett antal andra områden. *Mer information om Scanias uppförandekod finns i avsnittet "Policyer" under Allmänna upplysningar.*

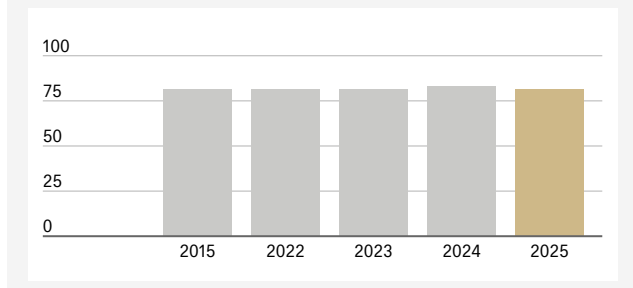


S1 DEN EGNA ARBETSKRAFTEN, FORTS.

Index för mångfald och inkludering^{1,2}

Mål **>85** **Utfall 2025** **81**

Poäng på frågorna om mångfald och inkludering i medarbetarverktyget My Voice



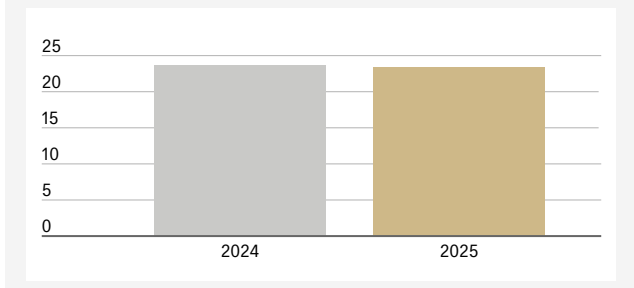
	Poäng
2025	81,0
2024	82,8
2023	81,2
2022	81,1
2021	80,9

Kommentar om årets utfall
Inom ramen för Scantias Skill Capture-modell har de olika marknaderna möjlighet att lyfta fram frågor som är relevanta för den lokala arbetsmiljön. Minskningen i utfallet för 2025 kan förklaras av att en ny frågeställning kopplad till D&I-indexet inkluderades i 2025 års undersökning jämfört med 2024 års undersökning.

Könsfördelning i ledningen^{3,4}

Mål **2%** **Utfall 2025** **23,2%**

Årlig ökning



	%
2025	23,2
2024	23,8

Kommentar om årets utfall
2025 års mål om 25,8 procent kvinnlig representation i ledande befattningar uppnåddes inte. Vid årets slut uppgick andelen till 23,2 procent, vilket är 2,6 procentenheter under målet. För Scania som helhet förblev andelen kvinnor i ledande befattningar i stort sett oförändrad under rapporteringsperioden och varierade mellan 23 och 24 procent. Några av huvudorsakerna till att målet inte uppnåddes är att både TRATON Financial Services och TRATON FoU under 2025 överfördes från Scania till TRATON. Dessa verksamheter hade en högre andel kvinnliga chefer, vilket påverkade den totala andelen kvinnliga chefer under 2025. Ambitionen om att öka andelen kvinnliga chefer med två procent kvarstår under 2026.

Mål för mångfald och inkludering⁵
Scania har satt upp mål för att stödja syftet med One People Policy och bidra positivt till utfallen för våra medarbetare och vår affärsverksamhet. Detta återspeglas i våra mål för mångfald och inkludering. Målet för D&I-indexet (index för mångfald och inkludering) främjar lika möjligheter för alla medarbetare och fokuserar således på att förbättra medarbetarnas upplevelse av D&I inom Scania. Samtidigt syftar målet för jämn könsfördelning i ledande befattningar till att främja lika möjligheter och stärka mångfalden i ledningen inom organisationen.

Båda målen stöder Scantias syfte och affärsresultat genom att driva omställningen till ett hållbart transportsystem och därigenom skapa värde för människor, samhälle och miljö.

Scania har åtagit sig att säkerställa att bolagets mål maximerar socialt och ekonomiskt värde och samtidigt minimerar negativ social påverkan. *För mer information om mål som syftar till att minimera negativ påverkan, se avsnittet "Mål för hälsa och säkerhet" i detta kapitel.*

Skill Capture-modellen
Mångfald och inkludering främjas genom Skill Capture-modellen, som fångar upp mångfalden av kompetenser, kunskap och perspektiv hos vår mest värdefulla tillgång – medarbetarna [24c].

Scania har medvetet valt att inte ha några särskilda policyåtaganden gällande positiva åtgärder för utsatta grupper. Motiveringen till detta är främst kopplad till Skill Capture [24a].

Skill Capture-modellen syftar till att öka delaktigheten på alla nivåer i organisationen och är tänkt att vägleda medarbetarna från initial medvetandegörning till handling. Under 2024 uppdaterades modellen med ett större fokus på flexibilitet och modularitet, vilket gör det möjligt för teamen att utforma egna Skill Capture-resor baserat på sina specifika utmaningar och mål. Team från hela organisationen, även ledningen, har möjlighet att delta i workshops som är skraddarsyddade efter deras behov. Här ingår exempelvis Skill Capture Initial Lab, som fokuserar på medvetenhet i fråga om D&I samt avancerade moduler som fördjupar sig i specifika mångfaldsrelaterade ämnen [24d].

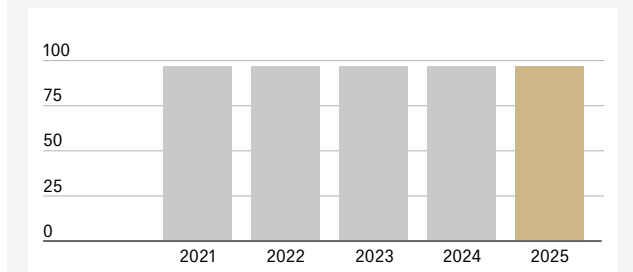
1 Målets omfattning: Medarbetarnas uppfattning om Scantias klimat för mångfald och inkludering, baserat på medarbetarverktyget My Voice. Nyckeltalet (KPI) utgörs av ett viktat resultat av fyra frågor i undersökningen vilka avser medarbetarnas uppfattning om klimatet för mångfald och inkludering på arbetsplatsen. Målet är ett resultat på minst 85 poäng varje år.
2 Data: Resultatet är baserat på frågor om mångfald och inkludering (D&I) i medarbetarverktyget My Voice. Alla medarbetare har möjlighet att delta i undersökningen. År 2025 var svarsfrekvensen 87 procent. Undersökningen revideras varje år för att säkerställa att relevanta frågor ställs. Externa och ekonomiska faktorer kan påverka medarbetarnas svar i undersökningen, vilket i sin tur kan påverka utfallet.
3 Målets omfattning: Målet är att förbättra könsbalansen med 2 procent per år på alla ledningsnivåer.
4 Data: Utfallet mäts kvartalsvis. För samtliga mål som mäts är över år är basåret 2024 och mållåret 2025. Målen är globala och avser den egna verksamheten. Makroekonomiska faktorer kan påverka möjligheterna att nå de övergripande målen. Scania behöver säkerställa ett fortsatt momentum i arbetet mot att uppnå målen, även vid yttre omständigheter som kan minska fokus på mångfald och inkludering.
5 Målen eftersträvas i den utsträckning det är lagligen tillåtet och i enlighet med tillämpliga lokala lagar. Genomförandet kan därför variera mellan jurisdiktioner. Uttalanden i denna rapport ska tolkas med förbehåll för tillämplig lag, inklusive lagar och förordningar i Amerikas förenta stater.



S1 DEN EGNA ARBETSKRAFTEN, FORTS.

Frisknärvaro^{1,2}

Mål **97%** Utfall 2025 **96,33%**
frisknärvaro

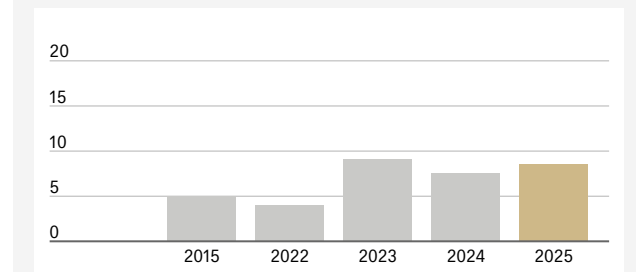


	%
2025	96,33
2024	96,40
2023	96,30
2022	96,25
2021	96,54

Kommentar om årets utfall
Frisknärvaron uppgick till 96,33 procent 2025, vilket var i linje med 2024 men något under målet på 97 procent. Fokus ligger fortsatt på förebyggande hälsoåtgärder och initiativ på arbetsplatsen som stöder måluppfyllelse.

Arbetsrelaterade olyckor med sjukfrånvaro^{3,4} per miljon arbetade timmar

Mål **≤5** Utfall 2025 **8,40**
LTIR ppm (frekvens för olyckor med frånvaro: Antal arbetsrelaterade olyckor med sjukfrånvaro per miljon arbetade timmar)



	Antal arbetsrelaterade olyckor med sjukfrånvaro per miljon arbetade timmar (ppm)
2025	8,40
2024	7,42
2023	8,85
2022	3,90
2021	4,90

Kommentar om årets utfall
Antalet arbetsrelaterade olyckor med sjukfrånvaro uppgick under 2025 till 8,40. Ökningen i LTIR under 2025 beror mestadels på förbättrade rapporteringsrutiner. Frånvaro kopplad till arbetsskador (Lost Time Injury, LTI) innefattar frånvaro från arbete till följd av en arbetsrelaterad olycka som gör att en anställd inte kan utföra sitt ordinarie arbete under minst en hel schemalagd arbetsdag eller ett arbetspass efter det att olyckan inträffade.

Mål för hälsa och säkerhet
Scania har fastställt målsättningar för att stödja målen i våra policyer för One People, hälsa och säkerhet och mänskliga rättigheter samt uppförandekoden. Våra mål på området hälsa och säkerhet är följande:
En årlig frisknärvaro på 97 procent: Scanias mål för frisknärvaro syftar till att främja säkra och hälsosamma arbetsförhållanden för våra medarbetare.
LTIR (frekvens för olyckor med frånvaro): Antal arbetsrelaterade olyckor med sjukfrånvaro per miljon arbetade timmar (målvärdet är fem eller färre). Scanias mål gällande olyckor främjar en säker arbetsmiljö för våra medarbetare.
Båda målen stöder Scanias ambition att skapa affärsvärde och samtidigt minimera de negativa sociala konsekvenserna inom arbetskraften och säkerställa att människor och samhälle förblir i fokus i omställningen till ett hållbart transportsystem.

SGP 38 Hälsa och säkerhet
Scanias policy för hälsa och säkerhet anger inriktningen globalt för att skapa säkra och hälsosamma arbetsförhållanden inom hela företaget. Policyn är i linje med ISO 45001 och gäller alla som arbetar i Scanias verksamheter. Scanias långsiktiga säkerhetsambition återspeglas i visionen Scania Care – Zero Harm, vilken vägleder Scanias åtagande om att förebygga arbetsrelaterade skador och främja säkra och hälsosamma arbetsplatser.
Som komplement till denna policy har Scania också riktlinjer för de grundförutsättningar för en säker och hälsosam arbetsplats som styr allt hälso- och säkerhetsrelaterat arbete i organisationen. Dessa riktlinjer är indelade i fyra områden: organisation, arbetsplatsutformning och arbetsvillkor, hantering av hälso- och säkerhetsrisker samt lära av erfarenheter. De fyra områdena är sammanlänkade i en kontinuerlig process där uppföljning, lärande och kontinuerlig förbättring är centralt.
Scania är certifierat i enlighet med ISO 45001 för delar av sin verksamhet och arbetar just nu med att harmonisera och konsolidera sina arbetsmiljöcertifieringar, med målet att skapa en mer konsekvent och samordnad certifieringsprocess inom hela organisationen [23].

1 Målets omfattning: Målet är en frisknärvaro på minst 97 procent varje år. Detta är baserat på antal närvarotimmar i förhållande till totalt antal arbetstimmar för Scanias globala verksamhet och samtliga egna medarbetare.
2 Data: Utmaningar omfattar datainsamling och datakvalitet i de system som används för att mäta utfallet i förhållande till målet.
3 Målets omfattning: Målet är att ha högst fem arbetsolyckor med sjukfrånvaro per en miljon arbetade timmar varje år. Utfallet mäts som det totala antalet arbetsrelaterade olyckor som leder till sjukfrånvaro per en miljon arbetade timmar och omfattar Scanias medarbetare i verksamheten i Sverige och i den industriella verksamheten globalt (inklusive regionala produkt- och logistikcenter). Från 2023 omfattas även olyckor i kommersiella enheter.
4 Data: Utmaningar omfattar datainsamling och datakvalitet i de tekniska system som används för att mäta utfallet i förhållande till målet



S1 DEN EGNA ARBETSKRAFTEN, FORTS.

Social dialog [S1-2]

För Scania är den sociala dialogen en av de viktigaste faktorerna för ett framgångsrikt och hållbart företag. Den första av Scanias globala principer för relationen mellan arbetsgivare och arbetstagare, som fastställdes i ett kollektivavtal för Scania, anger att: "Arbetstagarrepresentanter ska involveras i ett tidigt skede av beslutsprocesserna, så att deras synpunkter kan integreras i processen" [27].

Genom att involvera medarbetarrepresentanter i ett tidigt skede kan Scania bidra till en rättvis omställning, stärka förtroendet och fatta bättre underbyggda beslut.

Tillsammans med arbetstagarrepresentanter har Scania också skapat Scania Labour Relations Improvement-programmet i syfte att förbättra dialogen mellan ledningen och medarbetarnas representanter.

Det finns tre olika nivåer av dialog med arbetstagarrepresentanter. Den första är koncernnivån, där globala representanter från fyra olika fackliga organisationer är representerade i Scanias styrelse och har regelbunden, vanligtvis månatlig, dialog med den verkställande ledningen [27a, 27b].

Den andra är den transnationella nivån där Scania European Committee (SEC) fungerar som ett europeiskt företagsråd i enlighet med EU-direktiv 2009/38/EG. SEC representerar samtliga medarbetare inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och medverkar i informations- och samrådsprocesser. Länder utanför EES där Scania har fler än 500 medarbetare ingår som adjungerade medlemmar. På detta vis fungerar SEC i praktiken som ett globalt företagsråd, även om en sådan enhet inte existerar rent formellt. *För mer information, see avsnittet Kollektivförhandlingar [S1-8] i detta kapitel.*

Den tredje nivån är den nationella, där Scania-enheter för dialog med sina respektive arbetstagarrepresentanter i linje med tillämpliga lagar, kollektivavtal eller andra jurisdiktions specifika överenskommelser. Detta samarbete styrs av Scanias globala principer för förhållandet mellan arbetsgivare och arbetstagare.

Ansvaret för att säkerställa detta engagemang ligger hos de operativa cheferna, med stöd från People & Culture-organisationen [27c, 27d].

Scania utvärderar dialogernas effektivitet genom regelbunden uppföljning, återkopplingsmekanismer och strukturerade bedömningar [27e].

Medarbetarresursgrupper representerar olika gemenskaper inom arbetskraften och har en aktiv roll i att främja inkludering, stärka medarbetarnas röst och stödja Scanias övergripande strategi för mångfald och inkludering (Skill Capture) [28].

Korrektiva åtgärder och kanaler för att framföra klagomål eller farhågor [S1-3]

Scania tillämpar en strukturerad process i linje med principerna i The Scania Way för att hantera avvikelser från de standarder som fastställts i uppförandekoden. The Scania Way är ett övergripande ramverk som rymmer Scanias värderingar, principer och arbetsmetoder. Det lyfter fram öppen kommunikation och kontinuerliga förbättringar och uppmuntrar medarbetarna att ta upp eventuella funderingar direkt med sina chefer eller genom interna återkopplingsmekanismer, till exempel People and Culture-organisationen. Ramverket säkerställer att frågor i möjligaste mån hanteras lokalt men att de, baserat på en grundlig orsaksanalys, kan eskaleras eller vidarebefordras i syfte att säkerställa en effektiv lösning [32a].

Utöver det generella tillvägagångssätt som beskrivs ovan, har Scania två särskilda interna kanaler och två externa kanaler för att framföra klagomål eller farhågor. Den första interna kanalen är via arbetstagarrepresentanter och social dialog, och den andra utgörs av visselblåsarsystemet. De externa kanalerna utgörs av OECD:s nationella kontaktpunkter samt landspecifika lösningar där medarbetare i vissa länder kan använda lagstadgade eller oberoende visselblåsarsystem från tredje part [32b]. Klagomål som framförs via någon av dessa kanaler hantteras i enlighet med fastställda protokoll [32c].

Scania stöder tillgången till klagomålskanaler genom kommunikations- och medvetandegörande insatser, till-

gängliga och konfidentiella rapporteringssystem, samordnad integration med People and Culture-policyerna, processer för regelbunden återkoppling och kontinuerlig förbättring samt tydliga policydokument. Därutöver erbjuds alla Scaniamedarbetare fysiska och/eller digitala utbildningar med avseende på visselblåsarsystemet [32d]. Uppdateringar som regelbundet publiceras på Scanias intranät, inklusive information om rapporterade fall av missförhållanden och vidtagna sanktionsåtgärder inom Volkswagenkoncernen, bidrar ytterligare till att öka medvetenheten om kanalerna. Det finns policyer på plats för att skydda personer som använder dessa kanaler. *För mer information om klagomålskanaler och klagomålsmekanismer, inklusive hur framförda frågor följs upp och hur individer skyddas, se avsnitt "Visselblåsning och rapportering av överträdelser [G1-3]" under G1 Ansvarsfullt företagande.*

Scania följer upp arbetskraftens medvetenhet om och förtroende för interna strukturer och processer för att framföra klagomål, farhågor eller behov genom My Voice (verktyget för medarbetarfeedback, tidigare benämnt Employee Satisfaction Barometer) [32e, 33].

Åtgärder [S1-4]

Syftet med de åtgärder som beskrivs nedan är att säkerställa att den potentiella negativa påverkan som identifieras i den dubbla väsentlighetsanalysen (DMA) inte blir till faktisk negativ påverkan samt att ytterligare förstärka de faktiska positiva effekterna. Åtgärderna syftar även till att mitigera identifierade risker. Scania strävar efter att säkerställa detta genom att integrera åtgärderna i befintliga processer. Detta att möjliggör att framväxande risker snabbt kan identifieras och att tidiga åtgärder för att förhindra att potentiell negativ påverkan utvecklas till faktisk påverkan kan vidtas [41]. DMA-resultaten delas inom organisationen och gör det möjligt för Scania och berörda team att identifiera förbättringsområden och prioritera åtgärder [39]. Resurser, investeringar och andra kostnader i relation

till hanteringen av påverkan och risker för Scanias egen arbetskraft är inte åtskilda från den löpande verksamheten och budgetarna, utan ingår i normala kapitalutgifts- (CapEx) och rörelsekostnadsbudgeter (OpEX) [43].

Likabehandling och lika möjligheter

Som en del i arbetet med att stärka rapporteringen kring lönegapet mellan könen och driva meningsfull förändring, har Scania för avsikt att under 2026 starta ett strukturerat program. Syftet är att säkerställa samsyn, fastställa mätbara mål och visa organisationens åtagande gällande efterlevnad och kontinuerlig förbättring i arbetet med att hantera löneskillnader. Initiativet kommer att slutföras genom att ett ramverk etableras, mål definieras samt att konkreta åtgärder och uppföljningsaktiviteter genomförs. Scanias pågående globala Skill Capture-modell säkerställer kontinuerliga lokala insatser och framsteg inom D&I genom att integrera dessa aspekter i processerna för rekrytering, kompetensutveckling och successionsplanering. Programmets effektivitet stöds av resultaten från det årliga indexet för mångfald och inkludering och följs även upp genom kvartalsvis uppföljning av exempelvis könsfördelningen i ledande befattningar, vilket redovisas i detta avsnitt.

Under året initierades en tvärfunktionell förstudie om neurodiversitet. Förstudien använder extern expertis för att stärka kunskaperna och kapaciteten gällande inkludering av personer med neurodiversitet. Beroende på initiativ och rekommendationer kommer Scania att behöva utveckla hur dessa åtgärder ska följas upp [37, 38a, 38b, 38d].

Arbetsförhållanden

Ett antal åtgärder pågår för att säkerställa att One People Policyn (SGP 35) implementeras i hela organisationen och att eventuella luckor mellan policy och tillämpning åtgärdas. Exempel på sådana åtgärder är utbildning av People and Culture-organisationen samt uppdaterade rekryteringsprocesser för att säkerställa att lagstadgad minimiålder efterlevs. Dessa åtgärder ska under 2026



S1 DEN EGNA ARBETSKRAFTEN, FORTS.

integreras i People and Culture-policyer, internkontroller och egenrevision. Syftet är att säkerställa att policyn tillämpas i praktiken. Inom den sociala dialogen har Scania Commercial Operations genomfört en global inventering av dialogstrukturer i syfte att fastställa en gemensam baslinje för alla regioner. Bedömningen, som innefattar ett program för att förbättra förhållandet mellan arbetsgivare och arbetstagare samt en översyn av överenskommenheten gällande europeiska företagsråd, kommer att slutföras i juni 2026. Syftet är att ta reda på i vilken utsträckning enheter inom Commercial Operations har en social dialog.

Ett initiativ för att förbättra datakvaliteten och datatillgängligheten inom Scania pågår och kommer att vara slutfört i slutet av 2026. Förbättrade data förväntas öka träffsäkerheten i de åtgärder som vidtas framöver.

Scania har också pågående åtgärder för att förbättra rapporteringen inom hälsa och säkerhet. Bättre data kommer att öka precisionen i de åtgärder som vidtas för att stärka arbetet inom hälsa och säkerhet. Definitionerna har harmoniserats med TRATON, och ett gemensamt verktyg för incidentrapportering har gjorts obligatoriskt i hela Scania. Månadsvis rapportering till den högsta ledningen¹ ökar kunskaperna om prestationsutfall och incidenttrender.

För att säkerställa att Scania betalar adekvata och rättvisa löner håller ett riktmärke för skäliga lönenivåer på att utvecklas. Den nuvarande modellen är baserad på landsspecifika data och utgår från en fast definition av vad en "standardfamilj" är (antal vuxna och barn). Utöver detta obligatoriska riktmärke undersöker Scania även en alternativ modell baserad på en "typisk familj", i syfte att bättre spegla varierande familjesammansättningar och boendesituationer mellan olika regioner [38a, 38b, 38d, 40a].

Professionell utveckling

Scania uppmuntrar intern rörlighet mellan olika roller och avdelningar och erbjuder kontinuerliga möjligheter till professionell utveckling för sina medarbetare. Scania främjar en stark lärandekultur som säkerställer kompetensberedskap och bidrar till uppfyllandet av våra strategiska mål. Initiativen omfattar bland annat mentorsprogram för att främja karriärutveckling samt analyser av kompetensbehov för att bättre kunna anpassa utbildningsprogrammen. Regelbundna prestations- och utvecklingssamtal genomförs för att säkerställa att individuella utvecklingsplaner är i linje med organisationens mål. Dessutom förbättras kontinuerligt rekryterings- och onboardingprocesser för att säkerställa att nya medarbetare integreras i organisationen på ett effektivt sätt [38c].

MÅL OCH MÄTETAL

Mål avseende den egna arbetskraften [S1-5]

Fastställandet av mål följer en samarbetsinriktad och iterativ process som är utformad för att säkerställa att målen både är realistiska och förankrade inom hela Scania. Processen innefattar ett aktivt deltagande från centrala intressentgrupper, däribland medarbetare och deras representanter, i syfte att bygga samsyn och engagemang. Medarbetare och deras representanter deltar i olika beslutsforum (se "Social dialog [S1-2]" ovan) och bidrar på så sätt till arbetet med att utforma, granska och följa upp prestationsindikatorer kopplade till mål för den egna arbetskraften [47].

Scania har satt upp fyra mål på områdena mångfald samt hälsa och säkerhet [MDR-T 46]. För mer information, se avsnitten 'Mål för mångfald och inkludering' och 'Mål för hälsa och säkerhet' i detta kapitel.



¹ Med den högsta ledningen avses de medarbetare som innehar befattningar i Scantias verkställande ledning.



S1 DEN EGNA ARBETSKRAFTEN, FORTS.

Scanias arbetskraft [S1-6, S1-7]

Medarbetare, antal efter kön

Kön	Antal anställda		Antal anställda (exkl. långtidssjukfrånvarande)	
	2025	2024	2025	2024
Män	41 573	43 748	41 011	43 031
Kvinnor	11 310	11 991	10 783	11 450
Övrigt	0	0	0	0
Ingen inlämnad uppgift	0	0	0	0
Medarbetare totalt	52 883	55 739	51 794	54 481
Icke-anställda totalt (konsulter)¹	1 865	3 106		
Egen arbetskraft totalt (inklusive konsulter)²	54 748	58 845		

Det totala antalet medarbetare minskade under 2025 jämfört med 2024. Förändringen i Scanias antal egna anställda var främst hänförlig till uppdelningen av FoU-verksamheten, där medarbetare som tidigare arbetade inom Scanias FoU nu ingår i TRATON. Under året överfördes 4 568 medarbetare till TRATON. Mätvärdet har inte validerats av någon extern instans utöver revisorsgranskningen [MDR-M 77b].

Medarbetare enligt kontraktstyp och kön

	2025				2024					
	Kvinnliga	Manliga	Övrigt	Ingen inlämnad uppgift	Summa	Kvinnliga	Manliga	Övrigt	Ingen inlämnad uppgift	Summa
Antal tillsvidareanställda (antal)	10 730	40 104	–	–	50 834	10 987	41 507	0	0	52 494
Antal visstidsanställda (antal)	580	1 469	–	–	2 049	1 004	2 241	0	0	3 245
Antal medarbetare (antal)	11 310	41 573	–	–	52 883	11 991	43 748	0	0	55 739

Under 2025 minskade det totala antalet anställda jämfört med 2024, vilket återspeglar en minskning av både tillsvidareanställda och visstidsanställda. Den övergripande könsfördelningen per anställningsform förblev i stort sett oförändrad, där tillsvidareanställda fortsatt utgjorde majoriteten av arbetskraften. Mätvärdet har inte validerats av någon extern instans utöver revisorsgranskningen [MDR-M 77b].

1 Datapunkt S1-7: Icke-anställda omfattar personer som är verksamma inom Scania utan att ha ett anställningsförhållande, exempelvis tillfällig personal, konsulter och egenföretagare (individuella uppdragstagare som tillhandahåller arbetskraft till Scania).

2 Det medarbetarantal som redovisas här stämmer överens med upplysningarna om anställda i de finansiella rapporterna. Se not 24 till koncernredovisningen.

3 Länder där Scania har 50 eller fler anställda som motsvarar minst 10 procent av Scanias totala antal anställda.

4 Personalomsättningen beräknas utifrån genomsnittligt antal arbetstagare under rapporteringsperioden (31 december 2024–31 december 2025). I beräkningen ingår anställda som lämnat bolaget på grund av frivillig uppsägning, uppsägning från arbetsgivarens sida, pensionering eller dödsfall.

Medarbetare, antal per land³

Kön	Antal anställda			
	2025		2024	
	Brasilien	Sverige	Brasilien	Sverige
Män	5 067	12 617	5 207	16 132
Kvinnor	1 158	5 132	1 300	6 216
Övrigt	0	0	0	0
Ingen inlämnad uppgift	0	0	0	0
Medarbetare totalt	6 225	17 749	6 507	22 348

Antalet medarbetare i Sverige minskade under 2025 jämfört med 2024, medan personalstyrkan i Brasilien förblev i stort sett oförändrad. Minskningen i Sverige kan i huvudsak härledas till uppdelningen av FoU-verksamheten, genom vilken medarbetare som tidigare arbetade inom Scanias FoU nu är en del av TRATON. Mätvärdet har inte validerats av någon extern instans utöver revisorsgranskningen [MDR-M 77b].

Omsättning, egna medarbetare

	2025	2024
Antal som slutade	4 843	6 128
Totalt antal medarbetare per 31 december	52 883	55 739
Omsättning (%)⁴	9,0	11,1
varav frivillig personalomsättning (%)	6,0	–

Den egna personalomsättningen minskade under 2025 jämfört med 2024, vilket återspeglar ett lägre antal som slutade under året. Personalomsättningen omfattar medarbetare som lämnar bolaget på grund av frivillig uppsägning, uppsägning från arbetsgivarens sida, pensionering eller dödsfall, men inkluderar inte medarbetare som överförts till TRATON i samband med uppdelningen av FoU-verksamheten. Mätvärdet har inte validerats av någon extern instans utöver revisorsgranskningen [MDR-M 77b].



S1 DEN EGNA ARBETSKRAFTEN, FORTS.

Medarbetare enligt kontraktstyp och region

	2025						2024					
	Europa	Americas	Asien	Afrika och Oceanien	Eurasien	Summa	Europa	Americas	Asien	Afrika och Oceanien	Eurasien	Summa
Antal tillsvidareanställda (antal)	35 443	9 268	4 026	2 058	39	50 834	38 079	8 708	3 466	2 017	224	52 494
Antal visstidsanställda (antal)	1 164	838	23	24	0	2 049	1 721	1 465	25	34	0	3 245
Antal medarbetare (antal)	36 607	10 106	4 049	2 082	39	52 883	39 800	10 173	3 491	2 051	224	55 739

Det totala antalet anställda minskade under 2025 jämfört med 2024, främst till följd av en minskning i Europa hänförlig till den uppdelning av FoU-verksamheten som innebär att medarbetare överfördes till TRATON. Antalet anställda ökade i Asien efter etableringen av Scantias nya nav i Kina, medan minskningen i Eurasien speglar en förändring i regional kategorisering, där medarbetare i Ukraina nu redovisas under Europa i stället för Eurasien. Mätvärdet har inte validerats av någon extern instans utöver revisorsgranskningen [MDR-M 77b].

Redovisningsprinciper

Medarbetardata redovisas baserat på uppgifter från koncernens ordinarie registreringssystem (HFM, SD Worx lönesystem) och definieras som antalet medarbetare (antal) vid rapporteringsperiodens slut (31 december). Uppgifterna omfattar både tillsvidareanställda och visstidsanställda samt heltids- och deltidsanställda. Här ingår Scantias samtliga verksamheter, inklusive industriella anläggningar, kommersiella nätverk och kontorsverksamhet, i linje med koncernens konsoliderade system. Inom Scantias finansiella rapporteringssystem omfattar det totala antalet personer i arbetskraften både egna anställda och icke-anställda i den egna arbetskraften.

Uppgifter om kön sammanställs i HFM-systemet, baserat på medarbetardata från respektive rapportrande enhets lokala People and Culture-system inom Scania [50d, 50d-i, 50d-ii, 50e, 50f].

Icke-anställda

Denna siffra avser antalet icke-anställda (antal) vid rapporteringsperiodens slut (31 december). Med icke-anställda avses personer som är verksamma inom Scania utan att ha ett anställningsförhållande med Scania, till exempel konsulter och egenföretagare (till exempel uppdragstagare och frilansare som tillhandahåller arbetskraft till Scania).

Medarbetare per kontraktstyp

I Scantias definition av tillsvidareanställda ingår även medarbetare som är långtidsfrånvarande samt trainees och lärlingar. Anställningsavtal ska innehålla information om överenskommen minimiarbetsdag, och nolltimmarsavtal är inte tillåtna enligt Scantias policyer.

Heltidsanställda är personer som arbetar det maximala antal timmar per dag, vecka eller månad som av organisationen fastställts för respektive anställningskategori, i enlighet med nationell lagstiftning, kollektivavtal eller företagets policyer. Medarbetare som arbetar färre timmar än denna norm klassificeras som deltidsanställda.

Medarbetare per land och region

Data uppdelade per land omfattar Sverige och Brasilien, som är de länder där Scania har 50 eller fler anställda och som vardera representerar minst 10 procent av det totala antalet egna anställda.

Indelningen av anställda per region följer den klassificering som används i Scaniakoncernens finansiella rapporter och baseras på det land där den rapportrande enheten är lokaliserad.

Personalomsättning

Personalomsättning avser antalet och andelen anställda som av olika anledningar har lämnat företaget, däribland frivillig uppsägning, uppsägning från arbetsgivarens sida, pensionering eller dödsfall. Detta mätvärde beräknas baserat på det genomsnittliga antalet egna anställda (antal) under den aktuella rapporteringsperioden (från 31 december 2024 till 31 december 2025) [55b, 55b-i, 55b-ii, 55c, SBM-3 14a].



S1 DEN EGNA ARBETSKRAFTEN, FORTS.

Kollektivförhandlingar [S1-8]

Kollektivförhandlingar och social dialog

Täckning	2025 ¹		
	Kollektivavtalsäckning ²		Social dialog ²
	Medarbetare – EES (för länder med >50 anställda, motsv. >10 % av medarb. totalt)	Medarbetare – utanför EES (uppskattning för regioner med >50 anställda, vilket motsvarar >10% av de anställda totalt)	Arbetsplatsrepresentation (endast EES) (för länder med >50 anställda, motsv. >10 % av medarb. totalt)
0-19 (%)	0	Amerika ³	0
20-39 (%)	0	0	0
40-59 (%)	0	0	0
60-79 (%)	0	0	0
80-100 (%)	Sverige	0	Sverige

¹ En landsvis uppdelning av täckningsgraden för kollektivavtal (CBA) och social dialog för länder med betydande sysselsättning finns inte tillgänglig för 2024. På koncernnivå omfattades 76 procent av Scaniakoncernens anställda av kollektivavtal under 2024, medan 24 procent inte omfattades. Arrangemang för social dialog omfattade 100 procent av Scaniakoncernens anställda under 2024.

² För länder med betydande sysselsättning, där Scania har minst 50 anställda räknat i antal och som motsvarar minst 10 procent av Scantias totala antal anställda.

³ För verksamheter utanför EES i Nord- och Sydamerika bedöms täckning av kollektivavtal (CBA) vara väsentlig endast i Brasilien, eftersom detta är det enda landet i regionen med betydande sysselsättning.

Kollektivavtal omfattar 74 procent av Scantias totala arbetskraft [60a].

Under 2025 omfattades majoriteten av de anställda i länder med betydande sysselsättning av kollektivavtal. Social dialog genom arbetstagarrepresentation fanns på plats för samtliga anställda i Sverige. Mätvärdet har inte validerats av någon extern instans utöver revisorsgranskningen [MDR-M 77b].

Redovisningsprinciper

Data rapporteras baserat på det totala antalet medarbetare (antal) vid slutet av rapporteringsperioden (31 december). Uppgifterna om täckningsgrad för kollektivavtal (CBA) kombinerar uppgifter från den industriella verksamheten samt manuellt rapporterade data från rapporterade enheter och marknader.

Kollektivförhandlingar avser förhandlingar mellan arbetsgivare (eller deras organisationer) och fackföreningar (eller tillbörligt valda arbetstagarrepresentationer) i syfte att fastställa arbetsvillkor, anställningsvillkor samt reglera relationerna mellan arbetsgivare och arbetstagar eller deras organisationer. Ett kollektivavtal är ett skriftligt avtal som upprättas som ett resultat av dessa förhandlingar och som reglerar anställningsvillkor såsom ersättning och arbetstid. Det kan även omfatta frågor som arbetsmiljö samt hälsa och säkerhet. Social dialog definieras som förekomsten av ett avtal om medarbetarrepresentation genom ett europeiskt företagsråd (EWC), ett SE-företagsråd (Societas Europaea) eller ett SCE-företagsråd (Societas Cooperativa Europaea). Samtliga Scaniaenheter inom EES omfattas av EWC-/SE-/SCE-arrangemang och Scania har av denna anledning inte samlat in individuella uppgifter från varje enskild enhet.

Andelen anställda som omfattas av kollektivavtal beräknas som andelen anställda som omfattas av

kollektivavtal i förhållande till det totala antalet anställda i respektive region. Regionerna delas upp i EES-länder respektive länder utanför EES.

Betydande sysselsättning definieras som minst 50 anställda i en konsoliderad enhet och där det totala antalet anställda i ett land motsvarar minst tio procent av det totala konsoliderade antalet anställda.

Datakvalitet och antaganden

Med Scantias decentraliserade affärsmodell krävs det att data sammanställs från flera olika källor, vilket kan påverka datakvaliteten. Variationer i definitionen av kollektivavtal kan också påverka rapporteringskvaliteten negativt.

Kollektivförhandlingar är fortsatt en viktig datapunkt och ett fokusområde för Scania. Mot denna bakgrund har ett beslut fattats om att fortsätta rapportera samt att förbättra både datakvalitet och relaterade processer.

Alla anställda i Sverige omfattas av kollektivavtal, som ett resultat av Scantias åtagande gentemot den svenska arbetsmarknadsmodellen, bolagets sätt att bedriva verksamhet i landet samt medlemskap i en arbetsgivarorganisation. För enheter lokaliserade i andra länder används de data som de lokala enheterna rapporterar i HFM-systemet [63b, MDR-M 77a, 77b, 77c].



S1 DEN EGNA ARBETSKRAFTEN, FORTS.

Mångfald [S1-9]

Könsfördelning i den högsta ledningen

	2025
	Summa
män	4
män(%)	50
kvinnor	4
kvinnor (%)	50
Summa¹	8

¹ Skillnaden mellan de siffror som redovisas i avsnittet "VD och verkställande ledning" och denna tabell beror på att en medlem av den verkställande ledningen innehar en delad befattning mellan Scania och TRATON. För rapporteringsändamål har denna befattning inkluderats i TRATONs rapport men inte i denna tabell, vilket medför en avvikelse i de siffror som redovisas här.

Under 2025 var könsfördelningen på högsta ledningsnivå balanserad, där kvinnor och män innehade 50 procent av befattningarna vardera. Detta speglar en jämn könsfördelning inom Scantias högsta ledning. Mätvärdet har inte validerats av någon extern instans utöver revisorsgranskningen [MDR-M 77b].

Medarbetare per åldersgrupp

	2025	2024
	Summa	Summa
Under 30 år	11 478	12 760
30–50 år	28 716	30 029
Över 50 år	12 690	12 951
Summa	52 883	55 739

Under 2025 förblev åldersfördelningen bland de anställda i stort sett oförändrad jämfört med 2024, med den största andelen anställda i åldersgruppen 30–50 år. Den övergripande minskningen av antalet anställda återspeglas i samtliga åldersgrupper. Mätvärdet har inte validerats av någon extern instans utöver revisorsgranskningen [MDR-M 77b].

Redovisningsprinciper

Könsfördelning i den högsta ledningen

Med den högsta ledningen avses de medarbetare som vid rapporteringsperiodens slut (31 december) innehade befattningar i Scantias verkställande ledning.

Uppgifter om könsfördelning i den högsta ledningen samlas in manuellt och sammanställs av avdelningen för ledningsersättningar och -förmåner (Executive Compensation and Benefits) [AR 71].

Åldersfördelning

Åldern för samtliga anställda beräknas som åldern vid årets slut. Beräkningarna omfattar alla anställda (både hel- och deltidsanställda). Uppgifterna hämtas från HFM-systemet och rapporteras av varje enskild enhet med beaktande av information från respektive rapporterande enhets lokala lönesystem.

Datakvalitet och antaganden

För svenska enheter används data från SD Worx-systemet som underlag för rapportering av ålders- och ersättningsfördelning. På grund av vissa begränsningar i datakvaliteten användes antaganden för att dela in medarbetarna i olika ålderskluster, vilket kan göra att klassificeringen för cirka 0,01 procent av det totala antalet medarbetare är osäker. Antagandet består i att Scantias övergripande åldersfördelning bland medarbetarna även är tillämplig på mindre grupper där specifika data saknas.





S1 DEN EGNA ARBETSKRAFTEN, FORTS.

Löner och ersättningar [S1-10, S1-16]

Riktmarke för skälig lön och ersättningsrelaterade mätetal

Land	2025	
	Procentandel medarbetare som tjänar mindre än tillämpligt riktmarke för skälig lön per land	
	Medarbetare – EES (%)	Medarbetare – utanför EES (%) ¹
Singapore	–	18,87

¹ Inom EES används det ESRS-definierade mätvärdet för "skälig lön", vilket är minimilönen för medlemsstaten i fråga. Om det inte finns någon lagstadgad minimilön tillämpas det närmevärde som beskrivs i ESRS. För länder utanför EES används databasen för levnadslön från WageIndicator Foundation, vilket ger en godkänd skälig lön för alla länder utanför EES.

Generellt erhåller alla anställda ersättning i enlighet med lokal lagstiftning och, i förekommande fall, befintliga kollektivavtal. Under rapporteringsåret erhöll dock inte alla anställda skäliga löner i förhållande till tillämpliga referensvärden. Våra tillämpliga riktmärken överstiger dock de minimivärden som anges i ESRS. I beräkningen har Scania inte inkluderat anställda som ligger under

skälig lönenivån i länder som omfattas av kollektivavtal. De rapporterade 10 anställda i Singapore motsvarar 0,02 procent av Scantias totala antal anställda. Mätvärdet har inte validerats av någon extern instans utöver revisorsgranskningen [MDR-M 77b].

Redovisningsprinciper

Scania redovisar de länder där vissa anställda har löner som understiger det tillämpliga riktmärket för skälig lön samt andelen anställda som ligger under detta riktmarke. Scania lämnar dock inte upplysningar om enheter där lönerna understiger det globala riktmärket men fortfarande uppfyller minimilöner enligt lokal lagstiftning och/eller bransch- eller nationella kollektivavtal.

I den jämförande analysen används följande antagande: inom EES används det ESRS-definierade mätvärdet för "skälig lön", vilket är minimilönen för medlemsstaten i fråga. Om det inte finns någon minimilön tillämpas det närmevärde som föreskrivs av ESRS. För länder utanför EES används den databas för levnadslön som tillhandahålls av Wage-

Indicator Foundation, vilken beräknar en validerad skälig levnadslön för alla länder utanför EES.

Datakvalitet och antaganden

Olika riktmärken för levnadslön eller skälig lön använder olika metoder, kostnadskorgar och lokala antaganden. Följaktligen kan de beräknade löneträsklarna variera beroende på vilket riktmarke som används. Tillsammans med TRATON har Scania valt WageIndicator Foundation som den mest ändamålsenliga och tillförlitliga referensen för att bedöma om lönerna är skäliga, baserat på koncernens sammansättning av arbetskraft och tillgång till data [69].

Ersättningsindikator

	2025 ¹
Löneskillnad mellan kvinnliga och manliga anställda (%)	13
Förhållandet mellan den högst betalda individen och den medianårliga totala ersättningen för alla anställda	104

¹ Uppgifter för 2024 finns inte tillgängliga. Informationen har inte samlats in tidigare.

Scania stöder principen om rättvis och skälig ersättning för samtliga anställda. År 2025 uppgick lönegapet mellan könen på global nivå till 13 procent till männens fördel [97a]. Siffran representerar den genomsnittliga löneskillnaden mellan manliga och kvinnliga anställda inom koncernen. Scantias personalsammansättning, där cirka 80 procent av de anställda är män och 20 procent är kvinnor, kan påverka lönegapet mellan könen. Lönegapet mellan könen, beräknad i enlighet med ESRS-metoden, ger en

bred bild av löneskillnaderna mellan olika affärssegment och regioner. Mätvärdet ger en översiktlig bild men tar inte hänsyn till faktorer som befattning, erfarenhet, utbildning eller lokala marknadsförhållanden, vilka alla kan påverka ersättningsstrukturerna. Scania konstaterar att ett enda kvotantal inte fullt ut kan illustrera jämställdheten i lönesättningen inom organisationen [97c]. Mätvärdet har inte validerats av någon extern instans utöver revisorsgranskningen [MDR-M 77b].

Redovisningsprinciper

Löneskillnad på grund av kön

Beräkningarna inkluderar samtliga aktiva anställda (hel- och deltidsanställda) som var anställda den 31 december 2025. På grund av uppgifternas karaktär och det faktum att flera av marknaderna omfattas av jurisdiktionsregler som skiljer sig åt i metod och specifika krav, skiljer Scania i rapporteringen endast mellan män och kvinnor. Löneskillnad på grund av kön = (genomsnittlig bruttoersättning per timme för manliga anställda – genomsnittlig bruttoersättning per timme för kvinnliga anställda) / genomsnittlig bruttoersättning per timme för manliga anställda × 100. Uppgifterna hämtas från HFM-systemet (SD Worx-systemet för i stort sett samtliga svenska enheter), där varje rapporterade enhet redovisar information som har hämtats från lokala HR- och lönesystem.

Kvot för årlig total ersättning

Beräkningarna omfattar alla aktiva anställda (både hel- och deltidsanställda). Den årliga totala ersättningen omfattar alla fasta ersättningskomponenter, inklusive grundlön, pension och andra förmåner samt rörliga ersättningar. Den årliga ersättningskvoten för den högst avlönade individen baseras på den årliga totala ersättningen för Scantias högst avlönade individ. Den medianbaserade årliga totala ersättningen för anställda (exklusive den högst avlönade individen) beräknas med undantag för den högst avlönade individen. Ersättningskvoten = den högst avlönade individens årliga totala ersättning / medianen för hela Scania. Data hämtas från HFM-systemet (SD Worx-systemet för i stort sett samtliga svenska enheter), som samlar in rapporter från lokala HR- och lönesystem.



S1 DEN EGNA ARBETSKRAFTEN, FORTS.

Hälsa och säkerhet [S1-14]

Indikatorer för hälsa och säkerhet

	2025		
	Anställda	Icke-anställda	Övriga arbetstagare
Procentandel medarbetare som omfattas av ledningssystem för hälsa och säkerhet (%)	100	100	–
Antal dödsfall till följd av arbetsrelaterade skador och arbetsrelaterad ohälsa	0	0	0
Antal registrerbara arbetsrelaterade olyckor	1 759	202	–
Total frekvens av registrerbara arbetsskador (TRIR) ¹	18,97	–	–
Totalt antal frånvarodagar från arbetsrelaterade skador och dödsfall till följd av arbetsrelaterade olyckor, arbetsrelaterad ohälsa och dödsfall p.g.a. ohälsa (LTI)	11 425	–	–

¹ Total frekvens av registrerbara arbetsskador (TRIR) = antal registrerbara arbetsrelaterade olyckor * 1 000 000 / totalt antal arbetade timmar för anställda

Under 2025 omfattades samtliga anställda och icke-anställda av Scantias ledningssystem för hälsa och säkerhet. Inga arbetsrelaterade dödsfall rapporterades under

året medan TRIR för anställda var 18,97. Mätvärdet har inte validerats av någon extern instans utöver revisorsgranskningen [MDR-M 77b].

Redovisningsprinciper

Avgränsningen och konsolideringen av hälso- och säkerhetsrelaterade data omfattar arbetsrelaterade olyckor, uppgifter om arbetade timmar osv. från Scantias samtliga verksamheter, inklusive industriella anläggningar och kommersiella verksamhet, i linje med de konsoliderade finansiella rapporterna.

Uppgifter om hälsa och säkerhet samlas in med hjälp av en kombination av datakällor, inklusive TIA (systemet för incident- och riskhantering) och det finansiella rapporteringssystemet (HFM). Data rapporteras baserat på det datum då incidenten rapporterades och omfattar perioden från den 1 januari till den 31 december.

Den totala frekvensen av registrerbara arbetsskador (TRIR) beräknas som antalet registrerbara arbetsolyckor per miljon arbetade timmar. Här ingår dödsfall, olyckor med frånvarotid, olyckor som resulterat i begränsad arbetsförmåga samt olyckor som krävt medicinsk behandling.

Under rapporteringsåret inträffade inga dödsfall i den egna verksamheten, vilket innebär att inga egna anställda och ingen inhyrd personal miste livet till följd av arbetsrelaterade olyckor.

Datakvalitet och antaganden

Datakvalitets- och rimlighetskontroller genomförs regelbundet genom internkontroller för att säkerställa uppgifternas korrekthet och tillförlitlighet.

Mänskliga rättigheter [S1-17]

Under rapporteringsperioden mottog Scania 376 rapporter via sina interna visseblåsarkanalerna, av vilka fyra var relaterade till diskriminering eller trakasserier. Inga klagomål avseende dessa frågor rapporterades till OECD:s nationella kontaktpunkter för multinationella företag.

Inga böter, skadestånd eller ersättningar har betalats till följd av överträdelse i relation till diskriminering eller trakasserier [103c].

Det har inte rapporterats eller identifierats några allvarliga människorättsrelaterade frågor eller incidenter inom den egna arbetskraften [104a] och inte heller har några böter, skadestånd eller ersättningar betalats ut till följd av allvarliga människorättsrelaterade problem eller incidenter [104b]. Mätvärdet har inte validerats av någon extern instans utöver revisorsgranskningen [MDR-M 77b].

Process för hantering av klagomål

- Misstänkta överträdelse av lagar och förordningar, Scantias uppförandekod, företagspolicyer och etiska riktlinjer rapporteras via tillgängliga visseblåsarkanalerna.
- Group Investigation Office tar emot rapporten och återkopplar till rapportören med en bekräftelse om att rapporten mottagits.
- Group Investigation Office genomför en inledande bedömning av rapporten, inklusive en noggrann granskning av fakta och påståendenas trovärdighet, i syfte att avgöra om det är motiverat med en fullskalig utredning. I det här steget fattas, beroende på utfallet av den initiala bedömningen, beslut om att inleda en utredning, skicka vidare ärendet eller avsluta det utan ytterligare åtgärder.
- Om en utredning inleds genomförs den av Group Investigation Office eller av annan lämplig funktion inom Scania, till exempel People and Culture eller

Group Security, på uppdrag av Group Investigation Office. Group Investigation Office har fortsatt övergripande tillsyn över alla pågående utredningar.

- När utredningen har slutförts gör Group Investigation Office en rättslig bedömning av resultaten. Om en överträdelse kunnat konstateras, presenterar Group Investigation Office utredningens slutsatser tillsammans med förslag på lämpliga disciplinära åtgärder för disciplin-kommittén. Disciplin-kommittén fattar beslut om disciplinära åtgärder.
- Beroende på resultatet av utredningen kan Group Investigation Office även rekommendera avhjäljande åtgärder som ska vidtas av den berörda enheten.
- Ersättning eller kompensation bedöms från fall till fall.
- Group Investigation Office följer upp att beslutade disciplinära åtgärder och rekommenderade avhjäljande åtgärder har genomförts av den berörda enheten [103d].



S2 ARBETSTAGARE I VÄRDEKEDJAN

Det finns många leverantörsled mellan Scania och utvinningen av råmaterial. I denna komplexa värdekedja kan arbetstagare vara exponerade för bristfälliga arbetsförhållanden eller, i värsta fall, tvångsarbete. Dessa risker är inneboende i vissa delar av värdekedjan och kan, om de inte hanteras, få konsekvenser för Scanias verksamhet, inklusive risker relaterade till anseende och regelefterlevnad.

Inom ramen för DMA:n och baserat på resultaten av TRATONs bedömning av framträdande risker för mänskliga rättigheter identifierades arbetstagare i den uppströms värdekedjan som de mest väsentliga och potentiellt sårbara grupperna som påverkas väsentligt, där arbetstagare i råvaruförsörjningskedjan bedömdes löpa större risk att påverkas negativt. Dessa grupper var migrantarbetare, personer med tillfälliga anställningsavtal, kvinnliga arbetstagare, fackliga företrädare och arbetstagarrepresentanter,

barn och unga (under 18 år), låginkomsttagare och lågutbildade arbetstagare med begränsad läskunnighet samt personer från etniska, religiösa eller språkliga minoriteter. Scania strävar efter att förstå dessa gruppers perspektiv genom att använda de kanaler som beskrivs under "Engagemang med arbetstagare i värdekedjan [S2-2, S2-3]". Detta är särskilt viktigt i råmaterialregioner med förhöjd risk för barnarbete och tvångsarbete, exempelvis vid koboltutvinning i Demokratiska republiken Kongo. *Mer information om TRATONs väsentlighetsbedömning avseende mänskliga rättigheter finns i TRATONs årsredovisning [SBM-3 11c-e,12].*

Scania har i väsentlighetsanalysen identifierat arbetstagare i värdekedjan som en väsentlig fråga men har valt att använda infasningsalternativet för upplysningskrav. Därför innehåller detta avsnitt övergripande information om påverkan, risker och möjligheter samt policyer, åtgärder, mål och mätetal i enlighet med §17 i bilaga C till ESRS 2.

Beskrivning av IRO	Typ av IRO	Värdekedja	Tidshorisont
Arbetsförhållanden			
Bristfälliga arbetsförhållanden Arbetstagare kan möta risker i form av otillräckliga löner, orimligt långa arbetstider, otillräckliga pauser samt bristande skydd för hälsa och säkerhet, vilket sammantaget kan medföra en sänkt levnadsstandard (potentiellt omfattande påverkan).	Potentiell negativ påverkan		● ● ●
Anseenderelaterade risker Bristfälliga arbetsförhållanden kan leda till negativ medieexponering, strejker och verksamhetsstörningar, vilket kan skada Scanias anseende och försäljning.	Risk		● ● ●
Barn- och tvångsarbete			
Minderåriga arbetstagare och tvångsarbete Anlitande av minderåriga arbetstagare och tillämpning av tvångsarbete inom värdekedjan, vilket kan leda till förhållanden som kan utgöra modernt slaveri (potentiellt omfattande påverkan).	Potentiell negativ påverkan		● ● ●
Rättsliga risker och anseenderisker Rättsliga risker och anseenderisker kan uppstå till följd av inblandning i fall av barnarbete eller tvångsarbete, vilket kan leda till rättsprocesser och störningar i leveranskedjan.	Risk		● ● ●





S2 ARBETSTAGARE I VÄRDEKEDJAN, FORTS.

HANTERING AV PÅVERKAN, RISKER OCH MÖJLIGHETER

Policyer [S2-1]

I Scantias policyer för att hantera påverkan, risker och möjligheter i relation till arbetstagarna i värdekedjan ingår policyn för mänskliga rättigheter, uppförandekoden för leverantörer och uppförandekoden för oberoende distributörer. Policyerna innehåller bestämmelser som ålägger Scantias affärspartner att säkerställa skäliga löner och arbetstider samt att respektera föreningsfrihet och rätten till kollektivförhandlingar. *Mer information om Scantias koncernpolicyer (SGP:er) finns i avsnittet "Policyer" under Allmänna upplysningar [MDR-P 16, 17].*

SGP 41 Mänskliga rättigheter

Scaniakoncernens policy för mänskliga rättigheter fastslår Scantias ansvar för att respektera mänskliga rättigheter och ålägger Scania att följa gällande lagstiftning och internationellt erkända standarder för mänskliga rättigheter. Här ingår FN:s vägledande principer om företagande och mänskliga rättigheter, OECD:s riktlinjer för multinationella företag samt FN:s Global Compact och dess tio principer.

Policyn beskriver även Scantias styrning på området mänskliga rättigheter, inklusive due diligence-processen för mänskliga rättigheter (för mer information, se avsnittet "Åtgärder" i detta kapitel). Processägare och beslutsfattare har ett ansvar för att integrera risker kopplade till mänskliga rättigheter i relevanta processer. Den metod som beskrivs i Scantias ramverk för mänskliga rättigheter är organiserad kring tre pelare:

- **Commit** – sätta upp tydliga handlingsplaner för att förbättra policyer och riktlinjer.
- **Know** – säkerställa att mänskliga rättigheter integreras i beslutsprocesserna.
- **Show** – stärka Scantias kapacitet inom klagomåls- hantering och gottgörelse samt kommunikation, i syfte att öka transparensen kring uppgifter relaterade till mänskliga rättigheter.

Centrala forum för uppföljning av ramverket för mänskliga rättigheter och hanteringen av människorättsrisker är styrkommittén för mänskliga rättigheter och TRATONs kommitté för mänskliga rättigheter (Human Rights Committee).

Styrkommittén för mänskliga rättigheter har till uppgift att samordna, övervaka och ge råd om genomförandet av sina egna åtaganden, inklusive ramverket för mänskliga rättigheter, samt skyldigheter enligt tillämpliga due diligence-lagar om mänskliga rättigheter och de standarder som Scania har åtagit sig att följa. Om luckor identifieras har kommittén möjlighet att utfärda riktlinjer i form av rekommendationer. Ansvaret för att verkställa Scantias skyldigheter och åtaganden ligger dock kvar hos Scantias organ eller operativa enheter. Styrkommittén för mänskliga rättigheter rapporterar kvartalsvis till Scantias hållbarhetsråd (SSB, Scania Sustainability Board) och TRATONs kommitté för mänskliga rättigheter (Human Rights Committee) [17a].

Uppförandekod för leverantörer

Scantias uppförandekod för leverantörer fastställer minimikrav som gäller för alla affärsrelationer mellan Scania och dess leverantörer. Kraven baseras på de tio principerna i FN:s Global Compact, FN:s vägledande principer om företagande och mänskliga rättigheter, OECD:s riktlinjer för multinationella företag, OECD:s due diligence-vägledning om ansvarsfulla leveranskedjor för mineraler från konflikttrabbade områden och högriskområden, relevanta konventioner från Internationella arbetsorganisationen (ILO), Volkswagenkoncernens uppförandekod för affärspartner, TRATONs uppförandekod för leverantörer och affärspartner, de vägledande principerna i Drive Sustainability-initiativet samt interna standarder och värderingar, såsom Scantias policy för mänskliga rättigheter.

Leverantörer ska tillämpa kraven i uppförandekoden för hela sin arbetskraft, inklusive tillfälligt anställda och andra personer som direkt eller indirekt utför arbete. Uppförandekoden för leverantörer tar uttryckligen upp tvångsarbete eller obligatoriskt arbete samt barnarbete.

Scania har rätt att när som helst begära att leverantörer genomför självutvärderingar samt att utföra revisioner i syfte att kontrollera att kraven efterlevs. Scania förbehåller sig rätten att säga upp det relevanta avtalet med omedelbar verkan om leverantören inte uppfyller kraven och inte är villig att vidta nödvändiga åtgärder för att åtgärda identifierade avvikelser [17a, 18, 19].

Uppförandekod för oberoende distributörer (IDCC)

IDCC fastställer de minimikrav som ska tillämpas vid all affärsverksamhet mellan Scania och oberoende aktörer inom det globala nätverket av Scantias auktoriserade distributörer, återförsäljare och verkstäder. Kodens baseras på samma konventioner som uppförandekoden för leverantörer och behandlar uttryckligen frågor om tvångsarbete eller obligatoriskt arbete samt barnarbete.

Scaniadistributörer ska säkerställa att IDCC görs avtalsmässigt bindande för samtliga lokalt utsedda distributörer, återförsäljare och verkstäder samt för andra direkta eller indirekta affärspartner, kunder och slutanvändare. I enlighet med IDCC ska distributörer varje år ta fram och uppdatera en affärs- och marknadsplan som omfattar efterlevnad, etik och hållbarhet, inklusive – men inte begränsat till – mänskliga rättigheter, arbetstagares rättigheter, miljö och antikorrupktion [17a, 18, 19].

Dialog och samverkan med arbetstagare i värdekedjan [S2-2, S2-3]

Scania samverkar med arbetstagare i värdekedjan i centrala faser som strategiimplementering, due diligence för mänskliga rättigheter samt identifiering, bedömning och åtgärder för risker i leveranskedjan. Dialogen sker genom direkt kontakt med arbetstagare, fackföreningar och arbetstagarrepresentanter samt genom intressentdialoger med civilsamhällesorganisationer eller med legitima företrädare i de fall där direkt dialog inte är möjlig. Dessa dialoger förs löpande och regelbundet, med varierande frekvens beroende på process, syfte eller projekt [17b, 22, 22a, 22b].

Scania använder flera mekanismer för att bedöma effektiviteten i dialogen med arbetstagare i värdekedjan.

Ett exempel är klagomålsmekanismen för leveranskedjan (SCGM), som gör det möjligt att utvärdera om synpunkter och klagomål framförs och hanteras på ett ändamålsenligt sätt. Dialogen inom ramen för SCGM innebär bland annat att förstå hur en fråga som rör mänskliga rättigheter påverkar berörda arbetstagare, vilka åtgärder som kan bidra till att lösa frågan samt uppföljning för att säkerställa att föreslagna åtgärder genomförs.

Ett annat sätt att bedöma effektiviteten är de årliga enkäterna till förarna, som används för att följa upp arbetsförhållanden och välbefinnande inom logistikflödena. Resultaten från enkäten ligger till grund för åtgärder inom Fair Logistics-programmet för leverantörskedjehantering. Exempelvis har återkoppling gällande viloförhållanden och tillgång till grundläggande faciliteter bidragit till lokala implementeringsprojekt som syftar till att förbättra faciliteterna för förare vid Scantias anläggningar [22e]. Ansvaret för att samverka med arbetstagarna i värdekedjan ligger hos flera olika funktioner, beroende på syfte [22c, 38].

Även om Scania inte har något globalt ramavtal med en facklig centralorganisation på global nivå, är uppförandekoden för leverantörer samt IDCC avtalsmässigt bindande och skyddar arbetstagares föreningsfrihet och rätt till kollektivförhandlingar [22d].

Scania prioriterar en direkt dialog med berörda rättighetshavare, men anlitar legitima företrädare när direkt dialog inte är möjlig [23].

Klagomålsmekanism

Dialog är också en viktig del i hanteringen av ärenden med klagomålsmekanismen för leveranskedjan (SCGM, Supply Chain Grievance Mechanism). När arbetstagare i värdekedjan påverkas av ett klagomålsärende konsulteras och involveras de genom hela ärendeprocessen [17c, 22a, 22b].

SCGM används för att behandla potentiella indikationer på att direktleverantörer eller leverantörer i leveranskedjan kan ha gjort sig skyldiga till överträdelser av uppförandekoden för leverantörer. När någon inom Scania får kännedom om potentiella överträdelser av uppförande-



S2 ARBETSTAGARE I VÄRDEKEDJAN, FORTS.

koden för leverantörer ska alla relevanta uppgifter vidarebefordras till hållbarhetsteamet inom inköpsenheten, som är det team inom Scania som hanterar dessa fall. Relevanta interna expertfunktioner och externa intressenter konsulteras under hela processen. Vissa ärenden som rör gemensamma leverantörer hanteras i samarbete med, eller direkt av, andra varumärken inom Volkswagen-koncernen. Samtliga medarbetare inom Scantias inköpsenhet är utbildade i SCGM-processen [27a].

Att identifiera lämplig gottgörelse är en del av processen och omfattar även att identifiera de berörda rättighetshavarnas behov. Gottgörelse kan till exempel ske i form av kompensation, ny anställning, rehabilitering eller annat. Om processen visar att Scania har bidragit till en negativ påverkan, kommer Scania att bidra till gottgörelse i proportion till sitt ansvar och använda sitt inflytande för att verka för att även andra företag tillhandahåller lämpliga åtgärder för gottgörelse. Processen bör alltid avslutas med att de nödvändiga åtgärderna vidtas för att förhindra ytterligare överträdelser.

Under 2025 påbörjade Scania ett projekt för att etablera ett klagomålsramverk för en bredare intressentkrets, vilket kommer att innefatta den befintliga klagomålsmekanismen för leveranskedjan. Projektet omfattar även uppbyggnad av en process för gottgörelse för Scania [22e, 27d].

Scania kräver att samtliga leverantörer utarbetar och implementerar klagomålsmekanismer som är adekvata för deras respektive verksamheter och som gör det möjligt för medarbetare och andra potentiellt berörda personer att – anonymt, konfidentiellt och utan rädsla för represalier – ta upp problem och/eller klagomål i relation till affärsetik, mänskliga rättigheter och/eller miljö. Klagomålskanalen bör utarbetas på grundval av effektivitetskriterierna i FN:s vägledande principer och omfatta leverantörernas egen verksamhet och leverantörskedja [27c].

Utöver den ovan beskrivna SCGM-processen finns det även en visselblåsartjänst som är tillgänglig via Scantias webbplats och som är öppen för externa aktörer, inklusive arbetstagare i värdekedjan [27b]. För mer informa-

tion om klagomålskanaler och klagomålsmekanismer samt hur framförda frågor följs upp, se "Visselblåsning och rapportering av överträdelser (G1-3)" under G1 Ansvarsfullt företagande [28].

Åtgärder [S2-4]

Scantias dubbla väsentlighetsanalys (DMA) identifierade två potentiella negativa konsekvenser och två tillhörande risker avseende arbetstagare i värdekedjan. De åtgärder som beskrivs nedan bidrar till att begränsa de potentiella negativa konsekvenserna och minska sannolikheten för att riskerna realiserar [31]. Resurser, investeringar och andra kostnader i relation till hanteringen av påverkan och risker för Scantias arbetstagare i värdekedjan hanteras inte separat från den löpande verksamheten och budgetprocesserna; relaterade kostnader ingår i ordinarie budgetar för investeringar (CapEx) och rörelsekostnader (OpEx) [38].

Styrning av leveranskedjan

Det pågående arbetet med att identifiera, bedöma, följa upp och minska riskerna i Scantias leveranskedja är uppdelat i två nivåer. Den första nivån fokuserar på tier-1-leverantörer och omfattar uppförandekoden för leverantörer, S-rating, utbildningssessioner, mediascreening och hållbarhetsrevisioner. Mer information om denna nivå finns i Scantias hållbarhetshandbok för leveranskedjan. Denna handbok gäller alla enheter som har direkta relationer med leverantörer och vägleder medarbetarna i Scantias interna processer, till stöd för hållbarhetsarbetet inom Scantias inköpsenhet.

Den andra nivån utgörs av leveranskedjeövergripande tillvägagångssätt (tier-1 till tier-n) i relation till mänskliga rättigheter. Åtgärderna på den andra nivån beskrivs i Scantias due diligence-riktlinjer för leveranskedjan.

I dessa riktlinjer ligger fokus på de leveranskedjeövergripande strategier som Scania tillämpar för att stoppa, förhindra och begränsa potentiell negativ påverkan och åtgärda faktisk negativ påverkan [32a-d].

Due diligence för mänskliga rättigheter

Scantias process för due diligence för mänskliga rättigheter beskrivs i SGP 41 Mänskliga rättigheter och är i linje med FN:s vägledande principer för företagande och mänskliga rättigheter. Detta är den process genom vilken respekt för mänskliga rättigheter integreras i företagets beslutsfattande.

1. Det första steget är att identifiera och bedöma risker kopplade till mänskliga rättigheter. Riskövervakning är en kontinuerlig process som tar hänsyn till att människorättsrelaterade risker kan förändras i takt med att Scantias verksamhetskontext utvecklas. Risker kopplade till mänskliga rättigheter hanteras som en integrerad del av Scantias ramverk för riskhantering, där allvarliga risker prioriteras. Scania integrerar de väsentliga risker för mänskliga rättigheter som identifierats i TRATONs analys, där kriteriernas omfattning, räckvidd, möjlighet att åtgärda samt sannolikhet används för att bedöma vilka risker som är mest betydande.

2. Det andra steget är att stoppa, förebygga eller begränsa negativ påverkan. Om en negativ påverkan kopplad till mänskliga rättigheter har inträffat avgör omständigheterna vilka åtgärder som är lämpliga. Scania ska stoppa, förebygga och begränsa all negativ påverkan som bolaget orsakar samt använda sitt inflytande för att undvika och begränsa negativ påverkan som bolaget bidrar till eller är kopplat till. Om Scania saknar tillräckligt inflytande ska bolaget sträva efter att stärka detta, exempelvis genom utbildning eller kapacitetsuppbyggnad riktad till berörda enheter/individer, eller genom samarbete med andra aktörer.

Om Scania beslutar att avsluta en affärsrelation på grund av risker kopplade till mänskliga rättigheter ska detta ske på ett ansvarsfullt sätt, med beaktande av de risker för mänskliga rättigheter som ett avslut kan medföra. En utträdesplan ska tas fram i syfte att förebygga och begränsa sådana risker.

3. Det tredje steget är att följa upp genomförande och resultat. Respektive processägare ansvarar för att följa upp hur effektivt Scania hanterat identifierade risker

och konsekvenser för mänskliga rättigheter. Uppföljningen ska baseras på relevanta data och beakta återkoppling från berörda intressenter.

4. Det fjärde steget är att sträva efter transparens och kommunicera hur risker och påverkan avseende mänskliga rättigheter hanteras. Med hänsyn till den ibland känsliga naturen hos frågor som rör mänskliga rättigheter ska kommunikationen ske på ett sätt som inte utsätter intressenter, rättighetshavare eller individer i Scantias organisation eller värdekedja för risk.

Intressentdialoger kring mänskliga rättigheter ska integreras i koncernens processer, till exempel riskhanteringsprocessen, samt i ledningssystem som hanterar mänskliga rättigheter. Dialoger ska även vara en del i Scantias arbete med att säkerställa avhjälpande åtgärder.

5. Det femte steget är klagomålshantering och gottgörelse för berörda personer. Scania eftersträvar klagomålsmekanismer som är legitima, tillgängliga, förutsägbara och transparenta. Scantias visselblåsar-system är ett viktigt verktyg för att identifiera potentiella missförhållanden.

Scania arbetar för närvarande med att stärka due diligence-processen för mänskliga rättigheter och för att i högre grad integrera mänskliga rättigheter i beslutsfattandet i samtliga delar av värdekedjan.

För mer information, se "Visselblåsning och rapportering av överträdelser [G1-3]" under G1 Ansvarsfullt företagande [17c, 33a-c, 35].

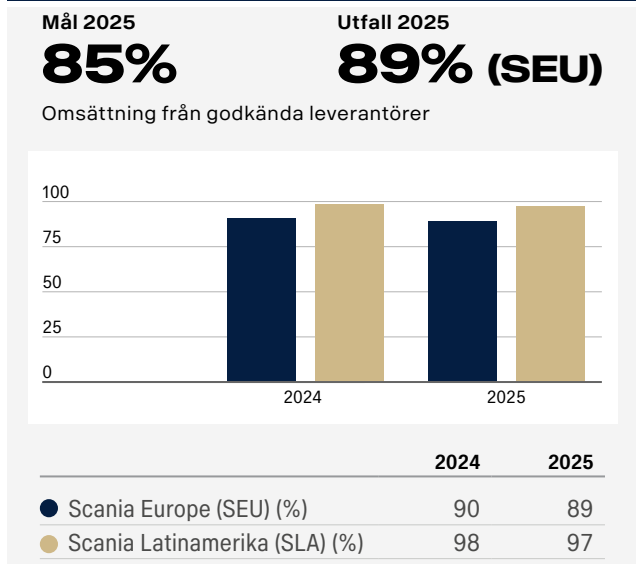
Ledningssystem för due diligence inom råmaterial

Scania har, i samarbete med Volkswagenkoncernen, implementerat ett ledningssystem för due diligence inom råmaterial. Systemet syftar till att identifiera, bedöma och begränsa faktiska och potentiella risker i relation till mänskliga rättigheter i de uppströms leveranskedjorna för råmaterial. Under rapporteringsåret har Scania fokuserat på råmaterial för batterier, konfliktmineraler och naturgummi.



S2 ARBETSTAGARE I VÄRDEKEDJAN, FORTS.

Omsättning från godkända leverantörer^{1,2}



Kommentar om årets utfall
 Under 2025 vidareutvecklades S-Rating till S-Rating 2.0, med en övergång från leverantörer betygsatta A, B, C och "–" till A, C eller "–". Beräkningsmetodiken följde antagandena från 2024. I slutet av 2025 hade SEU (Scania Europe) uppnått målet och hamnade på 89 procent, medan SLA (Scania Latin America) nådde ett resultat på 97 procent. Resultaten för 2025 återspeglar förändringen att endast A-betyg godkänns som S-rating. Det långsiktiga målet för 2040 är 95 procent.

MÅL OCH MÄTETAL

Leverantörsbedömningar [S2-5]

Scania utvärderar leverantörers hållbarhetsprestanda genom en global hållbarhetsklassificering (S-Rating). Under 2025 har omfattningen för S-ratingen utökats från att omfatta självutvärderingsformulär (SAQ), revisioner och landsriskindex till att även inkludera SAQ, certifikat, revisioner, klagomålsmekanismen för leveranskedjan, ledningssystemet för due diligence för råmaterial samt andra instrument. Beroende på identifierade lokala hållbarhets- och leverantörskedjerisker kan även kompletterande bedömningssteg genomföras.

S-ratingbedömningen är indelad i två betygs-kategorier: positiv (A) eller negativ ("–" eller C). Ett positivt betyg (A) innebär att leverantören uppfyller hållbarhetskraven och är berättigad till tilldelning. Ett negativt betyg betyder antingen att leverantören ännu inte har lämnat in all nödvändig dokumentation ("–") eller att det föreligger en överträdelse av Scantias hållbarhetskrav (C). Leverantörer med negativt betyg är i grunden inte berättigade till nominering och adresseras med incitament för att förbättra sin prestation. S-ratingbedömningen är riskbaserad inför varje ny tilldelning och bygger på en omfattande riskanalys som beaktar miljömässiga, sociala och integritetsrelaterade aspekter.

Leverantörsutvärderingen inleds med en SAQ, som tar upp dokumenterade processer, ledningssystem och relevanta dokument. Svaren valideras av externa tjänstleverantörer och justeras vanligtvis baserat på landsrisk. Baserat på SAQ-svaren får leverantörer rekommendationer så att de kan förbättra sina processer och regelverk.

För tillverkningsleverantörer med 100 eller fler anställda är ett miljöledningssystem, till exempel ett ISO 14001-certifikat, ett obligatoriskt kontrollmoment inom ramen för SAQ.

Leverantörer som identifierats i återkommande riskanalyser ombeds genomföra en inspektion på plats (revision) inom en fastställd tidsram. Om leverantören erhåller ett resultat under 100 poäng utfärdas en handlingsplan för korrigerande åtgärder (Corrective Action Plan, CAP). De nödvändiga åtgärderna dokumenteras i CAP, fastställs gemensamt med leverantören och följs därefter upp. De korrigerande åtgärderna ska genomföras inom rimlig tid.

Utöver SAQ och revisioner påverkar även andra verktyg – som klagomålsmekanismen för leveranskedjan (SCGM) eller specifikations-specifika krav (exempelvis genom ledningssystemet för due diligence inom råmaterial) – S-ratingen och därmed också leverantörens behörighet för kontraktstilldelning.

Vissa affärsenheter tillämpar dessutom ytterligare hållbarhetsbedömningar anpassade till deras verksamhet, utöver den globala S-ratingen. Exempelvis strävar Scania Logistics efter att genomföra hållbarhetsrevisioner för alla nominerade transportleverantörer baserat på logistikspecifika hållbarhetskrav och ingår endast avtal med leverantörer som uppfyller de fastställda kriterierna [34a, 34b, 35, 41].

Antal mottagna/öppnade klagomålsärenden

Tabellen nedan innehåller information om antalet klagomålsärenden som Scania har mottagit, som fortfarande är öppna samt antalet avslutade ärenden [36]. För mer information, se avsnittet "Klagomålsmekanism" i detta kapitel.

	2025
Inkomna	14
Öppna från 2024	1
Antal avslutade ärenden	11 (2 ärenden från 2023, 8 ärenden från 2024, 1 ärende från 2025)
Huvudsakliga ärendekategorier	Ärendena omfattar frågor inom både sociala rättigheter och regelbrottsbrott.

1 Målets omfattning: Omfattningen avser leverantörer inom fordonsrelaterad upphandling samt allmän upphandling som klassificerats som högrisk.
 2 Data: S-ratingmålen är kopplade till riskprioriteringen, baserat på leverantörernas omsättning för föregående år. S-ratingindikatorn definieras som en procentandel och beräknas genom den totala omsättningen från leverantörer med positivt betyg (A), dividerat med den totala omsättningen från leverantörer inom omfattningen (betyg A–C samt leverantörer utan betyg).



S3 PÅVERKADE SAMHÄLLEN

Scanias påverkan på lokalsamhällen varierar längs värdekedjan. Detta kapitel fokuserar på Scanias värdekedja och belyser hur Scanias egen verksamhet samt leverantörers och samarbetspartners aktiviteter kan påverka lokalsamhällen, till exempel genom risker kopplade till hälsa, säkerhet eller försörjning. I nästa kapitel skiftar fokus till nedströmsperspektivet. Följande kapitel fokuserar på trafiksäkerhet (som ett företagsspecifikt ämne) i den nedströms värdekedjan där användningen av våra produkter och tjänster kan få direkta konsekvenser för utsatta trafikanter och samhället i stort.

Förutom den dubbla väsentlighetsanalysen genomförde TRATON en väsentlighetsbedömning avseende mänskliga

rättigheter för olika grupper av rättighetshavare. En av dessa grupper är lokalsamhällen i närheten av TRATONs verksamhet och värdekedja vilka kan påverkas av aktiviteter som produktion eller utvinning av råmaterial. Bedömningen gjorde det möjligt för TRATON att identifiera en väsentlig juridisk och anseenderelaterad risk för potentiell påverkan på lokalsamhällen till följd av TRATONs verksamhet. Bedömningen inkluderade, och var därmed även tillämplig på, Scanias verksamhet.

Scania har i väsentlighetsanalysen identifierat "påverkade samhällen" som väsentlig, men har valt att använda infasningsalternativet för upplysningskrav. Därför innehåller detta avsnitt övergripande information om påverkan, risker och möjligheter samt policyer, åtgärder, mål och mätetal i enlighet med §17 i bilaga C till ESRS 2.

Beskrivning av IRO	Typ av IRO	Värdekedja	Tidshorisont
Lokalsamhällen, ekonomiska och kulturella			
Scanias egna verksamheter samt verksamheter i Scanias värdekedja kan påverka lokalsamhällets hälsa, säkerhet och levnadsstandard (till exempel genom tvister om markrättigheter, tvångsflyttningar eller könsbaserat våld). Därutöver kan avsiktligt missbruk av produkter (exempelvis militär eller kriminell användning i konfliktpräglade eller auktoritära kontexter) ytterligare bidra till allvarliga kränkningar av mänskliga rättigheter (potentiellt omfattande påverkan).	Potentiell negativ påverkan		● ● ●
Uppströms	Den egna verksamheten	Nedströms	● ● ● På kort sikt ● ● ● På medellång sikt ● ● ● På lång sikt





S3 PÅVERKADE SAMHÄLLEN, FORTS.

Lokalsamhällen som påverkas av Scantias IRO:er

Samtliga påverkade samhällen i denna rapport är samhällen som påverkas av väsentliga påverkningar, risker och möjligheter (IRO:er).

Följande grupper har identifierats som påverkade samhällen inom ramen för upplysningarna i rapporten:

- Rättighetshavare som påverkas av brottslig och olaglig verksamhet möjliggjord genom koncernens fordon – exempelvis illegal skogsavverkning, gruvdrift, rån, terrorattacker, kidnappningar eller människohandel – kan utsättas för påverkan på hälsa, levnadsstandard, personlig säkerhet och liv. I konfliktområden kan missbruk av Scantias fordon förvärra denna påverkan, medan det i auktoritära stater kan påverka det politiska uttrycket och den personliga friheten.
- Rättighetshavare i lokalsamhällen nära Scantias verksamhet eller längs leveranskedjan kan påverkas av aktiviteter som gruvdrift.
- Primära användare av Scantias fordon, till exempel förare, kan få sin integritet påverkad om intelligenta system samlar in uppgifter som positionshistorik eller hälsodata utan deras samtycke. Detta gäller även uppkopplade enheter och fordonskameror.
- Förare och passagerare i Scantias fordon kan påverkas i sina rättigheter avseende hälsa, säkerhet och liv om olyckor inträffar till följd av bristfällig produkt- eller trafiksäkerhet. Även andra rättighetshavare som är involverade i olyckor med Scantias fordon, till exempel fotgängare eller passagerare i andra fordon, kan uppleva påverkan på hälsa, säkerhet och liv.

Den väsentliga negativa påverkan på berörda lokalsamhällen som identifierades i DMA är av generell karaktär och kan inte kopplas till specifika incidenter eller affärsrelationer. Den identifierade risken för juridiska och anseenderelaterade konsekvenser samt operativa störningar till följd av anklagelser om människorättskränkningar kan uppstå till följd av Scantias beroende av lokalsamhällen i närheten av den egna verksamheten eller inom värdekedjan. Den väsentliga påverkan som är kopplad till felaktig produktanvändning återspeglas i det nyligen påbörjade arbetet med konfliktdrabbade områden och högriskområden. Se ”Åtgärder” för mer information.

HANTERING AV PÅVERKAN, RISKER OCH MÖJLIGHETER

Policyer [S3-1]

Policyerna för påverkade samhällen är desamma som för arbetstagare i värdekedjan. *Mer information om Scantias koncernpolicyer (SGP:er) finns i avsnittet ”Policyer” under Allmänna upplysningar [14].*

SGP 41 Mänskliga rättigheter

SGP för mänskliga rättigheter fastslår Scantias ansvar att respektera mänskliga rättigheter och ålägger bolaget att följa gällande lagstiftning och internationellt erkända standarder för mänskliga rättigheter. Policyn beskriver också Scantias styrningsramverk för mänskliga rättigheter. *Mer information finns i avsnittet ”SGP 41 Mänskliga rättigheter” under S2 Arbetstagare i värdekedjan.*

Uppförandekod för leverantörer

Scantias uppförandekod för leverantörer fastställer minimikrav som gäller för alla affärsrelationer mellan Scania och dess leverantörer. Den ålägger leverantörer att respektera mänskliga rättigheter, inklusive förbud mot olaglig avhysning och olagligt framtågande av mark, skogar och vatten. Koden förbjuder även hot, trakasserier samt fysiska eller rättsliga angrepp mot människorättsförsvare och innehåller riktlinjer för användningen av säkerhetsstyrkor. *För mer information om uppförandekoden för leverantörer, se avsnittet Policyer [S2-1] under S2 Arbetstagare i värdekedjan.*

Uppförandekod för oberoende distributörer (IDCC)

IDCC innehåller motsvarande krav gällande mänskliga rättigheter som uppförandekoden för leverantörer. *För mer information om IDCC, se ”Policyer” [S2-1] under S2 Arbetstagare i värdekedjan.*

Åtgärder [S3-4]

Integrering av mänskliga rättigheter

Under 2025 fortsatte Scania arbetet med att integrera människorättsrelaterade risker i sina övergripande processer. Några av de viktigaste åtgärderna under året var:

- Fortsatt och förbättrad integrering av mänskliga rättigheter i Scantias riskprocess. Arbetet inleddes 2024 och omfattar utbildningsinsatser för Scantias globala enheter världen över, i syfte att stärka förståelsen för och bedömningen av människorättsrisker i respektive kontext.
- Förstärkning av nedströms due diligence-processer för mänskliga rättigheter inom konfliktdrabbade områden och högriskområden, i samarbete med TRATON.
- Fortsatt arbete med Marikana Coalition-projektet där syftet är att minska risken för våld och fattigdom i gruvregioner för utvinning av platinametaller (PGM), se nedan.

Se avsnittet S2 Arbetstagare i värdekedjan för en fördjupad beskrivning av Scantias due diligence-arbete och leverantörsutvärdering i fråga om mänskliga rättigheter [21, 22, 31].

Fler kvinnliga förare inom gruvtransporter

Projektet är ett offentlig-privat partnerskap mellan Scania West Africa, GIZ (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit), Reach for Change, DVLA (Storbritanniens myndighet för förar- och fordonsregistrering), transportministeriet i Ghana samt Ghana Minerals Commission. Löptiden för projektet är 2025 till 2028, och syftet är att utbilda kvinnor till förare av tunga lastbilar samt öka gruvföretagens medvetenhet om de ekonomiska fördelarna med att anställa kvinnliga förare. Projektet syftar till att minska könsklyftorna inom gruvindustrin. Som ett resultat av PPP, och liknande projekt har 260 nya kvinnliga förare utbildats sedan 2017.

Konfliktdrabbade områden och högriskområden (CAHRA) samt due diligence för mänskliga rättigheter

Inom ramen för ett samarbete inom TRATON startades ett projekt under 2024, med fortsättning under 2025, i syfte att hantera negativa konsekvenser för berörda samhällen i konfliktdrabbade områden och högriskområden, vilka kan uppstå till följd av Scantias och dess affärspartners verksamheter. Målet är att kartlägga risker, i första hand kopplade till affärspartner i värdekedjan nedströms som är verksamma i eller säljer till konfliktdrabbade områden och högriskområden var som helst i världen,

samt att utveckla en due diligence-process med avseende på konfliktdrabbade områden och högriskområden. Insikter från projektet väntas bistå Scania och TRATON i att bättre förstå och hantera faktisk och potentiell negativ påverkan på berörda lokalsamhällen i relation till konfliktdrabbade områden och högriskområden.

Marikana – en framtid bortom gruvdrift

I Marikana, en stad i Sydafrikas industricentrum Rustenburg, är möjligheterna för unga personer begränsade på grund av en ständig brist på skolor och utbildningsmedel. Koalitionen arbetar med att möta denna utmaning genom att omvandla en oanvänd gruvbyggnad till en utbildningsanläggning där elever kan utveckla kompetenser och skapa karriärmöjligheter utanför gruvindustrin. Detta är särskilt viktigt eftersom gruvdriften i området väntas minska avsevärt inom de kommande tio åren.

Utvinningen av vissa råmaterial som behövs för fordonsproduktion är förknippad med människorätts- och miljörisiker, däribland risken för bristfälliga arbetsförhållanden och barnarbete. För att kunna skapa ett hållbart transportsystem måste Scania arbeta systematiskt med dessa utmaningar. [Stödet till Marikana-koalitionen](#) är bara ett exempel på Scantias engagemang för social hållbarhet i värdekedjan, med särskilt fokus på högriskråmaterial som platina.

Klagomålsmekanism

Under 2025 initierade Scania ett arbete för att stärka klagomålsramverket och processer till att omfatta klagomål från både interna och externa intressenter samt för att samordna processerna för ärendehantering. I projektet ingår även att stärka och formalisera processen för gottgörelse. Detta arbete kommer att fortsätta under 2026. För mer information, se avsnitten ”Klagomålsmekanism” och ”Due diligence för mänskliga rättigheter” inom S2 Arbetstagare i värdekedjan [27].

MÅL OCH MÄTETAL

Mål kopplade till påverkade samhällen [S3-5]

Scania har inte definierat några specifika mål eller mätetal för påverkade samhällen [41, MDR-T 81].



S3x TRAFIKSÄKERHET

Scania ser trafiksäkerhet som en grundläggande del av sitt hållbarhetsarbete, med den långsiktiga ambitionen att driva omställningen mot noll dödsolyckor och allvarliga skador.

Med storlek följer ansvar. Tunga lastbilar är överrepresenterade i dödsolyckor, och utsatta trafikanter som fotgängare och cyklister löper särskilt stor risk när de delar vägen med tunga lastbilar. Scania strävar efter att bidra till säkrare vägar, säkrare resor och säkrare förhållanden för alla. Det gör vi genom att samarbeta med transportköpare och genom att värna om medarbetare, förare, passagerare och utsatta trafikanter med hjälp av säker

fordonsdesign, förarstöd, kontinuerlig innovation och branschövergripande samarbeten.

För Scania är trafiksäkerheten en central fråga som är kopplad till mänskliga rättigheter. Varje år omkommer över en miljon människor i trafiken, och risken är betydligt högre i låg- och medelinkomstländer.

Scania har i väsentlighetsanalysen identifierat trafiksäkerhet som en väsentlig fråga men har valt att använda infasningsalternativet för upplysningskrav. Därför innehåller detta avsnitt övergripande information om påverkan, risker och möjligheter samt policyer, åtgärder, mål och mätetal i enlighet med §17 i bilaga C till ESRS 2.

Beskrivning av IRO	Typ av IRO	Värdekedja	Tidshorisont
Trafiksäkerhet [företagsspecifik]			
<p>Personskador och dödsfall i vägtrafikolyckor Personskador och dödsfall till följd av trafikolyckor som involverar bolagets tunga fordon, med förhöjd risk för oskyddade trafikanter (potentiellt omfattande påverkan).</p>	Faktisk negativ påverkan		● ● ●
<p>Förbättrad trafiksäkerhet Öka användningen av säkerhetsfunktioner i våra produkter samt främja säker vägtrafik genom förarutbildning och samarbeten med lokalsamhällen och kunder.</p>	Faktisk positiv påverkan		● ● ●

Uppströms
 Den egna verksamheten
 Nedströms
 ● ● ● På kort sikt
 ● ● ● På medellång sikt
 ● ● ● På lång sikt





S3x TRAFIKSÄKERHET, FORTS.

Ambition: Inga dödsolyckor och allvarliga skador

Scanias långsiktiga ambition är att gå i spetsen för omställningen mot inga dödsolyckor och allvarliga skador. För att förverkliga detta vidtar Scania proaktiva åtgärder, säkerställer höga fordonssäkerhetsstandarder och förar-fokuserade lösningar samt verkar för ett delat ansvar i hela värdekedjan – från framtagandet av lösningar till försäljning och serviceverksamhet. Arbetet omfattar både den säkerhetsteknik som byggs in de produkter som Scania lanserar på marknaden och de bredare trafiksäkerhetsinitiativ där Scania i samarbete med partner och myndigheter arbetar för att öka säkerheten på systemnivå.

Även om framsteg kunnat konstateras, visar den oproportionerligt höga andelen dödsolyckor kopplade till tunga fordon på behovet av fortsatta förbättringar inom säkerhetsfokuserad design. Fortsatta framsteg förutsätter även ett möjliggörande ekosystem som stöds av regelverk, såsom FN:s överenskommelser inom ramen för FN:s världsfördrag för harmonisering av fordonsskrifter samt EU:s allmänna säkerhetsförordning.

Scania arbetar aktivt för att säkerställa att trafiksäkerhetsregler får avsedd effekt genom att dela insikter från studier och delta i olika arbetsgrupper inom ACEA¹.

Ansvar och möjligheter

Att förbättra trafiksäkerheten är både ett samhällsansvar och en affärsmöjlighet. Färre olyckor stärker kundernas attraktionskraft och operativa robusthet, sänker kostnaderna för driftstopp och reparationer samt bidrar till ökad social hållbarhet. Den breda utbudet av fordon och tjänster är utformat för att förbättra trafiksäkerheten för alla trafikanter, och Scania är fortsatt engagerat i att – i samverkan med intressenterna – driva utvecklingen mot noll olyckor.

Scanias trafiksäkerhetsarbete

Eftersom de flesta trafikolyckor orsakas av mänskliga misstag börjar säkerheten med föraren. Föraren ska känna sig trygg inte bara under körning utan även vid vistelse i hytten och vid arbete runt fordonet. Scanias

säkerhetsfilosofi är förarcentrerad, och i produktutvecklingen ligger fokus på god sikt och synlighet, kontroll, stöd och komfort.

Förarupplevelsen kompletteras av avancerade förarassistanssystem (ADAS), som ger relevant stöd på ett ändamålsenligt sätt utan att vara störande. Detta bidrar

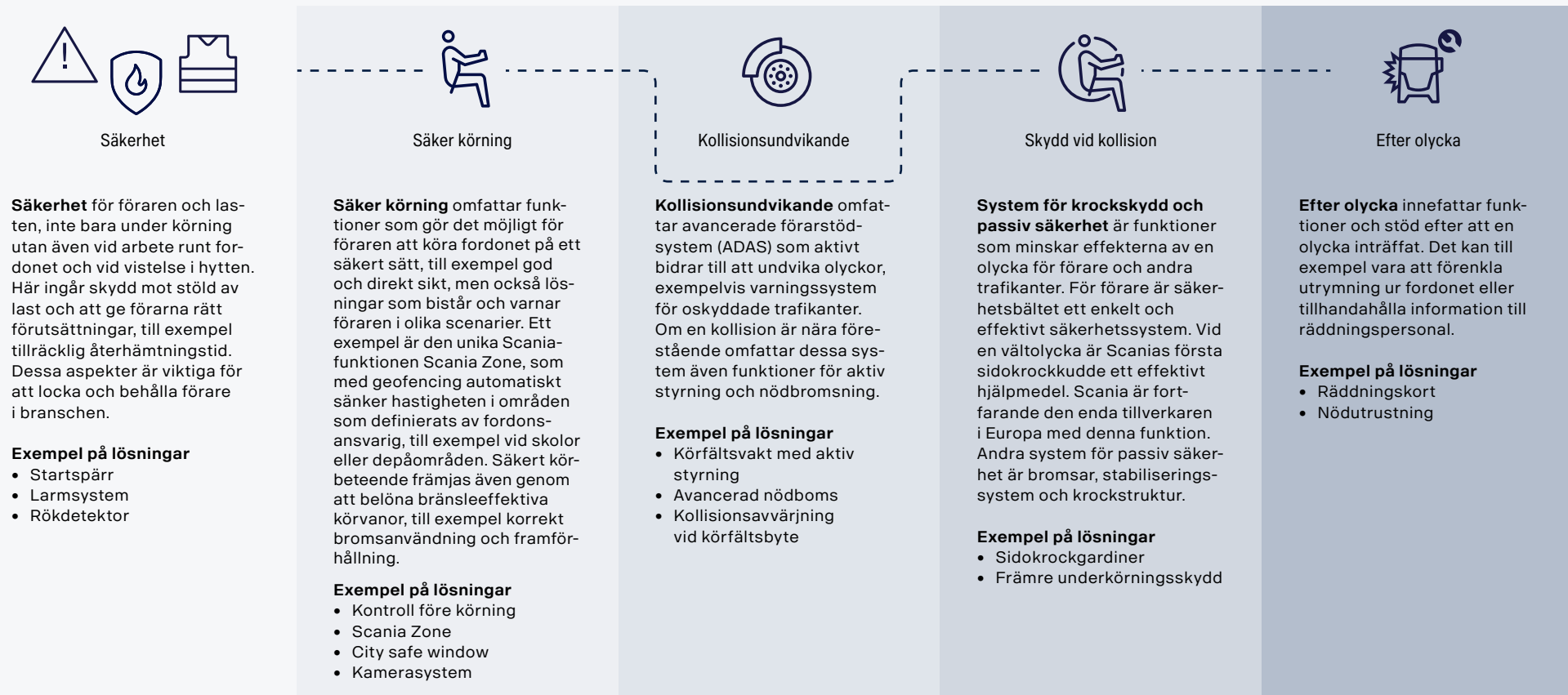
till att systemen faktiskt används och minskar risken för att de stängs av. Oavsett hur många ADAS-funktioner en lastbil har är det ändå föraren som är avgörande faktorn ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Utän rätt förutsättningar, som rätt utbildning och medvetenhet, kan även de mest avancerade säkerhetsfunk-

tionerna vara ineffektiva. Därför är information och förarutbildning avgörande för att säkerställa att teknikerna utnyttjas fullt ut och bidrar till säkrare vägar.

Scanias trafiksäkerhetsarbete

Trafiksäkerhet kräver ett helhetsgrepp och omfattar alla lösningar, produkter och tjänster som har potential att göra vägtransporter säkrare för alla. Scanias ansats kan delas in i fem kategorier.



¹ Association des Constructeurs Européens d'Automobiles. För mer information, se avsnittet "Dialog med intressenter [SBM-3]" inom Allmänna upplysningar.



S3x TRAFIKSÄKERHET, FORTS.

HANTERING AV PÅVERKAN, RISKER OCH MÖJLIGHETER

Policyer [S3x-1]

SGP 4 Produktsäkerhet, cybersäkerhet och överensstämmelse

Denna Scania Group Policy (SGP) fastställer principer för att säkerställa att Scanias produkter är säkra, uppfyller gällande regelverk och är skyddade mot cybersäkerhetsrisker, samtidigt som Scania även åtar sig att förebygga skador som kan uppstå till följd av bolagets produkter.

SGP 41 Mänskliga rättigheter

Polycyn för mänskliga rättigheter tar upp Scanias ansvar att respektera mänskliga rättigheter. Trafiksäkerhet är ett av de områden som Scania identifierat som väsentligt i fråga om mänskliga rättigheter. *Mer information om policyn för mänskliga rättigheter finns i Policyer [S2-1] under S2 Arbetstagare i värdekedjan.*

Mer information om Scanias SGP4 eller SGP 41 finns i avsnittet "Policyer" under Allmänna upplysningar.

Åtgärder [S3x-4]

Lösningssplaner

Fokuserade funktioner används för att öka säkerheten för Scanias fordon i syfte att undvika eller begränsa de vanligaste olycksscenarierna.

Passiv säkerhet utgör grunden för att begränsa effekterna av en olycka och förhindra allvarliga skador eller dödsfall om en olycka skulle inträffa. Utöver sidokrockgardinen omfattar Scanias unika säkerhetslösningar bland annat en mycket stark hytt, som testats utöver lagkraven för det krävande svenska hyttstyrketestet. Det finns också krockzoner som skyddar föraren vid en kollision samt funktioner som skyddar andra trafikanter, till exempel batterisäkerhetssystem som minskar risken för elektriska faror och brand.

Aktiva säkerhetssystem är utformade för att, om möjligt, undvika olyckor och om detta inte är möjligt minska effekterna tillsammans med de passiva säkerhetssystemen. Systemen är utformade för att stödja föraren i säkra körsituationer, varna för en potentiell olycka så att föra-

ren kan vidta åtgärder för att undvika den, och som en sista åtgärd ingripa, till exempel genom nödbromsning.

Vid utveckling av aktiva system läggs särskild vikt vid att fordonet ska agera på ett förväntat sätt och undvika så kallade falska positiva ingripanden, till exempel varningar eller ingripanden när detta inte är motiverat. Sådana ingripanden kan inte bara upplevas som störande utan göra att föraren stänger av systemen. De kan också utgöra en säkerhetsrisk för andra trafikanter om fordonet bromsar oväntat.

Föraren ska kunna lita på och använda systemen men utan att bli alltför beroende av dem och bli distraherad under körning. Att hitta rätt balans i verkliga trafiksituationer kräver omfattande verifiering och testning samt ett tydligt användargränssnitt som inte tar förarens uppmärksamhet från vägen. För att öka testkapaciteten inom förarstödssystem uppförs en ny testbana.

Branschsamarbeten

Scania samarbetar med kunder, transportköpare, myndigheter, icke-statliga organisationer och kollegor. Ett sådant samarbete är Euro NCAP. Inom ramen för Safer Trucks-programmet började tunga fordon säkerhetsklassas år 2024. Scania är engagerat i att säkerställa att testprotokollen speglar verkliga säkerhetsförbättringar, samtidigt som fordonens säkerhetsbetyg successivt förbättras. Testprotokollen fokuserar initialt på aktiv säkerhet men kommer år 2028 och 2031 att uppdateras och utökas. År 2031 ska planen även inkludera passiv säkerhet.

Resultaten hittills inkluderar ett fyrstjärnigt betyg och ett City Safety Award för G-hytten¹ samt ett fyrstjärnigt betyg för R-hytten² i fordonsparkklassningen. L-hytten³ fick fem stjärnor och CitySafe-ackreditering i segmentet för nyttofordon. CitySafe-utmärkelsen tilldelas fordon som uppvisar utmärkt säkerhetsprestanda i stadsmiljö. Scania är åtagna att bedriva ett kontinuerligt arbete för att säkerställa att femstjärniga betyg uppnås i framtida tester.

Lokala initiativ för att stödja trafiksäkerhet är också viktiga. Exempel på sådana är Scania Australias partnerskap med Australia Road Safety Foundation samt Scania East Africas många samarbeten för att förbättra trafiksäkerheten, till exempel program för att syntesta förare i Kenya och Tanzania.

Öka andelen sålda lastbilar med säkerhetssystem

För att öka andelen sålda lastbilar som är utrustade med säkerhetsfunktioner – som kan bidra till säkrare vägar – har ett säkerhetspaket tagits fram och lanserats. Inom ramen för detta initiativ har marknadsföringsmaterial tagits fram och trafiksäkerhetsutbildningar utvecklats i form av interna digitala utbildningar som omfattar alltifrån allmän trafiksäkerhet till mer specifika områden, som Euro NCAP, Safer Trucks-programmet och de säkerhetsfunktioner som erbjuds. Utbildningsmaterialet har översatts till 33 olika språk för att täcka de flesta av Scanias marknader.

Styrning av leveranskedjan med stöd av Responsible Trucking-initiativet

Scania är partner i Responsible Trucking-initiativet, en samarbetsplattform initierad av Corporate Social Responsibility (CSR) Europe, med syfte att förbättra arbetsvillkoren för vägtransportarbetare och säkerställa efterlevnad av lagstiftning.

Scania införlivar resultaten från initiativets årliga arbetsvillkorsundersökning i sin hantering av leveranskedjan inom ramen för Fair Logistics-konceptet. Scania integrerar relevanta insikter från initiativets årliga undersökning av arbetsvillkor i sitt Fair Logistics-program för hantering av leveranskedjan, tillsammans med ytterligare risker, krav och processer som utvecklats inom Scania Global Logistics. Här ingår till exempel att anlita logistikleverantörer som håller sina lastbilar i gott skick, respekterar regelverket för kör- och vilotider samt har infört drog- och alkoholpolicyer. Detta placerar Scania i framkant när det gäller att driva utvecklingen i branschen mot ett införande av högre sociala standarder och bättre arbetsvillkor för lastbilsförare.

MÅL OCH MÄTETAL [S3x-5]

Mål kopplade till trafiksäkerhet

Scanias ambition är att leda omställningen mot noll dödsolyckor och noll allvarliga skador i linje med FN:s globala mål för hållbar utveckling samt nollvisionen, som syftar till att eliminera dödsfall inom vägtrafiken till 2050. Målen omfattar att uppnå fem stjärnor i Euro NCAP, öka andelen sålda lastbilar som är utrustade med säkerhetsfunktioner

samt implementera Truck Transport Social Guidelines för att uppnå en hög nivå av sociala prestanda i hela värdekedjan och bygga en kultur som präglas av respekt för lastbilsföraryrket.

Ett av måtten, för att mäta våra resultat, är FIA⁴ Road Safety Index, där Scania fick högsta betyg – tre stjärnor. Indexet syftar till att öka företags och organisationers förståelse för hur deras verksamhet påverkar trafiksäkerheten samt hjälpa dem att rapportera om sina ambitioner, åtgärder och resultat.

Scania genomförde de tre första stegen i indexet – värdekedjeanalys, åtagande och avtryck – och fick handlingsbara insikter och lärdomar som kommer att vägleda arbetet med kontinuerliga förbättringar. Den initiala omfattningen var Scanias globala funktioner samt verksamheten i Sverige.

Insikterna omfattade bland annat hur mängden av trafik som Scania genererar längs värdekedjan ska kunna kartläggas, vilket är värdefullt för att mäta bolagets påverkan på trafiksäkerheten. I åtagandesteget identifierade utvärderingen ett behov av mer specifika formuleringar kring trafiksäkerhet i policyerna samt tydligare ansvarsfördelning för trafiksäkerhet inom delar av organisationen.

I det slutliga steget, fotavtryck, bekräftade utvärderingen att Scania besitter de nödvändiga förutsättningarna för att mäta säkerhetspåverkan kopplad till centralt upphandlade transporter, samt att olycksrapporteringssystemet omfattar en särskild kategori för trafikolyckor. Arbeta återstår för att på ett tillförlitligt sätt kunna bedöma den största påverkan, till exempel från sålda fordon i användning.

Nollvisionen är ett mål och en strategi inom trafiksäkerhet, som syftar till att reducera antalet dödsfall och allvarliga skador i vägtrafiken till noll senast år 2050. Initiativet infördes i Sverige 1997 och utgjorde ett grundläggande skifte – från att acceptera olyckor som oundvikliga till att utforma ett transportsystem som tar höjd för de misstag som människor ofrånkomligen gör. Flera länder och städer har sedan dess antagit nollvisionsmålen och -strategin.

1 Hög frambyggd hytt

2 Högt monterad frambyggd hytt

3 Fjärrtransporter

4 Fédération Internationale de l'Automobile



STYRNING

Scania ser styrning och bolagsstyrning som en central del i omställningen till ett hållbart transportsystem. För Scania är det viktigt att verka på ett transparent sätt, där välgrundade beslut leder till ansvarsfulla handlingar. Beslut ska fattas i god tro och konkurrensen mellan aktörer ska ske på rättvisa villkor. Genom att främja rättvisa och inkludering samt agera med integritet arbetar Scania för att säkerställa att omställningen gynnar både människor och miljö.

Övergripande mål

- Säkerställa en rättvis omställning till ett hållbart transportsystem.
- Främja en positiv företagskultur och ansvarsfullt beteende.
- Uppmuntra och säkerställa skydd för visselblåsare.

Höjdpunkter 2025

- Säkerställande av omställningen till hållbara transporter genom lobbyverksamhet, inklusive deltagande i COP30 för att verka för nationella handlingsplaner (s.95)
- Fortsatt integration med TRATON och dess varumärken, exempelvis genom implementering av TRATONs policyer och utbildning i kärnvärden (s.94)

LÄS
MER



G1 Ansvarsfullt företagande

92



G1 ANSVARSFULLT FÖRETAGANDE

I den dubbla väsentlighetsanalysen (DMA) identifierade Scania faktisk positiv påverkan kopplad till skydd av visselblåsare och transparent politiskt engagemang, samt potentiell negativ påverkan relaterad till icke-transparent politiskt engagemang, korruption och mutor.

Scanias företagskultur identifierades som en möjlighet, eftersom en positiv kultur bidrar till ökad produktivitet och nöjdhet. De policyer och åtgärder som beskrivs i detta kapitel syftar till att stödja en positiv faktisk påverkan, förebygga potentiell negativ påverkan och tillvarata den identifierade möjligheten.

Beskrivning av IRO	Typ av IRO	Värdekedja	Tidshorisont
Företagskultur			
<p>Positiv kultur En positiv kultur som stärker och stöder medarbetarna kan bidra till ökad produktivitet och nöjdhet samt minskade kostnader för personomsättning. Det kan också främja innovation samt stärka Scanias konkurrenskraft och finansiella resultat.</p>	Möjlighet		● ● ●
Skydd av visselblåsare			
<p>Stärkande av förtroende Upprättande av stabila visselblåsarkanalerna, vilket bidrar till ökat förtroende och en transparent organisationskultur.</p>	Faktisk positiv påverkan		● ● ●
Politiskt engagemang			
<p>Icke-transparent politiskt engagemang Bristande transparens i politiskt engagemang kan underminera demokratiska processer och ett välgrundat beslutsfattande.</p>	Potentiell negativ påverkan		● ● ●
<p>Transparent politiskt engagemang Stöd för en levande demokrati och välgrundat beslutsfattande genom transparent politiskt engagemang.</p>	Faktisk positiv påverkan		● ● ●
Korruption och mutor			
<p>Korruption Korruption kan försvaga styrningsstrukturer, skada miljöinitiativ och leda till snedvriden konkurrens.</p>	Potentiell negativ påverkan		● ● ●

Uppströms
 Den egna verksamheten
 Nedströms
 ● ● ● På kort sikt
 ● ● ● På medellång sikt
 ● ● ● På lång sikt





G1 ANSVARSFULLT FÖRETAGANDE, FORTS.

HANTERING AV PÅVERKAN, RISKER OCH MÖJLIGHETER

Policyer och styrningsramverk [G1-1]

Scania upprätthåller en omfattande uppsättning koncernpolicyer som syftar till att säkerställa etiskt affärsbeteende, efterlevnad av tillämplig lagstiftning samt en enhetlig företagskultur. Scantias uppförandekod utgör grunden för detta styrningsramverk och gäller för samtliga medarbetare och enheter globalt. Den verkställande ledningen ansvarar för att godkänna koncernpolicyer och följa upp deras effektivitet, med stöd av funktionen för styrning och policyhantering (Governance and Policy Management).

Uppförandekoden kompletteras av ämnesspecifika policyer, till exempel policyer om antikorrupktion, penningtvätt och finansiering av terrorism, konkurrensrätt, intressekonflikter, donationer och sponsring, gåvor och representation, due diligence för förmedlare och representanter samt mänskliga rättigheter. I dessa policyer fastställs bindande förväntningar på beteenden, regler och beslutskriterier i syfte att säkerställa ett transparent och etiskt affärsbeteende i hela värdekedjan. *Mer information om Scantias koncernpolicyer (SGP:er) finns i avsnittet "Policyer" under Allmänna upplysningar.*

Scantias uppförandekod

Scantias uppförandekod bygger på våra kärnvärden och The Scania Way. I likhet med Scantias koncernpolicyer gäller den Scantias samtliga medarbetare och enheter i hela världen. Uppförandekoden är strukturerad kring centrala etiska och beteendemässiga förväntningar som gäller samtliga medarbetare och är indelad i fyra teman: vi är engagerade individer, vi är pålitliga kollegor, vi är ansvarsfulla affärspartner och vi är goda samhällsmedborgare.

Uppförandekod för leverantörer och uppförandekod för oberoende distributörer

Tredje part ska uppvisa integritet och efterleva Scantias etiska standarder. Scantias uppförandekod för leverantörer och Scantias uppförandekod för oberoende distributörer

innehåller tydliga krav gällande antikorrupktion, affärsetik, mänskliga rättigheter och ansvarsfullt företagande. Efterlevnaden av dessa standarder följs upp genom obligatorisk due diligence, löpande bedömningar, avtalsklausuler och dialog.

SGP 5 Hantera donationer och sponsringsåtgärder, SGP 7 Hantera gåvor, representation och evenemangs-inbjudningar samt facilitationsbetalningar, samt SGP 46 Intressekonflikter

Dessa policyer fastställer tydliga regler för att förhindra otillbörlig påverkan, mutor och partiska beslut. De definierar godkännandegränser, krav på transparens samt förbud mot smörjpengar och otillbörliga förmåner och säkerställer därmed att all interaktion med externa parter sker på ett etiskt sätt och i enlighet med tillämplig lagstiftning.

SGP 6 Förhindra penningtvätt och finansiering av terrorism

Denna policy innehåller åtgärder för att förhindra penningtvätt och finansiering av terrorism i enlighet med regelverken för bekämpning av penningtvätt. Policyn fastställer vidare roller och ansvar, beskriver varningssignaler och förbud mot kontantbetalningar över vissa tröskelvärden samt skyldigheter vid misstankar om penningtvätt eller finansiering av terrorism.

SGP 8 Följa konkurrenslagstiftningen

SGP om konkurrenslagstiftning förbinder Scania till att verka för fri och rättvis konkurrens och accepterar inte överträdelser av konkurrenslagstiftning eller antitrustregler. Policyn innehåller riktlinjer för hur frågor som är relevanta ur ett konkurrensrättsligt perspektiv ska hanteras, inklusive kontakter med konkurrenter, kunder och leverantörer samt situationer där ett företag har en dominerande ställning på marknaden.

SGP 34 Due diligence med avseende på efterlevnad för motparter med säljförmedlande eller representativ funktion Policyn fastställer obligatoriska due diligence-krav för mellanhänder och representanter som agerar på uppdrag

av Scania. Den kräver användning av Compliance Due Diligence Tool och fastställer beslutsflöden, dokumentationsstandarder, ansvarsfördelning och principer för ersättning. Effektiviteten bedöms genom kvalitetsgranskningar, internkontroller och regelbundna uppdateringar baserat på globala riskindikatorer, inklusive Transparency International Corruption Perceptions Index.

SGP 41 Mänskliga rättigheter

Denna policy beskriver Scantias styrningsarbete avseende mänskliga rättigheter och redogör för den due diligence-process för mänskliga rättigheter genom vilken människorättsliga aspekter integreras i företagets beslutsfattande. *Mer information om policyn för mänskliga rättigheter finns i "Policyer [S2-1]" under S2 Arbets-tagare i värdekedjan.*

TG 4.5 Interna utredningar

Denna TRATON-policy (TG) reglerar hur rapporter om regelöverträdelser ska hanteras. Den innehåller standarder, till exempel allmänna riktlinjer för införande och genomförande av interna utredningsprocesser inom Scania, samt fastställer de befogenheter, ansvarsområden och samverkanskrav som ska etableras inom TRATON [7].

Kommunikation av policyer

När koncernpolicyer (SGP) blivit godkända kommuniceras de av funktionen för styrning och policyhantering (Governance and Policy Management). Information distribueras till de globala ledningsgrupperna på högsta nivå, med information om nya eller uppdaterade policyer som har godkänts av den verkställande ledningen. Funktionen för styrning och policyhantering begär att ledningen ska säkerställa att policyerna implementeras inom sex månader. Ett verktyg för bekräftelse av policyimplementering finns tillgängligt, tillsammans med instruktioner och utbildningsmaterial i tillämpliga fall.

Information distribueras även till policynätverket (kontaktpersoner inom olika funktioner), med information om nya eller uppdaterade policyer samt begäran om vidare spridning inom respektive organisation.

Alla nya eller uppdaterade policyer, inklusive sammanfattningar på en sida, görs tillgängliga för samtliga Scania-medarbetare via sidan Group Policies på Scantias intranät. Beroende på policyernas karaktär kan ytterligare kommunikation ske på koncernnivå för att öka medvetenheten och informera om eventuella åtgärder som medarbetare kan behöva vidta.

För externa partner inkluderar Scania relevanta avtalsklausuler gällande integritet, genomför due diligence, tillhandahåller uppförandekods- och hållbarhetsutbildningar samt upprätthåller öppna kommunikationskanaler med leverantörer för att säkerställa tydlighet kring förväntningarna gällande antikorrupktion och integritet. Policyer och uppförandekoder görs tillgängliga via Scantias leverantörsportal och webbplats, översätts vid behov till andra språk, ingår i onboardingprocesser och kräver formellt godkännande från partner. Scania följer även upp efterlevnaden genom leverantörsbedömningar och regelbundna repetitionsutbildningar samt tillhandahåller klagomåls- och rapporteringsmekanismer för externa intressenter [20].

Utbildning i ansvarsfullt företagande

Kommunikation och medarbetarutbildning är avgörande delar i Scantias förebyggande arbete för efterlevnad och hållbarhet på alla nivåer i organisationen. Efterlevnadsutbildningen innehåller obligatorisk uppförandekodsutbildning för samtliga medarbetare i Scantias verksamheter och denna ska återupprepas med jämna mellanrum. Därutöver genomför Scania regelbundna fysiska och digitala utbildningar inom efterlevnad, särskilt antikorrupktion, bekämpning av penningtvätt, konkurrensrätt/antitrust, företagande och mänskliga rättigheter samt visuellblåsning och allmänna frågor gällande regelefterlevnad och integritet [10g, 20, 21a].

Relevanta målgrupper och krav på repetitionsfrekvens för de olika utbildningarna fastställs utifrån medarbetargrupperns respektive riskexponering. Samtliga indirekta medarbetare (tjänstemän) definieras som funktioner med förhöjd risk för korrupktion och mutor och omfattas därför av uppförandekodsutbildning samt obligatorisk antikorrupktionsutbildning, som måste genomföras vartannat



G1 ANSVARSFULLT FÖRETAGANDE, FORTS.

respektive vart tredje år. Medarbetare som till följd av sina arbetsuppgifter och ansvarsområden har en förhöjd riskexponering med avseende på penningtvätt – exempelvis genom att medverka i betalningsprocesser eller har kontakt med kunder, återförsäljare och leverantörer – deltar i obligatorisk utbildning om förebyggande av penningtvätt [10h].

Under rapporteringsperioden genomfördes utbildningsprogram riktade till funktioner med förhöjd risk inom centrala regelefterlevnadsområden. Under rapporteringsperioden genomförde 63,48 procent av medarbetarna, inklusive både tjänstemän och produktionsmedarbetare, utbildning i uppförandekoden. Inom området antikorrupktion genomförde 69,09 procent av de tjänstemän som identifierats som funktioner med förhöjd risk den relevanta utbildningen. När det gäller åtgärder mot penningtvätt och finansiering av terrorism slutförde 53,40 procent av de berörda tjänstemännen inom kundkontakt och betalningshantering, inklusive försäljningsstöd samt servicemarknad för delar och service, utbildningen under rapporteringsperioden [21b].

Andelen slutförda utbildningar baseras på aggregerade data från matchade medarbetarregister mellan MySuccess (HR-systemet) och MyCompass (lärandesystemet), eftersom utbildningsdata inte är direkt tillgängliga i MySuccess. Beräkningarna är därför begränsade till den medarbetarpopulation som kunnat matchas mellan dessa två system. Det totala antalet medarbetare i MySuccess överensstämmer inte fullt ut med det totala antalet medarbetare som rapporterats i HFM (Hyperion Financial Management), på grund av skillnader i de underliggande databaserna för MySuccess och HFM. Som en följd av detta representerar genomförandegraderna för utbildningarna inte Scantias hela arbetskraft.

Den rapporterade genomförandegraden (det vill säga medarbetare som uppfyller utbildningskraven) baseras enbart på den matchade populationen, som utgör cirka 98 procent av de medarbetare som identifierats i systemen MySuccess och MyCompass. Vid jämförelse med det totala antalet medarbetare registrerade i HFM kunde cirka 8 procent av medarbetarna inte identifieras och har därför uteslutits från beräkningen.

Brister i system och processer har påverkat resultaten för utbildningsgenomförande – inklusive tekniska utmaningar, begränsningar i möjligheten att extrahera data från relevanta system samt avsaknaden av en strukturerad process för eskalering och uppföljning – särskilt med avseende på återkommande utbildningscykler.

Medlemmar i bolagets ledningsorgan ingår i det riskbaserade efterlevnadsutbildningsprogrammet och är skyldiga att genomföra relevanta utbildningsmoduler med fastställda intervall, för att säkerställa fortsatt hög medvetenhet om risker i relation till korrupktion och mutor [21c].

Företagskultur [G1-1]

Scantias kultur är grundad i The Scania Way, som innefattar fem kärnvärden: kunden först, respekt, laganda, ansvar och eliminering av slöseri. Dessa värden vägleder beteenden, beslutsfattande, verksamhet och ledarskap. Sedan 2023 delar Scania och TRATON samma kärnvärden. Under 2024 och 2025 genomförde Scania tillsammans med övriga varumärken särskilda kärnvärdesutbildningar för att säkerställa samsyn och integration i verksamheten. Uppförandekoden förstärker förväntningarna på integritet, ansvarsfullt beteende och etiskt ledarskap.

Scania Group Compliance har en nyckelroll i att främja en ansvarsfull företagskultur. Det är en särskild central funktion med regional räckvidd som stöder uppfyllandet av vissa lagkrav, motverkar oetiskt beteende och främjar god bolagsstyrning, bland annat genom rådgivning i affärsetiska frågor samt genom att tillhandahålla utbildning och stöd. Inom ramen för Scantias efterlevnadsprogram tillämpas ett riskbaserat arbetssätt och programmet används globalt.

Integritet och affärsetik i relation till affärspartner och samhället i stort betonas inom Scania. Affärspartner förväntas följa samma höga etiska standarder som Scania. För leverantörer beskrivs dessa standarder i Scantias uppförandekod för leverantörer, medan oberoende aktörer i återförsäljarnätet förväntas följa Scantias uppförandekod för oberoende distributörer.

Indikatorer för företagskultur och integritet följs upp årligen via Scantias globala medarbetarundersökning (MyVoice), vilken omfattar medarbetarnas medvetenhet

om policyer, förtroende för rapporteringskanaler samt uppfattningar om etiskt ledarskap. Scania Group Compliance stöder förstärkningen av företagskulturen genom att erbjuda riskbaserad rådgivning, utbildning och kommunikation i syfte att främja ansvarsfulla affärsmetoder [9].

Visselblåsning och rapportering av överträdelser [G1-3]

Ett centralt verktyg i Scantias affärsetiska arbete är visseblåsarsystemet. För att undvika eller minimera risken för överträdelser av interna och externa regler och lagar måste potentiella överträdelser som begås av medarbetare, leverantörer, affärspartner eller andra externa parter identifieras i ett tidigt skede så att de kan utredas och stoppas. Vid behov ska disciplinära åtgärder vidtas gentemot medarbetare samt korrigerande och avhjäljande åtgärder genomförs [10a].

Scania har flera särskilda visseblåsarkanaler för rapportering av misstänkta överträdelser eller incidenter avseende lagar och förordningar, Scantias uppförandekod, företagspolicyer, etiska regler eller standarder samt potentiella överträdelser av mänskliga rättigheter [10c-i]. Detta omfattar även misstänkta förekomster av korrupktion och mutor. Det koncernövergripande och globala visseblåsarsystemet drivs av Group Investigation Office och är tillgängligt för både Scantias medarbetare och externa parter. Andra tillgängliga kanaler är lokala kanaler för koncernbolagen, globala kanaler kopplade till TRATON Investigation Office och Volkswagens hotline-funktion. Rapportering kan göras när som helst och – för de globala kanalerna – på valfritt språk [10e].

Information om visseblåsarsystemet finns både på Scantias webbplats och på intranätet. Kommunikationsinitiativ och -åtgärder genomförs regelbundet för att öka medvetenheten om visseblåsarsystemet. Dessutom genomför Scania fysisk och/eller digital utbildning för samtliga Scaniamedarbetare i relation till hanteringen av visseblåsarenden, visseblåsares rättigheter och principerna för skydd av visseblåsare. Visseblåsarsystemet beskrivs närmare i och stöds av vår visseblåsarpolicy (TG4.5) [10c-i].

Det är även möjligt för Scantias medarbetare att ta upp eller hantera sina frågor och farhågor via andra funktioner inom Scania, till exempel direkta chefer, People and Culture (på lokal eller central nivå), Group Internal Audit, Corporate Security, Group Compliance samt lokalt eller regionalt utsedda kontaktpersoner. Rapporter som tas emot och omfattas av visseblåsarsystemets räckvidd vidarebefordras därefter till de särskilt utsedda visseblåsarfunktionerna, i enlighet med Scantias interna rutiner.

Scania har en väletablerad rutin för att genomföra internutredningar, och systemet granskas regelbundet för att säkerställa att det är fortsatt effektivt. Samtliga utredningar hanteras av Group Investigation Office och genomförs i linje med tillämplig lagstiftning. Group Investigation Office är organisatoriskt fristående från linjeverksamheten och rapporterar till chefsjuristen och revisionskommittén. Särskilda funktioner inom Group Compliance, Group Security, Group Internal Audit, Group Legal Affairs och People and Culture kan vid behov och där så är lämpligt bistå i utredningsarbetet.

En utredning initieras först efter noggrann faktagranskning och endast om det föreligger skäligen misstanke om en regelöverträdelse, en etisk oegentlighet eller någon annan typ av överträdelse. Innan en utredning inleds analyserar Group Investigation Office dessutom grundligt riskerna för intressekonflikter och förekomsten av andra omständigheter som skulle kunna äventyra utredarnas oberoende i det aktuella ärendet.

Efter att en rapport mottagits får visseblåsaren först en bekräftelse på att ärendet mottagits av Group Investigation Office, som sedan bedömer ärendet med avseende på potentiella risker och därefter klassificerar det baserat på den potentiella allvarlighetsgraden. Här ingår att ställa förtydligande frågor om det inrapporterade ärendet och samla in tillgängliga uppgifter, i synnerhet från visseblåsarna. Om den inledande bedömningen visar att det finns grund för misstanke om överträdelse, inleds en utredning [18b].

När utredningen har slutförts sker en rättslig bedömning av resultaten. Om en överträdelse kunnat konstateras, presenterar Group Investigation Office utredningens slutsatser tillsammans med förslag på lämpliga disciplinära



G1 ANSVARSFULLT FÖRETAGANDE, FORTS.

åtgärder för disciplinkommittén. Disciplinkommittén fattar därefter beslut om vilka disciplinära åtgärder som ska vidtas. Disciplinkommittén består av Head of Group Compliance, Head of Global Labour Law och VD:n för det Scania-bolag där personen som är misstänkt för överträdelsen är anställd. Disciplinkommittén har dessutom stöd av lokala representanter från People and Culture [18c].

Resultaten av utredningar och relaterade efterlevnadsfrågor rapporteras dessutom till högre styrningsorgan, däribland revisionskommittén, verkställande ledningen och TRATON Compliance Board.

Skyddsåtgärder och skydd för visseblåsare

Scania har infört åtgärder för att skydda visseblåsare mot alla former av repressalier i enlighet med tillämplig lagstiftning som införlivar direktiv (EU) 2019/1937, vilket säkerställer att alla medarbetare som rapporterar i god tro är skyddade. Scania har nolltolerans mot repressalier och påtryckningar mot visseblåsare. Misstänkta repressalier mot visseblåsare betraktas som en överträdelse och hanteras med högsta prioritet.

Visseblåsarsystemet är utformat för att skydda både visseblåsare och personer som anklagas för oegentligheter. Alla utredningar genomförs i enlighet med de grundläggande principerna om respekt för visseblåsares rätt till konfidentialitet, och Scania tillämpar principerna om oskuldspresumtion och rättssäkra utredningsförfaranden. Alla uppgifter som inkommer via visseblåsarsystemet granskas rättvist, utan dröjsmål och på ett taktfullt sätt och behandlas alltid med högsta konfidentialitet [10c, 10c-ii].

Bekämpning av korruption och mutor [G1-3]

Scania har nolltolerans mot korruption. Group Compliance tillhandahåller det ramverk för antikorrup­tion som tillämpas i hela Scaniakoncernen och stöder organisationen löpande i frågor som rör korruptionsbekämpning. Scania är medlem i Transparency Internationals svenska näringslivsforum, undertecknare av FN:s Global Compact samt stödjande medlem i Institutet Mot Mutor (IMM).

Scania har upprättat handlingsplaner för att hantera sina väsentliga risker i relation till korruption och mutor. Dessa omfattar regelbundna riskbedömningar, förbättrad due diligence i regioner och affärssegment med förhöjd risk samt riktade utbildningsprogram för medarbetare och externa partner [18a].

Scania Group Compliance rapporterar halvårsvis till Scanias verkställande ledning och kvartalsvis till Scanias revisionskommitté om centrala risker inom affärsetik och regelefterlevnad, förändringar i regelverk, övergripande efterlevnadsprestanda samt strategisk inriktning för koncernens efterlevnadsramverk. Avsatta resurser inkluderar särskilt utsedd personal, specifika budgetposter för förstärkning av efterlevnad samt investeringar i digitala verktyg och övervakningssystem. Milstolpar fastställs över 12- respektive 24-månadersperioder för att mäta utvecklingen och genomföra regelbundna effektivitetsgranskningar. För affärspartner och leverantörer inkluderar åtgärderna att integrera antikorrup­tionskrav i avtal, leverantörsrevisioner samt uppföljning av avvikelser.

Den övergripande metoden omfattar tre steg.

Förebygga

I de förebyggande åtgärderna ingår obligatoriska koncernpolicyer, riskbedömningar, due diligence-processer, avtalsklausuler, internkontroller, kommunikation samt riktade utbildningsinsatser för medarbetarna. Scania genomför regelbundet efterlevnadsrelaterade riskbedömningar inom sina verksamheter. *Mer information finns i "Kommunikation av policyer" och "Utbildning i ansvarsfullt företagande" ovan.*

Upptäcka

Identifiering och hantering av risker i relation till korruption och mutor är integrerade i Scanias övergripande riskhanteringssystem och hanteras med hjälp av detaljerade riskbedömningar för efterlevnad. Till stöd för arbetet med att upptäcka avvikelser finns även ett system för internkontroll och övervakningsverktyg. Potentiella miss-tankar kan rapporteras via visseblåsarsystemet eller andra interna kanaler, *se avsnittet om visseblåsning [G1-3] ovan.*

Hantera

Rapporter som mottas vidarebefordras i enlighet med Scanias interna rutiner och hanteras via de fastställda utrednings- och revisionsprocesserna. Detta säkerställer att ärenden utreds snabbt, oberoende och objektivt samt att lämpliga disciplinära eller korrigerande åtgärder vidtas vid behov, *se avsnittet om visseblåsning [G1-3] ovan* [18b] [18c].

MÅL OCH MÄTETAL

Incidenter avseende korruption och mutor [G1-4]

Under rapporteringsperioden hade Scania fyra bekräftade incidenter relaterade till korruptionsbekämpning. Ingen av dessa incidenter resulterade dock i böter eller fällande domar. Lämpliga disciplinära och korrigerande åtgärder vidtogs med anledning av incidenterna [24a].

Scania har ett robust responsramverk. Om en bekräftad incident inträffar vidtar Scania disciplinära och korrigerande åtgärder samt utvärderar eventuella brister i kontroll eller rutiner. Rekommendationer delas med ansvarig affärsenhet, Group Compliance samt, i förekommande fall, Group Internal Audit för ytterligare granskning eller testning av kontroller [24b].

Politiskt inflytande och lobbyverksamhet [G1-5]

Ansaret för politiska engagemang ligger hos tillförordnad Head of Public Affairs and Partnerships (med permanent tillsättning som börjar under 2026). Den strategiska tillsynen utövas av Head of Strategy and Communications, som är medlem av den verkställande ledningen [29a].

I enlighet med uppförandekoden ger Scania inga bidrag till politiska partier eller närstående organisationer. Alla kontakter med offentliga företrädare ska ske i enlighet med Scanias regler för antikorrup­tion, gåvor och representation samt styrning av lobbyverksamhet [29b].

Scania engagerar sig i opinionsbildning och lobbyverksamhet i syfte att stödja omställningen till ett hållbart transportsystem. Elektrifiering och digitalisering liksom självkörande fordon och dirculära lösningar är centrala områden för vår affär och avkörande för vår konkurrenskraft.

Viktiga policyområden är bland annat koldioxidpris-sättning, utsläppshandel, energibeskatning, efterfråge-baserade incitament samt ladd- och tankinfrastruktur som kan minska utsläppen från vägtransporter. Den huvudsakliga tonvikten ligger på att dekarbonisera vägtransporterna och stärka konkurrenskraften genom partnerskap på global nivå och EU-nivå, med fokus på att minska utsläppen av växthusgaser och på de möjliggörande förutsättningar som beskrivs i klimatavsnittet. En framgångsrik omställning till ett hållbart transport-system är avgörande för Scanias långsiktiga konkurrenskraft.

Scania strävar efter att initiera och upprätthålla långsiktiga samarbeten med både privata och offentliga aktörer för att stärka sin politiska agenda och affärsutveckling. Genom partnerskap kan Scania påverka andra aktörer och få en djupare förståelse för utmaningarna med att dekarbonisera transportsektorn.

Slutligen fungerar Scania som en representativ röst i branschorganisationer, vilket stärker bolagets närvaro och inflytande inom denna branschsektor.

Som en del av vår lobbyverksamhet deltog Scania under 2025 i COP30, med syftet att verka för tydliga nationella handlingsplaner för utfasning av fossila bränslen inom sektorn för tunga vägtransporter. Trots starkt globalt tryck lyckades toppmötet inte leverera avgörande åtaganden avseende utfasning av fossila bränslen. Scania står fast vid sitt åtagande om att driva elektrifiering och dekarbonisering av tunga transporter och kommer att fortsätta sitt arbete för att uppnå starkare resultat inom infrastruktur, rättvis konkurrens, stödjande regelverk samt offentlig-privat samverkan [29c].

EU:s transparensregister

Scania är registrerat i EU:s transparensregister (reg.nr 3305029916-47) och redovisar sina aktiviteter i enlighet med tillämpliga regler [29d]. Scania följer även upp kostnader i relation till lobbyverksamhet samt medlemsavgifter för branschorganisationer.



BILAGA I

REDOVISNING AV ESRS-UPPLYSNINGSKRAV [BP-2 16]

Upplysningskrav	Sida
ÖVERGRIPANDE STANDARDER	
BP-1 Allmän grund för upprättande av hållbarhetsrapportering	27
BP-2 Upplysningar i relation till särskilda omständigheter	27
GOV-1 De administrativa, ledande och övervakande organens roll	25
GOV-2 Information som tillhandahålls till samt hållbarhetsfrågor som behandlas av företagets administrativa, ledande och övervakande organ	25, 26
GOV-3 Integrering av hållbarhetsrelaterade resultat i incitamentsprogram	26
GOV-4 Due diligence-förklaring	26
GOV-5 Riskhantering och internkontroll avseende hållbarhetsrapportering	26
SBM-1 Strategi, affärsmodell och värdekedja	15, 16, 17
SBM-2 Intressenters intressen och synpunkter	23, 24
SBM-3 Väsentliga påverkningar, risker och möjligheter samt dessas interaktion med strategi och affärsmodell	18, 19, 20
IRO-1 Beskrivning av processen för att identifiera och bedöma väsentliga påverkningar, risker och möjligheter	21, 22
IRO-2 Upplysningskrav enligt ESRS som omfattas av företagets hållbarhetsrapport	22
MILJÖSTANDARDER	
<i>Klimatförändringar</i>	
E1 GOV-3 Integrering av hållbarhetsrelaterade resultat i incitamentsprogram	26
E1-1 Omställningsplan för begränsning av klimatförändringar	36-40
E1 SBM-3 Väsentliga påverkningar, risker och möjligheter samt dessas interaktion med strategi och affärsmodell	19, 34
E1 IRO-1 Beskrivning av processer för att identifiera och bedöma väsentliga klimatrelaterade påverkningar, risker och möjligheter	20, 22
E1-2 Policyer för begränsning av och anpassning till klimatförändringar	41
E1-3 Åtgärder och resurser kopplade till klimatpolicyer	41-43
E1-4 Mål för begränsning av och anpassning till klimatförändringar	35, 36, 41-43
E1-5 Energianvändning och -mix	48, 49
E1-6 Gross scopes 1, 2, 3 och totala växthusgasutsläpp	44-47
E1-7 Växthusgasupptag samt åtgärder för utsläppsminskning finansierade via koldioxidkrediter	43
E1-8 Intern koldioxidprissättning	43
E1-9 Förväntade finansiella effekter av väsentliga fysiska risker, omställningsrisker och potentiella klimatrelaterade möjligheter	ej angivet

Upplysningskrav	Sida
<i>Miljöföreningar</i>	
E2 IRO-1 Beskrivning av processer för att identifiera och bedöma väsentliga föroreningsrelaterade påverkningar, risker och möjligheter	22
E2-1 Policyer kopplade till miljöföreningar	51
E2-2 Åtgärder och resurser kopplade till miljöföreningar	51
E2-3 Mål kopplade till miljöföreningar	51
E2-4 Förening av luft, vatten och mark	52 - vatten och mark ej väsentligt
E2-5 Ämnen som inger betänkligheter och ämnen som inger mycket stora betänkligheter	ej väsentligt
E2-6 Förväntade finansiella effekter av väsentliga föroreningsrelaterade risker och möjligheter	ej angivet
<i>Biologisk mångfald och ekosystem</i>	
E4-1 Omställningsplan samt beaktande av biologisk mångfald och ekosystem i strategi och affärsmodell	ej angivet
E4 SBM-3 Väsentliga påverkningar, risker och möjligheter samt dessas interaktion med strategi och affärsmodell	53
E4 IRO-1 Beskrivning av processer för att identifiera och bedöma väsentliga påverkningar, risker och möjligheter i relation till biologisk mångfald och ekosystem	22
E4-2 Policyer relaterade till biologisk mångfald och ekosystem	54
E4-3 Åtgärder och resurser relaterade till biologisk mångfald och ekosystem	54
E4-4 Mål kopplade till biologisk mångfald och ekosystem	54
E4-5 Påverkansmått relaterade till förändringar i biologisk mångfald och ekosystem	55
E4-6 Förväntade finansiella effekter av risker och möjligheter relaterade till biologisk mångfald och ekosystem	ej angivet
<i>Resursanvändning och cirkulär ekonomi</i>	
E5 IRO-1 Beskrivning av processer för att identifiera och bedöma väsentliga påverkningar, risker och möjligheter i relation till resursanvändning och cirkulär ekonomi	22
E5-1 Policyer kopplade till resursanvändning och cirkulär ekonomi	58
E5-2 Åtgärder och resurser relaterade till resursanvändning och cirkulär ekonomi	58, 59
E5-3 Mål kopplade till resursanvändning och cirkulär ekonomi	59
E5-4 Resursinflöden	60
E5-5 Resursutflöden	61
E5-6 Förväntade finansiella effekter av påverkningar, risker och möjligheter relaterade till resursanvändning och cirkulär ekonomi	ej angivet
<i>EU-Taxonomi</i>	


REDOVISNING AV ESRs-UPPLYSNINGSKRAV, FORTS.

Upplysningskrav	Sida	
SOCIALA STANDARDER		
<i>Den egen arbetskraft</i>		
S1 SBM-2	Intressenters intressen och synpunkter	23, 24
S1 SBM-3	Väsentliga påverkningar, risker och möjligheter samt dessas interaktion med strategi och affärsmodell	70
S1-1	Policyer avseende den egna arbetskraften	71-73
S1-2	Processer för dialog med den egna arbetskraften och arbetstagarrepresentanter om påverkan	74
S1-3	Processer för att åtgärda negativ påverkan samt kanaler genom vilka den egna arbetskraften kan framföra klagomål eller farhågor	74
S1-4	Åtgärder avseende väsentlig påverkan på den egna arbetskraften samt metoder för att hantera väsentliga risker och möjligheter kopplade till den egna arbetskraften, inklusive effektiviteten i dessa åtgärder	74
S1-5	Mål relaterade till hantering av väsentlig negativ påverkan, främjande av positiv påverkan samt hantering av väsentliga risker och möjligheter	75
S1-6	Karaktäristika för företagets anställda	76, 77
S1-7	Karaktäristika för icke-anställda i företagets egen arbetskraft	76
S1-8	Kollektivavtalstäckning och social dialog	78
S1-9	Mått avseende mångfald	79
S1-10	Skäliga löner	80
S1-11	Socialt skydd	ej angivet
S1-12	Personer med funktionsnedsättning	ej angivet
S1-13	Mått för utbildning och kompetensutveckling	ej angivet
S1-14	Mått för hälsa och säkerhet	81
S1-15	Mått för balans mellan arbete och privatliv	ej angivet
S1-16	Mått för ersättning (löneskillnader och total ersättning)	80
S1-17	Incidenter, klagomål och allvarlig påverkan på mänskliga rättigheter	81
<i>Arbetstagare i värdekedjan</i>		
S2 SBM-2	Intressenters intressen och synpunkter	23, 24
S2 SBM-3	Väsentliga påverkningar, risker och möjligheter samt dessas interaktion med strategi och affärsmodell	82
S2-1	Policyer relaterade till arbetstagare i värdekedjan	83
S2-2	Processer för dialog med arbetstagare i värdekedjan om påverkan	83
S2-3	Processer för att åtgärda negativ påverkan samt kanaler genom vilka arbetstagare i värdekedjan kan framföra klagomål eller farhågor	83
S2-4	Åtgärder avseende väsentlig påverkan på arbetstagare i värdekedjan samt metoder för att hantera väsentliga risker och möjligheter kopplade till arbetstagare i värdekedjan, inklusive effektiviteten i dessa åtgärder	84
S2-5	Mål relaterade till hantering av väsentlig negativ påverkan, främjande av positiv påverkan samt hantering av väsentliga risker och möjligheter	85

Upplysningskrav	Sida	
<i>Påverkade samhällen</i>		
S3 SBM-2	Intressenters intressen och synpunkter	23, 24
S3 SBM-3	Väsentliga påverkningar, risker och möjligheter samt dessas interaktion med strategi och affärsmodell	86
S3-1	Policyer kopplade till påverkade samhällen	87
S3-2	Processer för dialog med påverkade samhällen om påverkan	ej angivet
S3-3	Processer för att åtgärda negativ påverkan samt kanaler genom vilka påverkade samhällen kan framföra klagomål eller farhågor	ej angivet
S3-4	Åtgärder avseende väsentlig påverkan på påverkade samhällen samt metoder för att hantera väsentliga risker och möjligheter kopplade till påverkade samhällen, inklusive effektiviteten i dessa åtgärder	87
S3-5	Mål relaterade till hantering av väsentlig negativ påverkan, främjande av positiv påverkan samt hantering av väsentliga risker och möjligheter	87
<i>Trafiksäkerhet</i>		
S3x SBM-2	Intressenters intressen och synpunkter	23, 24
S3x SBM-3	Väsentliga påverkningar, risker och möjligheter samt dessas interaktion med strategi och affärsmodell	88
S3x-1	Policyer kopplade till trafiksäkerhet	90
S3x-2	Processer för dialog med påverkade samhällen om påverkan	ej angivet
S3x-3	Processer för att åtgärda negativ påverkan samt kanaler genom vilka påverkade samhällen kan framföra klagomål eller farhågor	ej angivet
S3x-4	Åtgärder avseende väsentlig påverkan på påverkade samhällen samt metoder för att hantera väsentliga risker och möjligheter kopplade till trafiksäkerhet, inklusive effektiviteten i dessa åtgärder	89, 90
S3x-5	Mål relaterade till hantering av väsentlig negativ påverkan, främjande av positiv påverkan samt hantering av väsentliga risker och möjligheter	90
STYRNING		
<i>Ansvarsfullt företagande</i>		
G1 GOV-1	De administrativa, övervakande och ledande organens roll	35
G1 IRO-1	Beskrivning av processer för att identifiera och bedöma väsentliga påverkningar, risker och möjligheter	21, 22
G1-1	Policyer för ansvarsfullt företagande samt företagskultur	93
G1-2	Hantering av relationer med leverantörer	ej väsentligt
G1-3	Förebyggande och upptäckt av korruption och mutor	94, 95
G1-4	Incidenter avseende korruption eller mutor	95
G1-5	Politiskt inflytande och lobbyverksamhet	25, 95
G1-6	Betalningspraxis	ej väsentligt



BILAGA II

FÖRTECKNING ÖVER DATAPUNKTER I ÖVERGRIPANDE OCH TEMATISKA STANDARDER SOM HÄRRÖR FRÅN ANNAN EU-LAGSTIFTNING

Denna bilaga är en integrerad del av ESRS 2. Tabellen nedan illustrerar de datapunkter i ESRS 2 och tematiska ESRS som härrör från annan EU-lagstiftning.

Upplysningskrav och relaterad datapunkt	SFDR ¹	Pelare 3 ²	Referensvärdesförordningen ³	EU:s klimatlag ⁴	Sida
ESRS 2 GOV-1 Könsfördelning i styrelsen, punkt 21 d	Indikator nummer 13 i tabell 1 i bilaga I		Kommissionens delegerade förordning (EU) 2020/1816 (27), bilaga II		25
ESRS 2 GOV-1 Procentandel styrelsemedlemmar som är oberoende, punkt 21 e			Delegerad förordning (EU) 2020/1816, bilaga II		25
ESRS 2 GOV-4 Förklaring om tillbörlig aktsamhet	Indikator nummer 10 i tabell 3 i bilaga I				25
ESRS 2 SBM-1 Deltagande i verksamhet relaterad till fossila bränslen, punkt 40 d i	Indikatorer nummer 4 i tabell 1 i bilaga I	Artikel 449a i förordning (EU) nr 575/2013 Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/2453 (28), tabell 1: Kvalitativ information om miljörisker och tabell 2: Kvalitativ information om sociala risker	Delegerad förordning (EU) 2020/1816, bilaga II		Ej tillämpligt
ESRS 2 SBM-1 Deltagande i verksamhet relaterad till kemikalieproduktion, punkt 40 d ii	Indikator nummer 9 i tabell 2 i bilaga I		Delegerad förordning (EU) 2020/1816, bilaga II		Ej tillämpligt
ESRS 2 SBM-1 Deltagande i verksamhet relaterad till kontroversiella vapen, punkt 40 d iii	Indikator nummer 14 i tabell 1 i bilaga I		Delegerad förordning (EU) 2020/1818, artikel 12 (1) Delegerad förordning (EU) 2020/1816, bilaga II		Ej tillämpligt
ESRS 2 SBM-1 Deltagande i verksamhet relaterad till odling och produktion av tobak, punkt 40 d iv			Delegerad förordning (EU) 2020/1818, artikel 12 (1) Delegerad förordning (EU) 2020/1816, bilaga II		Ej tillämpligt
ESRS E1-1 Omställningsplan för att nå klimatneutralitet senast 2050, punkt 14				Förordning (EU) 2021/1119, artikel 2.1	36
ESRS E1-1 Företag som är undantagna från Parisanpassade referensvärden, punkt 16 g		Artikel 449a Förordning (EU) nr 575/2013; kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/2453, mall 1: Bankboken – klimatrisker kopplade till omställningen: kreditkvalitet för exponeringar uppdelat på sektor, utsläpp och återstående löptid	Delegerad förordning (EU) 2020/1818, artikel 12.1 d–g samt artikel 12.2		Ej tillämpligt
ESRS E1-4 Mål för minskning av växthusgasutsläpp, punkt 34	Indikator nummer 4 i tabell 2 i bilaga I	Artikel 449a Förordning (EU) nr 575/2013 samt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/2453, mall 3: Bankboken – klimatrisker kopplade till omställningen: anpassningsmått	Delegerad förordning (EU) 2020/1818, artikel 6		43


FÖRTECKNING ÖVER DATAPUNKTER I ÖVERGRIPANDE OCH TEMATISKA STANDARDER SOM HÄRRÖR FRÅN ANNAN EU-LAGSTIFTNING, FORTS.

Upplysningskrav och relaterad datapunkt	SFDR ¹	Pelare 3 ²	Referensvärdesförordningen ³	EU:s klimatlag ⁴	Sida
ESRS E1-5 Energiförbrukning från fossila energikällor, uppdelad efter källa, för sektorer med hög klimatpåverkan, punkt 38	Indikator nummer 5 i tabell 1 och Indikator nummer 5 i tabell 2 i bilaga I				48
ESRS E1-5 Energiförbrukning och energimix, punkt 37	Indikator nummer 5 i tabell 1 i bilaga I				48
ESRS E1-5 Energiintensitet för verksamheter i sektorer med hög klimatpåverkan, punkterna 40–43	Indikator nummer 6 i tabell 1 i bilaga I				45, 48
ESRS E1-6 Bruttoutsläpp av växthusgaser i scope 1, 2 och 3 samt totalt, punkt 44	Indikatorer nummer 1 och 2 i tabell 1 i bilaga I	Artikel 449a; förordning (EU) nr 575/2013; kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/2453; mall 1: Bankboken – klimatomställningsrisker: kreditkvalitet på exponeringar per sektor, utsläpp och återstående löptid	Delegerad förordning (EU) 2020/1818, artikel 5.1, 6 och 8.1		44
<i>ESRS E1-6</i> Bruttointensitet för växthusgasutsläpp, punkterna 53–55	Indikatorer nummer 3 i tabell 1 i bilaga I	Artikel 449a, Förordning (EU) nr 575/2013 samt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/2453, mall 3: Bankboken – klimatrisker kopplade till omställningen: anpassningsmått	Delegerad förordning (EU) 2020/1818, artikel 8.1		44
<i>ESRS E1-7</i> Växthusgasupptag och koldioxidkrediter, punkt 56				Förordning (EU) 2021/1119, artikel 2.1	44
<i>ESRS E1-9</i> Referensvärdesportföljens exponering för klimatrelaterade fysiska risker, punkt 66			Delegerad förordning (EU) 2020/1818, bilaga II; delegerad förordning (EU) 2020/1816, bilaga II		Ej tillämpligt
<i>ESRS E1-9</i> Uppdelning av monetära belopp efter akuta och kroniska fysiska risker, punkt 66 a		Artikel 449a i förordning (EU) nr 575/2013 samt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/2453, punkterna 46 och 47, mall 5: Bankboken – klimatrisker av fysisk karaktär: exponeringar utsatta för fysisk risk			Ej tillämpligt
<i>ESRS E1-9</i> Lokalisering av betydande tillgångar med väsentlig fysisk risk, punkt 66 c.					Ej tillämpligt
<i>ESRS E1-9</i> Fördelning av redovisat värde för fastighetstillgångar per energieffektivitetsklass, punkt 67 c.		Artikel 449a i förordning (EU) nr 575/2013; kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/2453, punkt 34; mall 2: Bankboken – klimatomställningsrisker: lån med säkerhet i fast egendom – säkerhetens energieffektivitet			Ej tillämpligt
<i>ESRS E1-9</i> Grad av portföljexponering mot klimatrelaterade möjligheter, punkt 69			Delegerad förordning (EU) 2020/1818, bilaga II		Ej tillämpligt
<i>ESRS E2-4</i> Mängd av varje förorening som anges i bilaga II till E-PRTR-förordningen (europeiskt register över utsläpp och överföringar av föroreningar) som släpps ut till luft, vatten och mark, punkt 28	Indikator nummer 8 i tabell 1 i bilaga I Indikator nummer 2 i tabell 2 i bilaga I Indikator nummer 1 i tabell 2 i bilaga I Indikator nummer 3 i tabell 2 i bilaga I				52


FÖRTECKNING ÖVER DATAPUNKTER I ÖVERGRIPANDE OCH TEMATISKA STANDARDER SOM HÄRRÖR FRÅN ANNAN EU-LAGSTIFTNING, FORTS.

Upplysningskrav och relaterad datapunkt	SFDR ¹	Pelare 3 ²	Referensvärdesförordningen ³	EU:s klimatlag ⁴	Sida
<i>ESRS E3-1</i> Vatten och marina resurser, punkt 9	Indikator nummer 7 i tabell 2 i bilaga I				Ej väsentligt
<i>ESRS E3-1</i> Särskild policy, punkt 13	Indikator nummer 8 i tabell 2 i bilaga I				Ej väsentligt
<i>ESRS E3-1</i> Hållbara hav och havsmiljöer, punkt 14	Indikator nummer 12 i tabell 2 i bilaga I				Ej väsentligt
<i>ESRS E3-4</i> Total volym återvunnet och återanvänt vatten, punkt 28 c	Indikator nummer 6.2 i tabell 2 i bilaga I				Ej väsentligt
<i>ESRS E3-4</i> Total vattenförbrukning i m ³ per nettoomsättning i den egna verksamheten, punkt 29	Indikator nummer 6.1 i tabell 2 i bilaga I				Ej väsentligt
<i>ESRS 2 – SBM-3 E4</i> , punkt 16 a i	Indikator nummer 7 i tabell 1 i bilaga I				54
<i>ESRS 2 – SBM-3 E4</i> , punkt 16 b	Indikator nummer 10 i tabell 2 i bilaga I				54
<i>ESRS 2 – SBM-3 E4</i> , punkt 16 c	Indikator nummer 14 i tabell 2 i bilaga I				55
<i>ESRS E4-2</i> Hållbara mark- och/eller jordbruksmetoder eller -policyer, punkt 24 b	Indikator nummer 11 i tabell 2 i bilaga I				54
<i>ESRS E4-2</i> Hållbara metoder eller policyer för hav och havsmiljöer, punkt 24 c	Indikator nummer 12 i tabell 2 i bilaga I				Ej väsentligt
<i>ESRS E4-2</i> Policyer för att motverka avskogning, punkt 24 d	Indikator nummer 15 i tabell 2 i bilaga I				54
<i>ESRS E5-5</i> Icke återvunnet avfall, punkt 37 d	Indikator nummer 13 i tabell 2 i bilaga I				61
<i>ESRS E5-5</i> Farligt avfall och radioaktivt avfall, punkt 39	Indikator nummer 9 i tabell 1 i bilaga I				61
<i>ESRS 2 – SBM-3 – S1</i> Risk för incidenter avseende tvångsarbete, punkt 14 f	Indikator nummer 13 i tabell 3 i bilaga I				18
<i>ESRS 2 – SBM-3 – S1</i> Risk för incidenter avseende barnarbete, punkt 14 g	Indikator nummer 12 i tabell 3 i bilaga I				18
<i>ESRS S1-1</i> Policyåtaganden avseende mänskliga rättigheter, punkt 20	Indikator nummer 9 i tabell 3 och Indikator nummer 11 i tabell 1 i bilaga I				71


FÖRTECKNING ÖVER DATAPUNKTER I ÖVERGRIPANDE OCH TEMATISKA STANDARDER SOM HÄRRÖR FRÅN ANNAN EU-LAGSTIFTNING, FORTS.

Upplysningskrav och relaterad datapunkt	SFDR ¹	Pelare 3 ²	Referensvärdesförordningen ³	EU:s klimatlag ⁴	Sida
<i>ESRS S1-1</i> Due diligence-policyer avseende frågor som omfattas av Internationella arbetsorganisationens (ILO) grundläggande konventioner 1–8, punkt 21			Delegerad förordning (EU) 2020/1816, bilaga II		71
<i>ESRS S1-1</i> Processer och åtgärder för att förhindra människohandel, punkt 22	Indikator nummer 11 i tabell 3 i bilaga I				71
<i>ESRS S1-1</i> Policy eller ledningssystem för förebyggande av arbetsplatsolyckor, punkt 23	Indikator nummer 1 i tabell 3 i bilaga I				73
<i>ESRS S1-3</i> Mekanismer för hantering av klagomål och anmälningar, punkt 32 c	Indikator nummer 5 i tabell 3 i bilaga I				74
<i>ESRS S1-14</i> Antal dödsfall samt antal och frekvens av arbetsrelaterade olyckor, punkt 88 b och c	Indikator nummer 2 i tabell 3 i bilaga I		Delegerad förordning (EU) 2020/1816, bilaga II		81
<i>ESRS S1-14</i> Antal arbetsdagar som gått förlorade på grund av skador, olyckor, dödsfall eller sjukdom, punkt 88 e	Indikator nummer 3 i tabell 3 i bilaga I				81
<i>ESRS S1-16</i> Ojusterat löneklyfta mellan könen, punkt 97 a	Indikator nummer 12 i tabell 1 i bilaga I		Delegerad förordning (EU) 2020/1816, bilaga II		80
<i>ESRS S1-16</i> Ersättningskvot för VD, punkt 97 b	Indikator nummer 8 i tabell 3 i bilaga I				80
<i>ESRS S1-17</i> Incidenter av diskriminering, punkt 103 a	Indikator nummer 7 i tabell 3 i bilaga I				81
<i>ESRS S1-17</i> Underlåtenhet att följa FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter (UNGP) samt OECD:s riktlinjer, punkt 104 a	Indikator nummer 10 i tabell 1 och Indikator nummer 14 i tabell 3 i bilaga I		Delegerad förordning (EU) 2020/1816, bilaga II; delegerad förordning (EU) 2020/1818, artikel 12.1		81
<i>ESRS 2 – SBM-3 – S2</i> Betydande risk för barnarbete eller tvångsarbete i värdekedjan, punkt 11 b	Indikatorer nummer 12 och nummer 13 i tabell 3 i bilaga I				82
<i>ESRS S2-1</i> Policyåtaganden avseende mänskliga rättigheter, punkt 17	Indikator nummer 9 i tabell 3 och Indikator nummer 11 i tabell 1 i bilaga I				83
<i>ESRS S2-1</i> Policyer relaterade till arbetstagare i värdekedjan, punkt 18	Indikator nummer 11 och nummer 4 i tabell 3 i bilaga I				83
<i>ESRS S2-1</i> Underlåtenhet att följa FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter samt OECD:s riktlinjer, punkt 19	Indikator nummer 10 i tabell 1 i bilaga I		Delegerad förordning (EU) 2020/1816, bilaga II; delegerad förordning (EU) 2020/1818, artikel 12.1		83


FÖRTECKNING ÖVER DATAPUNKTER I ÖVERGRIPANDE OCH TEMATISKA STANDARDER SOM HÄRRÖR FRÅN ANNAN EU-LAGSTIFTNING, FORTS.

Upplysningskrav och relaterad datapunkt	SFDR ¹	Pelare 3 ²	Referensvärdesförordningen ³	EU:s klimatlag ⁴	Sida
<i>ESRS S2-1</i> Due diligence-policyer avseende frågor som omfattas av Internationella arbetsorganisationens (ILO) grundläggande konventioner 1–8, punkt 19			Delegerad förordning (EU) 2020/1816, bilaga II		83
<i>ESRS S2-4</i> Människorättsrelaterade frågor och incidenter kopplade till värdekedjan uppströms och nedströms, punkt 36	Indikator nummer 14 i tabell 3 i bilaga I				85
<i>ESRS S3-1</i> Policyåtaganden avseende mänskliga rättigheter, punkt 16	Indikator nummer 9 i tabell 3 i bilaga I och Indikator nummer 11 i tabell 1 i bilaga I				87
<i>ESRS S3-1</i> Underlåtenhet att följa FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter, ILO:s principer eller OECD:s riktlinjer, punkt 17	Indikator nummer 10 i tabell 1 i bilaga I		Delegerad förordning (EU) 2020/1816, bilaga II; delegerad förordning (EU) 2020/1818, artikel 12.1		81, 87
<i>ESRS S3-4</i> Frågor och incidenter avseende mänskliga rättigheter, punkt 36	Indikator nummer 14 i tabell 3 i bilaga I				Ej angivet
<i>ESRS S4-1</i> Policyer avseende konsumenter och slutanvändare, punkt 16	Indikator nummer 9 i tabell 3 och Indikator nummer 11 i tabell 1 i bilaga I				Ej väsentligt
<i>ESRS S4-1</i> Underlåtenhet att följa FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter samt OECD:s riktlinjer, punkt 17	Indikator nummer 10 i tabell 1 i bilaga I		Delegerad förordning (EU) 2020/1816, bilaga II; delegerad förordning (EU) 2020/1818, artikel 12.1		Ej väsentligt
<i>ESRS S4-4</i> Frågor och incidenter avseende mänskliga rättigheter, punkt 35	Indikator nummer 14 i tabell 3 i bilaga I				Ej väsentligt
<i>ESRS G1-1</i> FN:s konvention mot korruption, punkt 10 b	Indikator nummer 15 i tabell 3 i bilaga I				94
ESRS G1-1 Skydd av visselblåsare, punkt 10 d	Indikator nummer 6 i tabell 3 i bilaga I				Ej tillämpligt
ESRS G1-4 Böter för överträdelse av lagstiftning om korruption och mutor, punkt 24 a	Indikator nummer 17 i tabell 3 i bilaga I		Delegerad förordning (EU) 2020/1816, bilaga II		95
<i>ESRS G1-4</i> Standarder avseende antikorruption och bekämpning av mutor, punkt 24 b	Indikator nummer 16 i tabell 3 i bilaga I				95

1 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2088 av den 27 november 2019 om hållbarhetsrelaterade upplysningar inom den finansiella sektorn (förordningen om hållbarhetsupplysningar, SFDR) (EUT L 317, 9.12.2019, s. 1).

2 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 575/2013 av den 26 juni 2013 om tillsynskrav för kreditinstitut och värdepappersföretag samt om ändring av förordning (EU) nr 648/2012 (kapitalkravsförordningen, "CRR") (EUT L 176, 27.6.2013, s. 1).

3 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1011 av den 8 juni 2016 om index som används som referensvärden för finansiella instrument och finansiella avtal eller för att mäta investeringsfonders resultat samt om ändring av direktiven 2008/48/EG och 2014/17/EU och förordning (EU) nr 596/2014 (EUT L 171, 29.6.2016, s. 1).

4 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (den europeiska klimatlagen) (EUT L 243, 9.7.2021, s. 1).



FÖRSLAG TILL VINSTDISPOSITION

Styrelsen föreslår till årsstämman 2026 att ett sammanlagt belopp om MSEK 15 000 utdelas till aktieägarna som kontant utdelning.

Belopp i MSEK	
Balanserade vinstmedel	45 860
Årets resultat	33 448
Övrigt totalresultat	223
Summa	79 531

Disponeras enligt följande:	
Till aktieägarna utdelas MSEK	15 000
Till nästa år balanseras	64 531
Summa	79 531

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

Belopp i MSEK	
Aktiekapital	100
Reservfond	20
Uppskrivningsfond 27	27
Balanserad vinst	64 531
Summa	64 678

Undertecknade försäkrar att koncern- och årsredovisningen har upprättats i enlighet med IFRS redovisningsstandards, sådana de antagits av EU, respektive god redovisningssed och ger en rättvisande bild av koncernens och moderbolagets ställning och resultat, samt att förvaltningsberättelsen för koncernen och moderbolaget ger en rättvisande översikt över utvecklingen av koncernens och moderbolagets verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som de företag som ingår i koncernen står inför. Årsredovisningen innehåller även koncernens och moderbolagets hållbarhetsrapportering i enlighet med Årsredovisningslagen, 6 kap. sektion 11.

Styrelsen och verkställande direktören försäkrar också att årsredovisningen har upprättats i enlighet med de europeiska standarderna för hållbarhetsrapportering ERS och de specifikationer som antagits med stöd av EU:s taxonomiförordning.

Årsredovisningen och koncernredovisningen och koncernens och moderbolagets hållbarhetsrapportering har godkänts för utfärdande av styrelsen den 24 februari 2026. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på årsstämman den 23 april 2026.

Innehållet i årsredovisningen fastställdes den 24 februari 2026

Vid datumet för den elektroniska signaturen.

Christian Levin
Styrelseledamot
VD och koncernchef

Michael Jackstein
Styrelsens ordförande

Julia Kuhn-Piëch
Styrelseledamot

Nina Macpherson
Styrelseledamot

Christian Porsche
Styrelseledamot

Mark Philipp Porsche
Styrelseledamot

Stephanie Porsche-Schröder
Styrelseledamot

Lilian Fossum Biner
Styrelseledamot

Peter Wallenberg Jr
Styrelseledamot

Mari Carlquist
Styrelseledamot
Arbetsagarrepresentant

Christina Widén
Styrelseledamot
Arbetsagarrepresentant Employee
Representative

Mikael Johansson
Styrelseledamot
Arbetsagarrepresentant

Michael Lyngsie
Styrelseledamot
Arbetsagarrepresentant

Vår revisionsberättelse avseende årsredovisningen och koncernredovisningen har lämnats vid datumet för den elektroniska signaturen. Vår granskningsberättelse avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten har lämnats vid datumet för den elektroniska signaturen.

Ernst & Young AB

Magnus Engvall
Auktoriserad revisor



REVISORS GRANSKNINGSBERÄTTELSE ÖVER SCANIA CV AB (PUBL):S HÅLLBARHETSRAPPORT

Till bolagsstämman i Scania CV AB (publ), org.nr 556084-0976

Slutsats

Vi har utfört en översiktlig granskning av hållbarhetsrapporten upprättad av Scania CV AB (publ) (företaget) för räkenskapsåret 2025. Hållbarhetsrapporten ingår på sidan 14 - 102 i detta dokument.

Grundat på vår översiktliga granskning som beskrivs i avsnittet Revisorns ansvar har det inte kommit fram några omständigheter som ger oss anledning att anse att hållbarhetsrapporten inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen vilket inbegriper

- om hållbarhetsrapporten uppfyller kraven i ESRS
- om den process som företaget har genomfört för att identifiera rapporterad hållbarhetsinformation har utförts såsom den beskrivs i hållbarhetsrapporten och
- efterlevnaden av rapporteringskraven i EU:s gröna taxonomiförordning artikel 8.

Grund för slutsats

Vi har utfört granskningen enligt FAR:s rekommendation RevR 19 *Revisorns översiktliga granskning av den lagstadgade hållbarhetsrapporten*. Vårt ansvar enligt denna rekommendation beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar.

Vi anser att de bevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för vår slutsats.

Annan information än hållbarhetsrapporten

Detta dokument innehåller även annan information än hållbarhetsrapporten och återfinns på sidorna 1 - 13, 103 - 169 and 176 - 190. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information.

Vår slutsats avseende hållbarhetsrapporten omfattar inte denna information och vi uttalar ingen slutsats med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med vår översiktliga granskning av hållbarhetsrapporten är det vårt ansvar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med hållbarhetsrapporten. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under den översiktliga granskningen 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.

Övrig upplysning

Hållbarhetsrapporten för föregående räkenskapsår 2024 har inte varit föremål för översiktlig granskning enligt RevR 19 *Revisorns översiktliga granskning av den lagstadgade hållbarhetsrapporten*. Någon granskning av jämförelsetalen i hållbarhetsrapporten för 2025 har därmed inte utförts.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att hållbarhetsrapporten har upprättats i enlighet med 6 kap. 12–12 f §§ årsredovisningslagen, och för att det finns en sådan intern kontroll som styrelsen och verkställande direktören bedömer nödvändig för att upprätta hållbarhetsrapporten utan väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala en slutsats med begränsad säkerhet om hållbarhetsrapporten är upprättad enligt 6 kap. 12–12 f §§ årsredovisningslagen på grundval av vår granskning.

Granskningen har utförts enligt FAR:s rekommendation RevR 19 *Revisorns översiktliga granskning av den lagstadgade hållbarhetsrapporten*. Denna rekommendation kräver att vi planerar och utför våra granskningsåtgärder för att uppnå begränsad säkerhet att hållbarhetsrapporten är upprättad i enlighet med dessa krav.

De granskningsåtgärder som har utförts för att inhämta bevis är mer begränsade än för ett uppdrag där uttalandet görs med rimlig säkerhet och den säkerhet som har uppnåtts är därför lägre än för ett uppdrag där uttalandet görs med rimlig säkerhet. Det innebär att det inte är möjligt för oss att skaffa oss en sådan säkerhet att vi blir medvetna om alla viktiga omständigheter som skulle kunna ha blivit identifierade om ett uppdrag där uttalandet görs med rimlig säkerhet utförts.

Revisionsföretaget tillämpar ISQM 1 (International Standard on Quality Management), som kräver att företaget utformar, implementerar och hanterar ett system för kvalitetsstyrning inklusive riktlinjer eller rutiner avseende efterlevnad av yrkesetiska krav, standarder för yrkesutövningen och tillämpliga krav i lagar och andra författningar.

Vi är oberoende i förhållande till Scania CV Ab (publ) enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Granskningen innefattar att genom olika åtgärder inhämta underlag till hållbarhetsrapporten. Revisorn väljer vilka åtgärder som ska utföras, bland annat genom att bedöma riskerna för väsentliga felaktigheter i hållbarhetsrapporten vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag. Vid denna riskbedömning beaktar revisorn de delar av den interna kontrollen som är relevanta för hur styrelsen och verkställande direktören upprättar hållbarhetsrapporten i syfte att utforma granskningsåtgärder som är ändamålsenliga med hänsyn till omständigheterna, men inte i syfte att uttala en slutsats om effektiviteten i den interna kontrollen. Granskningen består av att göra förfrågningar, i första hand till personer som är ansvariga för upprättandet av hållbarhetsrapporten, att utföra analytisk granskning och att vidta andra översiktliga granskningsåtgärder.



Våra granskningsåtgärder avseende hållbarhetsrapporten inkluderade, men var inte begränsade till att:

- Genom förfrågningar erhålla en allmän förståelse för den interna kontrollmiljön, rapporteringsprocesserna, och informationssystemen som är relevanta för upprättandet av informationen i hållbarhetsrapporten.
- Utvärdera om information som identifierats som väsentlig genom den process som bolaget genomfört för att identifiera innehållet i hållbarhetsrapporten också ingår.
- Utvärdera om strukturen och presentationen av hållbarhetsrapporten är förenlig med kraven i ESRS;
- Genomföra förfrågningar till relevant personal och analytiska granskningsåtgärder avseende utvalda upplysningar i hållbarhetsrapporten;
- Utföra substansgranskningsåtgärder baserat på ett stickprov på utvalda upplysningar i hållbarhetsrapporten;
- Genom förfrågningar och analytiska granskningsåtgärder för att inhämta underlag till metoderna för att ta fram väsentliga uppskattningar och framåtblickande information och förstå hur dessa metoder tillämpades;

Våra granskningsåtgärder avseende den process som företaget har genomfört för att identifiera hållbarhetsinformation att rapportera inkluderade, men var inte begränsade till följande:

- Erhålla en förståelse för processen genom att genomföra förfrågningar för att förstå källorna till den information som används av företagsledningen (t.ex. intressentdialoger, affärsplaner och strategidokument), och
- Granska företagets interna dokumentation av sin process; och
- Utvärdera om den information som erhållits från våra åtgärder om den process som implementerats av företaget överensstämmer med beskrivningen av processen på sida 17 till 24 i hållbarhetsrapporten.

Våra granskningsåtgärder avseende EU:s gröna taxonomi inkluderade, men var inte begränsade till att:

- Erhålla förståelse för processen för att identifiera ekonomiska verksamheter som omfattas av- och är förenliga med EU:s gröna taxonomi och de motsvarande upplysningarna i hållbarhetsrapporten.
- Genomföra förfrågningar till relevant personal och analytiska granskningsåtgärder på taxonomiupplysningarna
- Genomföra förfrågningar för att förstå källorna till den information som används i taxonomiupplysningarna
- Utvärdera om presentationen av taxonomiupplysningarna är förenlig med kraven i EU:s taxonomiförordning
- Utfört substansgranskningsåtgärder baserat på ett stickprov på utvalda upplysningar i hållbarhetsrapporten avseende EU:s gröna taxonomi

Begränsningar

Vid rapportering av framåtblickande information i enlighet med ESRS, måste styrelsen och företagsledningen för Scania CV AB (publ) förbereda framåtblickande information utifrån angivna antaganden om händelser som kan inträffa i framtiden och möjliga framtida aktiviteter av Scania CV AB (publ). Faktiska utfall kommer sannolikt att bli annorlunda eftersom förväntade händelser ofta inte inträffar som förväntat.

Vid datumet för den elektroniska signaturen

Ernst & Young AB

Magnus Engvall
Auktoriserad revisor