


# Årsredovisning 2013



**SCANIA**

A nighttime photograph of a city street. In the foreground, a multi-lane highway is captured with long-exposure light trails from cars, showing red and white streaks. To the left, a pedestrian bridge with a railing and some greenery runs across the scene. In the background, several tall skyscrapers are illuminated with blue and white lights, creating a vibrant urban atmosphere.

Med målet att vara ledande inom hållbara transporter, skapar Scania värde för aktieägare, kunder, medarbetare och samhället. Vi levererar skräddarsydda tunga lastbilar, bussar, motorer och tjänster, med ett fokus på effektiva lösningar med låga koldioxidutsläpp för att förbättra kundens lönsamhet. Vi tar tillvara på våra engagerade medarbetares kunskap och erfarenhet, för att kunna leva upp till vårt kundlöfte. På vår färd mot en mer hållbar framtid, vägleds vi av våra kärnvärden och ett starkt fokus på ständiga förbättringar.

Scanias årsredovisning publiceras på svenska och engelska. Den svenska årsredovisningen är bindande version. De finansiella rapporterna omfattar sidorna 62–129 och har upprättats i enlighet med internationell redovisningsstandard (IFRS). Förvaltningsberättelsen omfattar sidorna 34–61 samt 130–131. Förvaltningsberättelsen med tillhörande finansiella rapporter uppfyller kraven enligt årsredovisningslagen och har reviderats av Scanias revisorer. Scanias organisationsnummer: Scania AB (publ) 556184-8564. Samtliga jämförelser i årsredovisningen gäller motsvarande period föregående år om inte annat anges.

## OM RAPPORTEN

Denna årsredovisning summerar det finansiella året 2013 och innefattar en översikt av Scantias affär och verksamhet. Alla Scantias affärsenheter, dotterföretag och produktionsenheter i världen omfattas.

Rapporten omfattar också en analys av vår strategi, resultat och utsikter på lång sikt när det gäller finansiella och icke-finansiella frågor som har betydelse för vår verksamhet.

Inspirerad av det framväxande ramverket för integrerad rapportering genomfördes en väsentlighetsanalys. Analysen grundades på viktiga intressentgruppers och interna experters åsikter om verksamhets- och hållbarhetsstrategier för att identifiera prioriteringsområden. Forskning, megatrender, branscheffekter och konkurrenters prioriteringar låg också till grund för det arbetet. Mer information finns att hämta i vår hållbarhetsrapport som är publicerad på vår webbplats, [www.scania.com](http://www.scania.com).

Årsredovisningen finns tillgänglig på vår webbplats, eller i tryckt format från Investor Relations. Kontaktuppgifter finns på sidan 143.

## INNEHÅLL

<b>STRATEGI</b>	<b>2–33</b>
En ökad global närvaro	2
Översikt 2013	4
VD ord	6
Vår strategi	
<i>Strategisk riktning</i>	8
<i>Våra kärnvärden</i>	10
<i>Ny omvärld, nya transportsätt</i>	12
<i>Tillväxt med lönsamhet</i>	14
Vår affärsmodell	
<i>Kunden först</i>	16
<i>Helhetslösning sänker bränslekostnaderna</i>	18
<i>Skräddarsydda lösningar</i>	20
Våra metoder	
<i>Ständiga förbättringar genom engagemang</i>	24
<i>Fokus på innovation</i>	28
<i>Stärker kompetensen för framtiden</i>	30
Värdeskapande för Scantias intressenter	32
<b>FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE</b>	<b>34–61, 130–131</b>
Scantias verksamhet 2013	36
Scaniaaktien	42
Risker och riskhantering	44
Bolagsordning	48
Bolagsstyrning i Scania	49
Styrelse och verkställande ledning	55
Koncernens ekonomiska översikt	59
<b>FINANSIELLA RAPPORTER</b>	<b>62–129</b>
Koncernens resultaträkningar	64
Koncernens balansräkningar	66
Rapport över förändringar i eget kapital för koncernen	68
Koncernens kassaflödesanalyser	69
Koncernens noter	70
Moderbolaget Scania AB, räkningar	126
Moderbolaget Scania AB, noter	128
Förslag till riktlinjer för lön och annan ersättning	130
Förslag till vinstdisposition	131
Revisionsberättelse	132
Kvartalsöversikt	134
Nyckeltal	136
Definitioner	137
Flerårsöversikt	138
Årsstämma och finansiell information	140

# EN ÖKAD GLOBAL NÄRVARO

Med 41 000 medarbetare i 100 länder, har Scania en global närvaro så att vi bättre kan stötta våra kunder runt om i världen. Under 2013 stärkte vi ytterligare vårt erbjudande genom en starkare regional närvaro och ett ökat fokus på service och tjänster. Med 17 600 medarbetare i vårt försäljnings- och servicenätverket är vi strategiskt placerade där våra kunder behöver oss — var de än bedriver sin verksamhet.



Vi har en samordnad strategi för vår **leverantörskedja** med betoning på hög kvalitet och ökat fokus på hållbarhet. Den centrala inköpsavdelningen är baserad i Södertälje, med lokala kontor i Latinamerika, USA, Indien, Ryssland och Kina.

Scanias **huvudkontor**, där 5 400 personer arbetar, ligger i Södertälje. Våra tre kärnvärden styr vårt sätt att arbeta globalt. Våra arbetsmetoder kännetecknas av ständiga förbättringar och ett starkt engagemang hos våra medarbetare i det dagliga arbetet.

## Försäljning och leveranser per region 2013



### AMERIKA

Lastbilar\*: 23 756 enheter  
 Bussar\*: 2 778 enheter  
 Motorer: 2 925 enheter  
 Service: 2 584 MSEK

\*Avser Latinamerika.



### EUROPA

Lastbilar: 32 625 enheter  
 Bussar: 1 000 enheter  
 Motorer: 2 719 enheter  
 Service: 11 802 MSEK



### AFRIKA OCH OCEANIEN

Lastbilar: 3 570 enheter  
 Bussar: 837 enheter  
 Motorer: 220 enheter  
 Service: 1 134 MSEK

**Forskning- och utvecklingsverksamheten** är baserad i Södertälje, och har omkring 3 400 medarbetare. Vår ambition är att, utifrån kundens specifika behov, utveckla produkter, tjänster och lösningar med hög kvalitet och med korta ledtider.



Inom **försäljning och service** arbetar omkring 17 600 medarbetare. Vårt servicenätverk och våra lösningar med mobila verkstäder gör att vi kan vara närmare kunden för att stödja dem på plats där produkterna används.

Inom **Financial Services** arbetar 740 personer. De stödjer kunder på många marknader i världen.

- FÖRSÄLJNING OCH SERVICE
- REGIONALT PRODUKTCENTRA
- PRODUKTIONSENHETER
- FORSKNING OCH UTVECKLING

Vi har **produktionsenheter** i sex länder i Europa och Latinamerika, där cirka 12 800 personer arbetar. Scanias modulsystem och det globala utbytet av både komponenter och fordon skapar flexibilitet.

Våra **reservdelslager** i Oplabbeek i Belgien, Singapore och Vinhedo i Brasilien gör att vi kommer närmare våra kunder och kan se till att de har hög tillgänglighet till sina fordon.

Vi stärker vår ställning på tillväxtmarknader genom **regionala produktcenter**. Dessa finns på sju tillväxtmarknader, och där arbetar omkring 700 personer med montering, påbyggnad och utformning av lokalt anpassade fordon.



**EURASIEN**

Lastbilar: 6 260 enheter  
 Bussar: 850 enheter  
 Motorer: 134 enheter  
 Service: 673 MSEK



**ASIEN**

Lastbilar: 7 400 enheter  
 Bussar: 1 388 enheter  
 Motorer: 785 enheter  
 Service: 1 317 MSEK



**FÖRSÄLJNING OCH LEVERANSER, TOTAL**

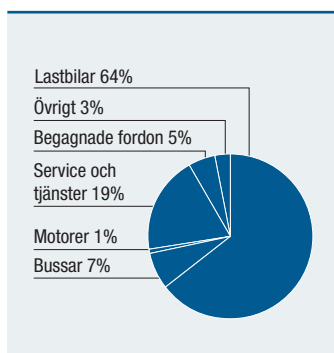
Lastbilar: 73 611 enheter  
 Bussar: 6 853 enheter  
 Motorer: 6 783 enheter  
 Service: 17 510 MSEK

# ÖVERSIKT 2013

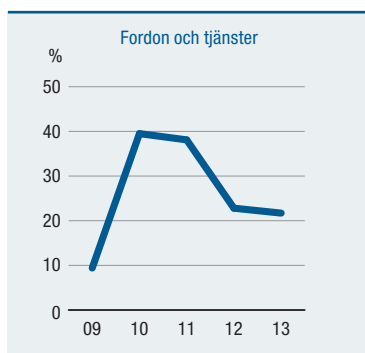
2013 gjorde Scania stora framsteg med att leverera lösningar som både ökar kundernas lönsamhet och säkerställer en långsiktig tillväxt för Scania som ledande företag inom hållbara transporter. Resultatet 2013 påverkades positivt av rekordnivåer inom fordons- och servicevolymerna medan valutaeffekter hade en negativ inverkan.

- **Rörelseresultatet för 2013** steg till 8 455 miljoner kronor. Rörelsemarginalen uppgick till 9,7 procent (10,4).
- **Försäljningen av fordon** ökade med 19 procent jämfört med 2012. I Europa investerade kunderna i Euro 5-fordon före övergången till emissionsstandarden Euro 6. Detta ökade orderingången och leveranser. Scania drog dessutom nytta av sin starka ställning på marknaden med sitt breda utbud av motorer och den tidiga lanseringen av andra generationens Euro 6-motorer på marknader som gav incitament till investeringar i Euro 6 före lagkravet.
- **De totala serviceintäkterna** ökade med 6 procent i lokal valuta under året. En betydelsefull del av tillväxtstrategin är att öka försäljnings- och servicekapaciteten och att expandera serviceverksamheten på tillväxtmarknader, i synnerhet Latinamerika, Asien och Eurasien.
- **Marknadsandelen ökade** på ett flertal marknader. I synnerhet i Latinamerika där återhämtningen från 2012 års relativt låga andel påverkades positivt av expansionen inom segmentet tung distribution. Brasilien är Scantias största marknad för försäljning av fordon och en av de största när det gäller serviceintäkter. I Europa ökade marknadsandelarna bland annat genom den starka Euro 6-positionen.
- **Scania Streamline lanserades.** Scantias nya lastbilskoncept för fjärrtrafik med tekniska förbättringar och nya lösningar gör det tillsammans med den andra generationens Euro 6-motorer möjligt att minska bränsleförbrukningen med upp till 8 procent.
- **Aktivitetsnivån inom forskning och utveckling** är fortsatt hög. Vi vill säkra och stärka vår position och möjlighet att växa på nya marknader och segment.

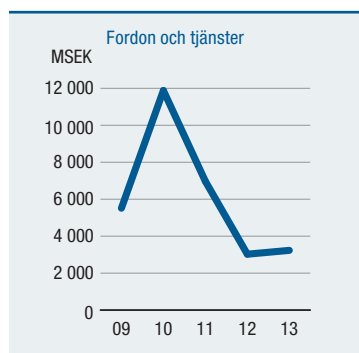
Nettoomsättning per produktområde



Avkastning på sysselsatt kapital (ROCE)



Kassaflöde



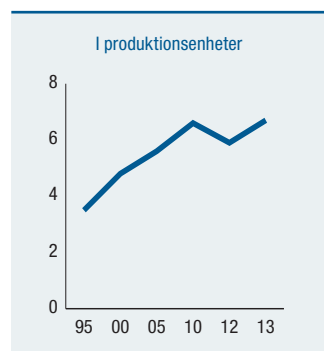
## NYCKELTAL

	2013	2012	2011
Leveranser, antal fordon	80 464	67 401	80 108
Nettoomsättning, MSEK			
Fordon och tjänster	86 847	79 603	87 686
Rörelseresultat, MSEK	8 455	8 300	12 398
Rörelsemarginal, procent	9,7	10,4	14,1
Resultat före skatt, MSEK	8 408	8 281	12 612
Årets resultat, MSEK	6 194	6 640	9 422
Resultat per aktie, SEK	7,75	8,31	11,78
Kassaflöde, MSEK			
Fordon och tjänster	3 231	3 025	6 970
Avkastning, procent			
på eget kapital	17,5	19,2	29,5
på sysselsatt kapital, Fordon och tjänster	21,7	22,8	38,1
Nettoskuldsättningsgrad *			
Fordon och tjänster	-0,28	-0,31	-0,35
Soliditet, procent	31,4	30,9	31,6
Nettoinvesteringar, exkl. förvärv, MSEK			
Fordon och tjänster	5 294	4 480	3 776
Utgifter för forskning och utveckling, MSEK	5 854	5 312	4 658
Antal anställda, 31 december	40 953	38 597	37 496
Personalomsättning, procent	10	11	9
Frisknärvaro, procent	96,6	96,7	96,8
Energiförbrukning, GWh	658	616	649
Utsläpp CO <sub>2</sub> , kton			
från produktion	81,7	75,3	79,1
från godstransporter **	178,9	191,6	232,5

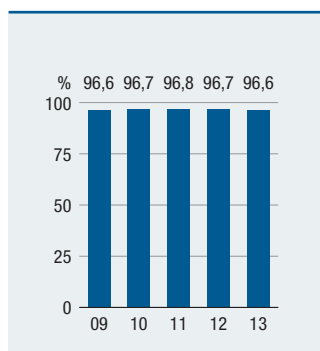
\* Nettoskuld (+), nettokassa (-).

\*\* Förändringarna år från år följer produktionsvolymen och de länder som produkter levererats till. Beräkningsmetoden har också förfinats för distribution av reservdelar.

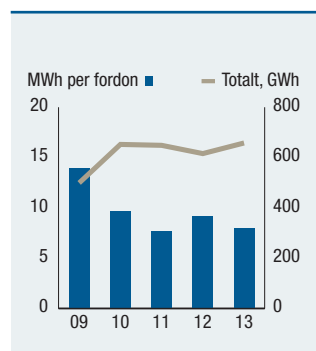
### Producerade fordon per anställd



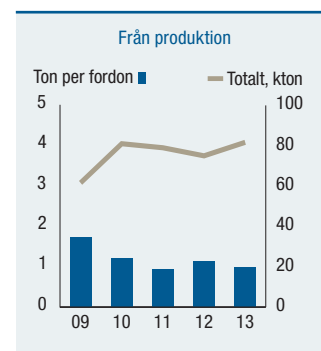
### Frisknärvaro



### Energi



### Koldioxid



# VÄRDESKAPANDE GENOM PARTNERSKAP

Jag är stolt över det värde som vi levererar till våra kunder. Med målet att vara en ledande aktör inom hållbara transporter har vi en rad utmaningar framför oss, men med vår strategi går vi framtiden till mötes med tillförsikt.

Scania utvecklas hela tiden. Från att bara vara en fordonstillverkare, inriktar vi oss också på att leverera helhetslösningar genom att kombinera fordon och tjänster. Kvalitet måste vara centralt i allt vi gör. Vår målsättning är att bygga relationer och öka våra kunders förtroende genom att förstå deras utmaningar, marknadsförhållanden och deras plats i värdekedjan. Med de här kunskaperna kan vi leverera högre kvalitet, bättre bränsleekonomi och bidra till en effektivare och mer hållbar logistik. Jag är övertygad om att denna strategi kommer att generera goda resultat för Scania, likväl som för våra kunder, våra aktieägare och för samhället i stort.

## Rekordvolym under 2013

Det gångna året präglades av rekordvolym och högre marknadsandel på många av våra lastbilsmarknader. Valutaeffekter och en betydande priskonkurrens motverkade detta. Vi behövde också anpassa produktionstakten vid ett flertal tillfällen beroende på en volatil efterfrågan, bland annat upplevde Europa förköp inför övergången till en ny emissionsstandard. Förköpsaktiviteten kommer sannolikt att påverka första halvåret 2014 negativt, men vår bedömning är att den ekonomiska aktiviteten i Europa har stabiliserats och att det finns ett ersättningsbehov. Flexibilitet fortsätter att vara viktigt eftersom produktionsvolymerna under det första kvartalet måste anpassas till den lägre orderingången under det fjärde kvartalet 2013. Vi har investerat inom en rad områden, vilket resulterat i en hög kostnadsnivå.

Bland produktlanseringarna under 2013 fanns Scania Streamline som är ett nytt lastbilskoncept för fjärrtransporter. Andra generationens Euro 6-motorer, i kombination med förbättrad teknik och vårt tjänsteerbjudande kan bränsleförbrukningen minska med upp till 8 procent för åkerier inom fjärrtrafiksegmentet. Vår starka position inom Euro 6 med ett komplett program av motorer innebär en betydande affärspotential. En annan

framgångsfaktor är den starka tillväxt för Ecolution by Scania i Europa. Konceptet finns nu tillgängligt på 18 marknader och är ett exempel på en lösning där ett resultat levereras till kunderna genom bränslebesparingar på 10 till 15 procent, vilket innebär lägre koldioxidutsläpp och lägre kostnader för våra kunder.

## Identifiera utmaningarna

Ett osäkert ekonomiskt klimat och en ökad konkurrens är utmaningar för såväl våra kunders lönsamhet som för Scantias långsiktiga tillväxt. Att arbeta nära våra kunder kräver rätt kompetens för att förstå kundens behov, för att sedan leverera innovativa och integrerade lösningar.

Med ökad konkurrens om kvalificerade medarbetare, måste vi se till att dra nytta av hela kompetensbasen. Under 2013 lade Scania särskilt fokus på att rekrytera fler kvinnor och ambitionen är att öka antalet kvinnor i ledande befattningar. En viktig aspekt för att stärka vår attraktionskraft som arbetsgivare är att öka mångfalden. Mångfald bland våra medarbetare är också avgörande för att uppfylla behoven på olika marknader. Vår expansion på tillväxtmarknader gör att vår leverantörskedja behöver anpassa sig till krav på ökade lokala inköp.

Efterfrågan på effektiva och hållbara transportlösningar kommer att fortsätta att öka. Miljöpåverkan, särskilt koldioxidutsläpp, ökar i betydelse för våra kunder. Denna trend förstärks av deras kunder, det vill säga köparna av transporttjänster. Det är en del i en större utveckling där konsumenterna efterfrågar mer transparens kring hur produkter transporteras och hur samhälle och miljö påverkas. Jag välkomnar verkligen denna utveckling.

För att öka förtroendet för Scania som en genuin partner i logistikflödet, måste vi också vara en partner inom hållbara transporter. Genom ett utökat samarbete med kunden kan vi erbjuda bättre lösningar. Om vi blickar framåt kommer detta att vara en viktig drivkraft för en verkligt hållbar utveckling av transportsystemen.



Allteftersom Scania blir mer integrerad i logistikedjan ökar vi vår förmåga att leverera lösningar med hög kvalitet och ökad lönsamhet för kunden – det är det som räknas.

Martin Lundstedt, Verkställande direktör och koncernchef





### Hållbara transporter en del av Scantias arv

Effektivt resursutnyttjande är ett område där Scania har gjort stora framsteg, vilket illustreras av vårt modulsystem och livscykelperspektiv. Med våra kunskaper och erfarenheter från Scania Production System (SPS) kan vi stödja kunderna att bli mer effektiva och därmed inta en mer hållbar roll i logistikflödet. Vi kan bidra till att skapa värde över hela fordonets livscykel. För mig är det definitionen av hållbarhet.

Vår bedömning är att sambandet mellan tillväxt i transportvolymerna och ökade utsläpp kan brytas. Större användning av förnybara bränslen, ny teknik som uppkopplade fordon och förbättrad förarträning, är några av de lösningar som Scania erbjuder för att minska klimatpåverkan från tunga transporter.

Samarbeten behövs med universitet, forskningsinstitutioner och andra organisationer för att utveckla ny teknik. Vi har dessutom dragit nytta av vår relation med huvudägaren Volkswagen under de senaste fem åren. Från Volkswagen kan vi få delar av betydande forsknings- och utvecklingsresurser och öka kunskaperna inom en rad andra områden.

### Tillväxtmarknader ökar i betydelse

Vi ser en betydande tillväxtpotential på växande marknader som till exempel Kina, där Scania spelar en ledande roll för att öka effektiviteten i logistiksystemen. Det handlar om länder som ska klara utmaningarna med en snabb tillväxt och urbanisering. Många av världens största städer finns på tillväxtmarknader och för flera av dem har Scania varit delaktig i utvecklingen av lösningar för bussystem (BRT), bland annat Mexico City, Bogotá och Johannesburg. Potentialen på tillväxtmarknader i kombination med ett förbättrat ekonomisk klimat i Europa är basen för vår tillväxt.

Scantias ambition är att nå en årlig försäljning på 120 000 lastbilar vid år 2020 och öka andelen serviceintäkter till 25–30

procent av de totala intäkterna. Det är ambitiösa planer men Scania har en historik av tillväxt med lönsamhet. Vårt modulsystem, effektiva och flexibla produktionsenheter och en växande tjänsteverksamhet är några av framgångsfaktorerna. Det har resulterat i utdelningar till aktieägarna och en rörelsemarginal som har legat på en hög nivå relativt branschen. Kapitaleffektiv tillväxt kommer att fortsätta också i framtiden.

### Kärnvärdena är grunden

Ett etiskt förhållningssätt, oberoende av var i världen vi bedriver verksamhet, säkerställer värdet i vårt varumärke. Våra kärnvärden, riktlinjer och styrsystem utgör ramverket för en ansvarsfull företagskultur. Scania har undertecknat FNs Global Compact. Vi står bakom de tio principerna inom områdena mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljö och antikorrupcion. För att säkerställa en hög standard i de här komplexa frågorna är det viktigt för oss att arbeta nära våra lokala partners i värdekedjan. Vår målsättning är att vara transparenta och ansvarsfulla mot våra intressenter.

### Medarbetare med starkt engagemang

När jag summerar mitt första helår som VD känner jag stolthet över vad vi åstadkommit och särskilt över det värde vi skapat för våra kunder. Jag vill rikta ett stort tack till var och en av våra engagerade medarbetare för era betydande insatser. Respekt för individen är djupt förankrat i hur vi styr företaget och tillsammans etablerar vi vårt globala ledarskap inom hållbara transporter. Med ert starka stöd ser jag framemot att bygga ett ännu starkare och mer uthålligt Scania under 2014.

Martin Lundstedt

Verkställande direktör och koncernchef



# STRATEGISK RIKTNING

Det övergripande målet i Scantias strategi är att säkerställa våra kunders lönsamhet. Genom att åstadkomma detta stärks vår konkurrenskraft, lönsamhet och framgång. Strategin förutsätter rätt kompetens och nära samarbete med våra kunder för att kunna möta deras behov i en värld som hela tiden utvecklas.

Drivkrafter som konjunkturcykler, urbanisering, resursbrist och klimatförändringar påverkar affärs miljön. Scania ser hållbara transportlösningar som nyckeln för att möta dessa globala utmaningar.

Genom att ha ett helhetsperspektiv på Scantias roll i logistikflödet skapar vi större värde för våra kunder, våra aktieägare, vårt företag och samhället.

Vår strategi är också starkt kopplad till våra kärnvärden och våra arbetsmetoder. I synnerhet gäller det vårt kvalitetsåtagande och vårt engagemang för ständiga förbättringar. Tillsammans gör detta Scania uthålligt och ger oss en stark ledande ställning i en värld som blir alltmer beroende av säkra, effektiva och hållbara transportsystem.



# VÅRA KÄRNVÄRDEN

Scanias kärnvärden *Kunden först*, *Respekt för individen* och *Kvalitet* genomsyrar hela företagskulturen. De är starkt sammankopplade och tillämpade som en helhet. Kärnvärdena är utgångspunkten för all affärsutveckling. Kunden är i centrum utifrån alla aspekter i vår affär. Respekt för individen innebär att våra medarbetare engageras i att ständigt förbättra verksamheten. Med det förtroendet kan vi leverera kundanpassade produkter och tjänster av hög kvalitet.

## Kunden först



Genom att förstå våra kunders verksamhet levererar Scania lösningar som förbättrar kundens lönsamhet, genom att kunden får hög intjäningsförmåga och låga rörelsekostnader. Det bidrar till hållbara transportlösningar. Kundens verksamhet och resurseffektivitet är i fokus för hela värdekedjan: från forskning och utveckling, inköp och produktion till leverans och finansiering av fordon, motorer och tjänster.

## Respekt för individen



Individen står i centrum för allt vi gör, från förarna av fordonen till våra medarbetare vid produktionslinjen. Vi strävar efter att tillvarata varje medarbetares kunskap, erfarenhet och ambition för att ständigt förbättra och utveckla våra arbetsmetoder. Inspiration och nya idéer som föds ur det dagliga arbetet bidrar till högre kvalitet, effektivitet och arbetstillfredsställelse.

## Kvalitet



Högkvalitativa lösningar är en förutsättning för våra kunders lönsamhet. Kunskap om kundernas behov säkerställer att våra produkter och tjänster uppfyller de högsta förväntningarna. Avvikelser från mål och standarder är en värdefull källa till ständig förbättring. Vi tar alla tillfällen i akt att eliminera slöseri och ineffektivitet.

# NY OMVÄRLD, NYA TRANSPORTSÄTT

Det finns ett antal starka drivkrafter och trender som förändrar förutsättningarna för såväl samhället som företagen. Globaliseringen fortsätter att länka samman alla världens ekonomier. I takt med att världen förändras, utvecklas Scania – för att möta utmaningarna och ta tillvara på möjligheterna stärker vi uthålligheten i vår verksamhet.

Flexibilitet krävs för att snabbt anpassa sig efter förändringar och säkerställa lönsamhet de närmaste årtiondena. Resursbrist, ekonomisk utveckling och ökad handel, innovationstakt och samhällsvärderingar är viktiga drivkrafter. Scania drar nytta av dessa faktorer i den långsiktiga planeringen, till exempel i arbetet med att undersöka olika scenarier för kundernas verksamhet och industrin i framtiden.

Samtidigt som det är omöjligt att veta hur framtiden kommer att utvecklas, understryker de trender som beskrivs här att hållbara transporter kommer att vara avgörande för att möta de globala utmaningarna och göra dem till möjligheter.

Globala  
drivkrafter  
och trender



## EKONOMISKA CYKLER OCH TILLVÄXT

Ekonomisk tillväxt är den starkaste drivkraften för Scantias verksamhet, vilken förstärks av den ökade handeln mellan länder och regioner. Ekonomiska cykler orsakar fluktuationer i efterfrågan, priser och valutor, vilket skapar marknadsvolatilitet. Scania kan reducera påverkan från de kortsiktiga fluktuationerna och säkerställa långsiktig tillväxt, genom att öka flexibiliteten och effektiviteten, samtidigt som kapaciteten byggs ut.



## RESURSBRIST

Transportsektorn väntas att stå för den största andelen (63 procent) av den totala ökningen av världens oljeförbrukning mellan 2010 och 2040. Energiförbrukningen kommer att öka mest i länderna utanför OECD, drivet av den ekonomiska och befolkningstillväxt som prognostiseras i de länderna. Våra kunder är väl medvetna om behovet av att fokusera på bränsleeffektivitet, mot bakgrund av de senaste årens högre bränslepriser. Brist på resurser kan också hämma tillväxten på nya marknader. Scania arbetar systematiskt med att minska slöseri och förbrukning av energi och vatten i såväl vår egen verksamhet som hos produkterna i drift.



## URBANISERING

Under 2013 bor omkring fem miljarder människor – över 60 procent av världens befolkning – i urbaniserade områden, huvuddelen på tillväxtmarknader. Stadsbebyggelse täcker nära 1,2 miljoner kvadratkilometer; nästan tre gånger motsvarande yta vid år 2000. Antalet megastäder (över tio miljoner invånare) väntas ha ökat från dagens 23 till 37 år 2023. För att uppfylla behoven hos de växande städerna förväntas antalet bilar och lastbilar nå två miljarder år 2030. För att möta utmaningarna med trängsel i växande städer, efterfrågar regeringarna världen över innovativa och resurseffektiva transportlösningar. Scania fokuserar på att leverera effektiva, transportlösningar med hög kapacitet och låg miljöpåverkan.



## TILLVÄXTMARKNADER ÖKAR I BETYDELSE

Den globala medelklassen förutspås öka till nära fem miljarder människor vid år 2030, vilket motsvarar nästan två tredjedelar av den totala befolkningen. En majoritet av medelklassen kommer att finnas på tillväxtmarknader. Efterfrågan på effektiva och hållbara transportlösningar kommer att fortsätta att öka från BRIC-länderna och andra tillväxtmarknader. Stora investeringar görs i tillverkningsindustrin i linje med den ekonomiska utvecklingen, men logistiken är eftersatt. Logistiknätet i Kina till exempel är inte lika utvecklat som i Europa och i USA. En stor del av den globala ökningen av CO<sub>2</sub>-utsläppen kommer att ske i dessa länder, vilket kräver mer effektiva transportlösningar med lägre koldioxidutsläpp.



## KLIMATFÖRÄNDRING

Ledande klimatforskare från Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) förutspår att den globala temperaturen kommer att stiga med mellan 0,5° och 1,0°C mellan 2000 och 2030. Detta kan leda till fler värmeböljor, fler perioder med torka samt fler stormar och översvämningar, vilket riskerar att skada kritisk infrastruktur och jordbrukssektorn. Idag är vägtransporter en oljeberoende sektor. Med nuvarande samband mellan BNP-tillväxt och stigande fraktvolymmer förväntas globala transporter på väg öka med nästan 40 procent fram till 2020. Scantias lösningar och forskning och utveckling fokuserar på bränsleeffektivitet, alternativa bränslen och hållbara mobilitetslösningar, som alla är viktiga element för att minska transporternas utsläpp.



## LAGSTIFTNING

Politiken och lagstiftningen fokuserar alltmer på att hantera klimatförändringar, luft- och vattenkvalitet och andra problem som direkt påverkar transportbranschen, till exempel buller, trängsel och trafik-säkerhet. Många länder och regioner har infört strängare standarder för utsläpp, däribland EU i form av emissionsstandard Euro 6, som trädde i kraft den 31 december 2013. Många länder i Latinamerika och Asien följer Europa. Scania strävar efter att ligga steget före lagstiftningen för att möta strikta emissionsstandarder för motorer och fordon. Scantias kunder drar nytta av minskad miljöpåverkan, högre bränsleeffektivitet och lägre kostnader.



## TRANSPARENS OCH ANSVAR

Runt 40 procent av världens befolkning har tillgång till internet. Detta bidrar till en känsla av att tillhöra en global gemenskap. Efter finanskrisen 2008 blev det tydligt att god bolagsstyrning är viktigare än någonsin. Företagen förväntas leva upp till samhällets normer genom att fokusera på att bedriva verksamheten etiskt, öppet, ärligt och ansvarsfullt, i hela världen och i hela leverantörskedjan. För ett publikt företag med många olika intressenter är kraven höga på transparens och ansvar.

# TILLVÄXT MED LÖNSAMHET

Scanias tillväxtstrategi har fem fokusområden med inriktning på att öka våra kunders lönsamhet. Modulsystemet, en effektiv och flexibel produktion och en växande tjänsteverksamhet ska säkra lönsamheten och förmågan att möta snabba svängningar i efterfrågan.

Scania har potential att fortsätta öka volymen på fordon och tjänster. En bättre ekonomisk aktivitet i Europa och en ökande efterfrågan på effektiv logistik på tillväxtmarknader är två viktiga förutsättningar för detta. För lastbilar är Scanias ambition att årligen leverera 120 000 enheter år 2020. Potentialen för bussar är 15 000 enheter och 20 000 enheter för industri- och marinmotorer. Med ökade fordons- och motorleveranser växer fordonsflottan, vilket är gynnsamt för Scanias tjänsteerbjudande. Scania har också en ambition att öka marknadsandelen i det befintliga tjänsteerbjudandet och utökar detta till att inkludera försäljning av nya typer av tjänster, till exempel service av påbyggnationer. Ambitionen är att öka intäkterna från tjänster till runt 25–30 procent av Scanias totala omsättning år 2020.

## Effektiva verksamheter

Genom Scanias fokus på det tunga fordonssegmentet, där kunderna har en hög nyttjandegrad av utrustningen, kan vi bygga vidare på modulsystemet för att säkerställa en effektiv forskning- och utvecklingsverksamhet. Modulsystemet som resulterar i ett relativt begränsat antal delar och komponenter, möjliggör för Scania att uppnå skal fördelar även i produktion och i serviceverksamheten. Lokal närvaro säkras genom traditionella serviceverkstäder, vilka kompletteras med mobila lösningar såsom Scania Assistance och mobila verkstäder för att stötta våra kunders verksamhet.

## Stabil utveckling

Över tid har Scania kunnat generera väsentliga kassaflöden för att finansiera investeringar i en högre teknisk produktionskapacitet, i en utökad servicekapacitet och i forskning och utveckling, men också för att betala utdelningar till aktieägarna. Resultat per aktie har visat en stigande trend de senaste tio åren och avkastning på sysselsatt kapital för Fordon och tjänster har nått 40 procent under flera år i perioden. För Financial Services har avkastning på eget kapital de senaste tio åren i genomsnitt uppgått till 11 procent.

**1. Ökad tjänsteförsäljning per fordon**

Flera drivkrafter ligger bakom en ökad efterfrågan på tjänster. Transportföretag fokuserar mer på logistiktjänster, vilket ger ett ökat behov av att lägga ut servicen av fordon på entreprenad. Bränsleeffektivitet och tillgänglighet kan öka genom skraddarsydda tjänster och koncept. Tekniken i fordonen blir alltmer avancerad, vilket gör den mer komplex att serva på ett effektivt sätt. Ökad tillväxt inom tjänsteverksamheten är inte bara lönsamt, utan bidrar också till stabilitet i Scanias resultat, eftersom tjänsteförsäljningen är mindre konjunkturkänslig än försäljningen av fordon.



Scania har höga ambitioner för framtiden då vi ser stor potential på många marknader. Nuvarande investeringstakt är hög för att stödja framtida tillväxt. En nyckel blir att öka andelen tjänsteintäkter eftersom de minskar volatiliteten.

Jan Ytterberg, Executive Vice President, CFO

**2. Växa med marknaden**

Scanias förmåga att växa med marknaden och att upprätthålla marknadsandelen är helt beroende av att vi kan identifiera vad våra kunder behöver och att vi kan stödja deras tillväxt och lönsamhet med effektiva lösningar. Förutsättningarna skiljer sig åt från region till region, och kräver att Scania är flexibelt och uthålligt när det gäller ändrade marknads- och ekonomiska villkor. Scania har en stark tradition när det gäller att tillhandahålla produkter och tjänster som uppfyller kundernas förväntningar.



### 3. Ökad marknadsandel

Inom vissa marknader och segment ser Scania potential att öka marknadsandelen. Korta ledtider är viktigt vid lanseringen av nya produkter som förbättrar kundens effektivitet och tillgänglighet. Tack vare vårt flexibla produktionssystem kan vi höja och sänka produktionsvolymen för att matcha efterfrågan. Det är ytterligare ett sätt att öka marknadsandelen när tillfället ges och minskar också effekterna av förändringar i efterfrågan.

### 4. Nya marknader

Scania har en närvaro på många tillväxtmarknader och har ambitionen att stärka närvaron på nya marknader ytterligare. Det finns ett ökat behov av transportlösningar som är kostnads- och bränsleeffektiva. Våra regionala produktcenter och vårt servicenätverk spelar en central roll när det gäller att förbättra vår förståelse för de lokala villkoren och möjliggör också lokala inköp. Långvariga relationer med våra leverantörer är en fördel när vi etablerar oss på nya marknader. Genom att samarbeta i hela värdekedjan strävar Scania efter att höja standarden och minska den negativa påverkan på miljön var vi än bedriver vår verksamhet. Alla våra leverantörer måste anta samma höga standarder inom områdena kvalitet, hälsa, säkerhet och miljö.



Våra beslut om vilka befintliga och potentiella leverantörer vi samarbetar med baseras på konkurrenskraft, kvalitet, teknik, logistik och inte minst på hur de uppfyller principerna i FNs ramverk för Global Compact.

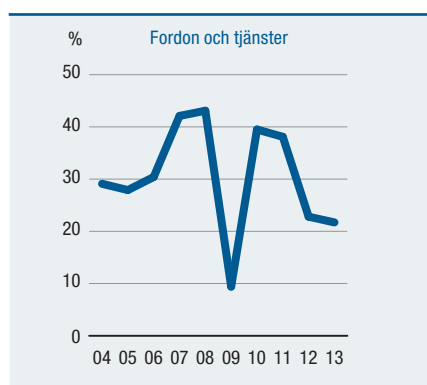
Andrea Fuder, Executive Vice President,  
Head of Purchasing



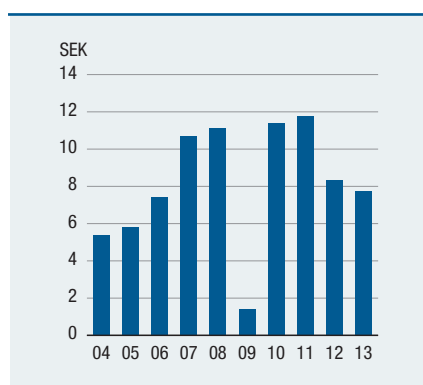
### 5. Nya kundsegment

Scanias tillväxtstrategi är utformad för att uppfylla den ökande efterfrågan på hållbara transportlösningar för en rad olika industrier och sektorer såsom transporter av råvaror och detaljhandelsvaror, liksom mobila transportlösningar för stadsmiljö såsom BRT-system (Bus Rapid Transit system). Scania går systematiskt tillväga vid bedömningen av potentialen i varje segment, där modulsystemets tillämplighet utvärderas för att tillgodose ett enskilt segments specifika krav. Det säkerställer att Scanias intjäningsförmåga i varje segment kompenserar kostnaden för att anpassa produkterna och tjänsterna.

Avkastning på sysselsatt kapital



Resultat per aktie



Avkastning på eget kapital\*



\* Före skatt.

# KUNDEN FÖRST

Scanias affärsmodell är inriktad på att förbättra kundens lönsamhet. Genom en nära dialog bygger Scania relationer med transportföretag och köpare av transporttjänster – det vill säga med hela logistikflödet.

Scanias lönsamhet är helt beroende av att vi lyckas uppfylla vårt kärnvärde *Kunden först*. Det är bara när kunden är lönsam som en balans kan uppnås (se illustration).

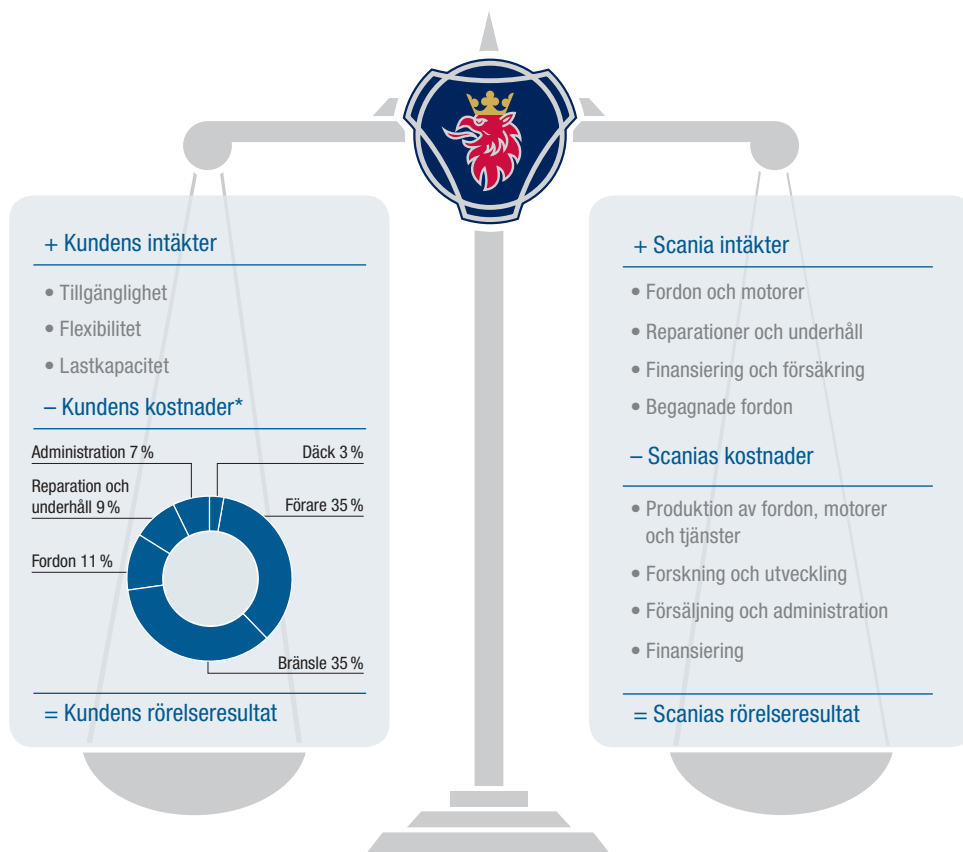
Scanias affärsmodell tar hänsyn till kundernas intäktpotential och totala driftskostnader. Den identifierar olika sätt att optimera transporterna under hela produktens livscykel samtidigt som kunderna får rätt fordon och service med hög kvalitet. Det maximerar både vinst och tillgänglighet. Den här affärsmodellen definierar Scanias varumärke.

## Nära dialog med kunden

Scania är inte längre bara en leverantör av fordon, utan också en leverantör av helhetslösningar. Nära dialog med kunden innebär

att vi kan samarbeta kring ständiga förbättringar, vilket leder till ännu bättre lönsamhet. Scania skapar olika moduler i service-relaterade produkter och tjänster på samma sätt som i vårt modulbaserade produktsystem. Ett baspaket med tjänster kan därefter anpassas ytterligare efter kundens specifika behov.

Ett exempel är Ecolution by Scania där vi tar ett helhetsgrepp på transporter. Det innebär att produkter, service och tjänster kombineras med en kontinuerlig kunddialog, allt med det gemensamma målet att förbättra bränsleeffektiviteten. Ecolution by Scania är ett koncept som visar hur Scanias affärsmodell kan utvecklas genom ett nytt sätt att tänka och arbeta som utgår från ett samarbete och en kontinuerlig dialog med kunden.



Scania kan påverka många av de faktorer som driver våra kunders intäkter och kostnader. Genom att leverera rätt produkt och rätt service vid rätt tidpunkt, bidrar vi till att förbättra våra kunders rörelseresultat. Långvariga relationer med lönsamma kunder utgör grunden för ett lönsamt Scania.

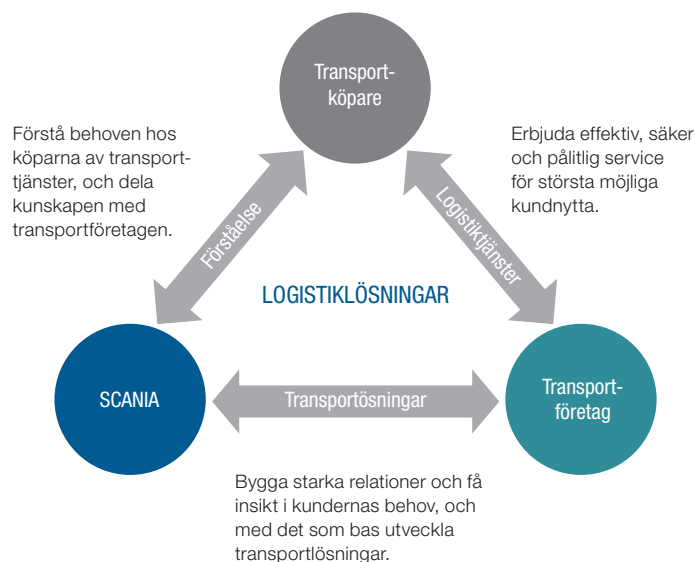
\* Europeisk fjärtrafik.

### Triangeln: ett utökat partnerskap

Triangeln visar hur Scania bygger upp relationer med transportföretag och köpare av transporttjänster, det vill säga hela logistikflödet. Att förstå de utmaningar och problem som våra kunders kunder står inför, ger värdefulla insikter för att optimera logistikkedjan och våra kunders lönsamhet.

Ökad dialog leder till ökad transparens. Det är viktigt för detaljhandeln och andra branscher som köper transporttjänster. Vi ser en trend där konsumenterna lägger allt större vikt vid att en produkt tillverkats och transporterats på ett hållbart sätt. Genom ett utökat partnerskap bygger Scania långvariga relationer som gynnar hela logistikkedjan. Våra erfarenheter från att ständigt arbeta med förbättringar gynnar våra kunder. Vårt försäljnings- och servicenätverk och Financial Services-verksamhet är grundläggande för helhetstänkandet.

Scania knyts allt närmare kundernas verksamhet. Ett exempel är gruvsegmentet där Scania med sin närvaro i gruvorna kan bidra till förbättringar av logistikflödet.



När alla tre parter i logistikflödet samarbetar kan vi lättare påverka kundens lönsamhet och optimera hela kedjan. Vi får värdefulla insikter genom den här typen av dialog och samarbete.

Christian Levin, Executive Vice President,  
Head of Commercial Operations



### Effektiv logistik

Tillsammans med Stora Enso och åkeriet Skogsåakarna har Scania gjort en översyn av hela logistikflödet, från avverkning till produktionsanläggningar. Tillsammans har företagen hittat betydande effektiviseringsmöjligheter, enligt Jörgen Olofsson, transportchef på Stora Enso: "Scanias utifrån-in-perspektiv har varit mycket användbart. Nu ser vi nya möjligheter och tillsammans har vi allt att vinna på den här typen av samarbete." Skogsåakarnas vd Anders Thelin tillägger: "Eftersom vi är Stora Ensos största transportör anser jag att det är vårt ansvar att hjälpa till att utveckla och förbättra deras lönsamhet. Att minska bränsleförbrukningen har en betydande effekt. Vi arbetar med personal- och förarutbildning för att se till att få ut så mycket som möjligt av våra fordon."

# HELHETSLÖSNING SÄNKER BRÄNSLEKOSTNADERNA

Ecolution by Scania är ett exempel på hur ökat samarbete med kund leder till en lägre bränsleförbrukning. Det är en helhetslösning som kombinerar våra skräddarsydda produkter med tjänster och en kontinuerlig dialog med kunden. Den helintegrerade lösningen Ecolution by Scania bidrar på ett betydande sätt till att förbättra kundernas resultat och stärka hållbara transporter.

Bränsle utgör ofta den största delen av våra kunders kostnad. Genom Ecolution by Scania minskar bränslekostnaderna normalt sett med 10–15 procent eller mer, med motsvarande minskning av koldioxidutsläpp. Mer än hälften av de kunder med fordon som är optimerade med Ecolution by Scania når sina bränslebesparingsmål inom tre månader.

## En helhetslösning

För att förstå kundens affär och utmaning analyserar Scania ett antal parametrar, till exempel vilka transporttjänster kunden utför och i vilka regioner kunden är verksam. Det görs också en kartläggning av kapacitetsutnyttjande, bränsleförbrukning, service och underhållsbehov och andra parametrar som påverkar bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp.

Baserat på en analys av kundens verksamhet definierar Scania potentialen för bränslebesparing och fastställer sedan tillsammans med kunden ett gemensamt mål för bränslebesparingen.

Systematiska förbättringar implementeras sedan på följande tre områden:

**Optimerat fordon.** Avhängigt verksamhetstyp och transportunderlag specificerar Scania fordonet för att det ska kunna framföras på ett bränsleoptimerande sätt. Processen inkluderar val av motor, luftriktare, växlingssystem och eventuell användning av alternativa bränslen såsom biogas, etanol eller biodiesel.

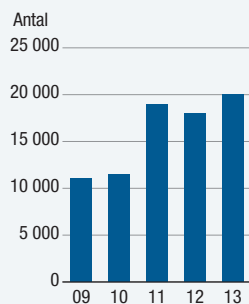
**Optimerad körning.** Förarens körstil har en avgörande inverkan på bränsleförbrukningen. En inledande förarutbildning med månatliga coachingsessioner är avgörande för att förbättra prestationen.

**Optimerad service.** Ett skräddarsytt underhållsprogram säkerställer att fordonet hålls i bästa möjliga skick för att bibehålla ett lågt luft- och rullmotstånd. Det inkluderar översyn av däck, axelupphängning och luftriktare.

Dessa tre områden hänger ihop, vilket innebär att om ett av dem inte görs på rätt sätt, kan vinsten från de andra områdena gå förlorad. Scania tar initiativ till att hitta sätt att ständigt förbättra resultatet och bistår med återkommande rapportering om målpåfyllelse och i samarbete med kunden identifieras avvikelser.

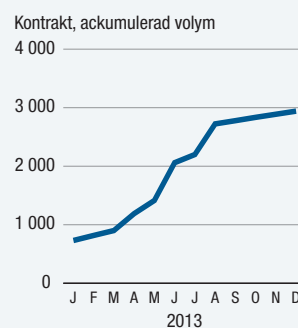


Scania förarutbildning



Under 2013 har cirka 20 000 förare från olika marknader genomgått förarutbildning.

Försäljning Ecolution by Scania



Under 2013 såldes 2 317 Ecolution by Scania-paket jämfört med 624 under 2012.



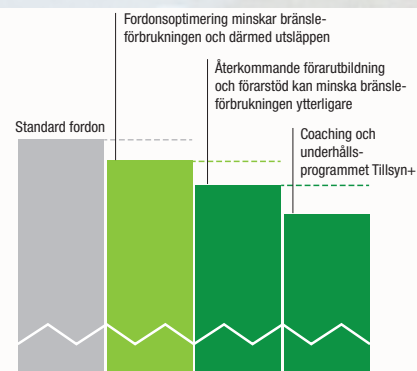
### Ett vinnande koncept

Ecolution by Scania minskar kundens kostnader och koldioxidutsläpp och förbättrar samtidigt trafiksäkerheten. Dessutom erbjuder kunden en kostnadseffektiv och miljömässigt hållbar transportlösning. Eftersom Ecolution by Scania bygger på en kontinuerlig, nära dialog med kunden bekräftar den Scantias roll som en aktiv partner i att skapa lönsamhet och långsiktig framgång för kunden.

För Scania ger konceptet ett ökat partnerskap med kund, bygger lojalitet och representerar en potential för Scania att öka marknadsandelen inom tjänsteförsäljningen. För att säkerställa engagemang och leverans kvalitet genomgår alla marknader som säljer Ecolution by Scania en certifieringsprocess. I slutet av 2013 hade 18 marknader fått certifiering och processen fortsätter. Cirka 3 000 Ecolution by Scania-fordon rullade på europeiska vägar mot slutet av 2013. I genomsnitt har dessa fordon visat en bränslebesparing på 10 procent.

Vi är övertygade om att Ecolution by Scania kommer att få ännu större genomslag de kommande åren. Efterfrågan av mer effektiva och hållbara transportlösningar kommer att driva tillväxten.

### Ecolution by Scania



### Levererar resultat för kunden

För en kund som kör fjärrtrafik med en flotta på tio lastbilar och en årlig körsträcka på 150 000 km per fordon, visar Ecolution by Scania att det är möjligt att uppnå följande fördelar:

- Minskad bränsleförbrukning från 32,5 liter/100 km till 27,3, eller 16 procent
- Minskad årligt CO<sub>2</sub> utsläpp med 230 ton
- En årlig besparing på EUR 85 000 i bränslekostnader

# SKRÄDDARSYDDA LÖSNINGAR

Att öka kundernas lönsamhet är målet både med Scantias modulsystem och vårt omfattade servicekoncept. Vårt modulära produktsystem i kombination med vår kapacitet att skräddarsy servicepaket gör att Scania kan ta sig in på nya marknader och segment, samtidigt som man behåller flexibiliteten och förmågan att anpassa sig efter ändrade kundkrav.

## Unikt modulsystem

Scantias unika produktsystem i moduler, som byggts upp under många decennier, är en av våra viktigaste framgångsfaktorer. Det är avgörande för flexibiliteten och står i centrum för vår affärsmodell.

Modulsystemet gör att Scania kan erbjuda individuella specifikationer till varje enskild kund med ett begränsat antal komponenter i produktprogrammet. Kunderna drar nytta av ett skräddarsytt fordon med hög tillgänglighet, minskad bränsleförbrukning och optimerad lastkapacitet. Modulsystemet, som också innebär ett begränsat antal artiklar och komponenter, möjliggör också för Scania att uppnå skal fördelar inom forskning- och utveckling, produktion och servicenätverk.

## Standardiserade gränssnitt

Standardgränssnitt är grunden till modulariseringen. Gränssnitten utformas så att de inte förändras över tiden. Detta gör det möjligt att sätta in nya komponenter med förbättrade prestanda i produkterna utan att omgivande komponenter behöver ändras.

## Lika behov, identisk lösning

Komponenterna är ofta desamma trots olika tillämpningar. Kortaste hyttvarianten kan för en lastbil vara ett krav för att maximera lastkapaciteten både vid lätt distribution och för en tung tippbil som arbetar i en gruva. En stark motor med högt vridmoment kan tillfredsställa kravet på maximal dragkraft i krävande drift eller för att hålla en jämn hastighet under långa landsvägsetapper. Lika behov ska alltid resultera i identiska lösningar.

## Väl avvägda prestandasteg

Komponenterna matchas efter specifika kundbehov, till exempel olika hyttstorlek, motorprestanda, ramstyrka och axelantal. Scantias forsknings- och utvecklingsverksamhet utvärderar fortlöpande hur modulsystem ska vidareutvecklas för att Scania ska ha minsta möjliga antal artiklar och största möjliga urval varianter i sin produktportfölj för att varje kund ska få en optimerad produkt.

## I tjänst för våra kunder

För att säkerställa framgång behöver kunderna servicestöd i anslutning till sin verksamhet. Scania har ett omfattande verk-

stadsnät med omkring 1 600 serviceverkstäder som kompletteras med 24-timmars assistans, fältverkstäder, uppkopplade fordon och andra lösningar. Serviceverkstäderna ligger strategiskt placerade vid transportleder och logistikcenter i syfte att säkerställa hög tillgänglighet för kunden.

Våra kunder är inte bara beroende av högpresterande, anpassade fordon, utan även av högkvalitativa tjänster för att öka tillgängligheten och minska driftskostnaderna. Snabb tillgång till reservdelar, snabba reparationer, förarutbildning och förebyggande underhåll är bland de tjänster som Scania erbjuder för att öka fordonens prestanda och kundens lönsamhet.

## Uppkopplade fordon

Många Scaniafordon är anslutna till ett kontor, till Internet och/eller till andra fordon via en så kallad kommunikator. Den möjliggör bland annat uppföljning av bränsleförbrukning. Uppgifterna kan användas som underlag för coaching av förare och för att ytterligare optimera specifikationen av fordonet. Den möjliggör även identifiering av förebyggande åtgärder genom fjärrdiagnostik samt utförande av snabba reparationer.

## Scania Assistance

Scania Assistance erbjuder underhåll och reparationer dygnet runt, alla dagar under året i hela Europa och på många andra marknader. Scania Assistance ger kunder i ett femtiotal länder ständig kontakt med Scania på deras eget språk via 17 assistanscenter. Det kan gälla starthjälp eller reparation på plats vid driftsstopp, kontakt med verkstad eller bärgning.

## Finanacial Services och Scania Insurance

En annan betydande del i Scantias helhetslösningar för kunden är möjligheten att effektivt finansiera fordon till goda villkor. Scania bedriver egen finansverksamhet i 52 länder. På både mogna och tillväxtmarknader ökar hjälp med finansiering för troendet för, och lojaliteten gentemot varumärket, Scania. Vi ser detta som en del av erbjudandet, som blir alltmer intressant för kunderna, i synnerhet på nya marknader.

Scania erbjuder också kunderna heltäckande försäkring med effektiv skadereglering och snabb reparation i Scantias servicenät.

## Komponentmodularisering

De många valmöjligheterna för kunderna åstadkoms genom utformningen av gränssnitten mellan olika komponenter. Varje gränssnitt är mycket noggrant definierat för att medge största möjliga flexibilitet när komponenterna kombineras till rätt prestandasteg i fordonet. En stor del av chassikomponenterna i en buss är gemensamma med en lastbil.

### HYTTER

Scanias hytter är starkt modulariserade, med gemensam stomme och gemensamma ytterpaneler. Hytterna monteras på olika höjd för att passa olika tillämpningar. Tre takhöjder till P- och G-serien och fyra till R-serien ger kunden stora möjligheter att optimera komfort och utrymme i hytten.



### DÖRRAR OCH SIDOVÄGGAR

Mellan fram- och bakvägg, som är desamma på alla hyttserier, sitter samma dörrstomme (olika höjd) och modulariserade sidopaneler (olika höjd och längd). Vindrutan är lika på alla hytter. Dörr och sidovägg i ett fåtal varianter täcker in hela hyttprogrammet.

P-serien



G- och R-serien



### AXLAR

Såväl drivna som styrda stödaxlar ingår i Scanias modulariserade axelprogram. De utnyttjas i olika kombinationer i 2-, 3-, 4- och 5-axliga fordon, tandemdrivna boggier och kan även utnyttjas som drivna framaxlar. Vissa drivna axlar finns med navreduktion.



Axel med enkelväxel



Axel med navreduktion

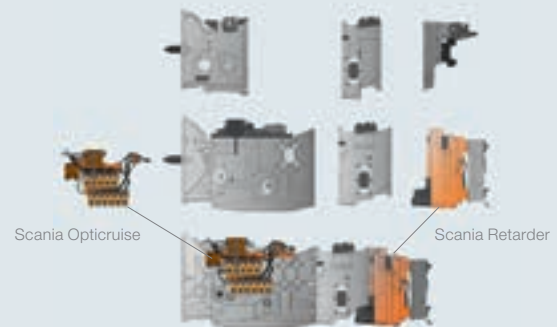
### RAMAR

Ramarna tillverkas i flera styrkeklasser, den kraftigaste med innerram för att tåla extra hög belastning.



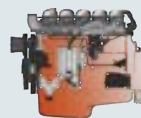
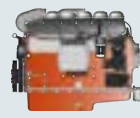
### VÄXELLÅDOR

Med två huvudväxellådor som kombineras med range- och splitväxlar täcker Scania behovet för transporter från 16 ton till 200 tons tågvikt. Växellådorna kan ha manuell eller automatiserad växling (Scania Opticruise) och kan beställas med integrerad Scania Retarder.



### MOTORER

Scanias motorprogram bygger på tre motorserier med fem, sex eller åtta cylindrar. Utformningen av cylindern och tillhörande komponenter är gemensam. Det innebär att motorutvecklingen kan fokusera på att optimera förbränningen i en cylinder, som används i alla motorer. Motoreernas uppbyggnad är mycket lika och många delar och komponenter är gemensamma. Det minskar antalet ingående unika delar väsentligt.

9-liters  
5 cylindrar13-liters  
6 cylindrar16-liters  
V8

## Investeringar i effektivitet för framtida tillväxt i Polen

De fem senaste åren har Polen utvecklats till ett betydande transportcentrum i Europa. Många internationella transportbolag har lockats av landets låga kostnadsnivå för att driva verksamhet, välutbildade arbetskraft och gynnsamma ekonomiska och juridiska klimat. Landet håller på att utveckla ett väggtullsystem för tung trafik på motorvägar och riksvägar, där transportören debiteras efter vilken emissionsklass fordonet tillhör, inte bara efter antal körda kilometer.

För Krzysztof Sliwa som äger Tc-S Transport, är tillförlitliga och effektiva lastbilar nyckeln till framgång. Företaget transporterar möbler, maskiner, maskindelar och farligt gods på flera europeiska marknader. Sliwa har en flotta på 13 Scania-lastbilar, inklusive fordon optimerade med Ecolution by Scania.

”Efter bara sex månader har bränsleförbrukningen sjunkit med fem procent”, säger Sliwa. ”Våra förare deltar ofta i utbildningar som Scania anordnar. Även professionella förare med flera års erfarenhet kan lära sig något nytt”, tillägger han. ”Deras nya kunskaper hjälper dem att minska bränsleförbrukningen och förbättra trafiksäkerheten”.

”I dagens ekonomiska läge är det oerhört viktigt att hålla nere kostnaderna och öka fordonsflottans effektivitet”, säger Sliwa. ”Jag tror på att göra genomtänkta investeringar i flottan och i förarutbildning så att vi står beredda när ekonomin vänder igen.”





## Jetbränslebesparingar

Liksom andra transportsektorer strävar flygbolagsindustrin efter att minska sin miljöpåverkan. Israel Aerospace Industries (IAI) och den franska tillverkaren av markutrustning för flygplatser, TDL Group har i samarbete med Airbus Industries funnit en innovativ lösning med TaxiBot. Det är en pilotstyrd flygplansbogsereare som drar flygplanet från gaten till landningsbanan utan att använda flygplanets motorer. Lösningen minskar koldioxidutsläpp, buller, bränsleförbrukning och slitage på flygplanet.

Scaniamotorer valdes för att driva flygplansbogserearen TaxiBot. Dubbla 9-liters industrimotorer driver den smala versionen och dubbla 16-liters V8-motorer driver den bredare versionen av fordonen. Scania har tecknat avtal om leverans av upp till 3000 motorer.

Vanligtvis kör flygplanen på sina egna huvudmotorer när de färdas från flygplatsens passagerergate till landningsbanan, vilket drar mycket bränsle. Föraren i en TaxiBot lyfter istället flygplanets noshjul och planet trycks ut från gaten medan hjulen vilar på en roterande platta. Fordonet kopplas fysiskt till flygplansnosens landningsutrustning. När flygplanet taxar ut, byter föraren till "pilot control mode" och flygplanets pilot kan styra flygplansbogserearen genom sitt vanliga styrsystem i cockpit.

Tre TaxiBot Narrow Bodys prövas idag i drift för plan av typen Lufthansas Boeing 737 på Frankfurts flygplats. Fördelarna är tydliga. TaxiBot använder inte flygplanets motorer eller sliter ut flygplansnosens landningsutrustning. Utsläpp och buller reduceras också. Enligt IAI minskar TaxiBot koldioxidutsläpp med 85 procent under taxning; om de användes vid alla stora flygplatser världen över skulle 20 miljoner ton koldioxidutsläpp kunna sparas årligen.



## Med känsla för service i Mexiko

Att ta över och driva kundens verkstäder är en viktig del av Scantias bussverksamhet i Mexiko. Det här tankesättet kring service har visat sig framgångsrik och gjort landet till en viktig bussmarknad för Scania. Bussar kör ofta 30 000 km i månaden och ett nytt koncept behövdes för att maximera tillgängligheten till fordonen.

Primera Plus, en del av Flecha Amarilla Group, är en exklusiv passagerartransportör med en flotta på 1 000 lyxbussar av vilka en tredjedel levererats av Scania. De var bland de första transportföretag för vilka Scania utförde underhåll i deras egna verkstäder. Idag har Scania egna kontor, verkstäder och mekaniker i Primera Plus lokaler och tar hand om all service och underhåll. Det möjliggör för Primera Plus att fokusera på att förbättra tjänsten gentemot sina kunder.

Scania och Primera Plus samarbetar nära för att finna fler sätt att förbättra fordonsflottans bränsleförbrukning. Det inkluderar förträning av busschaufförerna så att de kan uppnå bättre resultat och bränslebesparingar.

"Vi trodde alltid att vi som transportföretag var experterna. Vi gjorde saker bäst", säger Dr. Fernando Alonzo Lozano, chef för Primera Plus. "Men vi lät Scania undersöka olika sätt att minska våra kostnader och införa förbättringsåtgärder och vi såg goda resultat redan i den första och andra verkstaden som vi öppnade. Det viktiga för oss är att det reducerar våra kostnader och förbättrar vår verksamhet överlag."

# STÄNDIGA FÖRBÄTTRINGAR GENOM ENGAGEMANG

Scanias medarbetare engageras i att identifiera områden som kan förbättras och att samarbeta för att uppnå gemensamma mål. Den systematiska metoden började på Scanias produktionsenheter. Idag tillämpas den i hela organisationen.

Scania bygger sin ledarskapsfilosofi på att engagera medarbetarna till delaktighet och att ta ansvar för sitt arbete. Alla medarbetare är ansvariga för att hitta sätt att förbättra processer och eliminera slöseri. Fokus ligger på att förkorta ledtiderna och öka flexibiliteten genom att eliminera slöseri med tid och resurser. Detta leder också till fler innovationer.

Tvärfunktionella team bygger lärande i hela organisationen och leder till kunskapsdelning, vilket bidrar till att öka medarbetarnas tillfredsställelse och till att attrahera och behålla kompetenta medarbetare. Scania har en inbyggd flexibilitet, vilket gör att företaget kan anpassa sig efter ändrade omständigheter.

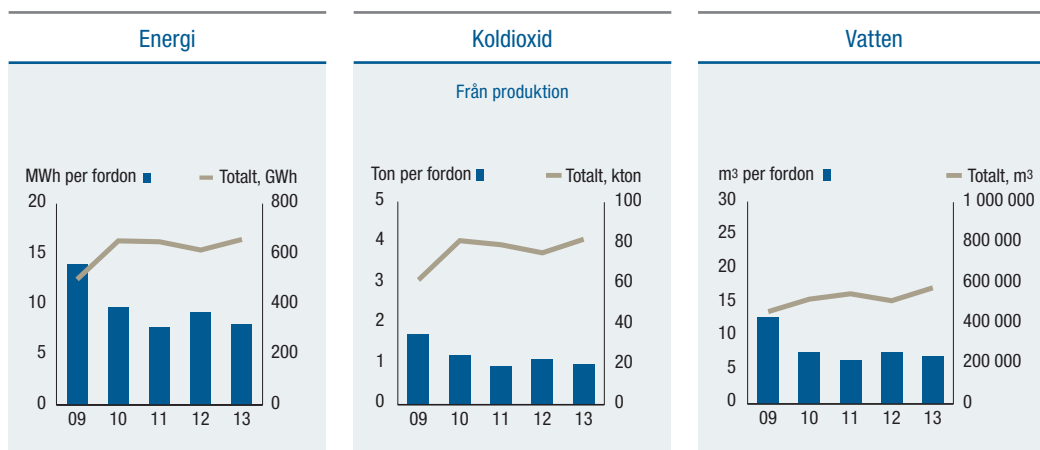
Med inspiration från Toyota antog Scania i början av 1990-talet en produktionsfilosofi vid företagets europeiska produktionsenheter. Systemet, som fick namnet Scania Production System (SPS), utvecklades internt av företagets egna medarbetare. Det är ett av de mest effektiva och inkluderande ledningssystemen i världen.



Genom att göra våra medarbetare delaktiga i produktionsprocessen inbjuder vi till engagemang. När du ger det förtroendet får du enastående resultat tillbaka.

Per Hallberg, Executive Vice President,  
Head of Production and Logistics

Sedan 2007 har den här filosofin även tillämpats på andra delar av företaget. Inom försäljnings- och tjänsteorganisationen har det skett i form av Scania Retail System (SRS) och i forsknings- och utvecklingsenheterna i form av R&D Factory. Kärnan i metoden är att leverera hög kvalitet i alla led, genom ständiga förbättringar. Sedan 2011 har den här filosofin också tillämpats inom Scania Financial Services och numera även inom administration.



Totala energianvändningen ökade till 658 000 MWh som en följd av ökad produktionsvolym. Energi-användningen per producerat fordon minskade till 8,0 MWh.

De totala utsläppen av koldioxid ökade till 81,7 kton som en följd av den ökade produktionsvolymen. Utsläpp per producerat fordon minskade till 0,99 ton.

Den totala vattenanvändningen ökade till 576 000 m³ som en följd av ökad produktionsvolym. Vattenanvändningen per producerat fordon minskade till 7,0 m³.



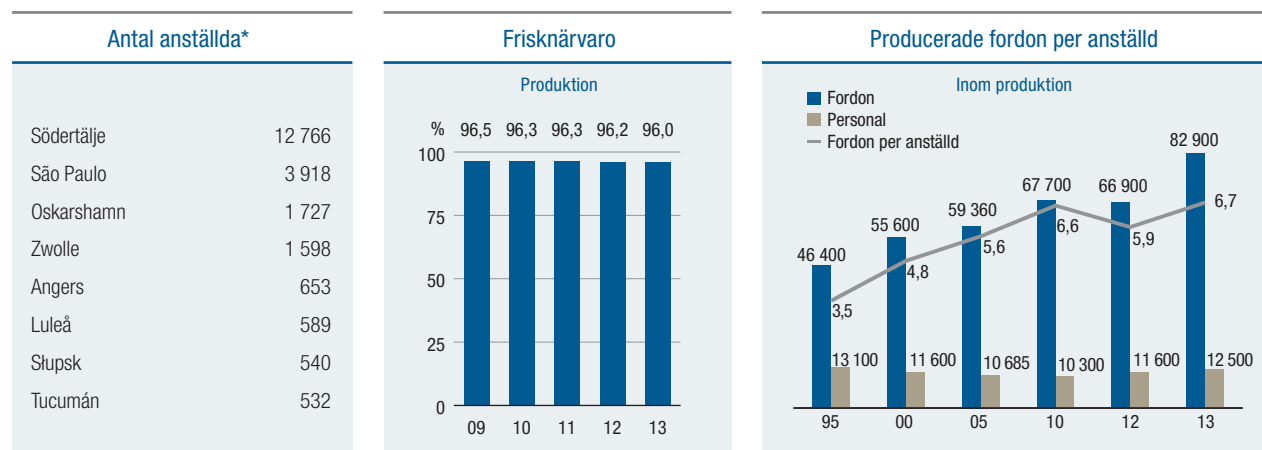
### The Scania Production System

Scania Production System (SPS) fokuserar på att eliminera slöseri och förbättra effektiviteten så att problem kan identifieras och lösas tidigt. Detta möjliggör ett stabilt produktionsflöde. Hållbarhet är ett viktigt område och innefattar minskad energi-, vatten- och kemikalieförbrukning, minskade luft- och vattenutsläpp i alla produktionsprocesser och ett stort fokus på hälsa och säkerhet.

Alla produktionsenheter sätter upp mål och åtgärdsplaner för energieffektivitet för att bidra till minskade kostnader och utsläpp av växthusgaser. Det handlar om tydliga processmål,

att alla funktioner ska medverka och att göra mätningar för att identifiera områden som kan förbättras ytterligare.

SPS tillämpas av alla medarbetare som arbetar vid samtliga produktionsenheter samt vid de regionala produktcenterna. Alla produktionsenheter är sammankopplade ur ett globalt perspektiv, vilket möjliggör maximal flexibilitet. Små team samarbetar för att lösa problem och cheferna fungerar mer som coacher som ger återkoppling och stöd. Över tid har den här filosofin visat sig öka effektiviteten i den globala produktionen samt medarbetarnas välbefinnande.



\* Avser det totala antalet anställda på respektive ort.



### The Scania Retail System

Scania Retail System (SRS) fokuserar på hur vi kan öka effektiviteten och förbättra servicen till våra kunder. Utgångspunkten är att se verksamheten ur ett kundperspektiv och rationalisera arbetsprocessen för att på ett mer effektivt sätt kunna möta kundbehoven.

Cirka 17 600 personer arbetar med försäljning och service inom Scantias dotterföretag världen över. Inom försäljnings- och servicenätverket är SRS inriktat på att minska ledtiderna i serviceverkstäderna så att kunderna kan få tillbaka sina fordon på vägen så snabbt som möjligt.

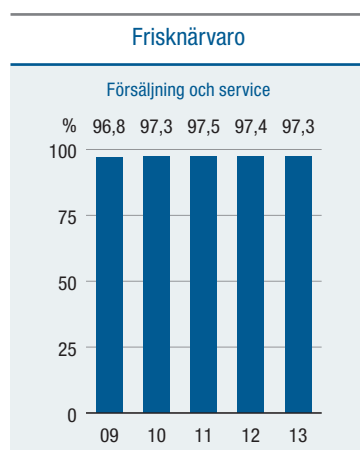
Serviceverkstäderna utvärderas kontinuerligt för att identifiera förbättringsområden och för att hitta goda exempel. Inom Scantias servicenätverk, inklusive de oberoende distributörerna finns ett antal ”modellverkstäder” i Europa och Latinamerika. Dessa används som goda exempel och sprider SRS-erfarenheter till hela vårt servicenät. Väsentligt kortare tid som spenderas på rutinmässigt underhåll och minskade ledtider från beställning till leverans av fordonet är några av vinsterna. En annan fördel är ett ökat antalet debiterbara timmar per servicetekniker.

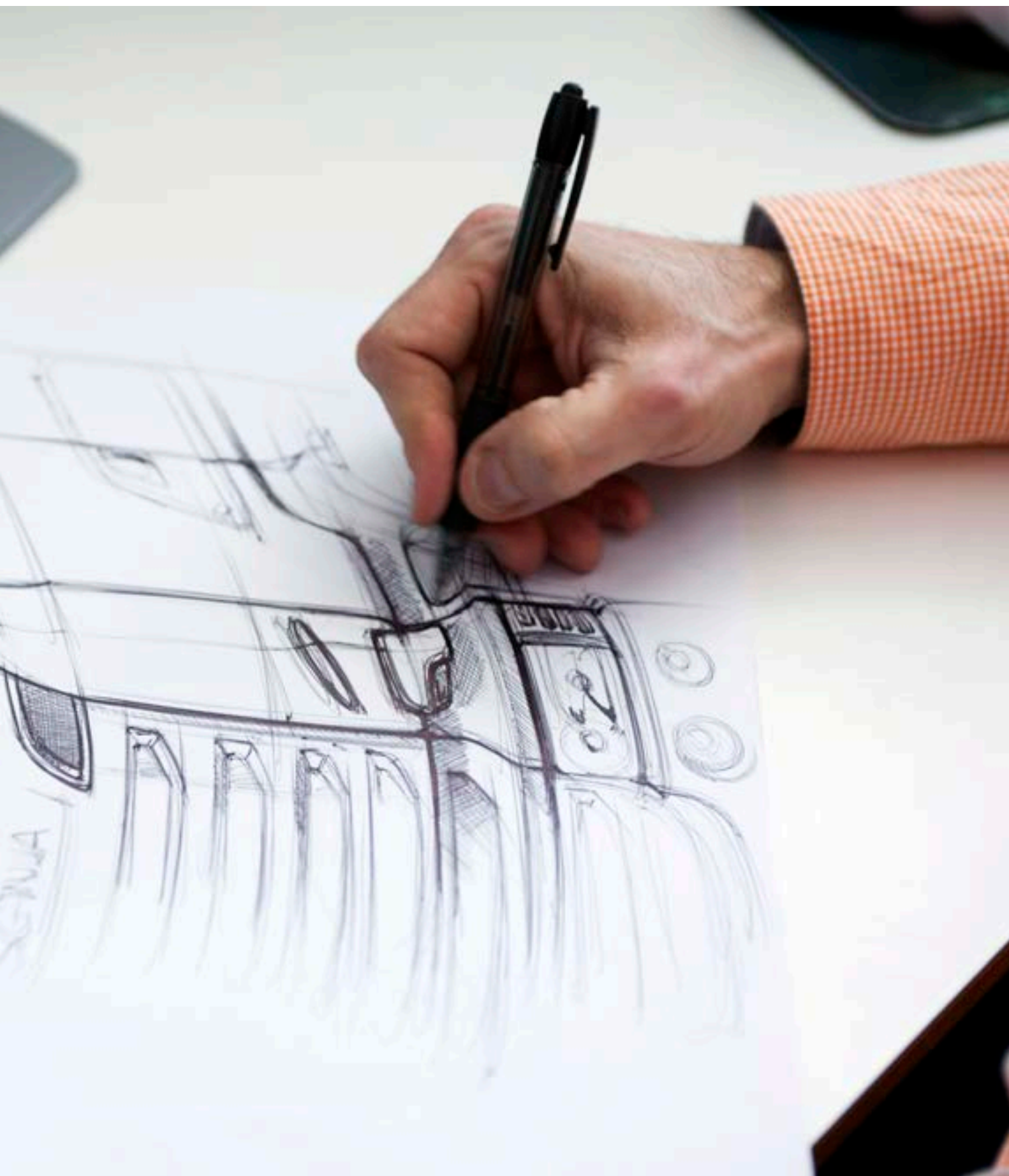
### The R&D Factory

Inom Scantias forsknings- och utvecklingsenheter följer R&D Factory samma metod med ständiga förbättringar vid utveckling av fordon, motorer och tjänster.

Principen är att leverera kundvärde snabbare. Forskning- och utvecklingsarbetet fokuseras på korta ledtider från utvecklingsprojekt till lansering på marknaden. Välbalanserade flöden, som är tydligt avstämde mot förväntad efterfrågan, säkerställer att vi kan öka vår förmåga att möta kundens behov genom rätt leveranser i rätt tid.

Resultatet är minskat slöseri och en förbättrad kvalitet. Med en gemensam värdegrund kan vi kontinuerligt fördjupa vår kunskap, få till stånd effektiva samarbeten, utveckla bättre metoder och därigenom förbättra vår kvalitet och förkorta ledtiderna till marknaden.





# FOKUS PÅ INNOVATION

Scanias forskning och utveckling fokuserar på att utveckla lösningar, inkluderande både produkter och tjänster, som levererar den bästa kvaliteten, effektiviteten och lönsamheten för kunderna. Innovation säkerställer effektiva lösningar för hållbara transporter.

Scania gör omfattande investeringar i sin världsledande forskning och utveckling. Våra kunder efterfrågar pålitliga, innovativa lösningar som förbättrar fordonens tillgänglighet. Modulsyste­met möjliggör kundanpassade lösningar och kräver djupgående kunskaper om hela logistikflödet för att utnyttjas optimalt.

Att förstå kundernas dagliga verksamhet är centralt. Som en global aktör måste vi anpassa lösningarna efter specifika marknadsbehov. På nya marknader och segment med varierande driftsvillkor kan fokus ligga på att anpassa befintliga produkter efter olika krav, till exempel skillnader i transportsträcka eller kapacitetsutnyttjande, eller på utvecklingen av nya produkter.

## Steget före med Euro 6

Scania var en av de första tillverkarna som började leverera Euro 6-motorer, och introducerade tekniken långt innan EUs emissionsstandard trädde i kraft den 31 december 2013. Det gjorde det möjligt att erbjuda en lösning som följer lagstiftningen utan att kompromissa med bränsleeffektiviteten. Scanias nya lastbilskoncept, Scania Streamline som lanserades under 2013, är utrustad med bland annat andra generationens Euro 6-motor. Detta möjliggör bränslebesparingar på upp till åtta procent vid långa transportsträckor. Under 2014 görs ständiga förbättringar i hela utbudet av Euro 6-motorer för diesel och alternativa bränslen, till exempel 100 procent biodiesel eller gas.

## Transporter med låga koldioxidutsläpp

Lönsamhet och hållbarhet går hand i hand vilket betyder att krav på lägre koldioxidutsläpp både är en möjlighet och en utmaning för transportbranschen. Scania tror att det går att halvera koldioxidutsläppen per ton/km från transporter vid 2020 jämfört med år 2000. Scania Transport Lab, vårt eget åkeri som transporterar gods mellan Scanias produktionsanläggningar i Södertälje och Zwolle i Nederländerna, testar och utvärderar fordonens prestanda. Denna verksamhet har lyckats minska koldioxidutsläppen med 50 procent mellan 2008 och 2012, tack vare ökad effektivitet, bättre förarutbildning, planerade underhåll och användning av alternativa bränslen.

## Strategiska partnerskap

Scania samarbetar med universitet, forskningsinstitut, leverantörer, andra samarbetspartners och kunder för att främja utvecklingen av innovativ forskning. På det sättet uppmuntrar vi

en innovativ kultur, säkerställer kompetensen för framtida tillväxt och utveckling, samt ökar inflödet av nya idéer kring mer hållbara transportlösningar. Scania samarbetar bland annat med Kungliga Tekniska Högskolan (KTH), Chalmers och universiteten i Luleå och Linköping. En annan betydelsefull faktor är att Scania har tillgång till Volkswagens globala nätverk inom utveckling.

## Med blicken mot framtiden

Energiresurser och energipolitik skiljer sig åt mellan olika länder, vilket kräver att Scania har en hög flexibilitet och kan erbjuda en mängd olika lösningar. Detta gör det än viktigare att hela tiden utveckla vårt modulsyste­m och att samarbeta med partners för att utforska nya tekniklösningar.

Genom arbetet med en "Technology Road Map" har Scania undersökt framtida scenarier för att identifiera fokusområden för de kommande åren. Några av dessa lösningar presenterades på den första Scania Innovation Day i oktober 2013 då klimatvindtunneln invigdes. En av de transporttekniker som undersöks är konvojkörning så kallad "platooning". Scania undersöker också alternativa drivlinekoncept, till exempel hybrider och eldrivna lastbilar och bussar. En förstudie från ett elvägsprojekt visar att elektrifiering av den tunga vägtrafiken i Sverige skulle kunna minska koldioxidutsläppen med 4,2 miljoner ton per år. Lika viktigt är optimering av motorn och hela drivlinan, förbättrad bränsleeffektivitet, ökad användning av alternativa bränslen, effektivare fleet management och förbättrad förarcoachning.



Kvalitet handlar inte bara om produktutveckling. Kvalitet är något som alla våra medarbetare måste leva upp till varje dag.

Harald Ludanek, Executive Vice President, Head of Research and Development

## Europas största klimatvindtunnel

Klimatvindtunneln vid Scania Tekniskt Centrum i Södertälje gör det möjligt att simulera lastbils- och bussdrift under en mängd olika klimathållanden. Anläggningen är anpassad för lastbilar och bussar i full storlek och är den största i sitt slag i Europa. Den invigdes under hösten 2013 och är en investering på 400 miljoner kronor. Luftkanalsystemet kan producera olika typer av snö eller regn. En fläkt kan åstadkomma alltifrån en  $-35^{\circ}\text{C}$  arktisk vind till en  $50^{\circ}\text{C}$  ökenstorm. Anläggningen hjälper till att optimera framtida fordon för bättre prestanda och bränsleeffektivitet samt minskade utsläpp och lägre buller. Scania kan genomföra tester under kontrollerade förhållanden, vilket ger kortare ledtider för produktutveckling och anpassade lösningar för nya marknader och nya segment med extremt varierande förhållanden. Resultatet för våra kunder blir högre kvalitet på produkter och tjänster.



## Konvojkörning ger bränslesparningar

Scania utvecklar ett system som kallas "platooning" eller konvojkörning. Med hjälp av kommunikation mellan fordonen blir det möjligt för tunga fordon att bilda bränsleeffektiva, aerodynamiska konvojer på motorvägar. Lastbilarna inom konvojen följer automatiskt en ledarlastbil, vilket minskar bränsleförbrukningen med 15 procent. I samarbete med VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, KTH, Volkswagen Research och andra partners har vi inlett försök med konvojkörning på en 520 km lång vägsträcka mellan Södertälje och Helsingborg.

## Tyngdlagen sparar bränsle

Scania Eco-roll, som lanserades 2013, är ett avancerat system som kan minska bränsleförbrukningen med upp till två procent vid körning i kuperad terräng. När lastbilen har kommit upp på ett krön beräknar Scania Active Prediction automatiskt om fordonet kommer att spara mer bränsle genom att rulla ned i neutralläge med motorn i viloläge eller genom att använda motorbromsning med bränsletillförseln avstängd, utan någon åtgärd från föraren. Eco-roll erbjuds i Europa till kunder som köper en lastbil med Scania Opticruise och Scania Active Prediction (standard i de flesta lastbilar för fjärrtrafik i Europa).



# STÄRKER KOMPETENSEN FÖR FRAMTIDEN

Motiverade medarbetare och rätt blandning av olika kompetenser är nyckeln till Scantias framgång som en global leverantör av hållbara transportlösningar. Våra ledarskapsprinciper är en viktig grund när det gäller hur vi ska kunna stödja våra kunder på ett bättre sätt och säkerställa långsiktig tillväxt med lönsamhet.

Attrahera, behålla och utveckla kvalificerade och engagerade medarbetare på ett systematiskt sätt är viktigt för att kunna leverera lönsam tillväxt på lång sikt. Det är en stor utmaning att säkerställa rätt kompetens inför framtiden.

Scania bygger varaktiga relationer med sina medarbetare och har ett nära samarbete med fackföreningarna. I takt med att vi blir mer globala, verkar Scania för en god kommunikation mellan medarbetarrepresentanter och ledning.

## Global mobilitet uppmuntras

Det är viktigt att Scantias kärnvärden, metoder och ledarskapsprinciper är väl förankrade i hela organisationen. Detta görs på olika sätt, till exempel fick 250 medarbetare under året ökade internationella erfarenheter genom utlandskontrakt. Antalet medarbetare som får den här möjligheten ökar varje år.

Mångfald bland medarbetarna är avgörande för att uppfylla behoven hos olika marknader. Vi uppskattar att rekryteringsbehovet fram till år 2020 kommer att uppgå till cirka 10000 personer på grund av naturliga avgångar. Scania fokuserar på att stärka kompetenspoolen genom att säkerställa att våra medarbetare representerar ett brett urval av nationaliteter, kulturell bakgrund, kön och andra mångfaldsaspekter. Scantias mål är att, oavsett ålder och bakgrund, vara förstahandsvalet som arbetsgivare inom hållbara transporter.

Som en viktig del i arbetet med att attrahera och behålla erfarna medarbetare, erbjuder Scania Academy kompetensutveckling till alla medarbetare, allt från introduktionsutbildning till ledarskapsutbildning på olika nivåer inom verksamheten.

## Säkerhet, hälsa och miljö

Välbefinnande och god arbetsförmåga är en del av Scantias sätt att arbeta. Scantias SHE-standard (Säkerhet, Hälsa och Miljö) håller på att fullt ut integreras i ledningssystemen som ett led i anpassningen till Scantias alltmer globala närvaro. Standarden består av fyra delar; strategiska fokusområden, resultatindikatorer, utbildningsmodul och kommunikationsprogram.

Fokus ligger på ständiga förbättringar av miljöprestanda och hälsoutveckling, vilket leder till ökad frisknärvaro och produktivitet över tid.

Säkerhet, hälsa och miljö är första prioritet i SPS och alla Scantias ledningssystem. Investeringar som Scania gör inom miljö, hälsa och säkerhet har stärkt kvaliteten, produktiviteten och medarbetarnas tillfredsställelse.



Den stora utmaningen, men också möjligheten, är att vårda vår kompetenspool; att behålla och attrahera nya begåvningar. Vi måste skapa rätt förutsättningar för att garantera motiverade medarbetare. Vi vill attrahera de bästa medarbetarna på alla våra marknader.

Kent Conradson, Executive Vice President,  
Head of Human Resources

## Bygger en stark kunskapsbas

Det akademiska samarbetet har en lång tradition hos Scania och skapar värde för både Scania och samhället i stort. Ett exempel är samarbetet med Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) i syfte att utveckla Scantias "Technology Road Map". Scania har ett nära samarbete med flera andra företag genom Mälardalens Tekniska Gymnasium. Skolan erbjuder studenterna praktik på Scania för att få praktisk erfarenhet.

På vissa tillväxtmarknader har Scania etablerat skolor för servicetekniker för att stötta tillväxten på dessa nya marknader. Skolorna bidrar också till den sociala och ekonomiska utvecklingen i de länder där de finns – främst genom att förbättra yrkesskickligheten på marknader med alltför få institutioner för att tillgodose efterfrågan på utbildning.



## Förbättring genom mångfald

Under 2013 hade Scania särskilt fokus på jämställdhet. Under 2014 kommer Scantias ledningsenheter att identifiera och implementera åtgärder för att öka andelen kvinnor i ledande befattningar och sätta upp tydliga mål för förändring. Åtgärderna kommer att införas i verksamheten på ett systematiskt och pragmatiskt sätt, enligt samma principer som Scania Production System.

Beslutet var ett resultat av projektet Battle of the Numbers, där Scania var ett av tio svenska företag som förbundit sig att öka antalet kvinnor i ledande befattningar. Varje företag valde ut tio kvinnliga medarbetare som diskuterade hinder och möjligheter för kvinnor i ledande ställning och tog fram konkreta förslag till åtgärder baserat på personliga erfarenheter.



De kvinnliga cheferna som representerade Scania i det svenska projektet Battle of the Numbers.

## Utbildning för servicetekniker

För att öka tillgången på kvalificerad arbetskraft inom nyckelområden har Scania inrättat skolor för servicetekniker i olika länder.

En yrkesskola inrättades i Guangdong i Kina 2011, då det hittills saknats utbildningsprogram i Kina för servicetekniker till den tunga fordonsindustrin. Scania inledde ett samarbete med Guangzhou Institute of Technology (GIT) kring ett treårsprogram för servicetekniker för tunga fordon som fått namnet Dragon School. Den första klassen bestod av 20 elever och man planerar att utöka till 30 platser per år. Scania har bidragit med såväl kunskaper som utrustning till programmet.

Scania har också öppnat en skola för servicetekniker i Erbil i Irak. Det är den enda skolan i sitt slag i regionen och är ett

samarbete mellan privata företag, biståndsorganisationer och regionala myndigheter. Målet är att utveckla skolan till ett tekniskt center för kvalificerad arbetskraft, till exempel servicetekniker, reservdelschefer, redovisningspersonal och marknadsföringspersonal. Under 2013 utexaminerades 371 elever från skolan i Irak.

Utbildningscentret erbjuder också utbildning inom försäljning och administration, språk och förarutbildning och centret har uppnått målet om 30 procent kvinnliga elever. Dessutom är 10 procent av eleverna på serviceteknikerprogrammet kvinnor, fler än genomsnittet i många västländer.



Vid Dragon school i Guangdong, Kina, utbildas servicetekniker för att möta den växande efterfrågan inom tung fordonsindustri i Kina.



Scantias skola för servicetekniker i Erbil, Irak.

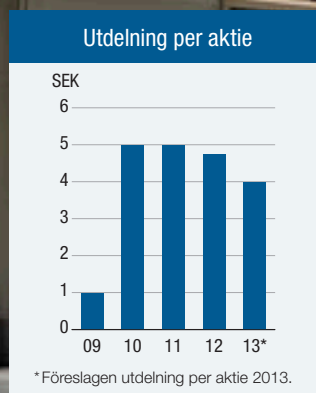
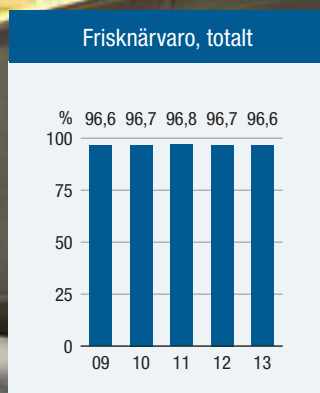
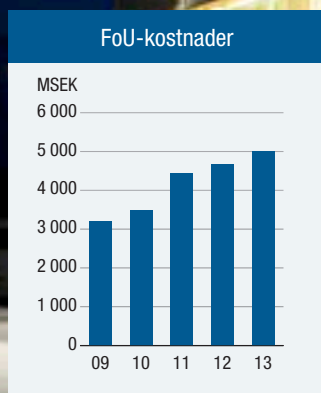
# VÄRDESKAPANDE FÖR SCANIAS INTRESSEENTER

Med kunden i fokus skapas värde för Scania och för våra intressenter, samtidigt som vi bidrar till en lönsam och hållbar transportsektor. Värdeskapande är en dynamisk process: investeringar i maskiner, våra medarbetares hälsa och vidareutbildning leder till högre produktivitet. Samarbete med skolor och universitet, samtidigt som vi bidrar till det lokala samhället, ökar rekryteringsbasen och skapar en bättre affärsmiljö för Scania. Resultatet av detta arbete återinvesteras i sin tur i vår verksamhet och vi får därmed rätt förutsättningar för fortsatt tillväxt med lönsamhet.



”Vi utgår från kunden. Vi tänker lösningar. Kunden är i fokus, inte bara vid den första kontakten, utan genom hela värdekedjan. Vårt övergripande mål är att göra våra kunder mer lönsamma. När de växer, växer vi med dem, och detta kommer att generera värde för våra aktieägare, för våra medarbetare och för samhället i stort.”

Henrik Henriksson, Executive Vice President,  
Head of Sales and Marketing



## Scania

Vår affärsmodell har genererat en stark, uthållig och lönsam verksamhet. En del av vinsterna investeras i företaget, vilket skapar goda förutsättningar för fortsatt tillväxt.

## Kunder

Med vårt fokus på kundens lönsamhet har Scania ett starkt varumärke i branschen, särskilt med avseende på bränsleeffektivitet och kvaliteten på våra produkter och tjänster. I termer av kundlojalitet rankas Scania vanligen bland de bästa i branschen.

## Aktieägare

De senaste tio åren har vinst per aktie haft en stigande trend. Sedan 2003 har Scania i genomsnitt delat ut 51 procent av nettovinsten till aktieägarna i ordinarie utdelningar. Totalt har SEK 41,8 miljarder delats ut i ordinarie och extra utdelningar under perioden. Scania har ambitionen att fortsätta generera tillväxt med lönsamhet och goda kassaflöden.



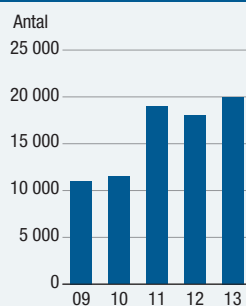
## Medarbetare

Medarbetarna har del i vår framgång. Det finns ett stort värde i en hälsosam, inspirerande och produktiv arbetsplats, där bra prestationer ger god kompensation. En betydande andel av våra medarbetare ökar varje år sin kompetens och yrkeskunnande genom anpassade utbildningsprogram.

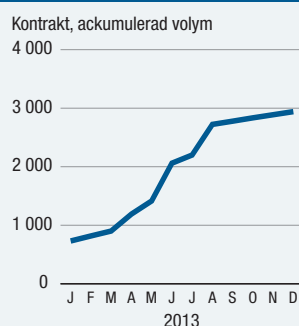
## Samhället

Arbetsstillfällen, utbildning för medarbetare, kontraktering av lokala leverantörer och betald skatt är några exempel hur Scania skapar värde för samhället i stort. Bidraget till samhället stödjer den ekonomiska utvecklingen i regionen och stärker erfarenheten och kunnandet hos medarbetarna. Transportlösningar som sänker koldioxidutsläppen minskar de negativa effekterna på miljön.

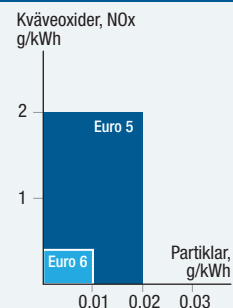
### Scania förarutbildning



### Försäljning Ecolution by Scania



### Lägre utsläpp med Euro 6



# FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE 2013





# SCANIAS VERKSAMHET 2013

Även om den globala ekonomin förbättrades något under 2013 var det en ojämn och försiktig väg till återhämtning, och det finns osäkerhet inför 2014. Den globala BNP-tillväxten var låg under 2013. Länder med mer utvecklad ekonomi började växa igen, men hade problem med offentliga finanser och arbetslöshet, medan tillväxtmarknaderna påverkades av lägre tillväxttakt och snävare finansiella villkor. I USA fortsatte problemen med den ekonomiska politiken att bromsa den ekonomiska tillväxten, vilket ledde till att många tillväxtmarknadsekonomier tappade fart.

Industriproduktion och byggnation förbättrades något, vilket fick en positiv inverkan på transportaktiviteterna under 2013.

## FORDON OCH TJÄNSTER

Scanias fordonsleveranser steg med 19 procent under 2013 jämfört med 2012. Leveranserna av lastbilar steg med 21 procent till totalt 73 611 enheter och bussleveranserna ökade med 8 procent till 6 853 enheter. Leveranserna av motorer minskade med 4 procent till 6 783 enheter och försäljningen av tjänster ökade med 6 procent i lokala valutor.

### Förköp inför övergången till Euro 6 i Europa

Efterfrågan i Europa påverkades av kunder som investerade i Euro 5-lastbilar före utgången av 2013, innan övergången till Euro 6 inträdde. De flesta EU-länder tillät produktion av Euro 5-lastbilar fram till 31 december och tillät registreringar därefter, men med en volymbegränsning. Det innebar att ordergången under det fjärde kvartalet justerades nedåt från den höga nivån under det tredje kvartalet, medan leveranserna fortsatt var på en hög nivå. Vissa europeiska länder införde incitament för att uppmuntra köp av Euro 6-lastbilar redan före övergången.

I Nederländerna gavs investeringsstöd till Euro 6-lastbilar och i Schweiz fick Euro 6-lastbilar rabatt i väggtullsystemet.

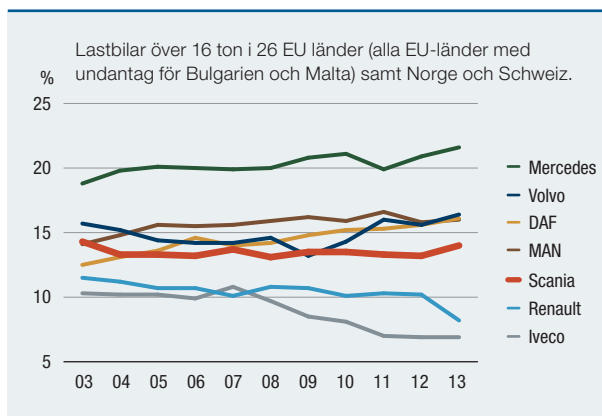
De stora leveranserna av lastbilar i Europa under 2005–2008, följt av lägre siffror de senaste åren, har lett till att lastbilsflottans genomsnittsålder har stigit. Det har gett stöd till efterfrågan i Europa.

Den totala marknaden för tunga lastbilar i 26 av EUs medlemsländer (alla EU-länder med undantag för Bulgarien och Malta) samt Norge och Schweiz ökade med 8 procent till cirka 238 200 enheter under 2013. Registreringar av Scania-lastbilar uppgick till cirka 33 100 enheter, motsvarande en marknadsandel på cirka 13,9 (13,2) procent.

### Fortsatta subventioner i Latinamerika 2013

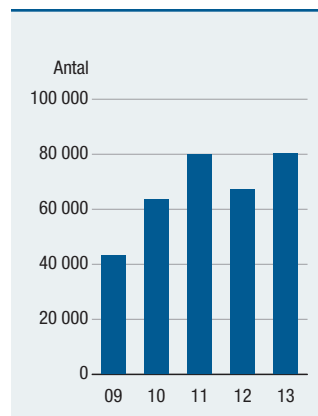
BNP-tillväxten i Brasilien låg kvar på runt 2 procent under 2013. Flera åtgärder har införts för att öka den ekonomiska aktiviteten. Den statliga utvecklingsbanken i Brasilien, BNDES, införde en mycket fördelaktig subventionerad finansiering andra halvåret 2012, som genererade en hög leveransnivå i början av 2013. Subventioner fanns tillgängliga under de första tre kvartalen 2013, och påverkade Scanias ordergång under perioden. Det fjärde kvartalet präglades delvis av osäkerhet avseende den subventionerade finansieringen. Detta ledde till osäkerhet hos kunderna, men i slutet av december aviserade den brasilianska regeringen fortsatt subventionerad finansiering för 2014. I Argentina fanns subventionerad finansieringsprogram för investeringar i lastbilar under hela 2013, vilket fortsatte in i 2014. I Brasilien uppgick registreringarna av Scania-lastbilar till cirka 19 700 enheter, motsvarande en marknadsandel på cirka 19,0 (12,7) procent.

#### Marknadsandelar

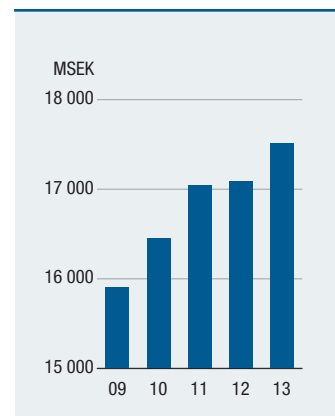


Scanias huvudsakliga konkurrenter är andra västerländska tillverkare. Inom lastbilar konkurrerar Scania med DAF, Iveco, MAN, Mercedes, Renault och Volvo.

#### Fordonsleveranser



#### Serviceintäkter





### Möjligheter på tillväxtmarknader

Ekonomierna på de större tillväxtmarknaderna i Asien fortsatte att växa under 2013, men flera av dessa marknader präglas av en relativt låg efterfrågan på fordon av västeuropeisk standard. Då Scania ännu etablerar sig på tillväxtmarknaderna i Asien påverkas Scania normalt sett i mindre omfattning av konjunktursvängningar där. Standarden för fordonstillförlitlighet ökar i takt med att tillväxtmarknadernas logistiksystem blir mer effektiva. Detta kommer att leda till ökad efterfrågan på de fordon och tjänster som Scania säljer. Därför är det strategiskt viktigt för Scania att redan ha ett fotfäste på marknaderna under tiden som logistiksystemen förbättras. Scania öppnade sin första tillverkningsanläggning i Indien, nära Bengaluru.

I Eurasien minskade leveranserna något under 2013. Så även i Ryssland, som är den dominerande marknaden i regionen. Det finns fortsatt god potential för västerländska fordonstillverkare i Ryssland och under året ökade Scania sin marknadsandel till 8,2 (6,7) procent.

Leveranserna till Afrika och Oceanien ökade något under året, främst genom ökad försäljning i södra Afrika.

### Bussmarknaden

Efterfrågan på bussar var fortfarande låg under 2013 på grund av att de europeiska statsfinanserna fortfarande präglades av åtstramningar. Eftersom investeringar i bussar, i synnerhet stadsbussar, ofta är offentligt finansierade var det en faktor som påverkade efterfrågan negativt. Jämfört med de låga nivåerna 2012 steg Scantias leveranser dock något i de flesta regioner under 2013. Scania säkrade två stora order i Tyskland.

Scania gjorde sin första lansering på bussmarknaden i Indien 2013 med en helt ny serie bussar för linje- och turisttrafik. Under året breddade Scania sitt program med Euro 6-motorer.

Inom bussegmentet är Scantias främsta konkurrenter Iveco, MAN, Mercedes och Volvo.

### Marknaden för industri- och marinmotorer

Efterfrågan ökade under 2013 och orderingången steg med 10 procent, då många kunder investerade i industrimotorer före årsslutet när den nya emissionsstandarden Stage IV/Tier 4 Final trädde i kraft. Leveranserna av motorer minskade med 4 procent till 6 783.

Inom motorverksamhetens industrisegment konkurrerar Scania med Caterpillar, Cummins, Deutz, Fiat Powertrain Technologies, MAN, MTU och Volvo Penta.

### Ökad efterfrågan på service

Efterfrågan på service var god på de flesta marknader, både i och utanför Europa. Under de senaste åren har Scania ökat sina fordonsleveranser på många tillväxtmarknader, och har också utökat sin servicekapacitet på dessa marknader. Detta har en positiv effekt på efterfrågan av service. Serviceintäkterna steg med 2 procent till 17 510 miljoner kronor. I lokal valuta var uppgången 6 procent.

Efterfrågan på service och reparationer är mer stabil över konjunkturcykeln än efterfrågan på nya fordon. Det beror på att en transportör kan välja att skjuta nyinvesteringar på framtiden, men inte undvika reparationer och service i samma utsträckning.

## FINANCIAL SERVICES

Kundfinansieringsportföljen ökade med 3,8 miljarder kronor till 48,9 miljarder kronor under året. Scania finansierade 27 395 fordon under 2013 (25 778). Genom förändringar i marknadsmixen, sjönk andelen nya finansierade fordon från 38 till 33 procent. Rörelseresultatet ökade till 719 miljoner kronor. En större finansieringsportfölj och högre räntemarginaler bidrog till ökningen, likaså något lägre kostnader för osäkra fordringar.

Huvuddelen av Financial Services kunder finns på de europeiska marknaderna. Finansieringsportföljen är väl spridd geografiskt och med avseende på kundkategori, storlek, bransch samt fordonsapplikationer. En konservativ kreditpolicy och en refinansiering som matchar upplåning och utlåning medför låg risk för Scania.

En anledning till ökningen av Scantias finansieringsvolym är det nära samarbetet mellan Financial Services och Scantias försäljningsorganisation. Samarbetet möjliggör för båda verksamheterna att dra nytta av varandras kunskap om kunderna och deras verksamhet. Erfarenheten visar att varumärkeslojaliteten är högre bland kunder med finansierings-, försäkrings- och underhållskontrakt.

Under 2013 har Scania ytterligare expanderat Financial Services verksamheten på nya marknader. Exempelvis har Scania bland annat startat upp verksamhet i Taiwan och

Hong Kong. Vid slutet av 2013 var Financial Services närvarande på 52 marknader.

Tillgången på kredit har betydelse för efterfrågan då kunderna normalt finansierar investeringen i fordonet antingen genom tillverkaren eller genom banker och andra finansbolag. Scantias strategi att bygga långsiktiga relationer med kunderna leder till affärsmöjligheter i tider av ekonomisk osäkerhet då bankerna intar en mer restriktiv inställning till fordonsfinansiering. Genom god branschkunskap kan Scania Financial Services bättre än bankerna bedöma kundens verksamhet och fordonens andrahandsvärden, vilket öppnar för ökade finansieringsvolymerna.

Under nedgången 2009-2010 kunde Scania erbjuda många kunder finansiering vilket har främjat varumärkeslojaliteten. Denna lojalitet, i kombination med ett fortsatt lågt intresse från bankerna att erbjuda finansiering för transportrelaterade investeringar, förklarar Scania Financial Services penetrationsgrad.

Allt fler kunder ser också fördelar med Scania Insurance. Ungefär en tredjedel av fordonen som finansierats av Scania har också dess skade- och kollisionförsäkring (kasko). Sedan 2012 erbjuder Scania aktivt försäkringsskydd även för fordon som inte finansierats via Scania. Målet är att erbjuda en gedigen skaderegleringstjänst och öka fordonstillgängligheten för alla Scantias kunder. Det ger förutsättningar för att stärka lojaliteten och öka serviceförsäljningen.

## Nyheter 2013



**31 JANUARI**

Scania startar försäljning av bussar i Indien.



**21 MARS**

Scania Streamline lanseras.

JANUARI

FEBRUARI

MARS

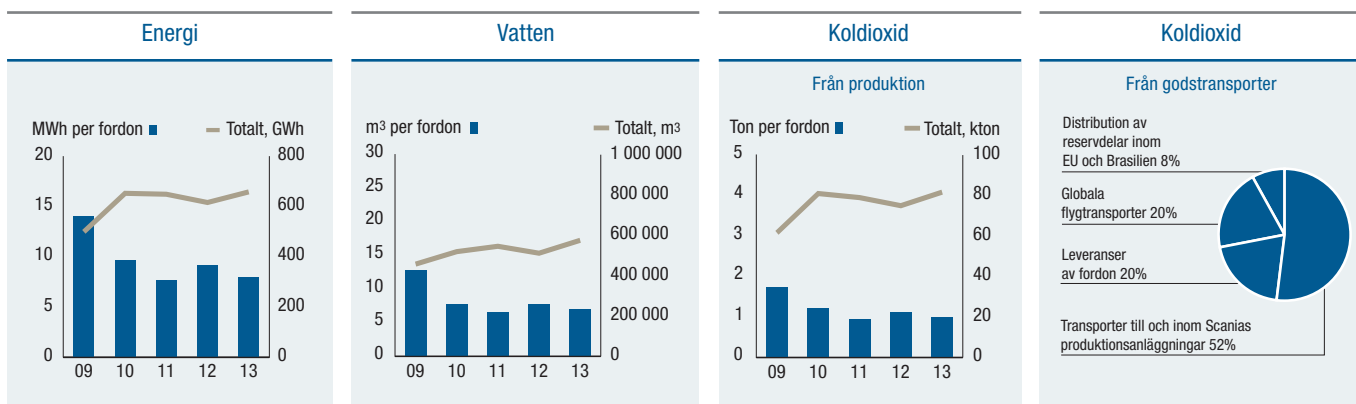
**4 FEBRUARI**

Scania levererar 709 bussar till Ryssland.

**11 MARS**

Scania och Siemens inleder samarbete om eldrivna lastbilar.





## PRODUKTION

Den volatila efterfrågan satte Scantias flexibilitet på prov under året. Flertalet anpassningar gjordes av den dagliga produktions-takten för att möta förändringar i efterfrågan. Det påverkade produktionskostnaderna negativt. Ökad efterfrågan under andra och tredje kvartalet medförde att Scania höjde den dagliga produktions-takten vid de europeiska produktionsenheterna och produktionsnivån var nära full kapacitet under det fjärde kvartalet. Produktionstakten i Latinamerika var fortsatt hög under större delen av 2013, men den tillfälliga osäkerheten kring den subventionerade finansieringen i Brasilien gjorde att produktionen stoppades en vecka längre än planerat under fjärde kvartalet.

Kravet på flexibilitet kunde bland annat tillgodoses genom en ökad andel personal från bemanningsföretag och genom att

arbetstiden justerades inom ramen för tidbanksystemet. Scania har börjat utöka sin tekniska kapacitet från dagens 100 000 fordon till 120 000. Allteftersom den tekniska kapaciteten utökas, vidtar Scania åtgärder för säkerställa flexibiliteten. Under 2013 producerade Scania 82 854 fordon (66 930).

## MILJÖ

Miljöprestanda för Scantias produktionsenheter stärks fortlöpande. Scania Production System (SPS) är centralt för uppgiften att minska förbrukningen av energi, vatten och kemikalier. Vi har ökat vårt fokus på miljöeffekterna av våra egna transporter, både vad gäller inkommande komponenter och andra artiklar från leverantörer, och utgående delar och fordon. Det finns stor potential till förbättringar inom det här området.



**27 MAJ**

Scania levererar 360 stadsbussar till Malaysia.

**7 JUNI**

Scaniaingenjör prisas av Porsche.

APRIL

MAJ

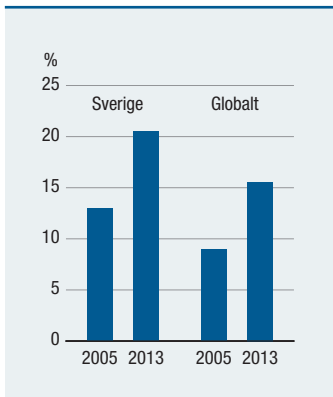
JUNI



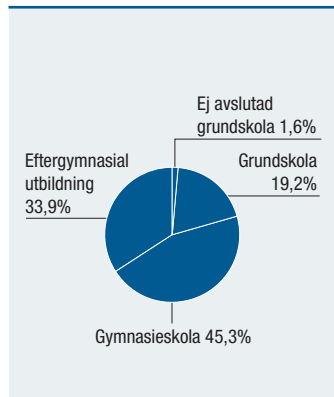
**20 JUNI**

Scania levererar världens första Euro 6-gaslastbil.

## Andel kvinnliga chefer



## Utbildningsnivå



## MEDARBETARE

Att säkerställa att alla medarbetare, oavsett anställningsform, känner engagemang och intresse för sitt arbete är en viktig uppgift för ledare på alla nivåer i organisationen. Oavsett vad de arbetar med, eller var i världen de arbetar, ska Scantias medarbetare kunna trivas och må bra.

När anställningstillfällen uppstår är det medarbetarna från bemanningsföretagen som i första hand erbjuds fasta anställningar. För de medarbetare inom produktion som har andra arbetsgivare än Scania är möjligheten till vidareutbildningar densamma som för Scantias egna medarbetare.

## FORSKNING OCH UTVECKLING

Scantias forskning och utveckling strävar efter att utveckla lösningar för att förbättra produktiviteten och lönsamheten i kundernas verksamhet. Låg bränsleförbrukning, hög tillgänglighet och låga servicekostnader kombinerat med bra prestanda och hög kvalitet utgör grunden. Scania investerar stora resurser i forskning och utveckling, vilken är koncentrerad till Scania Tekniskt Centrum i Södertälje och har cirka 3 400 medarbetare, varav de flesta är ingenjörer. Investeringar i forskning och utveckling har stadigt ökat över de fem senaste åren för att stärka produktportföljen och kunna möta kundkrav och striktare lagstiftning. Under 2013 uppgick forskning- och utvecklingskostnaderna till 5 024 miljoner kronor (4 681), vilket motsvarar 6 procent av nettoomsättningen.

Tack vare världsledande forskning och utveckling baserat på Scantias modulsystem har vi kunnat lansera flera nya produkter och tjänster under 2013.

## Andra generationens Euro 6-motorer introduceras

Emissionsstandarden Euro 6 trädde i kraft i EU i slutet av 2013. Som en av de första leverantörerna på marknaden introducerade Scania redan 2011 motorer som klarar denna standard, vilket innebär en betydande sänkning av utsläppsnivåerna. I början av 2012 började Scania att leverera till kunderna, vilket innebär att Scantias Euro 6-motorer redan varit i drift under lång tid i kundernas verksamhet, och deras bränsleeffektivitet och tillförlitlighet har därmed kunnat bevisas.

I och med lanseringen av Scania Streamline har Scania också utökat sitt utbud av motorer med andra generationens



24 OKTOBER

Scania har nu ett komplett Euro 6-program.

JULI

AUGUSTI

SEPTEMBER

OKTOBER

2 OKTOBER

Scania Eco-roll tar hjälp av tyngdlagen för att spara bränsle.

Euro 6-motorer. Dessa har ännu lägre bränsleförbrukning än föregående Euro 5-motorer. Scania har en mycket stark ställning i övergången till Euro 6, vilket var en av anledningarna till ökningen av marknadsandelar under 2013. Alla 15 effektstegen fanns tillgängliga i januari 2014.

### Scania Streamline

I mars 2013 lanserades Scania Streamline, ett nytt lastbils-koncept för fjärrtrafik. Det innebär tekniska förbättringar och nya lösningar som i kombination med andra generationens Euro 6-motorer, gör det möjligt att minska bränsleförbrukningen med upp till åtta procent. Lastbilarna har en aerodynamisk design och har en ny version av Scanias automatiserade växelsystem Opticruise.

### Nya funktioner och tjänster ökar effektiviteten

Ett antal nya funktioner och tjänster, som alla inriktas på att förbättra kundernas totala driftsekonomi, introducerades under andra halvåret 2013. Scania Eco-roll sparar upp till 2 procent bränsle genom att automatiskt bedöma vilka alternativ som är mest bränsleeffektiva i körning i kuperad terräng. AEB (Advanced Emergency Braking) kan hjälpa till att slå till nödbromsen, medan LDW (Lane Departure Warning) varnar föraren om lastbilen oavsiktligt rör sig i sidled. Nya rationella funktioner hos Scania Fleet Management ger föraren åtkomst till mer effektiva verktyg som gör att de kan köra sina bilar effektivt, hållbart och kostnadseffektivt. Scania Communicator är nu standard i alla Scanias lastbilar på de flesta marknader, vilket gör Scania Fleet Management mer tillgängligt.



**25 NOVEMBER**

Australien vinner Scania Top Team 2013.



**27 NOVEMBER**

Scania säkrar Australiens första order för Euro 6-stadsbussar.

**11 NOVEMBER**

Scania inviger klimatvindtunnel vid Scania Tekniskt Centrum i Södertälje.

**9 DECEMBER**

Scania och Bär Cargolift i globalt samarbete inom service.



NOVEMBER

DECEMBER



**18 NOVEMBER**

Scania levererar 156 stadsbussar till Berlin.

**11 DECEMBER**

Scania leder EU-forskning om fordonskonvojer.

# SCANIAAKTIEN

Aktiemarknaden inledde 2013 med en uppgång som fortsatte under första kvartalet. Efter ett volatilt andra kvartal återhämtade sig kurserna under de tredje och fjärde kvartalen och Stockholmsbörsen slutade cirka 20 procent högre än årets början. Trots oro kring en slagig återhämtning i euroområdet, osäkerhet kring den ekonomiska politiken i USA samt lägre tillväxttakt på ett antal tillväxtmarknader så hade aktiemarknaden den högsta uppgången sedan 2009.

Efter en svag utveckling under 2011, har de senaste två åren inneburit starka kursuppgångar. Aktiemarknaden har i stort bortsett från oro kring den makroekonomiska och politiska utvecklingen och istället stigit med förväntningar om en bättre ekonomisk tillväxt samt låga räntor. Vissa sektorer har haft en bättre utveckling än andra, särskilt finanssektorn. Industrisektorn har haft en sämre utveckling jämfört med börsen som helhet och lastbilsaktierna påverkades bland annat av oro för att förköpen av Euro 5-lastbilar som skedde under 2013 skulle komma att påverka kommande efterfrågan.

Medan NASDAQ OMX Stockholm steg med 23,2 procent, backade Scantias B-aktie med 6,3 procent. Totalavkastningen för Scania B blev -3 procent (36,8), jämfört med SIXRX som hade en avkastning på 28,0 procent (16,5). De senaste fem åren har Scantias B-aktie i genomsnitt haft en total avkastning på 18,6 procent. Motsvarande siffra för SIXRX är 22,0 procent.

## Aktiens omsättning

Omsättningen i Scantias B-aktie var i genomsnitt cirka 1 283 000 aktier (1 473 000) per dag under 2013. Inklusiv de största alternativa handelsplatserna var omsättningen cirka 2 011 000 aktier

(2 371 000). Omsättningshastigheten var 80 procent (93), vilket kan jämföras med 64 procent (69) för NASDAQ OMX Nordic som helhet.

## Utdelning och finansiella mål

Den föreslagna utdelningen om SEK 4,00 per aktie för 2013 motsvarar 52 procent av årets nettovinst. De senaste fem åren har i genomsnitt 53 procent av nettovinsten delats ut till aktieägarna. Scantias ledningsfilosofi är att utnyttja kunskapen och erfarenheterna från företagets förbättringsarbete. Det innebär att större vikt läggs vid metoder än vid traditionella resultatmål. Dessa principer, som först applicerades inom produktionsenheterna, har spridits och anpassats till olika delar av företaget. Scania ställer därför inte upp finansiella mål för koncernen i traditionell mening. Kapitalbehovet i bolaget utvärderas löpande och anpassas efter de investeringar som behövs för att säkerställa Scantias tillväxt.

## Aktieägarstruktur, 30 december 2013

Ägare	Innehav %	Röster %
Volkswagen AG <sup>1)</sup>	45,66	70,94
MAN SE	13,35	17,37
Clearstream Banking	4,35	1,02
Swedbank Robur Fonder	2,26	0,41
Scania Resultatbonusstiftelse <sup>2)</sup>	0,63	0,39
Alecta Pensionsförsäkring	2,04	0,37
Skandia Liv	0,75	0,34
AMF Försäkring och Fonder	0,68	0,26
Handelsbanken Fonder	0,80	0,23
Nordea Investment Funds	0,75	0,14
<b>Summa</b>	<b>71,25</b>	<b>91,47</b>

Övriga utländska ägare 14%

Svenska privatpersoner 4%

Svenska institutioner 18%

Clearstream Banking 4%

MAN SE 13%

1) Den 9 november 2011 slutförde Volkswagen av förvärvet av majoriteten i MAN SE. MANs innehav i Scania ska därmed inräknas i Volkswagens ägande i Scania. Där utöver ska också motsvarande 0,87 procent av rösterna och 3,63 procent av kapitalet som förvaltas av kreditinstitut inräknas i Volkswagens innehav.

2) Anställda äger via Scania resultatbonusstiftelse Scania aktier, vilket per den 30 december 2013 uppgick till 0,63 procent av aktiekapitalet. Scantias resultat bonusstiftelse får maximalt äga 10 procent av aktiekapitalet i Scania.



## Om Scaniaaktien

Scania är noterat på NASDAQ OMX Stockholm sedan den 1 april 1996. Aktiekapitalet är fördelat på 400 miljoner A-aktier och 400 miljoner B-aktier, där varje A-aktie representerar en röst och varje B-aktie en tiondels röst. I övrigt finns inga skillnader mellan aktieslagen. Kvotvärdet är 2,50 kronor.

En del av Scania CV AB:s långfristiga finansieringsavtal, som är garanterade av Scania AB, innehåller särskilda bestämmelser som innebär att långgivaren har rätt att kräva förtida betalning och/eller säga upp avtalet om kontrollen över bolaget förändras. Utifrån Scantias CV AB:s perspektiv har det varit nödvändigt att acceptera dessa bestämmelser för att erhålla finansiering på i övrigt godtagbara villkor.

Mer information om Scaniaaktien finns på [www.scania.com/se](http://www.scania.com/se), Investor Relations. Frågor kan skickas till [ir@scania.com](mailto:ir@scania.com).

## DATA PER AKTIE

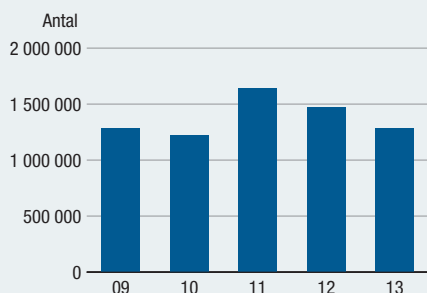
SEK (om annat ej anges)	2013	2012	2011	2010	2009
Kurs vid årets slut, B-aktien	<b>125,90</b>	134,30	102,00	154,70	92,30
Högsta kurs, B-aktien	<b>150,00</b>	142,20	164,80	160,00	103,00
Lägsta kurs, B-aktien	<b>119,70</b>	101,5	89,35	88,40	57,75
Kursförändring, %, B-aktien	<b>-6,25</b>	31,7	-34,1	67,6	18,7
Totalavkastning, %, B-aktien	<b>-3,00</b>	36,8	-32,0	69,1	22,0
Börsvärde, MSEK	<b>99 160</b>	106 720	80 180	122 440	73 640
Resultat	<b>7,75</b>	8,31	11,78	11,38	1,41
P/E-tal, B-aktien, ggr	<b>16</b>	16	9	14	65
Utdelning*	<b>4,00</b>	4,75	5,00	5,00	1,00
Inlösen	-	-	-	-	-
Direktavkastning, %**	<b>3,2</b>	3,5	4,9	3,2	1,1
Utdelningsandel, %	<b>51,7</b>	57,2	42,4	43,9	70,9
Eget kapital	<b>46,3</b>	43,7	43,1	37,5	29,1
Kassaflöde, Fordon och Tjänster	<b>4,04</b>	3,78	8,71	14,85	6,89
Aktieägare, antal***	<b>107 186</b>	108 918	116 243	121 038	119 973

\* Enligt styrelsens förslag för år 2013.

\*\* Utdelning dividerat med börskursen för B-aktien vid årets slut.

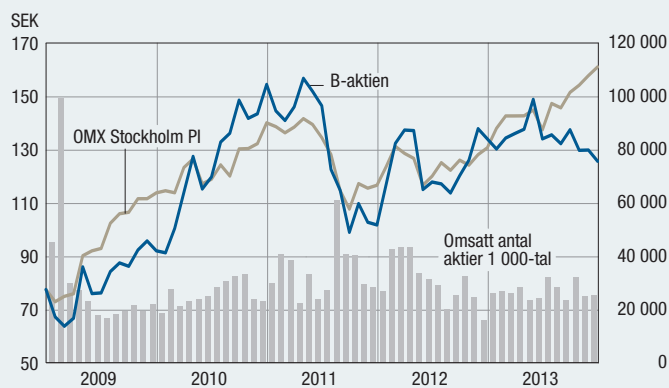
\*\*\* Per den 30 december 2013.

## Genomsnittlig daglig handel med B-aktier



Diagrammet avser aktiens omsättning på NASDAQ OMX Stockholm. Utöver NASDAQ OMX handlas Scaniaaktierna också på alternativa marknadsplatser såsom Chi-x, Bats Europe, Burgundy och Turquoise. Under 2013 omsattes totalt cirka 728 000 B-aktier i snitt per dag på de största alternativa handelsplatserna.

## Aktiekurs



© SIX Financial Information

# RISKER OCH RISKHANTERING

Risker är ett naturligt inslag i affärsverksamhet och företagande. Det tillhör det dagliga arbetet i Scania att hantera risker, att förhindra att risker drabbar bolaget och att begränsa effekten av de skador som kan uppstå. Olika risker kan negativt påverka Scania med direkta effekter på affärsverksamheten och på företagets rykte.

Scania är ett av de ledande företagen inom branschen för tunga fordon. Detta leder till höga förväntningar från samtliga intressenter, inte minst kunder, på Scania som företag och dess produkter och tjänster. Händelser och beteenden som skulle kunna påverka företagets varumärke och förtroende negativt är viktiga att bevaka och minimera.

Scanias starka företagskultur baseras på etablerade värderingar, principer och metoder och är grunden för företagets arbete med att hantera risker. Scanias styrelse ansvarar inför aktieägarna för bolagets riskhantering. Företaget rapporterar löpande i riskfrågor till styrelsen och till styrelsens revisionskommitté.

## STRATEGISKA RISKER

### Företagsstyrnings- och policyrisker

Verkställande ledningen har huvudansvaret för hantering av företagsstyrnings- och policyrisker. Alla enheter inom företaget arbetar enligt ett ledningssystem, som uppfyller Scanias krav, riktlinjer och policier och är väl dokumenterat. Snabb spridning av ändamålsenlig information säkerställs via bolagets ledningsstrukturer och ledningsprocesser. Ledningssystemen förbättras kontinuerligt bland annat genom regelbunden översyn, utförd såväl internt som av tredje part. För en närmare beskrivning av ledningsstrukturen i Scania se avsnittet Bolagets ledning i Bolagsstyrningsrapporten på sid 49.

### Affärsutvecklingsrisker

Risker förknippade med affärsutveckling och långsiktig planering hanteras främst genom Scanias tvärfunktionella mötesstruktur för beslut av strategisk och taktisk karaktär samt genom en etablerad årlig process för Scanias strategiplan. Denna diskuteras och ifrågasätts i alla delar av företaget utifrån externa och interna överväganden. Samtliga enheter och nivåer i företaget är involverade i strategiprocessen.

Såväl den tvärfunktionella mötesstrukturen som strategiprocessen är sedan länge etablerade och utvecklas kontinuerligt. Risker att förbise hot och möjligheter, att suboptimera verksam-

heter inom företaget och att fatta felaktiga beslut minimeras därmed, samtidigt som risken för otydlighet och osäkerhet kring företagets strategi och affärsutveckling hanteras på ett systematiskt sätt.

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

## OPERATIVA RISKER

### Marknadsrisker

Efterfrågan på tunga lastbilar, bussar och motorer påverkas av konjunkturer och är därför utsatta för fluktuationer. Beträffande lastbilsförsäljningen kan man vidare historiskt urskilja ett cykliskt mönster. I lastbilsförsäljning förekommer också mer temporära svängningar kring den långsiktiga tillväxttenden. Efterfrågan på serviceprodukter påverkas i mindre grad än fordon av svängningar i konjunkturer.

Länder och regioner kan drabbas av ekonomiska eller politiska problem som påverkar efterfrågan på tunga fordon negativt. Svängningar på världens finansiella marknader får i större eller mindre omfattning en påverkan på den reala ekonomins konjunkturcykler och därmed på efterfrågan på Scanias produkter. Eftersom kommersiella fordon är en investeringsvara så påverkas efterfrågan inte bara av behov utan också av tillgång och pris på kapital. Marknader kan temporärt avstanna och lokala valutor depreciaras.

Genom en väl diversifierad försäljning i mer än 100 länder begränsas effekten av en enskild marknads nedgång. På enskilda marknader kan väsentliga ändringar i spelreglerna ske såsom införande eller höjning av tullar och skatter, införande eller upphörande av stimulansåtgärder samt ändrade krav på fordonsspecifikationer. Införande av sanktioner mot vissa länder kan reducera möjligheterna att få avsättning för Scanias produkter. Vidare kan brister i länders legala system väsentligt försämra förutsättningarna för Scanias verksamhet och försäljning. Scania bevakar alla marknader löpande för att tidigt uppfatta varnings signaler och för att kunna vidta åtgärder och förändringar i sin marknadsstrategi.

## Risker i distributörsledet

Reparations- och underhållsavtal utgör en viktig del av distributörernas verksamhet och bidrar till god beläggning i verkstäderna och högre kundlojalitet. Avtalen är ofta kopplade till förutbestämda priser. Således uppstår både pris- och handhavanderisker.

En avancerad form av affärsåtagande utgör tillgänglighetsgaranti för fordonet där kunden betalar för nyttjad distans eller tid. Scania arbetar aktivt med att utveckla distributörernas kompetens och förmåga att förstå kundens affär samt att bedöma och hantera riskerna i dessa åtaganden.

Återköpsgarantier och inbytesaffärer leder till att stora volymer av begagnade lastbilar och bussar hanteras i organisationen. Priser och avsättning kan variera med konjunkturen. Scantias höga grad av integration in i distributörsledet medför att det finns omfattande kunskap i företaget för att hantera dessa variationer.

Distributörerna har en kreditrisk gentemot sina kunder huvudsakligen för utförda verkstadstjänster och sålda reservdelar. Emellertid är kundstocken starkt spridd och varje faktura begränsad, varför varje enskild kredit är av begränsad storlek.

Oberoende distributörer kan drabbas av problem, som kan få en negativ effekt på Scantias verksamhet. Det kan bland annat avse bristande ledning och investeringsförmåga eller problem med generationsväxlingar i familjeföretag. Om problemen inte är övergående kan Scania byta distributör alternativt överta verksamheten. Scania håller löpande nära kontakt med sina distributörer för att tidigt uppfatta varningssignaler och kunna vidta åtgärder. På de stora marknaderna är distributörerna i allmänhet ägda av Scania.

## Produktionsrisker

Scania har en integrerad komponenttillverkning med två geografiska baser, Sverige och Brasilien/Argentina. Denna koncentration innebär viss risk, vilken dock motverkas av att företagets enhetliga, globala produktionssystem gör det möjligt att ta komponenter från vardera området. Enligt Scania Continuity Planning Principles ska beredskapen kontinuerligt hållas på en sådan nivå, att Scantias förmåga till leveransprecision mot kund inte påverkas negativt.

Scania har en gemensam riskhanteringsmodell, Business Interruption Study, med centralt ansvar för samordning och stöd till verksamhetsansvariga. Modellen vidareutvecklas kontinuerligt och beaktar även leverantörernas inverkan på Scantias leveransprecision. I Business Interruption Study identifieras, kvantifieras och hanteras potentiella avbrottsrisker. I detta ingår även att utvärdera alternativ, metod och ledtid för återgång till normal verksamhet.

Med resultatet av detta arbete som grund, utvecklas löpande en verksamhetsanpassad kontinuitetsplanering som en del av varje chefs ansvar. Utbildning och övning sker med berörda anställda och utförare av tjänster inom Scantias produktionsanläggningar.

Uppföljning sker genom kontrollsystem, rapporterings- och åtgärdsrutiner. Årlig avrapportering sker till ledningen för produktion och logistik.

Scantias Blue Rating Fire Safety är en standardiserad metod för att genomföra riskbesiktningar med fokus på fysiska risker och för att kunna presentera Scantias risk på återförsäkringsmarknaden. Årliga riskbesiktningar utförs på alla produktionsenheter och åtskilliga Scaniaägda distributörer/verkstäder.

Scania Blue Rating – Safety, Health and Environment är en metod för att utvärdera och utveckla arbetet med säkerhet, hälsa och miljö på de industriella anläggningarna, se även under Hållbarhetsrisker.

## Leverantörsrisker

Scania kontrollerar kontinuerligt, och vid nominering av nya avtal, att leverantörer uppfyller Scantias högt ställda krav på kvalitet, ekonomi, logistik, miljö och etik, vilket löpande avrapporteras till ledningen för Scantias inköpsfunktion.

Scantias leverantörer skall åta sig att följa United Nations Global Compact, med avseende på hållbarhet i människorätts-, arbetsförhållande-, miljö- och korruptionsfrågor.

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

Scania säkerställer kontinuerligt kvalitet och leveransprecision på köpta artiklar. Daglig uppföljning sker med efterföljande prioritering och kategorisering av avvikelser. Vid upprepade avvikelser används en eskaleringsmodell för att höja fokus och snabbt komma tillbaka till normalläge. Genom Scantias riskhanteringsmodell Business Interruption Study identifieras och hanteras de leverantörsberoende risker som kan inverka menligt på kontinuiteten i Scantias produktion. Årlig avrapportering sker till ledningen för inköp.

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

## Risk för naturkatastrofer

Förekomsten av naturkatastrofer är svåra att förutsäga. Detta gäller såväl frekvens som omfattning. För de egna verksamheter eller leverantörer som ligger inom de geografiska områden som återkommande drabbas, eller där risken av andra skäl kan bedömas förhöjd, ges risken för naturkatastrofer särskild uppmärksamhet vid såväl riskbedömningen som i kontinuitetsplaneringsprocessen.

## Personal- och kompetensförsörjning

För sin fortsatta framgång är Scania beroende av att attrahera och behålla motiverade medarbetare med rätt kompetens för sina uppdrag, så att verksamheten kan leverera efterfrågad kvalitet på produkter, service och tjänster. Några väsentliga risker som kan påverka leveranserna ur personal- och kompetensförsörjningsperspektiv är:

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

Scania har strukturerade och etablerade arbetsmetoder för nära samarbete med ett flertal universitet och högskolor för att tillskapa och rekrytera spetskompetens. Som ett led i att säkerställa god teknisk grundkompetens för framtiden har Scania haft ett eget gymnasium sedan 1941. Sedan 2012 har skolan utvecklats och breddats ytterligare med en ny samarbetspartner och med ambitionen att erbjuda teknisk gymnasieutbildning av hög kvalitet med yrkesinriktning eller högskoleinriktning.

Enhetliga strukturer, gemensamma och samordnade metoder och verktyg för rekrytering samt tydliga kravprofiler till befattningar bidrar till att minimera risken för felrekryteringar.

Personalförsörjning och kompetensutveckling sker med hjälp av samordnad metodik. Därigenom åstadkoms kvalitetssäkring och ständig förbättring av personalarbetet.

Utvecklingen följs kontinuerligt bland annat med nyckeltal för frisknärvaro, personalomsättning, åldersstruktur samt medarbetarnöjdhet och utvecklingssamtal, och vid behov genomförs riktade åtgärder.

### Informationsrisker

För Scania är det avgörande att ha en informationshantering som innebär att verksamheten kan dela och bearbeta information på ett effektivt och säkert sätt, såväl inom företaget som i samverkan med kunder, leverantörer och andra samarbetspartners. De huvudsakliga riskerna som kan påverka informationshanteringen är att:

- Avbrott sker i kritiska informationssystem oberoende av orsak
- Strategisk eller annan känslig information avslöjas för obehöriga
- Strategisk eller annan känslig information avsiktligt eller oavsiktligt förändras eller förvanskas

Scania har en enhet för styrning och samordning av global IS/IT, som ansvarar för införande och uppföljning av Scantias policy för informationssäkerhet. Chefer har som del i sitt normala ansvar att kontrollera riskerna och säkerhetsnivån inom sitt ansvarsområde och att säkerställa att alla medarbetare är medvetna om sitt ansvar. Uppföljning sker regelbundet såväl genom intern kontroll som kontroll utförd av tredje part.

### Hållbarhetsrisker

Med hållbarhetsrisker avses risker för icke önskvärda konsekvenser rörande miljö, hälsa och säkerhet, mänskliga rättigheter och affärsetik i den affärsverksamhet som Scania bedriver. Riskidentifiering och kontinuitetsplanering är en del av varje chefs ansvar och innefattar en verksamhetsanpassad planering.

Utbildning och övning sker med samtliga berörda medarbetare och utförare av tjänster inom Scantias anläggningar. Uppföljning sker genom kontrollsystem, rapporterings- och åtgärdsrutiner.

Vid Scantias produktionsanläggningar runt om i världen har inventering och riskbedömning av byggnader samt mark- och grundvattenföroreningar genomförts.

Vid behov har kompletterande undersökningar och nödvändiga åtgärder vidtagits. Arbetet bedrivs i nära samarbete med den lokala eller regionala myndigheten.

Under 2013 har inga olyckor förekommit som givit betydande miljöpåverkan eller orsakat större saneringskostnader. Samtliga produktionsanläggningar har tillstånd enligt nationell lagstiftning. Utöver lagkrav och villkor i tillstånd kan det också finnas lokala krav och regler för verksamheten. Vid en ökad produktion görs ansökan om nytt tillstånd för berörd verksamhet. För vissa av Scantias verksamheter krävs dock en återkommande omprövning av tillståndet.

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

Klimatförändringar utgör en global risk och Scania arbetar kontinuerligt för att minska påverkan från produkter och annan verksamhet.

### Forsknings- och utvecklingsrisker

Forskning och produktutveckling sker i anslutning till produktionen och försäljnings- och marknadsorganisationen för att en hög kvalitet ska säkerställas på ett effektivt sätt.

### Ny lagstiftning

Förmågan att uppfylla kommande emissionskrav på olika marknader är av stor betydelse för Scantias framtid. Detta gäller inte minst Euro 6-kraven som gäller inom EU från och med 2014. Andra mycket viktiga kommande regleringar är lagkrav för reducerat förbifartsbuller, säkerhetsrelaterade system som AEBS/LDWS (Automatic Emergency Braking System och Lane Departure Warning System) och koldioxidlagstiftning för tunga fordon.

För att tillfredsställa nya regleringar utnyttjar Scania sitt globala, modulariserade produktprogram och anpassar tekniken i sin framtida produktportfölj.

### Produktlanseringsrisker

Politiska beslut i syfte att påverka fordonsmarknaden i viss riktning, exempelvis av miljöskäl, genom skattelättnader och pålagor samt exempelvis regionala miljözonsregler kan leda till snabba förändringar i efterfrågan. Detta kan kräva tidigarelägg-



ning av introduktioner och ökade resurser för forskning och utveckling i ett tidigare stadium. Scania hanterar detta genom att integrera sin omvärldsbevakning i alla utvecklings- och introduktionsprojekt.

Arbetet sker tvärfunktionellt genom hela utvecklingstiden för att säkra att resultatet av alla funktioners omvärldsbevakning beaktas och att rätt prioriteringar görs i utvecklingsportföljen. I processen för produktlanseringar ingår att vid ett flertal tillfällen genomföra riskanalyser för att hantera denna typ av risk.

### Produktansvar

Scania har som mål att utveckla produkter som är pålitliga och säkra för användaren, allmänheten och miljön. Skulle emellertid en produkt visa tecken på sådana tekniska brister som skulle kunna skada personer eller egendom, hanteras detta av Scantias Product Liability Council. Detta organ avgör vilka tekniska lösningar som ska användas för att lösa problemet och vilka marknadsåtgärder som behövs. Vidare genomför Product Liability Council en över syn av de aktuella processerna för att säkerställa att problemet inte återkommer.

### Försäkringsbara risker

Scania arbetar kontinuerligt med identifiering, analys och hantering av försäkringsbara risker både på koncernnivå och lokal nivå.

En central enhet ansvarar för koncernens globala försäkringsportfölj. Sedvanliga koncernförsäkringar för att skydda koncernens transporter, tillgångar och skyldigheter arrangeras i enlighet med Scantias Corporate Governance Manual och Finance Policy. Lokala försäkringar placeras vid behov enligt lagar och standards i aktuellt land. Vid behov assisteras Scania av externa försäkringskonsultföretag för riskidentifiering och hantering.

Placering av försäkring sker endast i välrenommerade försäkringsbolag vilkas finansiella styrka övervakas kontinuerligt. Riskbesiktningar, med huvudsaklig inriktning på fysiska risker, utförs i flertalet fall varje år på alla produktionsenheter och på åtskilliga Scaniaägda distributörer/verkstäder enligt ett standardiserat system, Scania Blue Rating Fire Safety. Detta arbete upprätthåller en hög skadeförebyggande nivå och ett lågt skaderesultat.

## LEGALA RISKER

### Avtal och rättigheter

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

### Rättsprocesser

Scania berörs av en mängd rättsliga förfaranden till följd av bolagets löpande verksamhet. I detta inbegrips påstådda kontraktsbrott, bristande leverans av varor eller tjänster, producentansvar, patentintrång eller intrång rörande andra immateriella rättigheter eller påstådda brott mot gällande lagar och regleringar. Även om tvister av detta slag skulle avgöras på gynnsamt sätt utan negativa ekonomiska konsekvenser, kan de påverka Scantias anseende negativt. För ytterligare information se not 2, sid 78.

### Handhavande av avtal, väsentliga rättigheter, legala risker samt riskrapportering

Handhavandet av avtal, väsentliga rättigheter och legala risker sker i den normala verksamheten i enlighet med de anvisningar som framgår av Scantias bolagsstyrningsrapport se sid 49-54. Scania har även infört ett system för legal riskrapportering, enligt vilket legala risker definieras och rapporteras. Minst en gång per år lämnas en rapport om sådana risker till styrelsens revisionskommitté.

## SKATTERISKER

Scania och dess dotterföretag är föremål för ett stort antal taxeringsprocesser till följd av bolagets löpande verksamhet. Dessa processer avser i allt väsentligt områdena internprissättning och indirekta skatter. För ytterligare information se not 2 sid 78. Ingen av processerna bedöms kunna resultera i anspråk som avsevärt skulle påverka Scantias finansiella ställning. Skatterisker över en viss nivå rapporteras fortlöpande till ledningen. En gång per år lämnas en rapport till styrelsens revisionskommitté.

## FINANSIELLA RISKER

Utöver affärsrisker är Scania exponerat för olika finansiella risker. De som är av störst betydelse är valuta-, ränte-, refinansierings- och kreditrisker. Dessa hanteras i enlighet med den Finance Policy som fastställts av Scantias styrelse. Se vidare Ekonomisk översikt sid 60 och not 30 sid 111.

# BOLAGSORDNING

Antagen vid stämman den 5 maj 2011.

**§ 1** Bolagets firma är Scania Aktiebolag. Bolaget är publikt (publ).

**§ 2** Föremålet för bolagets verksamhet är att direkt eller genom dotter- eller intressebolag utveckla, tillverka och driva handel med motorfordon samt industri- och marinmotorer, äga och förvalta fast och lös egendom, utöva finansieringsverksamhet (dock ej tillståndspliktig verksamhet enligt lagen om bank- och finansieringsverksamhet) samt driva annan med ovan nämnda verksamheter förenlig verksamhet.

**§ 3** Bolagets styrelse skall ha sitt säte i Södertälje kommun.

**§ 4** Aktiekapitalet skall utgöra lägst en miljard sexhundramiljoner (1 600 000 000) kronor och högst sex miljarder fyrahundramiljoner (6 400 000 000) kronor.

**§ 5** Det totala antalet aktier i bolaget skall vara lägst sexhundrafyrtiomiljoner (640 000 000) och högst två miljarder femhundrasextiomiljoner (2 560 000 000) aktier.

Aktierna må utges i två serier, serie A och serie B. Aktier av serie A må utges till ett högsta antal av 2 560 000 000 och aktier av serie B till ett högsta antal av 2 560 000 000, med den begränsningen att antalet aktier av serie A och B sammanlagt inte får överstiga 2 560 000 000 aktier. Vid omröstning på bolagsstämma berättigar aktie av serie A till en röst och aktie av serie B till en tiondels röst.

Beslutar bolaget att genom emission som inte sker mot betalning med apportegendom ge ut nya aktier av serie A och serie B, skall ägare av aktier av serie A och serie B äga företrädesrätt att teckna nya aktier av samma aktieslag i förhållande till det antal aktier innehavaren förut äger inom respektive aktieslag (primär företrädesrätt). Aktier som inte tecknats med primär företrädesrätt skall erbjudas samtliga aktieägare till teckning (subsidiär företrädesrätt). Om inte sålunda erbjudna aktier räcker för den teckning som sker med subsidiär företrädesrätt, skall aktierna fördelas mellan tecknarna i förhållande till det antal aktier de förut äger och i den mån detta inte kan ske, genom lottning.

Beslutar bolaget att genom emission som inte sker mot betalning med apportegendom ge ut aktier endast av serie A eller serie B, skall samtliga aktieägare oavsett om deras aktier är av serie A eller serie B, äga företrädesrätt att teckna nya aktier i förhållande till det antal aktier de förut äger.

Vad som ovan sagts skall inte innebära någon inskränkning i möjligheten att fatta beslut om kontant- eller kvittningsemission med avvikelse från aktieägarnas företrädesrätt.

Vid ökning av aktiekapitalet genom fondemission skall nya aktier emitteras av varje aktieslag i förhållande till det antal aktier av samma slag som finns sedan tidigare. Därvid skall gamla aktier av visst aktieslag medföra rätt till nya aktier av samma aktieslag. Vad nu sagts skall inte innebära någon inskränkning i möjligheten att genom fondemission, efter erforderlig ändring av bolagsordningen, ge ut aktier av nytt slag.

Vad som föreskrivs ovan om aktieägares företrädesrätt skall äga motsvarande tillämpning vid emission av teckningsoptioner och konvertibler.

**§ 6** Utöver de ledamöter som enligt lag utses av annan än bolagsstämman skall styrelsen bestå av lägst tre och högst tio ledamöter jämte högst två suppleanter för dem. Dessa ledamöter och suppleanter väljs på varje årsstämma för tiden intill dess nästa årsstämma hållits.

**§ 7** Bolagets firma tecknas av den eller dem, som styrelsen därtill utser.

**§ 8** För revision utses på årsstämma för tiden intill slutet av den årsstämman som hålls under det fjärde räkenskapsåret efter revisorsvalet två revisorer och två revisorssuppleanter eller ett registrerat revisionsbolag. Om samma revisor eller revisionsbolag skall utses på nytt, i anslutning till att mandattiden löper ut, kan bolagsstämman bestämma att uppdraget skall gälla till slutet av den årsstämma som hålls under det tredje räkenskapsåret efter revisorsvalet.

Styrelsen har rätt att utse en eller flera särskilda revisorer eller ett registrerat revisionsbolag att granska sådana redogörelser eller planer som upprättas av styrelsen i enlighet med aktiebolagslagen i samband med sådan emission av aktier, teckningsoptioner eller konvertibler som innehåller bestämmelser om apport eller att teckning skall ske med kvittningsrätt eller med andra villkor, överlåtelse av egna aktier mot annan betalning än pengar, minskning av aktiekapitalet eller reservfonden, fusion eller delning av aktiebolag.

**§ 9** Kalenderåret skall vara bolagets räkenskapsår.

**§ 10** Bolagsstämma skall hållas i Södertälje eller Stockholms kommun. Bolagsstämma skall öppnas av styrelsens ordförande eller den styrelsen därtill utsett.

**§ 11** Ordinarie bolagsstämma (årsstämma) skall hållas en gång om året senast under juni månad.

På årsstämma skall följande ärenden förekomma till behandling:

1. Val av ordförande vid stämman;
2. Godkännande av röstlängden;
3. Godkännande av dagordning;
4. Val av två justeringsmän;

5. Fråga om stämman blivit behörigen samman kallad;

6. Framläggande av årsredovisningen och revisionsberättelsen samt koncernredovisningen och koncernrevisionsberättelsen;

7. Beslut

- a. om fastställelse av resultaträkningen och balansräkningen samt koncernresultat- räkningen och koncernbalansräkningen;
- b. om dispositioner beträffande vinst eller förlust enligt den fastställda balansräkningen;
- c. om ansvarsfrihet åt styrelseledamöterna och verkställande direktören;

8. Fastställande av antal styrelseledamöter och styrelsesuppleanter;

9. Fastställande av arvoden åt styrelsen och revisorerna;

10. Val av styrelseledamöter och styrelsesuppleanter;

11. Val av revisorer och revisorssuppleanter i förekommande fall;

12. Annat ärende, som ankommer på stämman enligt aktiebolagslagen eller bolagsordningen.

**§ 12** Vid bolagsstämma får envar röstberättigad rösta för fulla antalet av honom ägda och företrädda aktier.

**§ 13** Kallelse till ordinarie bolagsstämma samt till extra bolagsstämma där fråga om ändring av bolagsordningen kommer att behandlas skall utfärdas tidigast sex och senast fyra veckor före stämman. Kallelse till annan extra bolagsstämma skall utfärdas tidigast sex och senast tre veckor före stämman.

Kallelse till bolagsstämma skall ske genom annonsering i Post- och Inrikes Tidningar samt på bolagets hemsida. Att kallelse skett skall annonseras i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet. Aktieägare, som vill delta i förhandlingarna på bolagsstämma, skall dels vara upptagna i utskrift av hela aktieboken avseende förhållandena fem vardagar före bolagsstämman, dels göra anmälan till bolaget senast kl 16.00 den dag som anges i kallelsen till stämman. Sistnämnda dag får inte vara söndag, annan allmän helgdag, lördag, midsommarafton, julafton eller nyårsafton och inte infalla tidigare än femte vardagen före stämman.

Aktieägare får vid bolagsstämma medföra ett eller två biträden, dock endast om aktieägaren gjort anmälan härom enligt föregående stycke.

**§ 14** Bolagets aktier skall vara registrerade i ett avstämningsregister enligt lagen (1998:1479) om kontoföring av finansiella instrument.

# BOLAGSSTYRNING

Scania håller en hög internationell standard på styrningen av bolaget genom tydlighet och enkelhet i ledningssystem och styrande dokument. Bolagsstyrningen i Scania utgår från svensk lagstiftning, främst den svenska aktiebolagslagen, årsredovisningslagen, regelverket för emittenter vid NASDAQ OMX Stockholm ("Stockholmsbörsen") samt Svensk kod för bolagsstyrning ("bolagsstyrningskoden").

## Styrdokument i Scania

De viktigaste styrande dokumenten inom Scania är:

- Scanias bolagsordning (återges på sidan 48)
- Styrelsens arbetsordning, inklusive instruktionen till den verkställande direktören och riktlinjer för väsentliga rapporteringsprocesser inom Scania
- Revisionskommitténs och ersättningskommitténs arbetsordning
- How Scania is Managed (Så styrs Scania)
- Corporate Governance Manual (Scanias ledningshandbok)
- Scania Financial Manual (Scanias finansiella styrnings- och rapporteringshandbok)
- Communications Policy (kommunikationspolicy)

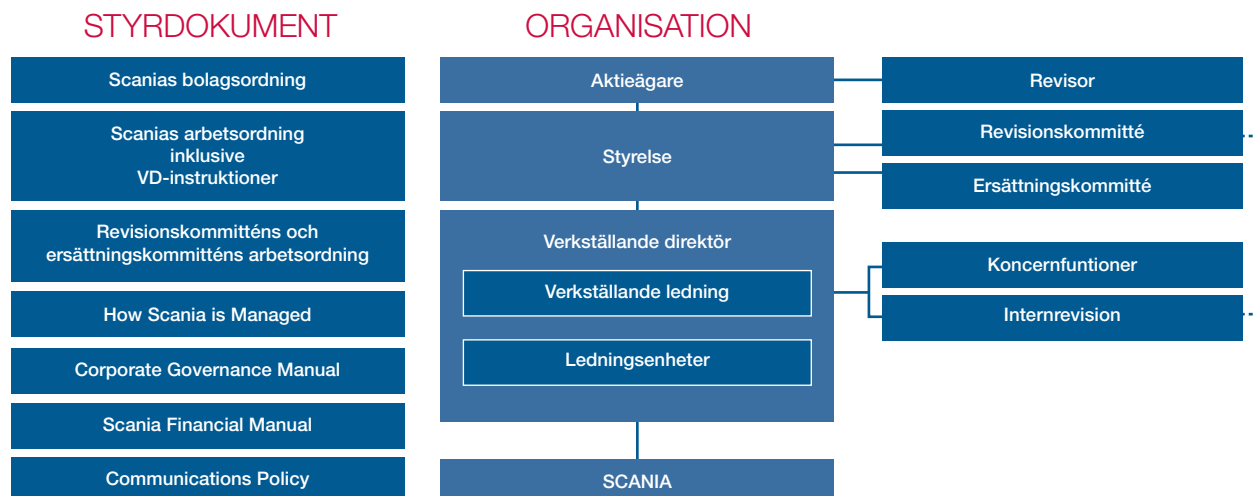
## Tillämpning och avvikelser

Bolagsstyrningsrapporten är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen och bolagsstyrningskoden. Företag som tillämpar koden kan avvika från enskilda regler men ska då avge förklaringar där skälen till varje avvikelse redovisas. Scania följer för år 2013 bolagsstyrningskoden med ett undantag: Koden anger att bolag som tillämpar koden skall ha en valberedning, som skall lämna förslag till bolagsstämman om val av ordförande och

övriga ledamöter i styrelsen samt arvodering av dessa. Dessutom skall valberedningen till bolagsstämman lämna förslag om revisorer och arvodering av dessa. Vid årsstämman 2013 beslöt att Scania ej längre skall ha någon valberedning i enlighet med ett förslag från den dåvarande valberedningen. Förslaget motiverades med bolagets ägarstruktur, där huvudägaren Volkswagen AG, direkt eller indirekt, kontrollerar nästan 90 procent av rösterna i bolaget. Andra svenska noterade bolag med en liknande ägarstruktur har beslutat att ej inrätta en valberedning.

## AKTIEÄGARNA

Vid utgången av 2013 hade Scania cirka 107 000 aktieägare. Volkswagen AG var största ägare med ett direktregistrerat innehav om 70,94 procent av rösterna och 45,66 procent av aktierna. Därutöver ska i Volkswagens innehav inräknas Scaniaaktier motsvarande 0,87 procent av rösterna och 3,63 procent av kapitalet, vilka förvaltas av kreditinstitut. MAN SE är sedan 2011 ett dotterbolag till Volkswagen AG. Som ett resultat av detta ska MANs innehav i Scania inräknas i Volkswagens ägande i Scania. Därmed uppgick Volkswagens ägande i Scania till totalt motsvarande 89,18 procent av rösterna och 62,64



procent av kapitalet. De därpå följande åtta största aktieägarna var Clearstream Banking, Swedbank Robur fonder, Scania Resultatbonusstiftelse, Alecta Pensionsförsäkring, Skandia Liv, AMF Försäkring och Fonder, Handelsbanken Fonder, och Nordea Investment Funds.

## Bolagsstämman

Aktieägarnas rätt att besluta i Scantias angelägenheter utövas vid bolagsstämman. Alla aktieägare i Scania har rätt att få ett ärende behandlat på bolagsstämman. På bolagsstämman representerar varje A-aktie en röst och varje B-aktie en tiondel röst. Aktiekapitalet är fördelat på 400 miljoner A-aktier och 400 miljoner B-aktier.

Enligt aktiebolagslagen ska svenska aktiebolag senast inom sex månader från utgången av varje räkenskapsår hålla en ordinarie bolagsstämma där styrelsen ska lägga fram årsredovisningen och revisionsberättelsen. Denna bolagsstämma benämns "årsstämma".

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

Kallelsen till ordinarie och extra bolagsstämma ska ske genom publicering i Post- och Inrikes Tidningar ([www.bolagsverket.se](http://www.bolagsverket.se)) och på Scantias webbplats. Att kallelse skett ska annonseras i *Dagens Nyheter* och *Svenska Dagbladet*.

För att få ett ärende behandlat på bolagsstämman ska aktieägaren skriftligen anmäla det till styrelsen i sådan tid att ärendet kan tas upp i kallelsen till stämman. Dessutom har aktieägarna på bolagsstämman möjlighet att ställa frågor om bolaget och resultatet för det berörda året.

Normalt är samtliga i styrelsen, bolagsledningen och revisorerna närvarande för att kunna besvara sådana frågor.

För att kunna delta i beslut fordras att aktieägaren är närvarande på bolagsstämman, personligen eller representerad genom ombud. Vidare krävs att aktieägaren är införd i aktieboken viss tid före bolagsstämman och att anmälan görs till bolaget i viss ordning.

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

## AV BOLAGSSTÄMMAN VALDA LEDAMÖTER I SCANIAS STYRELSE

Ledamot	Invald år	Revisionskommittén	Ersättningskommittén	Oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen*	Oberoende i förhållande till bolagets större aktieägare*	Närvaro av totalt 12 styrelsemöten**
Martin Winterkorn, ordförande	2007		Ordförande	JA	NEJ	12
Leif Östling, vice ordförande	1994			NEJ	NEJ	12
Peter Abele	2012	Ordförande	Ledamot	JA	JA	12
Helmut Aurenz	2008			JA	JA	12
Francisco J. Garcia Sanz	2007		Ledamot	JA	NEJ	10
Jochem Heizman (not, se nedan)	2010			JA	NEJ	2
Martin Lundstedt (not, se nedan)	2013			NEJ	JA	7
Ferdinand K. Piëch	2012			JA	NEJ	12
Hans Dieter Pötsch	2007	Ledamot		JA	NEJ	12
Åsa Thunman	2010	Ledamot		JA	JA	12
Peter Wallenberg Jr	2005			JA	JA	12

1) Jochem Heizman avgick vid bolagsstämman 2013 som valde Martin Lundstedt till ny styrelseledamot.

\* Valberedningens bedömning, innan den upplöstes på årsstämman 2013, av valda styrelseledamöters oberoende enligt Svensk kod för bolagsstyrning.

\*\* Under 2013 höll styrelsen tolv sammanträden; fem styrelsemöten före årsstämman 2013 och sju styrelsemöten efter årsstämman 2013.

En aktieägare får utnyttja alla röster som motsvarar aktieägarens aktieinnehav och som vederbörligen företräds på bolagsstämman.

Protokollet från årsstämman publiceras på Scantias webbplats. Bolagsordningen ändras genom beslut på bolagsstämman i enlighet med aktiebolagslagens regler.

Information om regler och praxis vid bolagsstämmor för aktiebolag som är noterade på Stockholmsbörsen samt om svensk bolagsstyrning i övrigt finns på Scantias webbplats [www.scania.com/se](http://www.scania.com/se). Informationen återfinns under [www.scania.com/bolagsstyrning](http://www.scania.com/bolagsstyrning) och är rubricerad "Special Features of Swedish Corporate Governance".

## STYRELSEN

Scantias styrelse väljs varje år av aktieägarna vid årsstämman. Styrelsen är länken mellan aktieägarna och företagets ledning och har stor betydelse i arbetet med att utveckla Scantias strategi och affärsverksamhet.

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

Scantias årsstämma den 3 maj 2013 valde tio styrelseledamöter och inga suppleanter. Dessa är:

**Martin Winterkorn**  
**Leif Östling**  
**Peter Abele**  
**Helmut Aurenz**  
**Francisco J. Garcia Sanz**  
**Martin Lundstedt**  
**Ferdinand K. Piëch**  
**Hans Dieter Pötsch**  
**Åsa Thunman**  
**Peter Wallenberg Jr**

Årsstämman valde Martin Winterkorn till ordförande och Leif Östling till vice ordförande i styrelsen. Dessutom har fackföreningarna inom Scania utsett två ordinarie styrelseledamöter och två suppleanter för dem. Dessa är:

**Johan Järvklo**  
**Håkan Thurffjell**  
**Mikael Johansson, suppleant**  
**Lisa Lorentzon, suppleant**

En presentation av styrelsens ledamöter återfinns på sidorna 56–57.

## Styrelsens arbete

Det konstituerande styrelsemötet, som hålls i direkt anslutning till årsstämman, beslutar om arbetsordning och arbetsformer för styrelsen och i förekommande fall om arbetsordning för dess kommittéer.

Enligt arbetsordningen ska styrelsen hålla minst sex ordinarie sammanträden varje år. Utöver det sammanträder styrelsen när det finns särskilda behov.

De sammanträden som hålls i januari/februari, april/maj, juli/augusti och oktober/november ägnas bland annat åt den ekonomiska rapporteringen från bolaget. I sammanträdet som hålls i juli/augusti behandlas normalt långtidsplanerna och den ekonomiska prognosen för det kommande året. Vid samtliga ordinarie möten behandlar styrelsen löpande frågor och investeringsfrågor.

Under 2013 höll styrelsen 12 sammanträden.

Kommittéerna avrapporterar löpande sitt arbete till styrelsen. Styrelsen tar också regelbundet upp olika aspekter av företagets verksamhet, som finansiering, produktutveckling och marknadsfrågor. Detta sker i fördjupade genomgångar där berörda chefer från företaget deltar.

Styrelseledamöternas närvaro vid styrelsemöten framgår av tabellen på sidan 50.

Enligt svensk aktiebolagslag kan den verkställande direktören väljas till styrelseledamot. Bolagets verkställande direktör, Martin Lundstedt, valdes vid årsstämman 2013 till styrelseledamot.

## Instruktion till verkställande direktören

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

## Styrelsens arvoden

Ersättningen till styrelsens ledamöter bestäms av årsstämman och utgår till de ledamöter som inte är anställda i Scania eller Volkswagen AG. Beslutade arvoden redovisas i årsredovisningens not 28, Ersättningar till ledande befattningshavare.

## Utvärdering av styrelsens arbete

En skriftlig utvärdering genomförs normalt årligen där samtliga styrelseledamöter ges möjlighet att framföra synpunkter på styrelsen, inklusive ordföranden, och dess arbete. Den verkställande direktören utvärderas kontinuerligt av styrelsen. Dessutom genomför styrelsen en gång per år en utvärdering av den verkställande direktören där denne inte deltar.

### Styrelsens kommittéer

Styrelsen har för närvarande två kommittéer: revisionskommittén och ersättningskommittén. Styrelsen utser kommittéernas ledamöter inom sig.

### Revisionskommittén

Den nuvarande revisionskommittén valdes för första gången vid årsstämman 2012 och består sedan dess av Peter Abele, ordförande, Hans Dieter Pötsch och Åsa Thunman. År 2013 sammanträdde revisionskommittén sammanlagt nio gånger. Samtliga ledamöter deltog i alla möten, förutom Åsa Thunman som var frånvarande vid ett möte. Revisionskommittén behandlar och kontrollerar frågor avseende administrativa processer, refinansiering, treasuryverksamhet, riskkontroll och controllerorganisationen. Dessutom behandlar och utvärderar den bolagets tillämpning av viktiga redovisningsfrågor och principer, bolagets finansiella rapportering samt utvärderar revisorerna och godkänner användande av de externa revisorerna för icke revisionsrelaterade tjänster.

Inför val av revisorer tar revisionskommittén fram förslag. Resultatet av utvärderingen av revisorerna samt revisionskommitténs förslag vid val av revisorer delges styrelsen. Styrelsens beslut utgör grunden till ett förslag till årsstämman.

Revisionskommittén ska också ta emot och behandla klagomål avseende redovisning, internkontroll eller revision i bolaget samt bereda styrelsens beslut om eventuella transaktioner med närstående.

### Ersättningskommittén

Den nuvarande ersättningskommittén valdes för första gången vid årsstämman 2012 och består sedan dess av Martin Winterkorn, ordförande, Peter Abele och Francisco J. Garcia Sanz. År 2013 sammanträdde ersättningskommittén två gånger. Samtliga ledamöter deltog i båda mötena.

Ersättningskommittén behandlar frågor om ersättningsprinciper och incitamentsprogram samt förbereder förslag för sådant som ska beslutas av årsstämman. Ersättningskommittén bereder i enlighet med de principer som årsstämman fastställt för styrelsen även beslut som rör anställningsvillkor för bolagets verkställande direktör och, i förekommande fall, verkställande ledningen.

### Revisorer

I Scania väljs de oberoende revisorerna av aktieägarna på årsstämman, för en fyraårsperiod. Revisorerna rapporterar till aktieägarna på bolagets årsstämma.

För att säkerställa att de informations- och kontrollkrav som ställs på styrelsen uppfylls rapporterar revisorerna fortlöpande

till revisionskommittén om alla materiella redovisningsfrågor samt om eventuella felaktigheter eller misstänkta oegentligheter. Dessutom deltar revisorerna i minst ett styrelsemöte per år och inbjuds vid behov att delta vid och rapportera på styrelsemöten.

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

Scanias arvoden till revisorerna (inräknat ersättning för kostnader) anges i årsredovisningens not 29, Arvoden och ersättningar till revisorer, för både revisionsrelaterade och andra icke revisionsrelaterade uppdrag.

### Samarbetsprojekt och transaktioner med, samt informationsgivning till, Volkswagenkoncernen

Styrelsen har beslutat om policydokument för samarbetsprojekt och transaktioner för att säkerställa att samtliga sådana samarbeten och transaktioner, mellan bolaget och andra företag inom Volkswagenkoncernen, inklusive informationsgivning till dessa, sker på armlängds avstånd som mellan oberoende parter och att krav enligt svensk aktiebolagsrätt, svensk aktiemarknadsrätt, Stockholmsbörsens regler följs och att samtliga aktieägare behandlas lika samt god bolagsstyrning i övrigt upprätthålls av bolaget.

Styrelsens policydokument har resulterat i en beslutsprocess som i korthet innebär att alla initiativ till samarbetsprojekt eller transaktioner med företag inom Volkswagenkoncernen, där risk föreligger för någon form av värdeöverföring från bolaget, efter beredning först skall godkännas av den verkställande ledningen för att sedan framläggas till styrelsen för slutligt beslut. Den verkställande ledningen framlägger endast förslag om sådana samarbetsprojekt eller transaktioner där det föreligger en tydlig affärsnytta för bolaget och alla dess aktieägare. Områden eller kunskap som bolaget bestämt ha betydelse för bolagets unika position inom sina produktmarknader är helt undantagna från samarbeten. Samtliga initiativ dokumenteras i en loggbok och i de fall bolaget beslutat att ej delta i ett samarbetsprojekt eller en transaktion rapporteras det till styrelsen.

Den finansiella information som Volkswagen AG behöver för sin externa rapportering delges Volkswagen AG i enlighet med Stockholmsbörsens regler och svensk aktiemarknadsrätt.

Bolagets revisorer kommer att granska bolagets processer för deltagande i samarbetsprojekt med företag inom Volkswagenkoncernen. Revisorerna kommer att ge en muntlig presentation vid bolagsstämman.

## BOLAGETS LEDNING

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

För koncernen gäller även de principer och regler som framgår av styrdokumentet "Scania Financial Manual". Finansiella, kommersiella samt legala risker och skatterisker rapporteras regelbundet till revisionskommittén.

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

Alla chefer inom bolaget ansvarar för att arbeta och kommunicera i enlighet med bolagets strategi. På det årliga ledningsmötet "Top Management Meeting" kommunicerar den verkställande ledningen Scaniakoncernens strategiska inriktning. Denna är även sammanställd i kortfattade dokument (sk "enbladare") som finns tillgängliga för de anställda. Den strategiska inriktningen utgör grunden för Scaniakoncernens affärs- och verksamhetsplaner.

### Verkställande direktören

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

### Verkställande ledningen (Executive Board)

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

Den verkställande ledningens strategiska möten äger rum en gång varje månad. Strategierna summeras ur ett globalt perspektiv och uppdateras med hänsyn till marknadsutvecklingen.

### Ledningsenheterna

Cheferna för ledningsenheterna ansvarar inför den verkställande ledningen inom sina respektive ansvarsområden för att rätta åtgärder vidtas utifrån beslutade strategier. Varje ledningsenhet rapporterar till en av ledamöterna i den verkställande ledningen.

Cheferna för ledningsenheterna har också ett generellt ansvar för frågor som påverkar hela företaget och stöder verkställande direktören och verkställande ledningen i deras arbete.

De medlemmar av verkställande ledningen och flertalet av cheferna för ledningsenheterna, som inte är förhindrade av andra åtaganden, träffas även vid ett kort möte en gång varje normal arbetsvecka.

### Ersättning till bolagsledningen

Ersättningsfrågor för den verkställande direktören och i förekommande fall verkställande ledning beslutas av styrelsen efter beredning av ersättningskommittén.

Principerna för ersättning till ledande befattningshavare beslutas av bolagsstämman efter förslag av styrelsen. Förslaget bereds av ersättningskommittén. Aktierelaterade incitamentsprogram beslutas av bolagsstämman.

Ersättningen till ledande befattningshavare, inklusive den verkställande direktören och den verkställande ledningen, anges i årsredovisningens not 28. Ersättningar till ledande befattningshavare.

### Intern kontroll av den finansiella rapporteringen

Nedanstående beskrivning har upprättats i enlighet med bolagsstyrningskoden och årsredovisningslagen. Grundstenarna i Scanias system för intern kontroll utgörs av kontrollmiljö, riskbedömning, kontrollaktiviteter, information och kommunikation samt uppföljning.

#### Kontrollmiljö

Basen för den interna kontrollen inom Scania utgörs av de beslut om organisation, befogenheter och riktlinjer som styrelsen fattat. Styrelsens beslut har omsatts till fungerande lednings- och kontrollsystem av den verkställande ledningen. Organisation, beslutsvägar, befogenheter och ansvar dokumenteras och kommuniceras i styrande dokument såsom interna policier, manualer och koder. I basen för den interna kontrollen ingår också koncerngemensamma redovisnings- och rapporteringsinstruktioner, instruktioner för befogenheter och attesträtter samt manualer. Koncernrapporteringssystemet för integrerad finansiell och operationell information är också det en central del av kontrollmiljön och den interna kontrollen. Genom integrerad rapportering av finansiell och operativ information tryggas en god verksamhetsförankring av den externa finansiella rapporteringen. Rapporteringen omfattar utöver utfallsinformation även kvartalsvis rullande prognosinformation. Corporate Control ansvarar för fortlöpande uppdatering av redovisnings- och rapporteringsinstruktioner med beaktande av externa och interna krav.

## *Riskbedömning och kontrollaktiviteter*

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

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

## *Information och kommunikation*

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

## *Uppföljning*

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

Styrelsens revisionskommitté får inför varje möte en internkontrollrapport för genomgång. Rapporten är utfärdad av Group Internal Audit, vars huvudsakliga uppgift är att övervaka och granska den interna kontrollen över bolagets finansiella rapportering. Funktionens oberoende säkerställs genom dess rapportering till revisionskommittén. Funktionellt rapporterar funktionen till Scantias Chief Financial Officer.

Styrelsen erhåller månatligen ekonomisk rapportering med undantag för januari och juli månad. Denna ekonomiska

information utökas innehållsmässigt inför delårsrapporterna, vilka alltid föregås av ett styrelsemöte där styrelsen godkänner rapporten.

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

Scantias bolagsstyrningsrapport finns även på [www.scania.com/bolagsstyrning](http://www.scania.com/bolagsstyrning).



---

---

# STYRELSE OCH VERKSTÄLLANDE LEDNING

---

---

# STYRELSE



## Martin Winterkorn

Ordförande sedan 2007. Ordförande i ersättningskommittén.

Född: 1947.

Utbildning: Prof. Dr. Dr. h. c. mult. Shares in Scania: 0.

Övriga styrelseuppdrag:

Ordförande i Board of Management, Volkswagen AG. Ordförande eller ledamot i ett flertal Supervisory Boards inom Volkswagenkoncernen. Ordförande i Board of Management, Porsche Automobil Holding SE. Ledamot i Supervisory Board FC Bayern München AG.

Relevant arbetsfarenhet:

Ordförande och ledamot i Board of Management, Volkswagen AG med ansvar för Group Research and Development. Ordförande i Board of Management, Volkswagen Brand.



## Leif Östling

Vice ordförande sedan 13 december 2012. Ledamot sedan 1994.

Född: 1945.

Utbildning: Civilekonom och civilingenjör. Aktier i Scania: 140 000 A-aktier, 260 100 B-aktier plus 160 000 B-aktier via närstående bolag.

Övriga styrelseuppdrag:

Medlem i Board of Management, Volkswagen AG. Ledamot i ett flertal Supervisory Boards inom Volkswagenkoncernen. Ordförande i AB SKF. Vice ordförande i ISS A/S fram till 6 mars 2013. Ledamot i Supervisory Board för EQT Holdings AB.

Relevant arbetsfarenhet:

Medlem i Board of Management, Volkswagen AG med ansvar för Group Commercial Vehicles från 1 september 2012. Olika ledande befattningar inom Scania sedan 1972, President and CEO för Scania AB mellan 1994 och 2012.



## Peter Abele

Ledamot sedan 2012. Ordförande i revisionskommittén. Ledamot i ersättningskommittén.

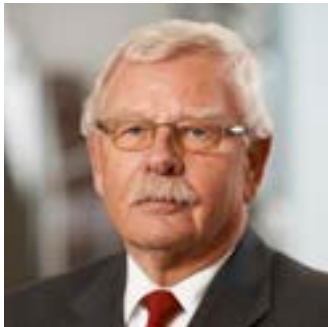
Född: 1941.

Utbildning: Ingenjörsexamen ("Graduate Engineer" och "Graduate Industrial Engineer").

Aktier i Scania: 0.

Relevant arbetsfarenhet:

Ett flertal ledande chefsbefattningar i bland annat tillverkningsindustrin sedan 1974. Medlem i Board of Management i Audi AG med ansvar för Finance and Information Technology till och med 2003.



## Helmut Aurenz

Ledamot sedan 2008.

Född 1937.

Utbildning: Lärotid inom hortikultur, företagare.

Aktier i Scania: 0.

Övriga styrelseuppdrag:

Ledamot i ett flertal styrelser och rådgivande organ, bland annat de rådgivande församlingarna för Baden-Württembergische Bank, Landeskreditbank Baden-Württemberg och Landesbank Baden-Württemberg. Medlem av World Economic Forum i Genève. Oberoende ledamot i Audi AG och Automobili Lamborghini Holding Spa.

Relevant arbetsfarenhet:

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



## Francisco J. Garcia Sanz

Ledamot sedan 2007. Ledamot i ersättningskommittén.

Född: 1957.

Utbildning: Dr. rer. pol. h. c. Aktier i Scania: 0.

Övriga styrelseuppdrag:

Medlem i Board of Management, Volkswagen AG. Ledamot i ett flertal bolag inom Volkswagenkoncernen. Ledamot i Caxia Holding S.A. och HOCHTIEF Aktiegesellschaft.

Relevant arbetsfarenhet:

Medlem i Board of Management, Volkswagen AG med globalt ansvar för Procurement. Olika positioner inom Adam Opel AG, olika ledande befattningar inom GM och Volkswagen AG.



## Martin Lundstedt

Ledamot sedan 2013.

Född: 1967.

Utbildning: Civilingenjör Aktier i Scania: 31 530 B-aktier

Övriga styrelseuppdrag:

Ordförande i Permobil AB och Partex Marketing Systems AB, ledamot i Concentric AB och i Laxå Special Vehicles AB.

Relevant arbetsfarenhet:

Olika ledande positioner inom Scania sedan 1992, President and CEO för Scania sedan 2012.



### Ferdinand K. Piëch

Ledamot sedan 2012.

Född: 1937.

Utbildning: Ingenjörsexamen.

Aktier i Scania: 0.

Övriga styrelseuppdrag:

Ordförande i Supervisory Board, Volkswagen AG och MAN SE. Ledamot i Supervisory Board, AUDI AG, Porsche Automobili Holding SE, Porsche AG, Porsche Holding GmbH och ledamot i Ducati Motor Holding spa. Ordförande i Scantias styrelse från år 2000 till 2002 och ledamot från år 2002 till 2003.

Relevant arbetsfarenhet:

Inledde sin karriär 1963 med en anställning på Dr.-Ing. h.c. Porsche KG och har sedan dess innehaft ett flertal chefspositioner på hög nivå inom bilindustrin.



### Hans Dieter Pötsch

Ledamot sedan 2007.

Ledamot i revisionskommittén.

Född: 1951.

Utbildning: Civilingenjör.

Aktier i Scania: 0.

Övriga styrelseuppdrag:

Ledamot i Board of Management, Volkswagen AG. Ledamot i Board of Management Porsche Automobil Holding SE. Ordförande eller ledamot i ett flertal Supervisory Boards inom Volkswagen koncernen. Ledamot i Supervisory Board, Bertelsmann SE & Co. KGaA.

Relevant arbetsfarenhet:

Ledamot i Board of Management, Volkswagen AG med ansvar för Finance and Controlling. Ledamot i Board of Management Porsche Automobil Holding SE (Chief Financial Officer). Ordförande i Board of Management, Dürr AG. General Manager for Finance and Administration på Trumpf GmbH & Co. Olika positioner inom BMW.



### Åsa Thunman

Ledamot sedan 2010.

Ledamot i revisionskommittén.

Född: 1969.

Utbildning: Jur. kand. (LL.M.).

Aktier i Scania: 0.

Relevant arbetsfarenhet:

Senior Vice President General Counsel, Securitas AB sedan 2011. Chefsjurist vid Elekta AB, styrelsens sekreterare och sekreterare i valberedningen och revisionskommittén i Elekta AB. VD Elekta Instrument AB och Vice President för Elekta ABs corporate office.



### Peter Wallenberg Jr

Ledamot sedan 2005.

Född: 1959.

Utbildning: Civilekonom.

Aktier i Scania: 6 000 B-aktier.

Övriga styrelseuppdrag:

Ordförande i Foundation Asset Management Sweden AB, the Grand Group AB, the Royal Swedish Automobile Club. Vice ordförande i Knut och Alice Wallenbergs stiftelse. Ledamot i Investor AB, Aleris Holding AB, Atlas Copco AB och Foundation Asset Management Sweden AB.

Relevant arbetsfarenhet:

Olika positioner inom Grand Hôtel.



### Håkan Thurfjell

Representant för Privattjänstemannakartellen (PTK) vid Scania. Ledamot sedan 2008

Född: 1951.

Aktier i Scania: 0.

Relevant arbetsfarenhet:

Olika ledande befattningar vid Scania.



### Lisa Lorentzon

Representant för Privattjänstemannakartellen (PTK) vid Scania. Suppleant sedan 2012.

Född: 1982.

Aktier i Scania: 20 B-aktier.

Relevant arbetsfarenhet:

Olika befattningar vid Scania sedan 2007, nuvarande befattning Manager Scania IT.



### Johan Järvklo

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

Född: 1973.

Aktier i Scania: 0.

Relevant arbetsfarenhet:

Olika befattningar vid Scania.



### Mikael Johansson

Representant för Metall vid Scania. Suppleant sedan 2008.

Född: 1963.

Aktier i Scania: 0.

Relevant arbetsfarenhet:

Olika befattningar vid Scania.

# VERKSTÄLLANDE LEDNING



**Martin Lundstedt**

President and CEO.

Född: 1967.

Anställd sedan 1992.

Utbildning: Civilingenjör.

Aktier i Scania: 31 530 B-aktier.



**Jan Ytterberg**

Executive Vice President,  
Chief Financial Officer (CFO).

Född: 1961.

Anställd sedan 1987.

Utbildning: Civilekonom.

Aktier i Scania: 17 762 B-aktier.



**Kent Conradson**

Executive Vice President,  
Head of Human Resources.

Född: 1958.

Anställd sedan 1979.

Utbildning: Civilekonom.

Aktier i Scania: 2 360 B-aktier.



**Andrea Fuder**

Executive Vice President,  
Head of Purchasing.

Född: 1967.

Anställd sedan 2012.

Utbildning: Civilekonom och civilingenjör.

Aktier i Scania: 156 B-aktier.



**Per Hallberg**

Executive Vice President,  
Head of Production and Logistics.

Född: 1952.

Anställd sedan 1977.

Utbildning: Civilingenjör.

Aktier i Scania: 13 867 B-aktier.



**Henrik Henriksson**

Executive Vice President,  
Head of Sales and Marketing.

Född: 1970.

Anställd sedan 1997.

Utbildning: Civilekonom.

Aktier i Scania: 4 278 B-aktier.



**Christian Levin**

Executive Vice President,  
Head of Commercial Operations.

Född: 1967.

Anställd sedan 1994.

Utbildning: Civilekonom och civilingenjör.

Aktier i Scania: 1 032 B-aktier.



**Harald Ludanek**

Executive Vice President,  
Head of Research and Development.

Född: 1958.

Anställd sedan 2012.

Utbildning: Dr. och civilingenjör.

Aktier i Scania: 204 B-aktier.

# KONCERNENS EKONOMISKA ÖVERSIKT

## NETTOOMSÄTTNING

Scania-koncernens nettoomsättning, inom segmentet Fordon och tjänster, ökade med 9 procent till MSEK 86 847 (79 603). Valutaeffekter hade en negativ påverkan på omsättningen med 5 procent.

Intäkter från försäljningen av nya fordon ökade med 13 procent. Omsättningen påverkades av ökat antal levererade fordon. Intäkter från försäljning av motorer minskade med 8 procent. Serviceintäkterna var i stort sett stabila och uppgick till MSEK 17 510 (17 092). Högre volymer på verkstadstimmar och reservdelar samt något högre priser hade en positiv effekt, medan valutaeffekter påverkade negativt.

Ränte- och hyresintäkter, inom segmentet Financial Services, minskade med 2 procent främst till följd av lägre räntenivåer och en stärkt svensk krona, delvis motverkat av den högre finansieringsvolymen.

Nettoomsättning per produkt, MSEK	2013	2012
Lastbilar	57 502	49 580
Bussar	6 610	7 196
Motorer	1 140	1 245
Service	17 510	17 092
Begagnade fordon	4 912	4 492
Övrigt	2 319	1 892
Summa leveransvärde	89 993	81 497
Justering för hyresintäkter <sup>1)</sup>	-3 146	-1 894
Fordon och tjänster, totalt	86 847	79 603
Financial Services	4 494	4 576
Eliminering <sup>2)</sup>	-1 812	-1 728
<b>Scania-koncernen totalt</b>	<b>89 529</b>	<b>82 451</b>

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

2) Eliminering avser hyresintäkter på operationell leasing.

## LEVERANSER

Under 2013 levererade Scania 73 611 (61 051) lastbilar, en ökning med 21 procent. Leveranserna av bussar ökade med 8 procent till 6 853 (6 350) enheter. Leverans av motorer minskade med 4 procent till 6 783 (7 063) enheter.

Levererade fordon	2013	2012
<b>Fordon och tjänster</b>		
Lastbilar	73 611	61 051
Bussar	6 853	6 350
Totalt nya fordon	80 464	67 401
Begagnade fordon	15 555	13 756
Motorer	6 783	7 063

## Financial Services

Antal finansierade (nya under året)	2013	2012
Lastbilar	21 110	19 533
Bussar	569	914
Totalt nya fordon	21 679	20 447
Begagnade fordon	5 716	5 331
Nyfinansiering, MSEK	23 615	23 992
Portfölj, MSEK	48 863	45 037

## RESULTAT

**Scanias rörelseresultat** uppgick till MSEK 8 455 (8 300) under 2013. Rörelsemarginalen uppgick till 9,7 (10,4) procent.

**Rörelseresultatet för Fordon och tjänster** uppgick till MSEK 7 736 (7 694) under 2013. Högre fordonsleveranser och högre service volymer motverkades av negativa valutaeffekter och stor priskonkurrens.

Scanias utgifter för forskning och utveckling uppgick till MSEK 5 854 (5 312). Efter justering för aktivering med MSEK 1 123 (860) och avskrivningar på tidigare aktivering med MSEK 293 (229) ökade den redovisade kostnaden till MSEK 5 024 (4 681).

Jämfört med helåret 2012 var den totala valutaeffekten negativ och uppgick till MSEK 1 735.

**Rörelseresultatet för Financial Services** steg till MSEK 719 (606), vilket motsvarar 1,5 (1,4) procent av årets genomsnittsportfölj. Det förbättrade resultatet berodde främst på en större portfölj och högre marginaler. Kostnaderna för osäkra fordringar minskade något under året.

Storleken på kundfinansieringsportföljen uppgick vid utgången av 2013 till 48,9 miljarder kronor, vilket innebär en ökning med 3,8 miljarder kronor sedan utgången av 2012. I lokala valutor ökade portföljen med 4,2 miljarder kronor, motsvarande 9,2 procent.

Resultat per rörelsesegment, MSEK	2013	2012
<b>Fordon och tjänster</b>		
Rörelseresultat	7 736	7 694
Rörelsemarginal, %	8,9	9,7
<b>Financial Services</b>		
Rörelseresultat	719	606
Rörelsemarginal, % <sup>1)</sup>	1,5	1,4
Rörelseresultat Scania-koncernen	8 455	8 300
Rörelsemarginal, %	9,7	10,4
Resultat före skatt	8 408	8 281
Skatt	-2 214	-1 641
<b>Årets resultat</b>	<b>6 194</b>	<b>6 640</b>
Resultat per aktie, SEK	7,75	8,31
Avkastning på eget kapital, %	17,5	19,2

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

# KONCERNENS EKONOMISKA ÖVERSIKT, FORTS.

**Scanias finansnetto** uppgick till MSEK –47 (–19). Räntenettet uppgick till MSEK –63 (133). Räntenettet påverkades negativt av lägre räntemarginal och en lägre genomsnittlig nettokassa inom Fordon och tjänster jämfört med föregående år. Övriga finansiella intäkter och kostnader uppgick till MSEK 16 (–152). I dessa ingick MSEK 72 (–90) av värderingseffekter avseende finansiella instrument där säkringsredovisning inte tillämpats.

**Resultat före skatt** uppgick till MSEK 8 408 (8 281). Scania-koncernens skattekostnad för 2013 motsvarade 26,3 (19,8) procent av resultatet före skatt. Skattesatsen påverkades negativt främst hänförligt till sänkningen av den svenska bolagsskatten i fjärde kvartalet 2012.

**Årets resultat** uppgick till MSEK 6 194 (6 640), motsvarande en nettomarginal på 7,1 (8,3) procent. Vinsten per aktie uppgick till SEK 7,75 (8,31).

## KASSAFLÖDE

**Kassaflödet för Fordon och tjänster** uppgick till MSEK 3 231 (3 025). Rörelsekapitalbindningen minskade med MSEK 102, trots en negativ påverkan av en inlösen av cirka MSEK 800 relaterat till PRI-skulden. Nettoinvesteringarna uppgick till MSEK 5 320 (4 455) inklusive aktivering av utvecklingsutgifter om MSEK 1 123 (860). Nettokassan inom Fordon och tjänster uppgick vid utgången av 2013 till MSEK 8 843 (MSEK 9 361).

**Kassaflödet för Financial Services** uppgick till MSEK –3 336 (–4 089) beroende på en växande kundfinansieringsportfölj.

## NETTOSKULDSÄTTNING

Nettoskuldssättning, MSEK	2013	2012
Likvida medel och kortfristiga placeringar	–9 609	–12 047
Kortfristig upplåning	14 483	16 305
Långfristig upplåning	29 350	26 146
Netto marknadsvärdering av derivat för lånesäkring	–352	–148
<b>Totalt <sup>1)</sup></b>	<b>33 872</b>	<b>30 256</b>
varav hänförligt till, Fordon och tjänster <sup>1)</sup>	–8 843	–9 361
varav hänförligt till, Financial Services <sup>1)</sup>	42 715	39 617

1) Nettokassa (–)/Nettoskuld (+)

Årets kassaflöde för Fordon och tjänster på MSEK 3 231 medförde, efter avdrag för utdelning samt påverkan av valutaeffekter, att nettokassan minskade med MSEK 518 till 8 843.

## FINANSIELL STÄLLNING

Nyckeltal relaterade till balansräkningen	2013	2012
Soliditet, %	31,4	30,9
Soliditet, Fordon och tjänster, %	45,8	44,1
Soliditet, Financial Services, %	10,4	10,3
Eget kapital per aktie, SEK	46,3	43,7
Avkastning på sysselsatt kapital, Fordon och tjänster, % <sup>2)</sup>	21,6	22,5
Nettoskuldssättningsgrad, Fordon och tjänster <sup>3)</sup>	–0,28	–0,31

2) Sysselsatt kapital ingår med ett genomsnitt av de fem senaste kvartalen.

3) Nettokassa (–)/nettoskuld (+).

Scaniakoncernens egna kapital ökade under året med MSEK 2 108 och uppgick vid årets utgång till MSEK 37 112 (35 004). Årets resultat tillförde 6 194 (6 640) samtidigt som lämnad utdelning minskade det egna kapitalet med MSEK 3 800 (4 000). Eget kapital har minskat med MSEK 907 (1 178) avseende valutakursdifferenser som uppkommit vid omräkning av utländska nettotillgångar. Därutöver har det egna kapitalet ökat med MSEK 803 (–1 238), avseende kassaflödessäkringar och aktuariella vinster på pensionsskuld. Skatt hänförligt till poster som redovisats i övrigt totalresultat uppgår till 182 (199). Innehav utan bestämmande inflytande var under året oförändrad (69).

Av styrelsen föreslages ordinarie utdelning för räkenskapsåret 2013 uppgår till SEK 4,00 (SEK 4,75) per aktie.

## ANTALET ANSTÄLLDA

**Scaniakoncernens** antal anställda uppgick vid utgången av 2013 till 40 953, jämfört med 38 597 vid utgången av 2012.

Inom **Fordon och tjänster** uppgick antalet anställda vid utgången av december till 40 214 (37 906).

Inom **Financial Services** uppgick antal anställda vid utgången av året till 739 (691).

## FINANSIELLA RISKER

### Valutarisk

Valutaflödesexponeringen i rörelseresultatet uppgick 2013 totalt till cirka SEK 31 (28) miljarder. De största flödesvalutorna var euro, brasilianska real, brittiska pund och amerikanska dollar. Baserat på 2013 års intäkter och kostnader i utländska valutor medför en procentenhets förändring av den svenska kronan mot övriga valutor en rörelseresultatpåverkan på årsbasis om cirka MSEK 306 (281).

I enlighet med Scanias policy kan framtida kassaflöden säkras under en tidsperiod som tillåts variera mellan 0 till 12 månader. Löptid över 12 månader tar styrelsen beslut om. Under 2013 säkrades inga framtida valutaflöden.

Scanias nettotillgångar i utländsk valuta uppgick vid utgången av 2013 till MSEK 21 350 (19 900). Utländska nettotillgångar i dotter-

företag säkras i normalfallet inte. I den mån dotterföretag har betydande monetära nettotillgångar i lokal valuta kan dock säkring ske. Vid utgången av 2013 var inga utländska nettotillgångar säkrade.

### Ränterisk

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

### Kreditrisk

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

Avsättningar för kreditförluster uppgick till MSEK 383 (462) motsvarande 5,1 (6,6) procent av totala fordringar. Årets kostnad för osäkra fordringar uppgick till MSEK 56 (56).

För att upprätthålla en kontrollerad kreditriskenivå inom Financial Services stöds kreditprocessen av en kreditpolicy samt kreditinstruktioner. Inom Financial Services uppgick årets kostnad för konstaterade och befarade kreditförluster till MSEK 280 (290) motsvarande 0,60 (0,66) procent av genomsnittsportföljen. Årets konstaterade kreditförluster uppgick till MSEK 238 (249).

Den totala reserven för osäkra fordringar inom Financial Services uppgick vid årets slut till MSEK 805 (763) motsvarande 1,6 (1,7) procent av portföljen vid årets utgång.

Portföljen uppgick vid årets utgång till MSEK 48 863 (45 037) fördelad på cirka 27 000 kunder, varav 98,7 procent är kunder där kreditexponeringen understiger MSEK 15 för varje enskild kund.

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

### Upplåning och refinansieringsrisk

Scanias upplåning består till största delen av obligationer emitterade under kapitalmarknadsprogram, samt övrig upplåning främst via banksystemet. Vidare säkerställs viss del av upplåningsbehovet via fem stycken bekräftade kreditfaciliteter, tre på den internationella lånemarknaden och två på den svenska marknaden.

Vid årsskiftet uppgick upplåningen till SEK 43,8 (42,4) miljarder. Utöver utnyttjad upplåning har Scania outnyttjade bekräftade kreditfaciliteter på motsvarande SEK 28,1 (27,2) miljarder.

För mer information om hantering av finansiella risker se även not 30.

## ANDRA KONTRAKTERADE RISKER

### Restvärdeexponering

Scania levererar en del av fordonen med restvärdesgarantier alternativt med återköpsåtaganden där Scania således har en restvärdesexponering. Det finns även en restvärdesexponering för korttidsuthyrda fordon med ett beräknat restvärde. Värdet på restvärdesexponeringen uppgick vid årsskiftet till MSEK 9 873 (8 605). Exponeringen ökade med MSEK 1 268 främst på grund av ökat antal nytecknade åtaganden i Europa och något beroende på den starkare euron. Under år 2013 nytecknades cirka 8 700 (7 800) avtal.

### Serviceavtal

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

Antalet kontrakt ökade under 2013 med 12 000 kontrakt och uppgick vid årets slut till 129 300 stycken. Merparten av dessa finns på den europeiska marknaden.

### MODERBOLAGET

Moderbolaget Scania AB är ett publikt bolag vars tillgångar består av aktierna i Scania CV AB, moderbolaget driver i övrigt ingen verksamhet. Resultat före skatt för Scania AB för 2013 uppgick till MSEK 7 000 (4 000).

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





## FINANSIELLA RAPPORTER

*Belopp i tabeller redovisas i MSEK, där ej annat anges*

Koncernens resultaträkningar	64
Koncernens balansräkningar	66
Rapport över förändringar i eget kapital för koncernen	68
Koncernens kassaflödesanalyser	69
Koncernens noter	70
Not 1 Redovisningsprinciper	70
Not 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar	78
Not 3 Rapportering per rörelsesegment	80
Not 4 Intäkter från externa kunder	82
Not 5 Rörelsens kostnader	83
Not 6 Financial Services	84
Not 7 Finansiella intäkter och kostnader	85
Not 8 Skatt	85
Not 9 Resultat per aktie	87
Not 10 Avskrivningar	87
Not 11 Immateriella anläggningstillgångar	88
Not 12 Materiella anläggningstillgångar	90
Not 13 Andelar i intresseföretag och joint ventures	93
Not 14 Varulager	94
Not 15 Andra fordringar	94
Not 16 Eget kapital	94
Not 17 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	97
Not 18 Övriga avsättningar	103
Not 19 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	104
Not 20 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser	104
Not 21 Leasingåtaganden	104
Not 22 Statliga stöd och bidrag	105
Not 23 Förändring av nettoskuldssättning	105
Not 24 Kassaflödesanalys	106
Not 25 Förvärvade/avytttrade verksamheter	106
Not 26 Löner och ersättningar samt antal anställda	107
Not 27 Transaktioner med närstående	108
Not 28 Ersättningar till ledande befattningshavare	108
Not 29 Arvoden och ersättningar till revisorer	111
Not 30 Finansiell riskhantering	111
Not 31 Finansiella instrument	118
Not 32 Dotterföretag	122
Moderbolaget Scania AB, räkningar	126
Moderbolaget Scania AB, noter	128
Förslag till riktlinjer för lön och annan ersättning	130
Förslag till vinstdisposition	131
Revisionsberättelse	132
Kvartalsöversikt	134
Nyckeltal	136
Definitioner	137
Flerårsöversikt	138

# KONCERNENS RESULTATRÄKNINGAR

Januari – december, MSEK	Not	2013	2012	2011
<b>Fordon och tjänster</b>				
Nettoomsättning	4	86 847	79 603	87 686
Kostnad för sålda varor	5	-65 303	-58 927	-63 163
Bruttoresultat		21 544	20 676	24 523
Forsknings- och utvecklingskostnader <sup>1)</sup>	5	-5 024	-4 681	-4 440
Försäljningskostnader	5	-7 740	-7 286	-7 014
Administrationskostnader	5	-1 065	-1 042	-1 204
Andel av resultat i intresseföretag och joint ventures	13	21	27	16
<b>Rörelseresultat Fordon och tjänster</b>		<b>7 736</b>	7 694	11 881
<b>Financial Services</b>	6			
Ränte- och hyresintäkter		4 494	4 576	4 372
Kostnader för räntor och avskrivningar		-2 920	-3 095	-3 023
Ränteöverskott		1 574	1 481	1 349
Andra intäkter		160	119	129
Andra kostnader		-49	-54	-48
Bruttoresultat		1 685	1 546	1 430
Försäljnings- och administrationskostnader	5	-686	-650	-615
Kreditförluster, konstaterade och befarade		-280	-290	-298
<b>Rörelseresultat Financial Services</b>		<b>719</b>	606	517
<b>Rörelseresultat</b>		<b>8 455</b>	8 300	12 398
Ränteintäkter		548	659	749
Räntekostnader		-611	-526	-488
Övriga finansiella intäkter		187	80	116
Övriga finansiella kostnader		-171	-232	-163
Summa finansiella intäkter och kostnader	7	-47	-19	214
<b>Resultat före skatt</b>		<b>8 408</b>	8 281	12 612
Skatt	8	-2 214	-1 641	-3 190
<b>Årets resultat</b>		<b>6 194</b>	6 640	9 422

1) De totala utgifterna för forskning och utveckling uppgick under året till MSEK 5, 854 (5 311 respektive 4 658).

Januari – december, MSEK	Not	2013	2012	2011
<b>Övrigt totalresultat</b>	16			
<i>Poster som kan komma att omklassificeras till årets resultat</i>				
Omräkningsdifferenser		-907	-1 178	-719
Kassafördessäkringar				
årets värdeförändring		-	2	62
omklassificerat till rörelseresultatet		0	3	-12
Skatt		-3	-17	-18
		<b>-910</b>	<b>-1 190</b>	<b>-687</b>
<i>Poster som inte kommer att omklassificeras till årets resultat</i>				
Omvärdering av förmånsbestämda planer	17	803	-1 243	-356
Skatt		-179	216	97
		<b>624</b>	<b>-1 027</b>	<b>-259</b>
<b>Summa övrigt totalresultat</b>		<b>-286</b>	<b>-2 217</b>	<b>-946</b>
<b>Årets totalresultat</b>		<b>5 908</b>	<b>4 423</b>	<b>8 476</b>
Årets resultat hänförligt till:				
Scanias aktieägare		6 201	6 646	9 422
Innehav utan bestämmande inflytande		-7	-6	0
Årets totalresultat hänförligt till:				
Scanias aktieägare		5 913	4 431	8 476
Innehav utan bestämmande inflytande		-5	-8	0
Avskrivningar ingår i rörelseresultatet med <sup>2)</sup>	10	-2 929	-2 698	-2 630
Resultat per aktie, SEK <sup>3)</sup>	9	7,75	8,31	11,78

2) Värdeinsparing på operationell leasing ingår ej.

3) Inga potentiella utspädnings effekter föreligger.

# KONCERNENS BALANSRÄKNINGAR

31 december, MSEK	Not	2013	2012	2011
<b>TILLGÅNGAR</b>				
<b>Anläggningstillgångar</b>				
Immateriella anläggningstillgångar	11	4 046	3 150	2 544
Materiella anläggningstillgångar	12	21 678	20 628	20 319
Uthyrningstillgångar	12	14 610	12 661	12 155
Andelar i intresseföretag och joint ventures	13	490	491	496
Långfristiga räntebärande fordringar	31	24 082	22 996	21 040
Andra långfristiga fordringar <sup>1)</sup>	15, 31	1 290	1 342	1 529
Uppskjutna skattefordringar	8	1 495	1 456	1 251
Skattefordringar		294	3	15
Summa anläggningstillgångar		67 985	62 727	59 349
<b>Omsättningstillgångar</b>				
Varulager	14	14 552	14 235	14 522
Kortfristiga fordringar				
Skattefordringar		303	539	760
Räntebärande fordringar	31	15 377	14 007	13 197
Icke räntebärande kundfordringar	31	6 737	6 090	6 219
Andra kortfristiga fordringar <sup>1)</sup>	15, 31	3 502	3 487	3 466
Summa kortfristiga fordringar		25 919	24 123	23 642
Kortfristiga placeringar	31	47	129	148
Likvida medel	31			
Kortfristiga placeringar som utgör likvida medel		7 301	10 545	10 153
Kassa och bank		2 261	1 373	1 495
Summa likvida medel		9 562	11 918	11 648
Summa omsättningstillgångar		50 080	50 405	49 960
<b>Summa tillgångar</b>		<b>118 065</b>	<b>113 132</b>	<b>109 309</b>
1) Verkligt värde av derivat för lånesäkringar ingår med:				
Andra långfristiga fordringar, derivat med positivt värde		542	670	814
Andra kortfristiga fordringar, derivat med positivt värde		345	340	621
Andra långfristiga skulder, derivat med negativt värde		228	518	563
Andra kortfristiga skulder, derivat med negativt värde		307	344	307
Netto		352	148	565

31 december, MSEK	Not	2013	2012	2011
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>				
<b>Eget kapital</b>				
Aktiekapital		2 000	2 000	2 000
Övrigt tillskjutet kapital		1 120	1 120	1 120
Reserver		-2 410	-1 498	-310
Balanserat resultat		36 345	33 320	31 701
Eget kapital hänförligt till Scantias aktieägare		37 055	34 942	34 511
Innehav utan bestämmande inflytande		57	62	1
Summa eget kapital	16	37 112	35 004	34 512
<b>Långfristiga skulder</b>				
Långfristiga räntebärande skulder	31	29 350	26 146	19 011
Avsättningar för pensioner	17	5 788	7 136	5 922
Övriga långfristiga avsättningar	18	2 750	2 590	2 867
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	19	5 359	4 242	4 012
Uppskjutna skatteskulder	8	432	467	868
Andra långfristiga skulder <sup>1)</sup>	31	257	531	617
Summa långfristiga skulder		43 936	41 112	33 297
<b>Kortfristiga skulder</b>				
Kortfristiga räntebärande skulder	31	14 483	16 305	19 782
Kortfristiga avsättningar	18	1 841	1 650	1 597
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	19	7 817	7 473	6 902
Förskott från kunder		708	793	832
Skulder till leverantörer	31	8 682	7 671	8 308
Skatteskulder		518	631	1 280
Andra kortfristiga skulder <sup>1)</sup>	31	2 968	2 493	2 799
Summa kortfristiga skulder		37 017	37 016	41 500
<b>Summa eget kapital och skulder</b>		<b>118 065</b>	<b>113 132</b>	<b>109 309</b>
Nettoskuldsättning, exklusive avsättningar för pensioner, MSEK <sup>1)</sup>		33 872	30 256	26 432
Nettoskuldsättningsgrad		0,91	0,86	0,77
Soliditet, %		31,4	30,9	31,6
Eget kapital per aktie, SEK		46,3	43,7	43,1
Sysselsatt kapital, MSEK		86 381	84 443	78 662

# RAPPORT ÖVER FÖRÄNDRINGAR I EGET KAPITAL FÖR KONCERNEN

I not 16 visas en fullständig avstämning av alla förändringar i eget kapital.

2013	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Säkrings- reserv	Om- räknings- reserv	Balanserat resultat	Summa Scanias aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande	Summa eget kapital
Ingående eget kapital	2 000	1 120	0	-1 498	33 320	34 942	62	35 004
Årets resultat					6 201	6 201	-7	6 194
Övrigt totalresultat			0	-912	624	-288	2	-286
Årets totalresultat	-	-	-	-912	6 825	5 913	-5	5 908
Förändring av innehav utan bestämmande inflytande								
Utdelning till Scania ABs aktieägare					-3 800	-3 800		-3 800
<b>Utgående eget kapital per 31 december</b>	<b>2 000</b>	<b>1 120</b>	<b>-</b>	<b>-2 410</b>	<b>36 345</b>	<b>37 055</b>	<b>57</b>	<b>37 112</b>

2012	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Säkrings- reserv	Om- räknings- reserv	Balanserat resultat	Summa Scanias aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande	Summa eget kapital
Ingående eget kapital	2 000	1 120	-4	-306	31 701	34 511	1	34 512
Årets resultat					6 646	6 646	-6	6 640
Övrigt totalresultat			4	-1 192	-1 027	-2 215	-2	-2 217
Årets totalresultat	-	-	4	-1 192	5 619	4 431	-8	4 423
Förändring av innehav utan bestämmande inflytande							69	69
Utdelning till Scania ABs aktieägare					-4 000	-4 000		-4 000
<b>Utgående eget kapital per 31 december</b>	<b>2 000</b>	<b>1 120</b>	<b>0</b>	<b>-1 498</b>	<b>33 320</b>	<b>34 942</b>	<b>62</b>	<b>35 004</b>

2011	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Säkrings- reserv	Om- räknings- reserv	Balanserat resultat	Summa Scanias aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande	Summa eget kapital
Ingående eget kapital	2 000	1 120	-40	417	26 538	30 035	1	30 036
Årets resultat					9 422	9 422	0	9 422
Övrigt totalresultat			36	-723	-259	-946		-946
Årets totalresultat	-	-	36	-723	9 163	8 476	0	8 476
Förändring av innehav utan bestämmande inflytande							0	0
Utdelning till Scania ABs aktieägare					-4 000	-4 000		-4 000
<b>Utgående eget kapital per 31 december</b>	<b>2 000</b>	<b>1 120</b>	<b>-4</b>	<b>-306</b>	<b>31 701</b>	<b>34 511</b>	<b>1</b>	<b>34 512</b>

# KONCERNENS KASSAFLÖDESANALYSER

Januari – december, MSEK	Not	2013	2012	2011
<b>Den löpande verksamheten</b>				
Resultat före skatt	24 a	8 408	8 281	12 612
Icke kassaflödespåverkande poster	24 b	3 236	2 935	3 270
Betald skatt		-2 394	-2 496	-3 548
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital</b>		<b>9 250</b>	<b>8 720</b>	<b>12 334</b>
<b>Förändring av rörelsekapital</b>				
Varulager		-959	-312	-1 919
Fordringar		-1 386	-633	-691
Avsatt till pensioner		-604	285	153
Skulder till leverantörer		1 163	-481	234
Andra skulder och avsättningar		1 888	583	1 266
<b>Summa förändring av rörelsekapital</b>		<b>102</b>	<b>-558</b>	<b>-957</b>
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>9 352</b>	<b>8 162</b>	<b>11 377</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>				
Nettoinvesteringar genom förvärv/avyttring av verksamheter	24 c	-26	25	44
Nettoinvesteringar av anläggningstillgångar, Fordon och tjänster	24 d	-5 294	-4 480	-3 776
Nettoinvesteringar i kreditportfölj mm, Financial Services	24 d	-4 137	-4 771	-7 477
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>-9 457</b>	<b>-9 226</b>	<b>-11 209</b>
<b>Kassaflöde före finansieringsverksamheten</b>	23	<b>-105</b>	<b>-1 064</b>	<b>168</b>
<b>Finansieringsverksamheten</b>				
Förändring av skuldsättning från finansieringsaktiviteter	24 e	2 016	5 912	6 024
Utdelning	23	-3 800	-4 000	-4 000
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>-1 784</b>	<b>1 912</b>	<b>2 024</b>
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>-1 889</b>	<b>848</b>	<b>2 192</b>
<b>Likvida medel vid årets början</b>		<b>11 918</b>	<b>11 648</b>	<b>9 807</b>
<b>Valutakursdifferens i likvida medel</b>		<b>-467</b>	<b>-578</b>	<b>-351</b>
<b>Likvida medel vid årets slut</b>	24 f	<b>9 562</b>	<b>11 918</b>	<b>11 648</b>
<b>Kassaflödesanalys, Fordon och tjänster</b>				
		<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		8 449	8 038	11 659
Förändring i rörelsekapital mm		102	-558	-957
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>8 551</b>	<b>7 480</b>	<b>10 702</b>
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>-5 320</b>	<b>-4 455</b>	<b>-3 732</b>
<b>Kassaflöde före finansieringsverksamheten</b>	23	<b>3 231</b>	<b>3 025</b>	<b>6 970</b>
Kassaflöde per aktie, Fordon och tjänster exklusive förvärv/avyttringar		4,07	3,75	8,66

I not 3 "Rapportering per rörelsesegment" framgår ytterligare information om kassaflöde per segment.

## NOT 1 Redovisningsprinciper

Scania-koncernen omfattar moderbolaget Scania Aktiebolag (publ) (organisationsnummer 556184-8564) och dess dotterföretag, intresseföretag och joint ventures. Moderbolaget har sitt säte i Södertälje, Sverige. Adressen till huvudkontoret är 151 87 Södertälje. Moderbolagets aktier är noterade på NASDAQ OMX Stockholm.

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

### ÄNDRADE REDOVISNINGSPRINCIPER

Nedan beskrivs vilka ändrade redovisningsprinciper som koncernen tillämpar från och med 1 januari 2013. Övriga nya och omarbetade standarder och tolkningsuttalanden med tillämpning från den 1 januari 2013 har inte medfört några väsentliga effekter på Scantias finansiella rapporter.

IFRS 13 Värdering till verkligt värde – standarden har införts för att skapa en enhetlig definition av verkligt värde och en enhetlig värderingsmetodik för mätning av verkligt värde. Nya upplysningskrav har också tillkommit. Standarden har inte haft någon väsentlig påverkan på Scantias finansiella rapporter.

Ändringar i IAS 1 Utformning av finansiella rapporter – innebär nya upplysningskrav av komponenter redovisade inom övrigt totalresultat på poster som kommer att omklassificeras till årets resultat (till exempel

vinst/förlust på säkring av valutarisk i utlandsverksamhet, omräkningsdifferenser och vinster/förluster på kassafödessäkringar) och vilka som aldrig kommer att omklassificeras till årets resultat (till exempel omvärdering av förmånsbestämda planer).

Ändringar i IAS 19 Ersättningar till anställda – Scania tillämpar sedan tidigare metoden för redovisning av förvaltningstillgångar och pensionskulden enligt ändringarna i IAS 19, förutom att avkastningen på förvaltningstillgångarna ska beräknas utifrån samma diskonteringsränta som för pensionsskulden istället för uppskattad avkastning. Eftersom förvaltningstillgångarnas relativa storlek är liten har standarden inte haft någon väsentlig påverkan på de finansiella rapporterna, förutom gällande särskild löneskatt som numera är inkluderat i pensionsavsättningen och att ränteintäkter på nettopensionstillgångar och räntekostnader på nettopensionsskulder numera bruttoredo visas. Ändringen innebär i årsredovisningen att MSEK 373 flyttats från Övriga avsättningar till Avsatt till pensioner per 31 december 2013 (ändring av tidigare år: per 31 december 2012 MSEK 554 och 31 december 2011 MSEK 383) och ränteintäkter och räntekostnader hänförliga till nettopensionstillgångar respektive nettopensionsskulder har justerats med MSEK 44 per 2013 (ändring av tidigare år: 2012 MSEK 50 och 2011 MSEK 72).

### TILLÄMPNING AV REDOVISNINGSPRINCIPER

#### Koncernredovisning

Koncernredovisningen omfattar Scania AB med samtliga dotterföretag. Med dotterföretag avses företag i vilka Scania, direkt eller indirekt, innehar mer än 50 procent av aktiernas röstvärde eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande. Dotterföretag redovisas enligt förvärvsmetoden. Metoden innebär att förvärv av ett dotterföretag betraktas som en transaktion varigenom koncernen indirekt förvärvat dotterföretagets tillgångar och övertar dess skulder. I förvärvsanalysen fastställs det verkliga värdet på förvärvsdagen av förvärvade identifierbara tillgångar, övertagna skulder och eventualeförpliktelser samt eventuella innehav utan bestämmande inflytande. Den överförda ersättningen vid förvärv av dotterföretag utgörs av de verkliga värdena per överlåtelsedagen för erlagda tillgångar, uppkomna skulder till tidigare ägare och emitterade egetkapitalinstrument som lämnats som vederlag i utbyte mot de förvärvade nettotillgångarna. Transaktionskostnader som är direkt hänförliga till förvärvet redovisas direkt i resultaträkningen i takt med att de uppstår.

Innehav utan bestämmande inflytande redovisas antingen till dess andel av proportionella nettotillgångar eller till dess verkliga värde, vilket innebär att innehav utan bestämmande inflytande har andel i goodwill. Valet mellan de olika alternativen kan göras för varje förvärv.

Vid rörelseförvärv där överförd ersättning, eventuellt innehav utan bestämmande inflytande och verkligt värde på tidigare ägd andel (vid stegvisa förvärv) överstiger verkligt värde av identifierbara förvärvade tillgångar, övertagna skulder och eventualeförpliktelser, redovisas skillnaden som goodwill. När skillnaden är negativ redovisas denna direkt mot resultaträkningen. Endast resultat uppkomna efter förvärvstidpunkten ingår i koncernens egna kapital. Avyttrade företag ingår i



koncernen till den tidpunkt då det bestämmande inflytandet upphör. Koncerninterna fordringar och skulder, intäkter eller kostnader och realiserade vinster eller förluster som uppkommer från koncerninterna transaktioner mellan koncernföretag, elimineras i sin helhet vid upprättandet av koncernredovisningen. Orealiserade vinster som uppkommer från transaktioner med intresseföretag och joint ventures elimineras till den del som motsvarar koncernens ägarandel i företaget. Orealiserade förluster elimineras på samma sätt som realiserade vinster, men endast i den utsträckning det inte finns något nedskrivningsbehov. Innehav utan bestämmande inflytande, dvs eget kapital i ett dotterbolag som inte är hänförligt till moderbolaget, redovisas som en särskild post inom eget kapital separat från moderbolagets ägares andel av eget kapital. Särskild upplysning lämnas om den andel av årets resultat som tillhör innehav utan bestämmande inflytande.

### **Intresseföretag och joint ventures**

Med intresseföretag avses företag i vilka Scania, direkt eller indirekt, har ett betydande inflytande. Med joint ventures avses företag där Scania genom samarbetsavtal med en eller flera parter har ett gemensamt bestämmande inflytande över den driftsmässiga och finansiella styrningen. Innehav i intresseföretag och joint ventures redovisas enligt kapitalandelsmetoden, vilken innebär att andelar i koncernredovisningen värderas till koncernens andel av intresseföretagets egna kapital efter justering för gruppens andel av över-, respektive undervärden. I resultaträkningen redovisas i posten Andel av resultat i intresseföretag och joint ventures koncernens andel av nettoresultatet efter skatt justerat för eventuella avskrivningar, nedskrivningar och upplösningar av förvärvade över- respektive undervärden. Koncernens andel av övrigt totalresultat i intresseföretag och joint ventures redovisas på en separat rad i koncernens övrigt totalresultat.

### **Utländska valutor – omräkning**

Transaktioner i utländsk valuta omräknas till den funktionella valutan med transaktionsdagens valutakurs. Funktionell valuta är valutan i den primära ekonomiska miljö där företaget bedriver sin verksamhet. Monetära fordringar och skulder i utländsk valuta omräknas till balansdagens kurs och valutakursdifferenser som uppkommer redovisas i resultaträkningen. Icke-monetära poster redovisas till historiska anskaffningsvärden med transaktionsdagens valutakurs.

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

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

### **Höginflation – justering av finansiella rapporter**

Inflationsjustering av finansiella rapporter sker för verksamheter med en funktionell valuta som är en valuta i ett höginflationsland. För närvarande har inget av koncernens dotterföretag en funktionell valuta som betraktas vara höginflationsvaluta.

### **Rörelsesegmentsredovisning**

Ett rörelsesegment är en del av företaget som genererar intäkter och ådrar sig kostnader och vars rörelseresultat följs upp av styrelsen och verkställande ledningen.

Scaniakoncernens verksamhet styrs och rapporteras utifrån två rörelsesegment, Fordon och tjänster samt Financial Services. De två segmenten har skilda produkter och differentierad riskbild. Kapitalbindningen inom Financial Services med åtföljande finansieringsstruktur skiljer sig avsevärt från motsvarande för Fordon och tjänster. Den interna rapporteringen inom Scania är utformad i enlighet med rörelsesegmentsuppdelningen och alla detaljerade analyser sker utifrån denna indelning. Finansiella kostnader och skatter redovisas på segmentnivå för att spegla rörelsesegmenten på ett bättre sätt. Rörelsesegmentet Fordon och tjänster omfattar produkterna lastbilar, bussar samt motorer inklusive de tjänster som sammanhänger med produkterna. Samtliga produkter bygger på gemensamma grundkomponenter med samordnad utveckling och produktion. Vidare är Fordon och tjänster inordnade under gemensamma ansvarsområden. Rörelsesegmentet Financial Services omfattar finansiella lösningar till Scantias kunder såsom lånefinansiering, leasingkontrakt och försäkringsförmedling. Rörelsesegmentens tillgångar omfattar de tillgångar som används direkt i rörelsesegmentens verksamhet. På motsvarande sätt avser rörelsesegmentens skulder och avsättningar sådana som är direkt hänförliga till rörelsesegmentets verksamhet.

### **BALANSRÄKNING – KLASSIFICERINGAR**

Scanias verksamhetscykel, det vill säga den tid som förflyter från anskaffning av material till dess att likvid för levererade varor erhålls, understiger tolv månader, vilket innebär att rörelserelaterade poster klassificeras som omsättningstillgångar respektive kortfristiga skulder om dessa förväntas bli realiserade/reglerade inom tolv månader räknat från balansdagen. Likvida medel klassificeras som omsättningstillgångar om de inte omfattas av restriktioner. Andra tillgångar klassificeras som anläggningstillgångar och övriga skulder klassificeras som långfristiga. För klassificering av finansiella instrument – se avsnitt Finansiella tillgångar och skulder under avsnittet Klassificering av finansiella instrument sidan 73.

**NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.****Klassificering av finansiell och operationell leasing (Scania som leasegivare)**

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

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

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

**Leasingåtaganden (Scania som leasetagare)**

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

**BALANSRÄKNING – VÄRDERINGSPRINCIPER****Materiella anläggningstillgångar inklusive uthyrningstillgångar**

Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar. En anläggningstillgång delas upp i komponenter med olika nyttjandeperioder (avskrivningstider) och dessa redovisas som separata tillgångar. Maskiner och inventarier samt uthyrningstillgångar har nyttjandeperioder på 3–12 år. Genomsnittlig nyttjandeperiod för byggnader är 40 år baserat på att stommar har 50–100 år, stomkomplettering/innerväggar 20–40 år, installationer 20–40 år, yttre ytskikt 20–30 år och inre ytskikt 10–15 år. Mark skrivs inte av. Avskrivning sker i huvudsak linjärt över tillgångens bedömda nyttjandeperiod och i de fall ett restvärde finns sker avskrivning ner till detta värde. Nyttjandeperiod, restvärde och avskrivningsmetod prövas löpande och justeras vid ändrade förutsättningar.

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

**Immateriella anläggningstillgångar**

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

**Goodwill**

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

**Aktiverade utgifter för produktutveckling**

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

**Aktiverade utgifter för utveckling av programvara**

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

**Nedskrivningsprövning av anläggningstillgångar**

De redovisade värdena för Scanias immateriella och materiella tillgångar samt aktieinnehav prövas vid varje balansdag för att bedöma om det finns indikation på nedskrivningsbehov. Detta inkluderar immateriella tillgångar med obestämbar livslängd, vilka i sin helhet avser goodwill. För goodwill samt immateriella tillgångar som ännu inte tagits i bruk beräknas återvinningsvärdet årligen oavsett om det finns en indikation på nedskrivningsbehov eller inte.

Om någon indikation finns på nedskrivningsbehov för en anläggningstillgång beräknas tillgångens återvinningsvärde. Återvinningsvärdet på tillgången är det högsta av verkligt värde minus försäljningskostnader och nyttjandevärde, där nyttjandevärdet är en uppskattning av framtida kassaflöden som diskonterats med en ränta som beaktar risken för den specifika tillgången. Om det inte går att hänföra väsent-

ligen oberoende kassaflöden till en enskild tillgång ska vid prövning av nedskrivningsbehov tillgångar grupperas till den lägsta nivå där det går att identifiera väsentligen oberoende kassaflöden, en så kallad kassagenererande enhet. Vid nedskrivningsprövningen jämförs det redovisade värdet i balansräkningen med det beräknade återvinningsvärdet.

I de fall en tillgångs eller kassagenererande enhets beräknade återvinningsvärde understiger det redovisade värdet görs en nedskrivning till återvinningsvärdet. En nedskrivning belastar resultaträkningen. Då nedskrivningsbehov identifierats för en kassagenererande enhet fördelas nedskrivningsbeloppet i första hand till goodwill. Därefter görs en proportionell nedskrivning av övriga tillgångar som ingår i enheten.

### Varulager

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

### Finansiella tillgångar och skulder

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

### Redovisning av finansiella tillgångar och skulder

Finansiella tillgångar och finansiella skulder redovisas i balansräkningen när bolaget blir part i dess avtalsmässiga villkor. Fordringar redovisas i balansräkningen när Scania har en avtalsenlig rätt att erhålla betalning. Skulder redovisas när motparten har presterat och avtalsenlig skyldighet föreligger att betala. En finansiell tillgång, eller en del av en finansiell tillgång, bokas bort från balansräkningen när rättigheterna i avtalet realiserats, förfaller eller bolaget förlorar kontrollen över dem. En finansiell skuld, eller en del av en finansiell skuld, bokas bort från balansräkningen när förpliktelsen i avtalet fullgjorts, annullerats eller löpt ut. Scania tillämpar likviditetsredovisning för allt utom för sådana tillgångar som innehas för handel där redovisning sker på affärsdagen. Derivat med positiva värden (orealiserade vinster) redovisas som andra kortfristiga eller långfristiga fordringar medan derivat med negativa värden (orealiserade förluster) redovisas som andra kortfristiga eller långfristiga skulder.

### Klassificering av finansiella instrument

Alla finansiella tillgångar och skulder klassificeras i följande kategorier:

- a) Finansiella tillgångar och finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultatet består av två undergrupper;

- i) Finansiella tillgångar och finansiella skulder som innehas för handel vilket innefattar Scantias alla derivat förutom de derivat som används som säkringsinstrument när säkringsredovisning tillämpas. Derivathandel bedrivs i huvudsak för att säkra koncernens valuta- och ränterisker.
- ii) Finansiella tillgångar och finansiella skulder som vid det första redovisningstillfället identifieras som en post värderad till verkligt värde via resultatet. Scania har inga finansiella instrument klassificerade i denna undergrupp.
- b) Investeringar som hålls till förfall  
Denna kategori innefattar finansiella tillgångar med fastställda eller fastställbara betalningar och fastställd löptid som Scania har för avsikt och förmåga att hålla till förfall. Scania har inga finansiella instrument klassificerade i denna kategori.
- c) Lånefordringar och kundfordringar  
Dessa tillgångar har fastställda eller fastställbara betalningar och är inte noterade på en aktiv marknad. Scantias likvida medel, kundfordringar och lånefordringar ingår i denna kategori.
- d) Finansiella tillgångar som kan säljas  
Denna kategori består av finansiella tillgångar som inte klassificerats i någon annan kategori såsom aktier och andelar i både börsnoterade och icke börsnoterade bolag. Scania har inga finansiella instrument klassificerade i denna kategori.
- e) Övriga finansiella skulder  
Innefattar finansiella skulder som inte innehas för handel. Scantias leverantörsskulder samt upplåning ingår i denna kategori.

### Redovisning och värdering

Finansiella tillgångar och skulder som inte är derivat redovisas initialt till sitt anskaffningsvärde vilket då motsvarar dess verkliga värde med tillägg för transaktionskostnader, förutom avseende de som tillhör kategorin finansiell tillgång som redovisas till verkligt värde via resultatet. Den sistnämnda kategorin redovisas till verkligt värde exklusive transaktionskostnader. Finansiella tillgångar och skulder i utländsk valuta omräknas till svenska kronor till balansdagens valutakurs.

Nedanstående utgör de redovisningsprinciper som Scania i huvudsak tillämpar för redovisning av finansiella tillgångar och finansiella skulder. Undantag från dessa principer gäller för finansiella instrument som ingår i säkringsrelationer och beskrivs mer genomgående i avsnittet säkringsredovisning.

- a) Finansiella tillgångar och skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen värderas löpande till verkligt värde. Värdeförändringen på derivat som säkrar prognostiserade framtida betalningsflöden (försäljning) redovisas i rörelseresultatet. Värdeförändringen på derivat som används för att konvertera upplåning till önskad valuta eller till önskad räntebindningsstruktur redovisas i finansnettot.
- b) Investeringar avsedda att behållas till förfall värderas till upplupet anskaffningsvärde i balansräkningen. Ränteintäkter redovisas i finansnettot. Scania har inga finansiella instrument klassificerade i denna kategori.

**NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.**

- c) Lånefordringar och kundfordringar värderas till upplupet anskaffningsvärde med avdrag för befarade kundförluster i balansräkningen. Reservering för sannolika kundförluster/osäkra fordringar görs utifrån en individuell bedömning av varje kund, baserat på kundens betalningsförmåga, förväntad framtida risk samt värdet på erhållen säkerhet. Utöver den individuella bedömningen görs en reservering för befarade förluster utifrån en kollektiv bedömning av tillgångarna.
- d) Finansiella tillgångar tillgängliga för försäljning värderas löpande till verkligt värde med värdeförändring i övrigt totalresultat och ackumulerat i verkligt värde reserven inom eget kapital. Vid den tidpunkt tillgångarna bokas bort från balansräkningen omförs tidigare redovisad ackumulerad vinst eller förlust i eget kapital till resultaträkningen. Scania har inga finansiella instrument klassificerade i denna kategori.
- e) Övriga finansiella skulder redovisas initialt till marknadsvärdet, som då motsvarar erhållet belopp med avdrag för eventuella transaktionskostnader, och därefter till upplupet anskaffningsvärde. Över- eller underkurs vid emission av lån periodiseras över lånets löptid genom användandet av effektivräntemetoden och redovisas i finansnettot.

Eventuella resultat som uppstår i samband med avyttring av finansiella instrument eller återköp av låneskulder redovisas i resultaträkningen.

**Säkringsredovisning**

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

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

**Kassaflödessäkring**

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

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

**Säkring av verkligt värde**

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

**Säkring av utländska nettoinvesteringar**

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

**Avsättningar**

Avsättningar redovisas om ett åtagande, legalt eller informellt, föreligger som följd av inträffade händelser. Vidare måste det bedömas som troligt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera åtagandet samt att beloppet kan uppskattas tillförlitligt. Avsättningar för garanti för under året sålda fordon baseras på garantivillkor och bedömt kvalitetsläge. Avsättningar relaterade till serviceavtal avser förväntade framtida kostnader som överstiger de avtalade framtida intäkterna. Avsättningar för restvärdesåtaganden uppkommer till följd av antingen en operationell lease (Scania som leasegivare) eller en leverans med återköpsåtagande. Avsättningen ska täcka den aktuella bedömningen av att det förväntade framtida marknadsvärdet understiger det pris som avtalats i leasingavtalet eller återköpsavtalet. I detta fall redovisas en avsättning på mellanskillnaden, såvida inte denna understiger ännu ej redovisad uppskjuten vinst. Bedömningen av den framtida restvärdesrisken sker löpande under avtalstiden. För avsättningar avseende pensioner se beskrivning av Ersättningar till anställda

nedan, samt i not 17 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser. För avsättning avseende uppskjutna skatteskulder se Skatter nedan.

### Skatter

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

### Ersättningar till anställda

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

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

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

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

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

Den största delen av den svenska planen för tjänstemän (ITP) finansieras däremot via kontoavsättning, vilken tryggas av en kreditförsäkring i Försäkringsbolaget PRI Pensionsgaranti som också administrerar planen. Se även not 17 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser. Scania följer reglerna i IAS 19 om begränsning i värdering av nettotillgångar det så kallade tillgångstaket, då dessa aldrig värderas högre än nuvärdet av tillgängliga ekonomiska fördelar i form av återbetalningar från planen eller i form av minskningar av framtida avgifter till planen. Detta värde nuvärdesbestäms med hänsyn till gällande diskonteringsränta.

## RESULTATRÄKNING – KLASSIFICERINGAR

### Forsknings- och utvecklingskostnader

Scantias forsknings- och utvecklingskostnader består av de kostnader för forskning och utveckling som uppstår under forskningsfasen och den del av utvecklingsfasen som inte uppfyller kraven på aktivering samt periodens avskrivning och eventuell nedskrivning av tidigare aktiverade utgifter för utveckling, se not 11 Immateriella anläggnings-tillgångar.

### Försäljningskostnader

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

### Administrationskostnader

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

### Finansiella intäkter och kostnader

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

**NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.****RESULTATRÄKNING – VÄRDERINGSPRINCIPER****Intäktsredovisning**

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

**Nettoomsättning – Fordon och tjänster****Försäljning**

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

**Uthyrning**

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

**Service och tjänster**

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

**Financial Services**

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

**ÖVRIGT****Transaktioner med närstående**

Transaktioner med närstående sker till marknadsmässiga villkor. Med närstående avses de företag där Scania kan utöva ett bestämmande eller betydande inflytande vad gäller de operativa och finansiella beslut som fattas. Närståendekretsen omfattar dessutom de företag och fysiska personer som har möjlighet att utöva ett bestämmande eller betydande inflytande över Scaniakoncernens finansiella och operativa beslut.

Transaktioner med närstående inkluderar också förmåns- och avgiftsbestämda pensionsplaner.

**Statliga bidrag inklusive stöd från EU**

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

**Eventualförpliktelser (ansvarsförbindelser)**

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

**Resultat per aktie**

Resultat per aktie beräknas som periodens resultat hänförligt till moderbolagets aktieägare dividerat med vägt genomsnittligt utestående antal aktier per rapporteringsperiod.

**Incitamentsprogram och aktierelaterade ersättningar**

Utfallet av incitamentsprogrammet för ledande befattningshavare redovisas som lönekostnad det år ersättningen avser. En del av programmet disponeras på så sätt att den anställda själv förvärvar aktier till marknadspris i Scania AB (se not 28 Ersättningar till ledande befattningshavare). Detta medför att reglerna enligt IFRS 2 Aktierelaterade ersättningar inte är tillämpliga.

**ÄNDRADE REDOVISNINGSPRINCIPER NÄSTKOMMANDE ÅR**

Nya standarder, ändringar i standarder och tolkningsuttalanden som träder i kraft från och med 1 januari 2014 och senare har inte förtidstillämpats. Nedanstående nya standarder och ändringar har ännu ej börjat tillämpas.

IFRS 9 Finansiella instrument – denna standard ersätter de avsnitt i IAS 39 Finansiella instrument: Redovisning och värdering som behandlar klassificering och värdering. Det är ännu ej bestämt när den ska träda i kraft.

IFRS 10 Koncernredovisning – standarden ersätter IAS 27 och SIC-12 om konsolidering och innehåller en modell för att bedöma om bestämmande inflytande föreligger eller ej. Ett företag eller investering ska omfattas av koncernredovisningen om bestämmande inflytande föreligger baserat på ett kontrollbegrepp. Standarden trädde i kraft 1 januari 2013, men företag inom EU kan vänta med att tillämpa standarden till 1 januari 2014, vilket Scania valt att göra. Standarden bedöms inte få någon väsentlig påverkan på Scantias finansiella rapporter.

IFRS 11 Samarbetsarrangemang – standarden ersätter IAS 31 Andelar i joint ventures. Gemensamt styrda investeringar ska enligt standarden indelas i två kategorier, joint venture eller joint operation. Olika redovisningsregler tillämpas för de olika kategorierna. Standarden trädde i kraft 1 januari 2013, men företag inom EU kan vänta med att tillämpa standarden till 1 januari 2014, vilket Scania valt att göra. Standarden bedöms inte få någon väsentlig påverkan på Scantias finansiella rapporter.

IFRS 12 Upplysningar om andelar i andra företag – innehåller nya upplysningskrav för alla typer av innehav i andra företag oavsett om innehavet konsolideras eller inte. Standarden trädde i kraft 1 januari 2013, men företag inom EU kan vänta med att tillämpa standarden till 1 januari 2014, vilket Scania valt att göra.

Övriga ändringar i standarder och tolkningsuttalanden som träder i kraft från och med 1 januari 2014 eller senare bedöms inte ha någon påverkan på Scanias redovisning.

## MODERBOLAGET

### Moderbolagets redovisningsprinciper

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

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

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

### Dotterföretag

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

### Anteciperade utdelningar

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

### Skatter

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

### Koncernbidrag

Moderbolagets erhållna och lämnade koncernbidrag redovisas som bokslutsdispositioner i resultaträkningen. Detta är en ny redovisningsprincip enligt RFR 2 och jämförelseåren har omräknats motsvarande.

## NOT 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar

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

### Åtaganden

Scania levererar cirka 10 procent av sina fordon med restvärde-åtaganden alternativt återköpsåtaganden. Dessa redovisas som operationella leasingavtal, vilket medför att intäkten och resultatet redovisas fördelat över åtagandets löptid.

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

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

Vid utgången av året uppgick åtaganden avseende restvärden eller återköp till MSEK 9 873 (8 605).

### Kreditrisker

Scania har inom verksamheten Financial Services en exponering i form av kontrakterade betalningar. Dessa uppgick per årsskiftet till MSEK 48 863 (45 037). I allt väsentligt har Scania säkerhet i form av återtaganderätt i det underliggande fordonet. I de fall marknadsvärdet på säkerheten ej täcker exponeringen mot kund, och kunden har problem att fullfölja sina kontrakterade betalningar, har Scania en förlustrisk. Reserven för osäkra fordringar i verksamheten Financial Services uppgick per 31/12 till MSEK 805 (763). Se vidare Kreditrisk under not 30 Finansiell riskhantering.

### Immateriella tillgångar

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

Försäljningsutvecklingen av Scantias produkter bedöms långsiktigt korrelera väl med den ekonomiska utvecklingen på respektive marknad (BNP), vilken har bedömts till 2 procent (2 procent). Relationen intäkt/kostnad, dvs marginal, för såväl fordon som service bibehålls konstant över tiden jämfört med senast kända nivå. Vid diskontering till nuvärde används Scantias genomsnittliga kapitalkostnad, för närvarande 11 procent (11 procent) före skatt.

Antagandena avviker inte från uppgifter från externa informationskällor eller från tidigare erfarenheter. I den mån ovanstående parametrar förändras negativt kan nedskrivningsbehov uppstå. Scantias goodwill uppgick per 31/12 till MSEK 1 086 (1 082). Genomförda nedskrivningsprövningar visade att det finns betryggande marginaler innan nedskrivningsbehov uppstår.

Scantias utvecklingsutgifter aktiveras i den fas av produktutvecklingen där beslut tas om framtida produktions- och marknadsintroduktion. Vid denna tidpunkt finns en framtida prognostiserad intäkt samt motsvarande produktionskostnad. I de fall framtida volymer eller pris- och kostnadsutveckling negativt avviker från förkalkyl kan nedskrivningsbehov uppstå. Scantias aktiverade utvecklingsutgifter uppgick per 31/12 till MSEK 2 753 (1 923).

### Pensionsåtaganden

I de aktuella metoder som används för att fastställa Scantias pensionsskulder är ett antal antaganden av stor betydelse. Det mest kritiska avser diskonteringsräntan på åtaganden. Andra väsentliga antaganden är bedömd löneökningstakt samt beräknad livslängd. En höjd diskonteringsränta minskar den redovisade pensionsskulden. Vid beräkningen av den svenska pensionsskulden har diskonteringsränta om 4,00 procent (3,25) använts. Förändringar av ovan nämnda aktuella parametrar redovisas i övrigt totalresultat netto efter skatt.

### Produktåtaganden

Scantias produktåtagande avser i huvudsak fordonsgarantier i form av en ettårig så kallad fabriksgaranti samt förlängda garantier och i förekommande fall särskilda kvalitetskampanjer. För varje sålt fordon görs en garantiavsättning. För förlängda garantier och kampanjer sker avsättning vid beslutstillfället. Avsättningarna är beroende av bedömt kvalitetsläge och graden av utnyttjande vid kampanjer. En väsentlig förändring av kvalitetsläget kan medföra att tidigare avsättningar måste korrigeras. Scantias produktåtagande framgår av not 18. Övriga avsättningar och uppgick per 31/12 till MSEK 1 473 (1 480).



## Legala och skattemässiga risker

Avsättningar för legala och skattemässiga risker uppgick per 31/12 till MSEK 1 337 (1 200), se not 18 Övriga avsättningar.

### Legala risker

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

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

Under 2011 blev Scania föremål för en utredning som genomförs av EU-kommissionen rörande otillbörligt samarbete. Motsvarande utredning av den brittiska konkurrensmyndigheten, Office of Fair Trading, som inleddes under 2010 har flyttats över till EU-kommissionen.

Denna typ av utredningar pågår normalt under flera år och det är ännu för tidigt att bedöma risken för anspråk gentemot Scania.

### Skattemässiga risker

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

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

## NOT 3 Rapportering per rörelsesegment

Scanias verksamhet delas in i två olika rörelsesegment vilket är baserat på hur styrelse och företagsledning följer upp verksamheten. Uppföljning sker av resultat och ställning för respektive segment av styrelsen och företagsledning vilket utgör grunden för beslutsfattande och allokering av resurser.

Rörelsesegmentet Fordon och tjänster omfattar produkterna lastbilar, bussar samt motorer inklusive de tjänster som sammanhänger med produkterna. Samtliga produkter bygger på gemensamma grundkomponenter varför resultatuppföljning sker aggregerat.

Vidare är Fordon och tjänster inordnade under gemensamma ansvarsområden. Rörelsesegmentet Financial Services omfattar finansiella lösningar till Scanias kunder såsom lånefinansiering, leasingkontrakt och försäkringslösningar. Scanias internprissättning bestäms enligt marknadsmässiga principer, på så kallat armlängds avstånd. Rörelsesegmentens intäkter och kostnader samt tillgångar och skulder är i allt väsentligt direkt hänförliga poster till respektive segment. Scania har ett stort antal kunder över hela världen vilket innebär att beroendet av en enskild kund i respektive rörelsesegment är mycket begränsat.

## RÖRELSESEGMENT

Resultaträkning	Fordon och tjänster <sup>4)</sup>			Financial Services <sup>5)</sup>			Eliminering			Scaniakoncernen		
	2013	2012	2011	2013	2012	2011	2013	2012	2011	2013	2012	2011
Januari – december												
Intäkter från externa kunder <sup>1)</sup>	86 847	79 603	87 686	4 494	4 576	4 372	-1 812	-1 728	-1 749	89 529	82 451	90 309
Kostnader	-79 132	-71 936	-75 821	-3 775	-3 970	-3 855	1 812	1 728	1 749	-81 095	-74 178	-77 927
Andel av resultat i intresseföretag och joint ventures	21	27	16	-	-	-	-	-	-	21	27	16
<b>Rörelseresultat</b>	<b>7 736</b>	<b>7 694</b>	<b>11 881</b>	<b>719</b>	<b>606</b>	<b>517</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>8 455</b>	<b>8 300</b>	<b>12 398</b>
Ränteintäkter	548	659	749	-	-	-	-	-	-	548	659	749
Räntekostnader	-611	-526	-488	-	-	-	-	-	-	-611	-526	-488
Övriga finansiella intäkter och kostnader <sup>2)</sup>	16	-152	-47	-	-	-	-	-	-	16	-152	-47
<b>Resultat före skatt</b>	<b>7 689</b>	<b>7 675</b>	<b>12 095</b>	<b>719</b>	<b>606</b>	<b>517</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>8 408</b>	<b>8 281</b>	<b>12 612</b>
Skatt <sup>2)</sup>	-2 043	-1 514	-3 063	-171	-127	-127	-	-	-	-2 214	-1 641	-3 190
<b>Årets resultat</b>	<b>5 646</b>	<b>6 161</b>	<b>9 032</b>	<b>548</b>	<b>479</b>	<b>390</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>6 194</b>	<b>6 640</b>	<b>9 422</b>
Avskrivningar ingår med <sup>3)</sup>	-2 911	-2 678	-2 609	-18	-20	-21	-	-	-	-2 929	-2 698	-2 630

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

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

3) Värdepminskning på operationell leasing ingår ej.

4) Fördelningen av Scanias intäkter i segmentet Fordon och tjänster framgår av not 4.

5) Fördelningen av Scanias intäkter i segmentet Financial Services framgår av not 6.

Kassaflödesanalys per segment	Fordon och tjänster			Financial Services			Scaniakoncernen		
	2013	2012	2011	2013	2012	2011	2013	2012	2011
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital	8 449	8 038	11 659	801	682	675	9 250	8 720	12 334
Förändring i rörelsekapital mm	102	-558	-957	-	-	-	102	-558	-957
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>	<b>8 551</b>	<b>7 480</b>	<b>10 702</b>	<b>801</b>	<b>682</b>	<b>675</b>	<b>9 352</b>	<b>8 162</b>	<b>11 377</b>
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>	<b>-5 320</b>	<b>-4 455</b>	<b>-3 732</b>	<b>-4 137</b>	<b>-4 771</b>	<b>-7 477</b>	<b>-9 457</b>	<b>-9 226</b>	<b>-11 209</b>
<b>Kassaflöde före finansieringsverksamheten</b>	<b>3 231</b>	<b>3 025</b>	<b>6 970</b>	<b>-3 336</b>	<b>-4 089</b>	<b>-6 802</b>	<b>-105</b>	<b>-1 064</b>	<b>168</b>

Balansräkning	Fordon och tjänster			Financial Services			Eliminering			Scaniakoncernen		
	2013	2012	2011	2013	2012	2011	2013	2012	2011	2013	2012	2011
31 december												
<b>Tillgångar</b>												
Immateriella anläggningstillgångar	4 033	3 138	2 529	13	12	15	-	-	-	4 046	3 150	2 544
Materiella anläggningstillgångar	21 638	20 594	20 286	40	34	33	-	-	-	21 678	20 628	20 319
Uthyrningstillgångar <sup>6)</sup>	6 669	5 992	5 406	9 505	8 135	8 301	-1 564	-1 466	-1 552	14 610	12 661	12 155
Andelar i intresseföretag och joint ventures	490	491	496	-	-	-	-	-	-	490	491	496
Räntebärande fordringar, långfristiga <sup>7)</sup>	5	8	109	24 077	22 988	20 931	-	-	-	24 082	22 996	21 040
Andra fordringar, långfristiga	2 808	2 565	2 611	271	236	184	-	-	-	3 079	2 801	2 795
Varulager	14 552	14 235	14 522	-	-	-	-	-	-	14 552	14 235	14 522
Räntebärande fordringar, kortfristiga <sup>7)</sup>	96	93	194	15 281	13 914	13 003	-	-	-	15 377	14 007	13 197
Andra fordringar, kortfristiga <sup>8)</sup>	10 243	9 684	9 906	886	1 037	1 057	-587	-605	-518	10 542	10 116	10 445
Kortfristiga placeringar och likvida medel	9 004	11 690	11 468	605	357	328	-	-	-	9 609	12 047	11 796
<b>Summa tillgångar</b>	<b>69 538</b>	<b>68 490</b>	<b>67 527</b>	<b>50 678</b>	<b>46 713</b>	<b>43 852</b>	<b>-2 151</b>	<b>-2 071</b>	<b>-2 070</b>	<b>118 065</b>	<b>113 132</b>	<b>109 309</b>
<b>Eget kapital och skulder</b>												
Eget kapital	31 849	30 195	30 005	5 263	4 809	4 507	-	-	-	37 112	35 004	34 512
Räntebärande skulder <sup>9)</sup>	513	2 477	1 418	43 320	39 974	37 375	-	-	-	43 833	42 451	38 793
Avsättningar för pensioner	5 748	7 102	5 897	40	34	25	-	-	-	5 788	7 136	5 922
Övriga långfristiga avsättningar	2 745	2 584	2 863	5	6	4	-	-	-	2 750	2 590	2 867
Andra skulder, långfristiga	5 436	4 635	4 897	612	605	600	-	-	-	6 048	5 240	5 497
Kortfristiga avsättningar	1 825	1 643	1 593	16	7	4	-	-	-	1 841	1 650	1 597
Andra skulder, kortfristiga <sup>6), 8)</sup>	21 422	19 854	20 854	1 422	1 278	1 337	-2 151	-2 071	-2 070	20 693	19 061	20 121
<b>Summa eget kapital och skulder</b>	<b>69 538</b>	<b>68 490</b>	<b>67 527</b>	<b>50 678</b>	<b>46 713</b>	<b>43 852</b>	<b>-2 151</b>	<b>-2 071</b>	<b>-2 070</b>	<b>118 065</b>	<b>113 132</b>	<b>109 309</b>
<b>Periodens bruttoinvesteringar i</b>												
- Immateriella anläggningstillgångar	1 226	940	437	7	4	4	-	-	-	1 233	944	441
- Materiella anläggningstillgångar	3 851	3 216	2 597	20	18	15	-	-	-	3 871	3 234	2 612
- Uthyrningstillgångar <sup>8)</sup>	2 796	2 660	2 650	4 452	3 614	3 486	-644	-469	-558	6 604	5 805	5 578

6) Eliminering avser uppskjuten vinst på uthyrningstillgångar.

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

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

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

## NOT 3 Rapportering per rörelsessegment, forts.

## GEOGRAFISKA OMRÅDEN

	Europa			Eurasien			Asien		
	2013	2012	2011	2013	2012	2011	2013	2012	2011
<b>Fordon och tjänster</b>									
Nettoomsättning, januari – december <sup>1), 4)</sup>	43 631	41 714	45 167	6 052	5 972	6 062	7 760	7 843	10 174
Tillgångar, 31 december <sup>2)</sup>	51 502	50 684	50 225	1 770	2 259	1 667	2 774	2 479	2 142
Bruttoinvesteringar <sup>2)</sup>	3 988	3 316	2 437	44	64	46	170	201	55
Anläggningstillgångar <sup>5)</sup>	29 962	27 430	26 277	557	585	549	661	511	334
<b>Financial Services</b>									
Intäkter, januari – december <sup>1), 6)</sup>	3 367	3 413	3 453	308	296	251	143	161	163
Tillgångar, 31 december <sup>2)</sup>	37 654	34 090	33 150	2 380	2 425	2 276	1 867	1 891	2 013
Ny finansiering till kunder	17 237	16 882	17 933	1 268	1 424	1 424	976	893	1 294
Anläggningstillgångar <sup>7)</sup>	26 398	23 811	22 996	1 231	1 371	1 283	1 048	1 088	1 164

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

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

3) Avser i huvudsak Latinamerika.

4) Varav Sverige 4 643 (5 396 respektive 6 115).

5) Varav Sverige 15 693 (13 417 respektive 12 904).

6) Varav Sverige 296 (318 respektive 313).

7) Varav Sverige 3 381 (3 703 respektive 3 291).

## GEOGRAFISKA OMRÅDEN

Uppföljning av verksamheten sker utifrån en geografisk indelning av länder, där Sverige ingår i marknaden för Europa. Den geografiska indelningen av Scania är baserad på var kunden är lokaliserad.

Under avsnittet definitioner framgår vilka länder som ingår i respektive marknad. Försäljning av Scantias produkter sker till samtliga fem geografiska områden. Financial Services finns huvudsakligen på de europeiska marknaderna och i mindre utsträckning på de övriga. Huvuddelen av Scantias forskning och utveckling sker i Sverige.

Tillverkningen av lastbilar, bussar och industri- och marinmotorer sker i Sverige, Argentina, Brasilien, Frankrike, Nederländerna, Polen och Ryssland.

## NOT 4 Intäkter från externa kunder

Fordon och tjänster	2013	2012	2011
Lastbilar	57 502	49 580	57 632
Bussar	6 610	7 196	8 206
Motorer	1 140	1 245	1 179
Service	17 510	17 092	17 048
Begagnade fordon	4 912	4 492	4 313
Övrigt	2 319	1 892	1 907
Summa leveransvärde	89 993	81 497	90 285
Justering för hyresintäkter <sup>1)</sup>	-3 146	-1 894	-2 599
Nettoomsättning			
Fordon och tjänster	86 847	79 603	87 686
Financial Services	4 494	4 576	4 372
Eliminering <sup>2)</sup>	-1 812	-1 728	-1 749
Intäkter från externa kunder	89 529	82 451	90 309

1) Avser i huvudsak nya lastbilar MSEK -2 769 (-1 799 respektive -2 193) och nya bussar MSEK -74 (79 respektive -333). Justeringsbeloppet utgör skillnaden mellan faktureringsvärde baserat på leverans och resultatavräknade intäkter. Denna skillnad uppstår då uthyrning eller leverans kombineras med en restvärdegaranti eller ett återköpsåtagande. De väsentliga riskerna kvarstår därmed varför redovisning sker som operationella leasingavtal. Detta medför att intäkten och resultatet redovisas fördelat på åtagandets löptid.

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

Amerika <sup>3)</sup>			Afrika och Oceanien			Summa		
2013	2012	2011	2013	2012	2011	2013	2012	2011
23 551	18 391	20 912	5 853	5 683	5 371	86 847	79 603	87 686
11 363	10 892	11 619	2 129	2 176	1 874	69 538	68 490	67 527
837	551	458	38	24	38	5 077	4 156	3 034
3 916	3 697	3 819	547	565	458	35 643	32 788	31 437
460	447	231	216	259	274	4 494	4 576	4 372
7 058	6 346	4 226	1 719	1 961	2 187	50 678	46 713	43 852
3 085	3 482	3 527	1 049	1 311	1 567	23 615	23 992	25 745
4 247	3 965	2 710	982	1 170	1 311	33 906	31 405	29 464

## NOT 5 Rörelsens kostnader

Fordon och tjänster	2013	2012	2011	Financial Services	2013	2012	2011
<b>Kostnad för sålda varor</b>				<b>Försäljnings- och administrationskostnader</b>			
Varukostnader	41 756	37 091	40 085	Personal	467	436	410
Personal	12 460	11 658	11 426	Avskrivningar	18	20	21
Avskrivningar	2 070	1 997	1 960	Övrigt	201	194	184
Övrigt	9 017	8 181	9 692	<b>Summa</b>	<b>686</b>	<b>650</b>	<b>615</b>
<b>Summa</b>	<b>65 303</b>	<b>58 927</b>	<b>63 163</b>				
<b>Forsknings- och utvecklingskostnader</b>							
Personal	1 820	1 793	1 809				
Avskrivningar	559	462	420				
Övrigt	2 645	2 426	2 211				
<b>Summa</b>	<b>5 024</b>	<b>4 681</b>	<b>4 440</b>				
<b>Försäljningskostnader</b>							
Personal	4 097	3 850	3 663				
Avskrivningar	275	212	223				
Övrigt	3 368	3 224	3 128				
<b>Summa</b>	<b>7 740</b>	<b>7 286</b>	<b>7 014</b>				
<b>Administrationskostnader</b>							
Personal	560	537	497				
Avskrivningar	7	7	6				
Övrigt	498	498	701				
<b>Summa</b>	<b>1 065</b>	<b>1 042</b>	<b>1 204</b>				

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

## NOT 6 Financial Services

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

	2013	2012	2011
Ränteintäkter	2 274	2 418	2 157
Hyresintäkter	2 220	2 158	2 215
Avskrivningar	-1 812	-1 728	-1 749
Räntekostnader	-1 108	-1 367	-1 274
Ränteöverskott	1 574	1 481	1 349
Andra intäkter och kostnader	111	65	81
Bruttoresultat	1 685	1 546	1 430
Försäljnings- och administrationskostnader	-686	-650	-615
Kreditförluster, konstaterade och befarade <sup>1)</sup>	-280	-290	-298
<b>Rörelseresultat</b>	<b>719</b>	<b>606</b>	<b>517</b>

1) Kostnaderna motsvarar 0,60 procent (0,66 respektive 0,76) av den genomsnittliga kreditportföljen.

Uthyrningstillgångar (operationell leasing)	2013	2012	2011
Vid årets början	8 135	8 301	8 497
Tillkommande kontrakt	4 452	3 614	3 486
Avskrivning	-1 812	-1 728	-1 749
Avslutade kontrakt	-1 466	-1 811	-1 815
Förändring av värdereglering	13	8	-15
Valutakursdifferenser	183	-249	-103
<b>Redovisat värde vid årets slut <sup>2)</sup></b>	<b>9 505</b>	<b>8 135</b>	<b>8 301</b>

2) I koncernens balansräkning tillkommer eliminering avseende uppskjuten vinst, se not 3.

Finansiella fordringar (avbetalningskontrakt och finansiella leasingavtal)	2013	2012	2011
Vid årets början	36 902	33 934	27 640
Tillkommande fordringar	19 163	20 378	22 259
Amortering/avslutade kontrakt	-16 201	-15 908	-15 131
Förändring av värdereglering	-56	-49	72
Valutakursdifferenser	-450	-1 453	-906
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>39 358</b>	<b>36 902</b>	<b>33 934</b>
<b>Summa fordringar och uthyrningstillgångar <sup>3)</sup></b>	<b>48 863</b>	<b>45 037</b>	<b>42 235</b>

3) Antalet kontrakt i portföljen vid årets slut uppgick till cirka 107 000 (100 000 respektive 95 000).

Nettoinvesteringar i finansiella leasingavtal	2013	2012	2011
Fordringar avseende framtida minimileaseavgifter	22 738	24 394	23 364
Avgår belopp för:			
Reserv för osäkra fordringar	-560	-548	-546
Beräknad ränta	-1 931	-2 288	-2 447
<b>Nettoinvestering <sup>4)</sup></b>	<b>20 247</b>	<b>21 558</b>	<b>20 371</b>

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

Framtida minimi- leaseavgifter <sup>5)</sup>	Operationell leasing	Finansiell leasing	Varav ränta
2014	1 766	8 388	931
2015	1 400	6 263	542
2016	895	4 182	272
2017	422	2 374	111
2018	189	962	42
2019 och därefter	63	569	33
<b>Summa</b>	<b>4 735</b>	<b>22 738</b>	<b>1 931</b>

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

## NOT 7 Finansiella intäkter och kostnader

	2013	2012	2011
<b>Ränteintäkter</b>			
Banktillgodohavanden och finansiella placeringar	438	496	573
Derivat <sup>1)</sup>	108	152	168
Pensionstillgångar <sup>4)</sup>	2	11	8
<b>Summa ränteintäkter</b>	<b>548</b>	<b>659</b>	<b>749</b>
<b>Räntekostnader</b>			
Upplåning	-675	-882	-1 043
Derivat <sup>1)</sup>	-327	-215	-63
Summa upplåning och derivat	-1 002	-1 097	-1 106
Avgår redovisade räntekostnader inom Financial Services <sup>2)</sup>	617	826	843
Pensionssskuld <sup>4)</sup>	-226	-255	-225
<b>Summa räntekostnader</b>	<b>-611</b>	<b>-526</b>	<b>-488</b>
<b>Summa räntenetto</b>	<b>-63</b>	<b>133</b>	<b>261</b>
Övriga finansiella intäkter <sup>3)</sup>	187	80	116
Övriga finansiella kostnader <sup>3)</sup>	-171	-232	-163
<b>Summa övriga finansiella intäkter och kostnader</b>	<b>16</b>	<b>-152</b>	<b>-47</b>
<b>Finansiella intäkter och kostnader, netto</b>	<b>-47</b>	<b>-19</b>	<b>214</b>

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

2) Redovisas i rörelseresultat för Financial Services.

3) Avser marknadsvärdering av finansiella instrument där säkringsredovisning ej tillämpas MSEK 72 (-90 respektive 42), samt valutakursdifferenser och realiserade/realiserade vinster om MSEK 2 481 och realiserade/realiserade förluster om MSEK 2 478 hänförliga till valutaderivat samt bankkostnader.

4) På grund av ändringar i IAS 19 (se not 1 Redovisningsprinciper) har jämförelsesiffrorna justerats.

## NOT 8 Skatt

Periodens skattekostnad/skatteintäkt	2013	2012	2011
Aktuell skatt <sup>1)</sup>	-2 553	-2 074	-3 164
Uppskjuten skatt	339	433	-26
<b>Summa</b>	<b>-2 214</b>	<b>-1 641</b>	<b>-3 190</b>

1) Varav betald skatt: -2 394      -2 496      -3 548

Uppskjuten skatt är hänförlig till följande:	2013	2012	2011
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	12	-40	138
Uppskjuten skatt till följd av ändrade skattesatser och skatteregler <sup>2)</sup>	17	288	-2
Uppskjuten skatteintäkt till följd av under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	71	32	47
Uppskjuten skattekostnad till följd av utnyttjande av tidigare aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	-49	-53	-215
Uppskjuten skatt avseende förändring i avsättning till periodiseringsfond	299	222	-12
Övriga uppskjutna skatteskulder/tillgångar	-11	-16	18
<b>Summa</b>	<b>339</b>	<b>433</b>	<b>-26</b>

2) Effekt av ändrad skattesats avser i huvudsak Storbritannien (år 2013), Sverige (år 2012) och Storbritannien samt Chile (år 2011).

## NOT 8 Skatt, forts.

Avstämning av effektiv skatt	2013		2012		2011	
	Belopp	%	Belopp	%	Belopp	%
Resultat före skatt	8 408		8 281		12 612	
Skatt beräknad med svensk skattesats	-1 850	22,0	-2 178	26,3	-3 317	26,3
Skatteeffekt och procentuell påverkan:						
Skillnad mellan svensk och utländsk skattesats	-734	9	-362	4	-528	4
Ej skattepliktiga intäkter	50	-1	69	-1	111	-1
Ej avdragsgilla kostnader	-127	2	-101	1	-118	1
Nyttjande av skattevärde i underskottsavdrag som ej tidigare aktiverats	194	-2	506	-6	571	-5
Värdering av skattevärde i underskottsavdrag som ej tidigare aktiverats	3	0	2	0	42	0
Justering av skatt avseende tidigare år	225	-3	145	-2	16	0
Ändrade skattesatser	14	0	287	-3	1	0
Övrigt	11	0	-9	0	32	0
<b>Redovisad skatt</b>	<b>-2 214</b>	<b>26</b>	<b>-1 641</b>	<b>20</b>	<b>-3 190</b>	<b>25</b>

Uppskjutna skattefordringar och skulder är hänförliga till följande:	2013	2012	2011
<b>Uppskjutna skattefordringar</b>			
Avsättningar	875	860	971
Avsättningar för pensioner	967	1 158	962
Anläggningstillgångar	956	889	656
Varulager	514	490	570
Ej utnyttjade underskottsavdrag <sup>3)</sup>	579	575	597
Andra kortfristiga skulder	1 261	1 089	920
Derivat	195	222	377
Övrigt	337	433	345
Kvittning inom skatteenheter	-4 189	-4 260	-4 147
<b>Summa uppskjutna skattefordringar<sup>4)</sup></b>	<b>1 495</b>	<b>1 456</b>	<b>1 251</b>
<b>Uppskjutna skatteskulder</b>			
Avsättningar	268	198	261
Anläggningstillgångar	4 166	3 955	3 868
Periodiseringsfond <sup>5)</sup>	22	321	605
Derivat	118	190	229
Övrigt	47	63	52
Kvittning inom skatteenheter	-4 189	-4 260	-4 147
<b>Summa uppskjutna skatteskulder</b>	<b>432</b>	<b>467</b>	<b>868</b>
<b>Uppskjuten skattefordran (-) / skatteskuld (+), netto</b>	<b>-1 063</b>	<b>-989</b>	<b>-383</b>

3) Av den uppskjutna skattefordran som härrör från ej utnyttjade underskottsavdrag kan MSEK 459 utnyttjas utan tidsbegränsning.

4) Uppskjutna skattefordringar avseende skattemässiga underskottsavdrag redovisas i den mån det är sannolikt att avdragen kan utnyttjas mot överskott vid framtida beskattning. Uppskjutna skattefordringar avseende ej utnyttjade underskottsavdrag på MSEK 12 447 (12 623 respektive 13 389) har inte värderats. Huvuddelen av dessa har inte värderats mot bakgrund av att underskottsavdragen endast kan utnyttjas mot en begränsad del av verksamheten. Tidsbegränsade, ej värderade, underskottsavdrag uppgår till MSEK 5 och de förfaller år 2018.

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



**NOT 8 Skatt, forts.**

<b>Avstämning av uppskjuten skattefordran (-)/skatteskuld (+), netto:</b>	<b>2013</b>	2012	2011
Redovisat värde vid årets början	-989	-383	-357
Uppskjuten skatt redovisat i årets resultat	-339	-433	26
Valutakursdifferenser	78	27	39
Skattefordran i förvärvat verksamheter	5	-1	-12
Redovisat i övrigt totalresultat, förändringar hänförligt till:			
omvärdering av förmånsbestämda planer	179	-216	-97
omräkningsreserv	3	16	4
säkringsreserv	0	1	14
<b>Uppskjuten skattefordran (-) / skatteskuld (+), netto</b>	<b>-1 063</b>	-989	-383

**NOT 9 Resultat per aktie**

<b>Resultat per aktie</b>	<b>2013</b>	2012	2011
Årets resultat hänförligt till Scantias aktieägare, MSEK	6 201	6 646	9 422
Vägt genomsnittligt antal utestående aktier under året, miljoner	800	800	800
<b>Resultat per aktie före/ efter utspädning, SEK</b>	<b>7,75</b>	8,31	11,78

Det finns inga finansiella instrument som kan leda till utspädning.

**NOT 10 Avskrivningar**

<b>Fordon och tjänster</b>	<b>2013</b>	2012	2011
<b>Immateriella anläggningstillgångar</b>			
Utvecklingskostnader	293	218	171
Försäljningskostnader	70	34	36
Summa	363	252	207
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>			
Kostnad för sålda varor <sup>1)</sup>	2 070	1 997	1 960
Forsknings- och utvecklingskostnader	266	244	249
Försäljningskostnader	205	178	187
Administrationskostnader	7	7	6
Summa	2 548	2 426	2 402
<b>Summa avskrivning, Fordon och tjänster</b>	<b>2 911</b>	2 678	2 609

1) Varav värdeminskning avseende korttidsuthyrning inom Fordon och tjänster MSEK 271 (206 respektive 230). Därutöver tillkommer värdeminskning avseende aktiverade återköpsåtaganden med MSEK 869 (698 respektive 624).

<b>Financial Services</b>	<b>2013</b>	2012	2011
Operationell leasing (amortering)	1 812	1 728	1 749
Övriga anläggningstillgångar	18	20	21
<b>Summa avskrivning, Financial Services</b>	<b>1 830</b>	1 748	1 770

I koncernen nedjusteras avskrivningarna till koncernmässigt värde med MSEK 545 (555 respektive 477). I not 12 uppgår därmed avskrivningarna avseende korttidsuthyrning, aktiverade återköpsåtaganden samt operationell leasing under rubriken uthyrningstillgångar till MSEK 2 408 (2 077 respektive 2 126).

**NOT 11 Immateriella anläggningstillgångar**

2013	Goodwill	Utveckling	Övriga immateriella <sup>1)</sup>	Totalt
<b>Ackumulerade anskaffningsvärden</b>				
Vid årets början	1 097	4 365	588	6 050
Förvärv/avyttring av dotterföretag	17	–	–	17
Nyanskaffningar	–	1 123	110	1 233
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–10	–10
Omklassificeringar	–	–	21	21
Valutakursdifferenser	–3	–	–10	–13
<b>Summa</b>	<b>1 111</b>	<b>5 488</b>	<b>699</b>	<b>7 298</b>
<b>Ackumulerade avskrivningar</b>				
Vid årets början	–	2 431	430	2 861
Årets avskrivningar				
– Fordon och tjänster	–	293	60	353
– Financial Services	–	–	7	7
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–10	–10
Valutakursdifferenser	–	–	–8	–8
<b>Summa</b>	<b>–</b>	<b>2 724</b>	<b>479</b>	<b>3 203</b>
<b>Ackumulerade nedskrivningar</b>				
Vid årets början	15	11	13	39
Årets nedskrivning	10	–	–	10
<b>Summa</b>	<b>25</b>	<b>11</b>	<b>13</b>	<b>49</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>				
	<b>1 086</b>	<b>2 753</b>	<b>207</b>	<b>4 046</b>
– varav aktiverade utgifter för projekt som tagits i bruk		1 494		
– varav aktiverade utgifter för projekt under utveckling		1 259		
<b>Låneutgifter Koncernen</b>				
Låneutgifter som inräknats i anskaffningsvärde för posten Utveckling under året		7		
Räntesats för fastställande av låneutgifter inräknade i anskaffningsvärde		1,3%		

2012	Goodwill	Utveckling	Övriga immateriella <sup>1)</sup>	Totalt
Ackumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	1 159	3 505	523	5 187
Förvärv/avyttring av dotterföretag	2	–	–	2
Nyanskaffningar	–	860	84	944
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–	–
Valutakursdifferenser	–64	–	–19	–83
<b>Summa</b>	<b>1 097</b>	<b>4 365</b>	<b>588</b>	<b>6 050</b>
Ackumulerade avskrivningar				
Vid årets början	–	2 213	402	2 615
Årets avskrivningar				
– Fordon och tjänster	–	218	34	252
– Financial Services	–	–	9	9
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–2	–2
Valutakursdifferenser	–	–	–13	–13
<b>Summa</b>	<b>–</b>	<b>2 431</b>	<b>430</b>	<b>2 861</b>
Ackumulerade nedskrivningar				
Vid årets början	15	–	13	28
Årets nedskrivning	–	11	–	11
<b>Summa</b>	<b>15</b>	<b>11</b>	<b>13</b>	<b>39</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>1 082</b>	<b>1 923</b>	<b>145</b>	<b>3 150</b>
– varav aktiverade utgifter för projekt som tagits i bruk		1 006		
– varav aktiverade utgifter för projekt under utveckling		917		
<b>2011</b>	<b>Goodwill</b>	<b>Utveckling</b>	<b>Övriga immateriella <sup>1)</sup></b>	<b>Totalt</b>
Ackumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	1 182	3 118	498	4 798
Förvärv/avyttring av dotterföretag	3	–	–	3
Nyanskaffningar	–	387	54	441
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–17	–17
Valutakursdifferenser	–26	–	–12	–38
<b>Summa</b>	<b>1 159</b>	<b>3 505</b>	<b>523</b>	<b>5 187</b>
Ackumulerade avskrivningar				
Vid årets början	–	2 044	383	2 427
Årets avskrivningar				
– Fordon och tjänster	–	169	37	206
– Financial Services	–	–	8	8
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–17	–17
Valutakursdifferenser	–	–	–9	–9
<b>Summa</b>	<b>–</b>	<b>2 213</b>	<b>402</b>	<b>2 615</b>
Ackumulerade nedskrivningar				
Vid årets början	15	–	13	28
Årets nedskrivning	–	–	–	–
<b>Summa</b>	<b>15</b>	<b>–</b>	<b>13</b>	<b>28</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>1 144</b>	<b>1 292</b>	<b>108</b>	<b>2 544</b>
– varav aktiverade utgifter för projekt som tagits i bruk		802		
– varav aktiverade utgifter för projekt under utveckling		489		

1) Avser främst programvara vilken i sin helhet är externt anskaffad.

Scania prövar minst årligen värdet på goodwill och immateriella tillgångar. Nedskrivningsprövningen görs för kassagenererande enheter, vilket oftast motsvarar en rapporterende enhet. Goodwill har fördelats på flera kassagenererande enheter och det belopp som fördelats på varje enhet är inte betydande jämfört med koncernens sammanlagda redovisade värde för goodwill. Goodwill som fördelats på kassagenererande enheter sammanfaller med det totalt redovisade

värdet av goodwill. Upplysningar om antaganden som använts vid beräkning av återvinningvärdet lämnas i not 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar.

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

## NOT 12 Materiella anläggningstillgångar

2013	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar och förskott	Uthyrnings- tillgångar <sup>1)</sup>	Totalt
<b>Akkumulerade anskaffningsvärden</b>					
Vid årets början	17 322	28 667	2 288	16 533	64 810
Förvärv/avyttring av dotterföretag	–	4	–	–	4
Nyanskaffningar	636	778	2 457	6 604	10 475
Avyttringar och utrangeringar	–200	–694	–5	–3 647	–4 546
Omklassificeringar	519	1 650	–2 190	–854	–875
Valutakursdifferenser	–73	–659	–49	341	–440
<b>Summa</b>	<b>18 204</b>	<b>29 746</b>	<b>2 501</b>	<b>18 977</b>	<b>69 428</b>
<b>Akkumulerade avskrivningar</b>					
Vid årets början	6 944	20 695	–	3 818	31 457
Förvärv/avyttring av dotterföretag	–	–	–	–	–
Årets avskrivningar					
– Fordon och tjänster	409	1 859	–	1 141	3 409
– Financial Services	–	11	–	1 812	1 823
– Eliminering	–	–	–	–545	–545
Avyttringar och utrangeringar	–88	–538	–	–1 745	–2 371
Omklassificeringar	5	–6	–	–247	–248
Valutakursdifferenser	–24	–513	–	91	–446
<b>Summa</b>	<b>7 246</b>	<b>21 508</b>	<b>–</b>	<b>4 325</b>	<b>33 079</b>
<b>Akkumulerade nedskrivningar<sup>2)</sup></b>					
Vid årets början	9	1	–	54	64
Årets värdeförändring	8	–	–	–13	–5
Valutakursdifferenser	1	–	–	1	2
<b>Summa</b>	<b>18</b>	<b>1</b>	<b>–</b>	<b>42</b>	<b>61</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>10 940</b>	<b>8 237</b>	<b>2 501</b>	<b>14 610</b>	<b>36 288</b>
– varav Maskiner		5 890			
– varav Inventarier		2 347			
– varav Byggnader	8 095				
– varav Mark	2 845				
– varav Financial Services		29		9 505	9 534

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

2) Nedskrivningar av uthyrningstillgångar avser värdering för kreditförluster.

2012	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar och förskott	Uthyrnings- tillgångar <sup>1, 3)</sup>	Totalt
Ackumulerade anskaffningsvärden					
Vid årets början	17 182	28 555	1 574	15 658	62 969
Förvärv/avyttring av dotterföretag	–	–	–	–	–
Nyanskaffningar	235	736	2 263	5 805	9 039
Avyttringar och utrangeringar	–33	–800	–9	–3 240	–4 082
Omklassificeringar	429	1 050	–1 510	–1 109	–1 140
Valutakursdifferenser	–491	–874	–30	–581	–1 976
<b>Summa</b>	<b>17 322</b>	<b>28 667</b>	<b>2 288</b>	<b>16 533</b>	<b>64 810</b>
Ackumulerade avskrivningar					
Vid årets början	6 756	20 229	–	3 439	30 424
Förvärv/avyttring av dotterföretag	–	–	–	–	–
Årets avskrivningar					
– Fordon och tjänster	386	1 834	–	904	3 124
– Financial Services	–	11	–	1 728	1 739
– Eliminering	–	–	–	–555	–555
Avyttringar och utrangeringar	–13	–667	–	–1 191	–1 871
Omklassificeringar	14	–16	–	–354	–356
Valutakursdifferenser	–199	–696	–	–153	–1 048
<b>Summa</b>	<b>6 944</b>	<b>20 695</b>	<b>–</b>	<b>3 818</b>	<b>31 457</b>
Ackumulerade nedskrivningar <sup>2)</sup>					
Vid årets början	6	1	–	64	71
Årets värdeförändring	3	–	–	–8	–5
Valutakursdifferenser	–	–	–	–2	–2
<b>Summa</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>–</b>	<b>54</b>	<b>64</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>10 369</b>	<b>7 971</b>	<b>2 288</b>	<b>12 661</b>	<b>33 289</b>
– varav Maskiner		5 868			
– varav Inventarier		2 103			
– varav Byggnader	7 807				
– varav Mark	2 562				
– varav Financial Services		30		8 135	8 165

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

2) Nedskrivningar av uthyrningstillgångar avser värde reglering för kreditförluster.

3) Inkluderar fordon för korttidsuthyrning som från och med 2012 omklassificeras till lager innan försäljning.

**NOT 12 Materiella anläggningstillgångar, forts.**

2011	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar och förskott	Uthyrnings- tillgångar <sup>1)</sup>	Totalt
Ackumulerade anskaffningsvärden					
Vid årets början	16 941	28 349	1 305	14 317	60 912
Förvärv/avyttring av dotterföretag	-16	4	-	-	-12
Nyanskaffningar	346	705	1 561	5 578	8 190
Avyttringar och utrangeringar	-98	-923	-2	-3 859	-4 882
Omklassificeringar	234	921	-1 283	-223	-351
Valutakursdifferenser	-225	-501	-7	-155	-888
<b>Summa</b>	<b>17 182</b>	<b>28 555</b>	<b>1 574</b>	<b>15 658</b>	<b>62 969</b>
Ackumulerade avskrivningar					
Vid årets början	6 544	19 615	-	3 089	29 248
Förvärv/avyttring av dotterföretag	-4	-1	-	-	-5
Årets avskrivningar					
– Fordon och tjänster	375	1 798	-	854	3 027
– Financial Services	-	13	-	1 749	1 762
– Eliminering	-	-	-	-477	-477
Avyttringar och utrangeringar	-43	-716	-	-1 699	-2 458
Omklassificeringar	-30	-76	-	-37	-143
Valutakursdifferenser	-86	-404	-	-40	-530
<b>Summa</b>	<b>6 756</b>	<b>20 229</b>	<b>-</b>	<b>3 439</b>	<b>30 424</b>
Ackumulerade nedskrivningar <sup>2)</sup>					
Vid årets början	-1	-	-	55	54
Årets värdeförändring	7	1	-	9	17
Valutakursdifferenser	-	-	-	-	-
<b>Summa</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>64</b>	<b>71</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>10 420</b>	<b>8 325</b>	<b>1 574</b>	<b>12 155</b>	<b>32 474</b>
– varav Maskiner		6 234			
– varav Inventarier		2 091			
– varav Byggnader	7 878				
– varav Mark	2 542				
– varav Financial Services		29		8 301	8 330

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

2) Nedskrivningar av uthyrningstillgångar avser värdering för kreditförluster.

## NOT 13 Andelar i intresseföretag och joint ventures

	2013	2012	2011
<b>Redovisat värde vid årets början</b>	<b>474</b>	<b>477</b>	<b>465</b>
Förvärv, kapitaltillskott, avyttringar och nedskrivningar under året <sup>1)</sup>	-20	-	-
Valutakursdifferenser	1	-26	7
Årets resultatandel	21	27	16
Utdelning	-6	-4	-11
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>470</b>	<b>474</b>	<b>477</b>
Eventualförpliktelser	-	-	-

1) År 2013 avser försäljning av ScanMadrid S.A.

<b>Andel av tillgångar, skulder, intäkter och resultat</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>
Anläggningstillgångar	339	376	398
Omsättningstillgångar	281	195	220
Långfristiga skulder	2	3	4
Kortfristiga skulder	148	94	137
<b>Scanias andel av nettotillgångar</b>	<b>470</b>	<b>474</b>	<b>477</b>
Försäljningsintäkter	799	879	837
Resultat före skatt	29	38	23
Skatt	-8	-11	-7
<b>Scanias andel av årets resultat</b>	<b>21</b>	<b>27</b>	<b>16</b>

Intresseföretag och joint ventures / Organisationsnummer / Säte	Ägarandel, %	Redovisat värde hos moderbolag	Andelens värde i koncernen		
			2013	2012	2011
BITS DATA i Södertälje AB, 556121-2613, Sverige	33	2	8	9	7
Cummins-Scania HPI L.L.C; 043650113, USA	30	0	7	7	7
Laxå Special Vehicles AB, 556548-4705, Sverige	30	13	23	20	16
ScaMadrid S.A., ES A80433519, Spanien	-	-	-	22	22
ScaValencia S.A., ES A46332995, Spanien	26	13	24	20	22
<b>Andelar i intresseföretag</b>		28	<b>62</b>	<b>78</b>	<b>74</b>
Cummins-Scania XPI Manufacturing L.L.C; 20-3394999, USA	50	361	400	389	395
Oppland Tungbilservice AS, 982787602, Norge	50	1	4	3	4
Tynset Diesel AS, 982787508, Norge	50	1	4	4	4
<b>Andelar i joint ventures</b>		363	<b>408</b>	<b>396</b>	<b>403</b>
<b>Andelar i intresseföretag och joint ventures</b>			<b>470</b>	<b>474</b>	<b>477</b>
Övriga aktier och andelar			20	17	19
<b>Summa</b>			<b>490</b>	<b>491</b>	<b>496</b>

## NOT 14 Varulager

	2013	2012	2011
Råvaror, komponenter och förbrukningsmaterial	2 315	1 859	1 902
Varor under tillverkning	960	951	1 019
Färdiga varor <sup>1)</sup>	11 277	11 425	11 601
<b>Summa</b>	<b>14 552</b>	<b>14 235</b>	<b>14 522</b>
1) Varav begagnade fordon	1 324	1 567	1 414
Värderegleringsreserv vid årets slut	-755	-838	-690

## NOT 15 Andra fordringar

	2013	2012	2011
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	59	52	63
Derivat med positivt värde	542	670	814
Förskottsbetalningar	18	17	20
Övriga fordringar	671	603	632
<b>Summa andra långfristiga fordringar</b>	<b>1 290</b>	<b>1 342</b>	<b>1 529</b>
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	1 063	1 002	945
Derivat med positivt värde <sup>1)</sup>	345	351	622
Mervärdesskatt	1 199	1 113	864
Förskottsbetalningar	256	240	165
Övriga fordringar	639	781	870
<b>Summa andra kortfristiga fordringar</b>	<b>3 502</b>	<b>3 487</b>	<b>3 466</b>
<b>Summa andra fordringar</b>	<b>4 792</b>	<b>4 829</b>	<b>4 995</b>

1) I kortfristiga derivat ingår derivat för säkring av balansposter hänförliga till rörelsen med MSEK 0 (11 respektive 1).

## NOT 16 Eget kapital

Scaniakoncernens eget kapital har förändrats på följande sätt:

2013	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Säkrings- reserv	Omräknings- reserv	Balanserat resultat	Summa Scanias aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande	Summa eget kapital
Ingående eget kapital	2 000	1 120	0	-1 498	33 320	34 942	62	35 004
Årets förändring av omräkningsreserv				-909		-909	2	-907
Säkringsreserv								
Värdet förändring avseende kassaflödes- säkring redovisad i övrigt totalresultat			-			-		-
Kassaflödesreserv upplöst mot rörelseresultatet			0			0		0
Omvärdering av förmånsbestämda planer					803	803		803
Skatt hänförlig till poster som redovisats i övrigt totalresultat			0	-3	-179	-182		-182
<b>Summa övrigt totalresultat</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-912</b>	<b>624</b>	<b>-288</b>	<b>2</b>	<b>-286</b>
Årets resultat					6 201	6 201	-7	6 194
Förändring av innehav utan bestämmande inflytande								
Utdelning till Scania ABs aktieägare					-3 800	-3 800		-3 800
<b>Utgående eget kapital per 31 december</b>	<b>2 000</b>	<b>1 120</b>	<b>-</b>	<b>-2 410</b>	<b>36 345</b>	<b>37 055</b>	<b>57</b>	<b>37 112</b>



## NOT 16 Eget kapital, forts.

2012	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Säkrings- reserv	Omräknings- reserv	Balanserat resultat	Summa Scanias aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande	Summa eget kapital
Ingående eget kapital	2 000	1 120	-4	-306	31 701	34 511	1	34 512
Årets förändring av omräkningsreserv				-1 176		-1 176	-2	-1 178
Säkringsreserv								
Värdeförändring avseende kassaflödes- säkring redovisad i övrigt totalresultat			2			2		2
Kassaflödesreserv upplöst mot rörelseresultatet			3			3		3
Omvärdering av förmånsbestämda planer					-1 243	-1 243		-1 243
Skatt hänförlig till poster som redovisats i övrigt totalresultat			-1	-16	216	199		199
Summa övrigt totalresultat	-	-	4	-1 192	-1 027	-2 215	-2	-2 217
Årets resultat					6 646	6 646	-6	6 640
Förändring av innehav utan bestämmande inflytande							69	69
Utdelning till Scania ABs aktieägare					-4 000	-4 000		-4 000
<b>Utgående eget kapital per 31 december</b>	<b>2 000</b>	<b>1 120</b>	<b>0</b>	<b>-1 498</b>	<b>33 320</b>	<b>34 942</b>	<b>62</b>	<b>35 004</b>

2011	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Säkrings- reserv	Omräknings- reserv	Balanserat resultat	Summa Scanias aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande	Summa eget kapital
Ingående eget kapital	2 000	1 120	-40	417	26 538	30 035	1	30 036
Årets förändring av omräkningsreserv				-719		-719	0	-719
Säkringsreserv								
Värdeförändring avseende kassaflödes- säkring redovisad i övrigt totalresultat			62			62		62
Kassaflödesreserv upplöst mot rörelseresultatet			-12			-12		-12
Omvärdering av förmånsbestämda planer					-356	-356		-356
Skatt hänförlig till poster som redovisats i övrigt totalresultat			-14	-4	97	79		79
Summa övrigt totalresultat	-	-	36	-723	-259	-946	0	-946
Årets resultat					9 422	9 422		9 422
Förändring av innehav utan bestämmande inflytande							0	0
Utdelning till Scania ABs aktieägare					-4 000	-4 000		-4 000
<b>Utgående eget kapital per 31 december</b>	<b>2 000</b>	<b>1 120</b>	<b>-4</b>	<b>-306</b>	<b>31 701</b>	<b>34 511</b>	<b>1</b>	<b>34 512</b>

**NOT 16 Eget kapital, forts.**

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

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

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

**Omräkningsreserv** uppstår vid omräkning av utländska netto-tillgångar enligt dagskursmetoden. I omräkningsreserven ingår också valutakursdifferenser avseende monetära poster till utlandsverksamhet som bedöms vara en del av företagens nettoinvestering. Årets negativa valutakursdifferens på MSEK -907 har uppstått som en följd av att den svenska kronan har förstärkts mot för Scania viktiga valutor. Valutakursdifferensen härrör från att kronan förstärkts främst mot den brasilianska realen.

**Balanserat resultat** består utöver upparbetade vinstmedel även av pensionsskuld förändring som härrör från omvärdering av förmånsbestämda pensionsplaner med mera som redovisas i övrigt totalresultat. Avseende förändringar i aktuariella antaganden, se vidare not 17 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser. Moderbolagets utdelning avseende 2012 var MSEK 3 800 vilket motsvarar SEK 4,75 per aktie. Föreslagen utdelning avseende 2013 är MSEK 3 200 vilket motsvarar SEK 4,00 per aktie.

**Innehav utan bestämmande inflytande** utgör den andel av eget kapital som tillhör externa ägare utanför Scaniakoncernen i vissa dotterföretag inom koncernen.

**Scaniakoncernens kapital** utgörs av summan av eget kapital hänförligt till Scanias aktieägare och eget kapital hänförligt till Innehav utan bestämmande inflytande. Vid årsskiftet uppgick koncernens kapital till MSEK 37 112 (35 004). Enligt koncernens finanspolicy skall koncernens finansiella ställning motsvara kraven i uppställda affärsmässiga mål. För närvarande bedöms detta förutsätta en finansiell ställning motsvarande kraven för att erhålla minst kreditvärderingen A- från de mest betydelsefulla kreditvärderingsinstituten.

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

Inom Financial Services ingår elva bolag som är tillsynspliktiga under nationella finansinspektioner. I vissa länder måste Scania följa lokala krav avseende kapitaltäckning. Under 2013 har kapitaltäckningskraven i dessa enheter uppfyllts.

Koncernens finanspolicy innehåller mål avseende nyckeltal för koncernens finansiella ställning. Dessa överensstämmer med de nyckeltal kreditvärderingsinstitut använder. Scanias kreditvärdering enligt Standard and Poors vid utgången av 2013 var för:

- långfristig upplåning: A-
- utsikt: Positiv
- kortfristig upplåning: A-2
- kortfristig upplåning, Sverige: K-1.

Avstämning förändring i antal utestående aktier	2013	2012	2011
Antal utestående A-aktier vid årets början	400 000 000	400 000 000	400 000 000
<b>Antal utestående A-aktier vid årets slut</b>	<b>400 000 000</b>	400 000 000	400 000 000
Antal utestående B-aktier vid årets början	400 000 000	400 000 000	400 000 000
<b>Antal utestående B-aktier vid årets slut</b>	<b>400 000 000</b>	400 000 000	400 000 000
<b>Summa antal aktier vid årets slut</b>	<b>800 000 000</b>	800 000 000	800 000 000

## NOT 17 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser

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

Koncernens kostnader för avgiftsbestämda planer exklusive inlösen under 2013 uppgick till MSEK 764 (634 respektive 639). Förpliktelsen som redovisas i balansräkningen härstammar från de förmånsbestämda planerna. Planerna är tryggade genom återförsäkrade avsättningar i balansräkningen, stiftelser och fonder. Beräkningarna utförs enligt Projected Unit Credit Method med de antaganden som gäller för respektive land enligt nedan.

Scanias prognosticerade utbetalningar av pensioner gällande de förmånsbestämda planerna, både fonderade och ofonderade, är MSEK 221 för 2014.

De största planerna beskrivs i mer detalj nedan.

### Sverige

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

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

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

Utöver dessa åtaganden finns i Scania CV AB förmånsbestämda åtaganden avseende avgångspensioner till arbetare vid 62 års ålder som arbetat i 30 år eller vid 63 års ålder som arbetat i 25 år i företaget samt till ett begränsat antal personer i ledande positioner. Inlösen i Alecta har uppgått till MSEK 777 (13 respektive 0).

### Schweiz

Både Pensions Scania Schweiz AG och Wohlfahrtsstiftung der Scania Schweiz AG är förvaltare av pensionsplanerna. Det finns tre pensionsplaner:

1. Grundläggande pensionsplan för anställda och ledning, som omfattar ålderspension, sjukpension, efterlevandepension till make/maka, barnpension och livförsäkring.

2. Tilläggsplan för medlemmar i ledningsgruppen, som omfattar ålderspension, sjukpension, efterlevandepension till make/maka, barnpension och livförsäkring.

3. Förtidspension, som omfattar anställda med minst fem års tjänstgöring eller som gått i pension i förtid på begäran av företaget.

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

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

### Brasilien

Scania Latin America Ltda har tre planer för hälsovård efter avslutad anställning, vilka täcker kostnader för läkarvård, tandvård och läkemedel. De som omfattas av planerna är personal som går i pension vid minst 60 års ålder och med minst 5 års anställning i företaget eller personal som går i pension vid minst 55 års ålder och med minst 10 års anställning i företaget.

Scania Latin America Ltda har också en livsförsäkring som omfattar alla anställda som går i pension vid minst 55 års ålder och med minst 10 års tjänst i företaget.

### Storbritannien

De förmånsbestämda planer som drivs av Scania Great Britain (SGB) är följande:

1. Scania Personal Pension Plan är en förmånsbestämd pensionsplan. Ledamöter tillhör till Scania Executive Pension Plan.
2. Scania Executive Pension Plan är en förmånsbestämd pensionsplan.
3. Scania Reliable Vehicles Staff Pension Plan är en förmånsbestämd pensionsplan. Det bildades för Scanias anställda som var i Appleyard Pensionsstiftelse.

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

Planerna är stängda för framtida avsättningar sedan 31 maj, 2003. Den normala pensionsåldern i planerna är 65 år.

## FÖRMÅNSBESTÄMDA PLANER SOM OMFATTAR FLERA ARBETSGIVARE

### Sverige

En del av ITP2-planen tryggas genom försäkring i Alecta, vilka också är förmånsbestämda. Scania har dock inte tillgång till tillräcklig information för att redovisa dessa åtaganden som en förmånsbestämd plan varför dessa åtaganden redovisas som en avgiftsbestämd plan. Avgifterna till Alecta exklusive inlösen uppgick till MSEK 224 (74 respektive 46).

Ett över- eller underskott hos förvaltaren kan innebära en återbetalning till koncernen alternativt lägre eller högre framtida avgifter. Vid utgången av året uppgick Alectas överskott i form av den kollektiva konsolideringsnivån till 148 procent (129 respektive 113).

**NOT 17 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser, forts.**

Försäkringsåtagandet består av garanterade åtaganden och fördelad återbäring till försäkrade och försäkringstagare, beräknat enligt Alectas försäkringstekniska metoder och antaganden. Dessa skiljer sig från de metoder och antaganden som tillämpas vid värdering av förmånsbestämda pensioner enligt IAS 19.

Särskild löneskatt är numera inkluderad i pensionsavsättningen.

**Holland**

Gällande de holländska Pensioenfonds Metaal en Techniek och Bedrijfstakingpensioenfonds Metal Electro, som administreras via MN

Services, finns det inte tillräcklig information för att redovisa dessa åtaganden som en förmånsbestämd plan varför dessa åtaganden redovisas som en avgiftsbestämd plan.

I de holländska planerna bidrar både företag och anställda till planen.

Företagens avgifter till MN Services uppgick till 69 MSEK (62 respektive 63). Konsolideringsgraden uppgick till 104 procent (92 respektive 89).

Information gällande de största planerna 2013	Sverige	Schweiz	Brasilien	Storbritannien
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	4 805	597	500	577
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	–	–746	–61	–478
Nettotillgångar som ej värderas fullt ut pga begränsningsregel	–	39	12	–
<b>Redovisat som pensionsskuld (tillgång) i balansräkningen, MSEK</b>	<b>4 805</b>	<b>–110</b>	<b>451</b>	<b>99</b>
<b>Uppdelning i kategorier</b>				
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för aktiva, MSEK	2 530	306	91	126
Aktiva, antal	8 722	303	3 508	143
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för fribrevshavare, MSEK	1 229	–	–	328
Fribrevshavare, antal	2 487	–	–	332
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för pensionärer, MSEK	1 046	291	409	123
Pensionärer, antal	2 064	89	1 176	142
<b>Antaganden/förutsättningar</b>				
Diskonteringsränta, %	4,0	2,3	11,8	4,4
Genomsnittlig livslängd, kvinnor/män, år	89	86	76	87
Genomsnittlig duration på utfästelserna, år	29,4	16,6	15,6	23,0
<b>Känslighetsanalys på förändring av nuvärdet på utfästelserna, MSEK</b>				
0,5% ökning diskonteringsräntan	–459	–33	–33	–55
0,5% minskning diskonteringsräntan	527	39	37	68
1 års ökning livslängd	163	20	20	20

Information gällande de största planerna 2012	Sverige	Schweiz	Brasilien	Storbritannien
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	6 118	601	604	504
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	–	–679	–68	–416
Nettotillgångar som ej värderas fullt ut pga begränsningsregel	–	50	–	–
Redovisat som pensionsskuld (tillgång) i balansräkningen, MSEK	6 118	–28	536	88
Uppdelning i kategorier				
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för aktiva, MSEK	3 114	299	140	119
Aktiva, antal	9 076	297	3 255	150
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för fribrevshavare, MSEK	1 369	–	–	273
Fribrevshavare, antal	4 177	–	–	346
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för pensionärer, MSEK	1 635	302	464	112
Pensionärer, antal	2 671	88	1 125	123
Antaganden/förutsättningar				
Diskonteringsränta, %	3,3	2,0	9,7	4,5
Genomsnittlig livslängd, kvinnor/män, år	89	86	74	87
Genomsnittlig duration på utfästelserna, år	29,5	12,5	18,3	23,0
Information gällande de största planerna 2011				
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	5 072	573	512	499
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	–	–671	–72	–387
Nettotillgångar som ej värderas fullt ut pga begränsningsregel	–	23	–	–
Redovisat som pensionsskuld (tillgång) i balansräkningen, MSEK	5 072	–75	440	112
Uppdelning i kategorier				
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för aktiva, MSEK	2 829	288	145	118
Aktiva, antal	10 703	291	3 441	155
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för fribrevshavare, MSEK	821	–	–	269
Fribrevshavare, antal	3 087	–	–	351
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för pensionärer, MSEK	1 422	285	367	112
Pensionärer, antal	2 551	87	1 137	113
Antaganden/förutsättningar				
Diskonteringsränta, %	4,0	2,5	11,0	4,7
Genomsnittlig livslängd, kvinnor/män, år	89	84	74	87
Genomsnittlig duration på utfästelserna, år	29,5	12,5	18,0	24,2

**NOT 17 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser, forts.**

	Kostnader avseende pensioner och liknande förpliktelser		
	2013	2012	2011
<b>Kostnader för pensioner och andra förmånsbestämda ersättningar redovisade i resultaträkningen</b>			
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	-235	-223	-124
Räntekostnader nettoskuld	-227	-255	-225
Ränteintäkter nettotillgång	2	11	8
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år	0	117	35
Vinster (+) och förluster (-) beroende av reduceringar och regleringar, netto	-9	1	2
<b>Total kostnad för förmånsbestämda ersättningar redovisad i resultaträkningen</b>	<b>-469</b>	<b>-349</b>	<b>-304</b>

Pensionskostnader och andra förmånsbaserade ersättningar återfinns i resultaträkningen under rubrikerna Forskning och utveckling MSEK 86 (97 respektive 54), kostnad för sålda varor MSEK 85 (-38 <sup>1)</sup> respektive 44), försäljningskostnader MSEK 63 (29 respektive 35) och administrativa kostnader MSEK 10 (7 respektive 4). Räntedelen i nettoskulden redovisas som räntekostnad och räntedelen i nettotillgången redovisas som ränteintäkt.

<sup>1)</sup>Avser förändring av sjukvårdsförmåner i Brasilien

	Kostnader avseende pensioner och liknande förpliktelser		
	2013	2012	2011
<b>Kostnader för pensioner och andra förmånsbestämda ersättningar redovisade i övrigt totalresultat</b>			
Utfallsbaserade omvärderingar av nettoskulden	-59	-247	-214
Effekter av ändrade demografiska antaganden	-137	-30	-170
Effekter av ändrade finansiella antaganden	938	-985	43
Verklig avkastning på förvaltningstillgångarna exklusive belopp som ingår i ränteintäkterna	62	47	-54
Förändringar i nuvärdet av tillgångstaket som ej inkluderats i räntekostnaden	-1	-28	39
<b>Total kostnad/intäkt för förmånsbestämda ersättningar redovisad i övrigt totalresultat</b>	<b>803</b>	<b>-1 243</b>	<b>-356</b>

	Pensionsförpliktelser		
	2013	2012	2011
<b>Redovisat som avsatt till pensioner i balansräkningen</b>			
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser, helt eller delvis fonderade	2 046	2 064	1 862
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser, ofonderade	5 156	6 430	5 334
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	7 202	8 494	7 196
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	-1 575	-1 436	-1 372
Nettotillgångar som ej värderats fullt ut pga begränsningsregel	51	50	23
<b>Redovisat i balansräkningen</b>	<b>5 678</b>	<b>7 108</b>	<b>5 847</b>
Varav pensionsskuld redovisad under rubriken Avsättningar till pensioner	5 788	7 136	5 922
Varav pensionstillgång redovisad under rubriken Andra långfristiga fordringar	-110	-28	-75

Nuvärdet av de förmånsbestämda utfästelserna har under året förändrats enligt nedan:	Skulder avseende pensioner och liknande förpliktelser		
	2013	2012	2011
Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna vid årets början	8 494	7 196	7 022
Nuvärde vid årets början av utfästelser som omklassificerats	9	-12	-262
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	235	223	124
Räntekostnader	271	305	297
Inbetalningar gjorda av deltagare i pensionsplanen	13	12	3
Utfallsbaserade aktuariella vinster och förluster	59	247	214
Omvärderingseffekter av ändrade demografiska antaganden	137	30	170
Omvärderingseffekter av ändrade finansiella antaganden	-938	985	-58
Valutakursdifferenser	-23	-136	-33
Utbetalningar av pensionsersättningar	-235	-238	-242
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år	0	-117	-35
Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna i köpta/sålda bolag	-	-	-
Regleringar	-831	-1	-
Vinster och förluster beroende av regleringar netto för året	11	0	-4
<b>Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna vid årets slut</b>	<b>7 202</b>	<b>8 494</b>	<b>7 196</b>

Verkligt värde av förvaltningstillgångarna har under året förändrats enligt nedan:	Förvaltningstillgångar avseende pensioner och liknande förpliktelser		
	2013	2012	2011
Verkligt värde av förvaltningstillgångarna vid årets början	1 436	1 372	1 612
Verkligt värde vid årets början på förvaltningstillgångar i utfästelser som omklassificerats	-	-1	-280
Ränteintäkter på förvaltningstillgångarna	46	61	80
Verkligt avkastning på förvaltningstillgångarna exklusive belopp som ingår i ränteintäkterna	62	47	-54
Effekter av ändrade finansiella antaganden	0	-	-15
Valutakursdifferenser	31	-48	8
Inbetalningar till pensionsplanen	74	71	90
Inbetalningar gjorda av deltagare i pensionsplanen	13	12	9
Utbetalningar av pensionsersättningar	-87	-78	-78
Verkligt värde av förvaltningstillgångar i köpta/sålda bolag	-	-	-
Regleringar	-	0	0
<b>Verkligt värde av förvaltningstillgångarna vid årets slut</b>	<b>1 575</b>	<b>1 436</b>	<b>1 372</b>

**NOT 17 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser, forts.**

Nuvärde av tillgångstaket	Tillgångstak		
	2013	2012	2011
Nuvärde av tillgångstaket vid årets början	50	23	73
Nuvärde vid årets början av tillgångstak som omklassificerats	-	-	-11
Räntekostnader	-	-	-
Förändringar i nuvärdet av tillgångstaket som ej inkluderats i räntekostnaden	1	28	-39
Valutakursdifferenser	0	-1	0
<b>Nuvärde av tillgångstaket vid årets slut</b>	<b>51</b>	<b>50</b>	<b>23</b>

Fördelning av verkligt värde förvaltningstillgångar	2013		2012		2011	
	Noterat pris på en aktiv marknad	Onoterat pris	Noterat pris på en aktiv marknad	Onoterat pris	Noterat pris på en aktiv marknad	Onoterat pris
Likvida medel	28	-	37	2	38	2
Eget kapitalement utgivet av annan	8	-	6	-	6	-
Skuldinstrument utgivet av Scania	-	4	-	5	-	7
Skuldinstrument utgivet av annan	84	-	-	-	-	-
Fastigheter uthyrda till Scaniaföretag	-	32	-	40	-	28
Fastigheter investeringsobjekt	17	-	-	-	-	70
Aktiefonder	618	-	569	-	503	-
Räntefonder	548	-	542	-	497	-
Fastighetsfonder	175	-	79	75	77	71
Övriga investeringsfonder	15	-	20	-	15	-
Övriga förvaltningstillgångar	46	-	61	-	58	-
<b>Totalt</b>	<b>1 539</b>	<b>36</b>	<b>1 314</b>	<b>122</b>	<b>1 194</b>	<b>178</b>



## NOT 18 Övriga avsättningar

Scania-koncernens avsättningar har under året förändrats på följande sätt:

2013	Produktåtaganden	Legala och skattemässiga risker	Andra avsättningar <sup>1), 3)</sup>	Summa
Vid årets ingång	1 480	1 200	1 560	4 240
Avsättningar under året	1 423	537	894	2 854
Under året ianspråktaga avsättningar	-1 310	-31	-625	-1 966
Under året återförda avsättningar	-66	-251	-46	-363
Valutakursdifferenser	-54	-118	-2	-174
<b>Vid årets utgång</b>	<b>1 473</b>	<b>1 337</b>	<b>1 781</b>	<b>4 591</b>
- varav kortfristiga avsättningar	1 115	113	613	1 841
- varav övriga långfristiga avsättningar	358	1 224	1 168	2 750
<b>2012</b>	<b>Produktåtaganden</b>	<b>Legala och skattemässiga risker</b>	<b>Andra avsättningar<sup>1), 3)</sup></b>	<b>Summa</b>
Vid årets ingång	1 462	1 650	1 352	4 464
Avsättningar under året	1 555	92	814	2 461
Under året ianspråktaga avsättningar	-1 452	-19	-441	-1 912
Under året återförda avsättningar	-39	-339	-123	-501
Valutakursdifferenser	-46	-184	-42	-272
<b>Vid årets utgång</b>	<b>1 480</b>	<b>1 200</b>	<b>1 560</b>	<b>4 240</b>
- varav kortfristiga avsättningar	1 142	8	500	1 650
- varav övriga långfristiga avsättningar	338	1 192	1 060	2 590
<b>2011</b>	<b>Produktåtaganden</b>	<b>Legala och skattemässiga risker<sup>2)</sup></b>	<b>Andra avsättningar<sup>1), 3)</sup></b>	<b>Summa</b>
Vid årets ingång	1 193	1 841	1 054	4 088
Avsättningar under året	1 583	152	735	2 470
Under året ianspråktaga avsättningar	-1 278	-59	-314	-1 651
Under året återförda avsättningar	-9	-173	-114	-296
Valutakursdifferenser	-27	-111	-9	-147
<b>Vid årets utgång</b>	<b>1 462</b>	<b>1 650</b>	<b>1 352</b>	<b>4 464</b>
- varav kortfristiga avsättningar	1 159	5	433	1 597
- varav övriga långfristiga avsättningar	303	1 645	919	2 867

1) I andra avsättningar ingår avsättningar för befarade förluster på serviceavtal. Totalt antal kontrakt ökade under 2013 med 12 000 stycken (18 700 respektive 13 600) och uppgick vid årets slut till 129 300 stycken (117 300 respektive 98 600).

2) Omklassificering har skett från långfristiga skatteskulder till avsättningar för legala och skattemässiga risker. Jämförelsesiffror har justerats motsvarande.

3) På grund av ändringar i IAS 19 (se not 1 Redovisningsprinciper) har särskild löneskatt flyttats från Övriga avsättningar till Avsättningar för pensioner.

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

**NOT 19 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter**

	2013	2012	2011
Upplupna personalrelaterade kostnader <sup>2)</sup>	3 410	2 898	2 910
Förutbetalda intäkter vid service- och reparationsavtal	2 578	2 334	1 893
Förutbetalda intäkter vid avtal med återköpsåtagande <sup>1)</sup>	5 585	5 020	4 647
Upplupna finansiella kostnader	100	82	85
Övriga sedvanliga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter <sup>2)</sup>	1 503	1 381	1 379
<b>Summa</b>	<b>13 176</b>	<b>11 715</b>	<b>10 914</b>
– varav kortfristigt	7 817	7 473	6 902
– varav långfristigt	5 359	4 242	4 012
Av summan ovan härrör sig följande från Financial Services verksamheten <sup>2)</sup>	284	241	225

1) Av ovanstående förutbetalda intäkter avseende fordon sålda med återköpsåtagande förväntas MSEK 1 025 (778 respektive 637) intäktsföras inom 12 månader. MSEK 383 (344 respektive 400) förväntas intäktsföras senare än 5 år.

2) På grund av ändringar i IAS 19 (se not 1 Redovisningsprinciper) har särskild löneskatt flyttats från Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter till Avsättningar för pensioner.

**NOT 20 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser**

	2013	2012	2011
<b>Ställda säkerheter</b>			
Finansiella fordringar <sup>2)</sup>	3 107	3 066	3 469
Övrigt	0	0	1
<b>Summa <sup>1)</sup></b>	<b>3 107</b>	<b>3 066</b>	<b>3 470</b>

**1) Varav säkerheter ställda för:**

	2013	2012	2011
Långfristig upplåning	3 107	3 066	3 469
Annans skuld	0	0	1

2) Avser i huvudsak pantsatta leasingavtal inom Financial Services, MSEK 3 093 (3 060 respektive 3 397).

	2013	2012	2011
<b>Eventalförpliktelser</b>			
Ansvarsförbindelse avseende kreditförsäkring i FPG	53	57	53
Borgensförbindelser	4	7	11
Övriga garantiförbindelser	170	216	290
<b>Summa</b>	<b>227</b>	<b>280</b>	<b>354</b>

Utöver dessa eventalförpliktelser har garantier lämnats till kunders kreditgivare att återköpa fordon till ett värde av MSEK 63 (57 respektive 47).

Under 2011 blev Scania föremål för en utredning som genomförs av EU-kommissionen rörande otillbörligt samarbete. Motsvarande utredning av den brittiska konkurrensmyndigheten, Office of Fair Trading, som inleddes under 2010 har flyttats över till EU-kommissionen.

Denna typ av utredningar pågår normalt under flera år och det är ännu för tidigt att bedöma risken för anspråk gentemot Scania.

**NOT 21 Leasingåtaganden**

Scaniakoncernen har som leasetagare ingått finansiella och operationella leasingavtal.

**Framtida betalningsåtaganden för ej uppsägningsbara operationella leasingkontrakt**

	2013		2012		2011	
	Framtida minimi-leaseavgifter	Därav avseende lokaler	Framtida minimi-leaseavgifter	Därav avseende lokaler	Framtida minimi-leaseavgifter	Därav avseende lokaler
Inom ett år	514	237	497	231	426	232
Mellan ett år och fem år	1 078	687	1 229	711	1 106	662
Senare än fem år	349	331	355	337	540	525
<b>Summa</b>	<b>1 941</b>	<b>1 255</b>	<b>2 081</b>	<b>1 279</b>	<b>2 072</b>	<b>1 419</b>

Kostnadsförda minimi-leaseavgifter uppgår till MSEK 577 (539 respektive 454), varav MSEK 243 (244 respektive 225) avser kostnader för lokalhyra.

**NOT 21 Leasingåtaganden, forts.****Framtida betalningsåtaganden för ej uppsägningsbara finansiella leasingkontrakt**

	2013			2012			2011		
	Framtida minimi-leaseavgifter	Ränta	Nuvärde av framtida minimilease-avgifter	Framtida minimi-leaseavgifter	Ränta	Nuvärde av framtida minimilease-avgifter	Framtida minimilease-avgifter	Ränta	Nuvärde av framtida minimilease-avgifter
Finansiell leasing									
Inom ett år	26	1	25	23	1	22	53	1	52
Mellan ett år och fem år	19	7	12	33	5	28	49	5	44
Senare än fem år	9	9	0	0	0	0	–	–	–
<b>Summa<sup>2)</sup></b>	<b>54</b>	<b>17</b>	<b>37</b>	<b>56</b>	<b>6</b>	<b>50</b>	<b>102</b>	<b>6</b>	<b>96</b>

2) Avser finansiella leasingavtal där förpliktelsen överstiger ett år.

**Tillgångar i balansräkningen under finansiell leasing**

Redovisat värde	2013	2012	2011
Uthyrningsfordon	23	39	79
Byggnader	20	8	10
Maskiner	0	0	0
Övrigt	21	16	15
<b>Summa</b>	<b>64</b>	<b>63</b>	<b>104</b>

**NOT 22 Statliga stöd och bidrag**

Scaniakoncernen erhöll under året statliga bidrag till ett belopp av MSEK 29 (53 respektive 65) hänförliga till rörelsekostnader på MSEK 152 (228 respektive 218).

**NOT 23 Förändring av nettoskuldsättning**

Relationen mellan kassaflödesanalys och förändring av nettoskuldsättning i balansräkningen framgår nedan.

<b>Totalt Scaniakoncernen</b>	<b>2013</b>	2012	2011	<b>Fordon och tjänster</b>	<b>2013</b>	2012	2011
Totalt kassaflöde före finansieringsverksamheten	<b>-105</b>	-1 064	168	Totalt kassaflöde före finansieringsverksamheten	<b>3 231</b>	3 025	6 970
Valutakurseffekter i räntebärande skulder	<b>584</b>	2 242	1 723	Valutakurseffekter i räntebärande skulder	<b>229</b>	447	223
Förvärvade och avyttrade verksamheter	<b>1</b>	-7	1	Förvärvade och avyttrade verksamheter	<b>1</b>	-7	1
Valutakurseffekter i kortfristiga placeringar	<b>0</b>	0	0	Valutakurseffekter i kortfristiga placeringar	<b>0</b>	0	0
Valutakurseffekter i likvida medel	<b>-467</b>	-578	-351	Valutakurseffekter i likvida medel	<b>-437</b>	-556	-338
Förändring av derivat som påverkat nettoskuldsättning	<b>171</b>	-417	-492	Förändring av derivat som påverkat nettoskuldsättning	<b>171</b>	-130	155
Utdelning	<b>-3 800</b>	-4 000	-4 000	Utdelning	<b>-3 800</b>	-4 000	-4 000
<b>Förändring nettoskuldsättning enligt balansräkning</b>	<b>-3 616</b>	-3 824	-2 951	Flytt mellan segment	<b>87</b>	-33	-96
				<b>Förändring nettoskuldsättning enligt balansräkning</b>	<b>-518</b>	-1 254	2 915

## NOT 24 Kassaflödesanalys

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

	2013	2012	2011
<b>a. Fordon och tjänster; erhållen/erlagd ränta och utdelning</b>			
Erhållen utdelning från intresseföretag	6	4	11
Erhållen ränta	630	675	608
Erlagd ränta	-438	-219	-276

**b.1. Fordon och tjänster; icke kassaflödespåverkande poster**

	2013	2012	2011
Avskrivningar	2 911	2 678	2 609
Osäkra fordringar	56	56	92
Intresseföretag	-15	-23	-5
Vinstavräkning uthyrningstillgångar	90	-71	288
Övrigt	-104	-35	-29
<b>Summa</b>	<b>2 938</b>	<b>2 605</b>	<b>2 955</b>

**b.2. Financial Services; icke kassaflödespåverkande poster**

	2013	2012	2011
Avskrivningar	18	20	21
Osäkra fordringar	280	290	298
Övrigt	0	20	-4
<b>Summa</b>	<b>298</b>	<b>330</b>	<b>315</b>

**c. Nettoinvestering genom förvärv/avyttring av verksamheter <sup>1)</sup>**

	2013	2012	2011
Försäljning av verksamheter	-	-	58
Förvärv av verksamheter	-26	25	-14
<b>Summa</b>	<b>-26</b>	<b>25</b>	<b>44</b>

1) Se not 25 Förvärvade/avyttrade verksamheter.

	2013	2012	2011
<b>d.1. Fordon och tjänster; förvärv av anläggningstillgångar</b>			
Investeringar i anläggningstillgångar <sup>2)</sup>	-6 098	-5 188	-4 308
Försäljning av anläggningstillgångar <sup>3)</sup>	804	708	532
<b>Summa</b>	<b>-5 294</b>	<b>-4 480</b>	<b>-3 776</b>

2) Varav aktiverade utgifter för forskning och utveckling MSEK 1 123 (860 respektive 387).

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

**d.2. Financial Services; förvärv av anläggningstillgångar**

	2013	2012	2011
Nyfinansiering <sup>4)</sup>	-23 642	-24 014	-25 764
Amorteringar och avslutade kontrakt	19 505	19 243	18 287
<b>Summa</b>	<b>-4 137</b>	<b>-4 771</b>	<b>-7 477</b>

4) Inkluderar övriga materiella och immateriella anläggningstillgångar.

**e. Förändring av skuldsättning genom finansieringsaktiviteter**

	2013	2012	2011
Nettoförändring av kortfristiga placeringar	83	18	-86
Nettoförändring av kortfristig upplåning	-285	-2 101	8 077
Minskning av långfristig upplåning	-9 854	-6 831	-12 886
Ökning av långfristig upplåning	12 072	14 826	10 919
<b>Summa</b>	<b>2 016</b>	<b>5 912</b>	<b>6 024</b>

**f. Likvida medel**

	2013	2012	2011
Kassa och bank	2 261	1 373	1 495
Kortfristiga placeringar, som utgör likvida medel	7 301	10 545	10 153
<b>Summa</b>	<b>9 562</b>	<b>11 918</b>	<b>11 648</b>

## NOT 25 Förvärvade/avyttrade verksamheter

Scania är inte en förvärvsintensiv koncern eller en koncern som avyttrar verksamheter i någon större omfattning och inga väsentliga förvärv eller avyttringar har skett under åren 2011–2013. Rörelseförvärven brukar framförallt bestå av återförsäljare. Under 2013 gjordes två mindre förvärv av återförsäljare i Norge och Spanien.

Under 2012 gjordes ett mindre rörelseförvärv i Irak, där 51 procent förvärvades i en återförsäljare. Under 2011 förvärvades återförsäljarverksamheter i Norge och Frankrike.

## NOT 26 Löner och ersättningar samt antal anställda

Löner och ersättningar, pensionskostnader och andra sociala kostnader (exklusive inhyrd personal)	2013	2012	2011
Styrelser och ledande befattningshavare <sup>1)</sup>	326	356	328
– varav tantiem	77	88	103
Övriga anställda	13 388	12 624	12 451
Summa <sup>2)</sup>	13 714	12 980	12 779
Pensionskostnader och andra sociala kostnader	4 364	4 070	4 227
– varav pensionskostnader <sup>3)</sup>	1 042	922	995
<b>Summa</b>	<b>18 078</b>	<b>17 050</b>	<b>17 006</b>

1) Antal personer i styrelser och ledande befattningar var 550 (538 respektive 491).

2) Inklusiv icke-monetära ersättningar.

3) Av koncernens pensionskostnad avser MSEK 45 (39 respektive 40) styrelser och ledande befattningshavare i Scania-koncernen. Per årsskiftet uppgick den totala pensionsförpliktelsen till MSEK 107 (119 respektive 101) för denna grupp.

Löner och andra ersättningar, pensionskostnader och andra sociala kostnader fördelade per region	2013			2012			2011		
	Löner och andra ersättningar	Sociala kostnader (varav pension)		Löner och andra ersättningar	Sociala kostnader (varav pension)		Löner och andra ersättningar	Sociala kostnader (varav pension)	
Sverige	5 901	2 633	(588)	5 605	2 418	(546)	5 478	2 415	(519)
Europa (exklusive Sverige)	4 731	1 064	(369)	4 635	983	(350)	4 478	1 083	(371)
Eurasien	221	37	(25)	213	36	(24)	176	24	(16)
Amerika	2 054	560	(12)	1 840	565	(–50) <sup>4)</sup>	1 917	649	(46)
Asien	389	33	(17)	344	27	(17)	293	19	(12)
Afrika och Oceanien	418	37	(31)	343	41	(35)	437	37	(31)
<b>Summa</b>	<b>13 714</b>	<b>4 364</b>	<b>(1 042)</b>	<b>12 980</b>	<b>4 070</b>	<b>(922)</b>	<b>12 779</b>	<b>4 227</b>	<b>(995)</b>

4) Avser förändring av sjukvårdsförmåner i Brasilien.

Medelantal anställda (exklusive inhyrd personal)	2013		2012		2011	
	Totalt	Andel kvinnor	Totalt	Andel kvinnor	Totalt	Andel kvinnor
Sverige	12 939	20%	12 005	20%	12 165	20%
Europa (exklusive Sverige)	13 079	13%	12 833	12%	12 605	13%
Eurasien	939	23%	869	24%	769	25%
Amerika	6 703	11%	5 440	12%	5 397	12%
Asien	1 479	18%	1 298	17%	1 091	17%
Afrika och Oceanien	1 389	15%	1 390	15%	1 257	16%
<b>Summa</b>	<b>36 528</b>	<b>16%</b>	<b>33 835</b>	<b>16%</b>	<b>33 284</b>	<b>16%</b>

**NOT 26 Löner och ersättningar samt antal anställda, forts.**

Könsfördelning	2013	2012	2011	Antal anställda per 31 december	2013	2012	2011
Styrelseledamöter i moderbolag och dotterföretag	453	440	396	Fordon och tjänster			
– varav män	439	431	390	Produktion och centrala staber	19 069	17 663	17 489
– varav kvinnor	14	9	6	Forskning och utveckling	3 596	3 509	3 327
VD i moderbolag och dotterföretag samt den verkställande ledningen i koncernen	97	98	95	Försäljnings- och servicebolag	17 549	16 734	16 038
– varav män	96	97	95	Summa	40 214	37 906	36 854
– varav kvinnor	1	1	–	Financial Services	739	691	642
				<b>Summa</b>	<b>40 953</b>	<b>38 597</b>	<b>37 496</b>
				– varav tillfälligt anställd och inhyrd personal	5 221	3 860	4 121

**NOT 27 Transaktioner med närstående**

	Intäkter			Kostnader			Fordringar			Skulder		
	2013	2012	2011	2013	2012	2011	2013	2012	2011	2013	2012	2011
<b>Volkswagenkoncernen</b>	<b>167</b>	374	369	<b>489</b>	448	378	<b>49</b>	422	235	<b>15</b>	21	170
<b>Intresseföretag och joint ventures</b>												
BITS DATA i Södertälje AB	–	–	–	13	16	17	–	–	–	2	1	1
Cummins-Scania HPI L.L.C	–	–	–	20	96	168	–	–	–	2	1	17
Cummins-Scania XPI Manufacturing L.L.C	61	77	77	259	224	274	9	6	14	20	11	7
Laxå Special Vehicles AB	18	13	15	178	165	134	6	4	4	40	44	41
ScaMadrid S.A. <sup>1)</sup>	7	43	70	2	19	25	–	3	8	–	1	1
ScaValencia S.A.	59	70	94	34	71	61	10	2	12	1	1	2
Övriga	4	11	10	5	5	6	–	–	–	–	–	1

1) ScaMadrid S.A. anses som närstående tom 1 juli 2013, därefter har bolaget förvärvats och konsoliderats.

Upplysningar om närståenderelationer som innefattar ett bestämmande inflytande lämnas i förteckningen över dotterföretag. Se även presentationen av Scantias styrelse och verkställande ledning samt not 28 Ersättningar till ledande befattningshavare. Upplysning om utdelningar från samt kapitaltillskott i intresseföretag, joint ventures med mera lämnas i not 13 Andelar i intresseföretag och joint ventures.

Upplysningar om pensionsplaner lämnas i not 17 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser samt not 26 Löner och ersättningar samt antal anställda. Köp och hyra av tjänstebilar är inkluderade i transaktionerna med Volkswagenkoncernen.

Samtliga transaktioner med närstående sker på marknadsmässiga villkor.

**NOT 28 Ersättningar till ledande befattningshavare****STYRELSENS ARVODEN**

Enligt bolagsstämans beslut uppgår arvodet avseende 2013 till de stämموvalda externa styrelseledamöterna till sammanlagt SEK 2 000 000 (2 000 000) att fördelas med SEK 500 000 (500 000) till vardera ledamot i styrelsen som inte är anställd i bolaget eller av Volkswagen AG, ej heller till Ferdinand K. Piëch.

För det arbete som utförts i revisionskommittén har fastställts ett arvode om SEK 200 000 till revisionskommitténs ordförande och

SEK 100 000 till var och en av revisionskommitténs övriga ledamöter som inte är anställda av Volkswagen AG. För det arbete som utförs i ersättningskommittén har fastställts ett arvode om SEK 50 000 till var och en av ledamöterna i ersättningskommittén som inte är anställd av Volkswagen AG. Utöver det gängse styrelsearvodet har ingen ersättning från Scania utgått till de ledamöter i styrelsen som inte är anställda i bolaget.

**NOT 28 Ersättningar till ledande befattningshavare, forts.****PRINCIPER FÖR ERSÄTTNING TILL LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE**

Principerna för ersättning till ledande befattningshavare i Scania fastställs av bolagsstämman. Syftet är att erbjuda ett marknadsrelaterat ersättningspaket som möjliggör att ledande befattningshavare kan rekryteras och behållas. Ersättningen till ledande befattningshavare består av följande delar:

1. Fast lön
2. Rörlig resultatberoende lön
3. Pension

Den fasta lönen för ledande befattningshavare ska vara marknads- mässig i relation till positionen, de individuella kvalifikationerna och prestationen. Den fasta lönen revideras årligen. Den rörliga löns storlek är beroende av Scantias resultat. Pensionen omfattas av ett premie- baserat pensionssystem som gäller utöver allmän pension och ITP.

**FAST LÖN TILL DEN VERKSTÄLLANDE DIREKTÖREN**

Den fasta lönen till verkställande direktören uppgick till SEK 7 500 000 för år 2013.

**RÖRLIG LÖN**

Den rörliga lönen är beroende av Scantias resultat och utgörs av ett tvådelat incitamentsprogram, Del 1 och Del 2.

Principerna för rörlig lön för ledande befattningshavare, verkställande direktören inräknad, beslutades av bolagsstämman 2013 och är ett program med samma parametrar som var i kraft under 2012. Programmet omfattar högst 150 befattningshavare.

Utfallet beräknas på verksamhetens avkastning definierad som Scaniakoncernens nettovinst efter avdrag för kostnader för eget kapital, RNI (Residual Net Income). För 2013 fastställde styrelsens ersättningskommitté RNI på basis av en faktor för eget kapital om 7,6 procent.

Del 1 är relaterad till den faktiska avkastningsförmågan för ett aktuellt år, allt under den förutsättningen att RNI enligt föregående stycke är positiv och bestäms till ett kontantbelopp (maximalt 45 till 150 procent av den fasta lönen) beroende på befattning. Del 2 är relaterad till Scantias förmåga att från ett år till ett annat öka RNI enligt ovan och utfallet bestäms också till ett kontantbelopp (maximalt 35 till 80 procent av den årliga fasta lönen). Utfallet av båda dessa komponenter regleras under 2014.

Båda komponenterna är som framgår ovan så konstruerade att de innehåller en högsta gräns för den ersättning som kan utgå enligt programmet. Under perioden 1997–2013 har utfallet av programmet för rörlig lön för den verkställande ledningen, den verkställande direktören inräknad, varierat från 0 till 150 procent för Del 1 och från 0 till 80 procent för Del 2. I genomsnitt har utfallet för perioden 1997–2013 varit 77 procent av den årliga fasta lönen gällande Del 1 och 24 procent av den årliga fasta lönen gällande Del 2. Utfallet 2013 för den verkställande direktören utgör 53 procent för Del 1 och 0 procent för Del 2.

Vid utfall ska 50 procent av det sammanlagda beloppet av Del 1 och Del 2 utbetalas kontant som lön och resterande 50 procent bestämmas till ett kontantbelopp som efter avdrag av tillämplig skatt, används av den anställde för köp av B-aktier i Scania AB till marknads- värde genom en av bolaget anvisad tredje part den dag som bestäms av bolaget. Köp av B-aktier i Scania AB, ska ske med en tredjedel av beloppet per år under tre år samt att vardera tredjedel låses under ett år från respektive förvärv.

Full tillgång till hela det tilldelade beloppet nås fyra kalenderår efter respektive avtalsårs ingående. Styrelsen är bemyndigad att, helt eller delvis, efterge kravet på att den anställde ska använda 50 procent till köp av Scania B-aktier om det vid utbetalningstillfället föreligger risk att deltagare anses inneha insiderinformation eller någon annan omständighet föreligger som försvårar eller omöjliggör köp av Scania B-aktier. Betalningarna kommer att vara villkorade av att deltagaren är anställd inom Scaniakoncernen vid utgången av kalenderåret eller att anställningen har upphört genom överenskommen pensionering. Deltagarna äger dock förfoga över avkastningen från de förvärvade aktierna samt ha möjligheten att förvärva aktier för pension enligt pensionsutfästelse att tryggas genom en kapitalförsäkring. För verksamhetsåret 2013 erhöll Martin Lundstedt som verkställande direktör en rörlig lön om SEK 3 975 750.

**PENSIONSSYSTEM FÖR LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE**

Verkställande ledningen omfattas av ett avgiftsbestämt pensions- system som gäller utöver allmän pension och ITP. Enligt detta avgifts- bestämda system sker intjänandet genom bolagets årliga betalning av premier. Därtill kommer värdet av den anställdes årliga egenavgifter uppgående till 5 procent av den fasta lönen.

Den årliga av bolaget betalda premien för medlemmar av den verk- ställande ledningen, exklusive den verkställande direktören, varierar mellan 10–39 procent av den fasta lönen.

**ÖVRIGA VILLKOR FÖR DEN VERKSTÄLLANDE DIREKTÖREN**

För den verkställande direktören, utöver den fasta lönen, gäller det för den verkställande ledningen gällande programmet för rörlig lön för perioden. För verkställande direktören gäller att han omfattas dels av de pensionsförmåner som följer av kollektivavtal och dels av ett avgifts- bestämt pensionssystem. Den pensionsmedförande lönen utgörs av den fasta årslönen. Premien för den avgiftsbestämda pensionen är 35 procent av pensionsmedförande lön och premien för 2013 uppgick till SEK 2 668 800.

För verkställande direktören gäller vid egen uppsägning att han är berättigad till lön under en sexmånadersperiod. Förekommande utfall av program för rörlig lön under året utbetalas enligt villkor som fastställts av Årsstämman.

Vid en uppsägning från företagets sida gäller en uppsägningstid om sex månader med bibehållna förmåner samt att det utgår ett avgångs- vederlag motsvarande tjugofyra månadslöner.

**NOT 28 Ersättningar till ledande befattningshavare, forts.****UPPSÄGNINGSVILLKOR FÖR DEN VERKSTÄLLANDE LEDNINGEN**

För övriga medlemmar i den verkställande ledningen gäller vid uppsägning från bolagets sida ett avgångsvederlag motsvarande högst två årslöner utöver lönen under sex månaders uppsägningstid. Om ny anställning erhålls inom 18 månader räknat från dagen för uppsägningen upphör avgångsvederlaget.

2013, KSEK	Fast lön	Styrelse-arvode <sup>1)</sup>	Rörlig lön Del 1	Rörlig lön Del 2	Övriga ersättningar	Summa lön och arvode	Pensionskostnader avgiftsbestämd pension	Pensionskostnader förmånsbestämd pension (ITP)	Totala pensionskostnader	Pensionsförpliktelser
Styrelsens ordförande										
Verkställande direktören	7 500		3 976		217	11 693	2 669	327	2 996	2 030
Övriga verkställande ledningen (7 personer)	25 060		13 196		2 098	40 354	5 683	2 411	8 094	15 842

1) Andra styrelseledamöters totala ersättningar: Hans Dieter Pötsch 0; Francisco J. Garcia Sanz 0; Peter Abele 750; Helmut Aurenz 500; Peter Wallenberg Jr. 500; Åsa Thunman 600; Jochen Heizmann 0; Ferdinand K. Piëch 0; Leif Östling 0. Jochen Heizmann avgick vid årsstämman den 3 maj 2013.

2012, KSEK	Fast lön	Styrelse-arvode <sup>1)</sup>	Rörlig lön Del 1	Rörlig lön Del 2	Övriga ersättningar	Summa lön och arvode	Pensionskostnader avgiftsbestämd pension	Pensionskostnader förmånsbestämd pension (ITP)	Totala pensionskostnader	Pensionsförpliktelser
Styrelsens ordförande										
Verkställande direktören	2 500 <sup>2)</sup>		1 584	–	235	4 319	842	326	1 168	1 760
Tidigare verkställande direktör	6 667		–	–	5 227	11 894	6 340	–	6 340	8 442
Övriga verkställande ledningen (7 personer)	19 656		10 735	–	1 333	31 724	4 142	2 282	6 424	13 785

1) Andra styrelseledamöters totala ersättningar: Hans Dieter Pötsch 0; Francisco J. Garcia Sanz 0; Peter Abele 375; Helmut Aurenz 500; Peter Wallenberg Jr. 500; Jochen Heizmann 0; Åsa Thunman 550; Ferdinand K. Piëch 0; Börje Ekholm 350; Gunnar Larsson 325. Börje Ekholm och Gunnar Larsson avgick vid årsstämman den 4 maj 2012.

2) Avser perioden 1 september till 31 december 2012 (baserat på en fast årslön om SEK 7 500 000).

**Pensionskostnader avgiftsbestämd pension:** årspremier enligt avgiftsbestämt pensionssystem, samt ITPK (avgiftsbestämd del av ITP-planen).

**Pensionskostnader förmånsbestämd pension (ITP):** premier för riskförsäkring samt ökning av pensionsskulden för ålderspensionen enligt ITP-planen.

**Övriga ersättningar:** skattepliktigt förmånsvärde av bil, dagstidningar etc.

**Pensionsålder:** avtalad pensionsålder är 60 år för den verkställande direktören och den verkställande ledningen. Pensionsåldern enligt ITP är 65 år.



**NOT 29 Arvoden och ersättningar till revisorer**

Nedan redovisas arvoden och ersättningar till revisorer som kostnadsförts under året. Ersättning för konsultationer redovisas i de fall samma revisionsbyrå innehar revisionsuppdraget i det enskilda bolaget. Med revisionsuppdrag avses den lagstadgade revisionen av årsredovisningen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning. Med revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag avses granskning av förvaltning eller ekonomisk information som ska utföras enligt författning,

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

Revisionsfirma	2013		2012		2011	
	Ernst & Young	Övriga revisorer	Ernst & Young	Övriga revisorer	Ernst & Young	Övriga revisorer
Revisionsuppdrag	45	1	44	1	43	1
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag	0	0	0	0	1	0
Skatterådgivning	2	0	2	1	2	1
Övriga tjänster	1	0	2	0	1	0
<b>Summa</b>	<b>48</b>	<b>1</b>	<b>48</b>	<b>2</b>	<b>47</b>	<b>2</b>

**NOT 30 Finansiell riskhantering****FINANSIELL RISKHANTERING INOM SCANIAKONCERNEN**

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

Kreditrisken avseende kundengagemang hanteras, inom fastställda ramar, decentraliserat genom lokala kreditbedömningar. Beslut om större kreditengagemang tas i centrala kreditkommittéer. Övriga risker hanteras främst centralt av Scantias treasuryenhet. Den centrala treasuryenheten mäter dagligen risken på utestående positioner mot fastställda limiter enligt finanspolicyen.

**VALUTARISK**

Valutarisk är risken att förändringar i valutakurser påverkar kassaflödet negativt. Valutakursförändringar påverkar dessutom Scantias resultat- och balansräkning på följande sätt:

- Ett enskilt bolag kan ha monetära tillgångar och skulder i en annan valuta än dess funktionella valuta, vilka omräknas till den funktionella valutans med balansdagskursen. Vid reglering av monetära tillgångar

och skulder uppstår en valutakursdifferens mellan transaktionsdagens kurs och betalkurs. Samtliga valutakursförändringar hänförliga till omräkning eller reglering av monetära poster, redovisas i resultaträkningen (transaktionseffekt).

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

Under 2013 utgjorde Scantias försäljning till länder utanför Sverige 95 (93 respektive 93) procent. Eftersom en stor andel av produktionen sker i Sverige med kostnaderna denominerade i svenska kronor, medför detta att Scania har stora nettoinflöden i utländska valutor.

Total valutaexponering i rörelseresultatet motsvarade under 2013 cirka MSEK 30 600 (28 100 respektive 32 200). De största flödesvalutorna var EUR, BRL och GBP. I tabellen på nästa sida framgår valutaexponeringen i rörelseresultatet i de vanligast förekommande valutorna.

## NOT 30 Finansiell riskhantering

Valutaexponering i rörelseresultat, Fordon och tjänster	2013	2012	2011
Brasilianska real, BRL <sup>1)</sup>	5 800	4 000	4 400
US dollar, USD	5 700	6 100	5 500
Brittiska pund, GBP	4 500	3 300	3 000
Ryska rubel, RUB	3 900	3 800	4 500
Norska kronor, NOK	2 100	2 100	1 800
Australiska dollar, AUD	1 400	1 400	1 100
Euro, EUR	1 100	1 400	6 100
Danska kronor, DKK	1 000	1 100	1 100
Polska zloty, PLN	900	600	700
Schweiziska franc, CHF	800	800	800
Koreanska won, KRW	600	700	600
Sydafrikanska rand, ZAR	600	500	600
Argentinska peso, ARS	-1 300	-1 000	-1 200
Övriga valutor	2 600	2 600	2 500
<b>Summa valutaexponering i rörelseresultat</b>	<b>29 700</b>	<b>27 400</b>	<b>31 500</b>

Valutaexponering i rörelseresultat, Financial Services	2013	2012	2011
Euro, EUR	400	300	400
Övriga valutor	500	400	300
<b>Summa valutaexponering i rörelseresultat</b>	<b>900</b>	<b>700</b>	<b>700</b>

1) Jämförelsesiffror har justerats.

Baserat på 2013 års intäkter och kostnader i utländska valutor medför en procentenhets förändring av den svenska kronan mot övriga valutor, exklusive valutasäkringar, en rörelseresultatpåverkan på årsbasis om cirka MSEK 306 (281 respektive 322).

För Fordon och tjänster uppgick de totala negativa valutaeffekterna jämfört med 2012 till cirka MSEK 1 735.

I enlighet med Scania's policy kan framtida kassaflöden säkras med en säkringsperiod som tillåts variera mellan 0 och 12 månader. Löptid på över 12 månader tar styrelsen beslut om. Vid säkring av valutarisk sker försäljning av valuta främst genom terminskontrakt, men även i viss mån genom valutaoptioner. Vid utgången av 2013 säkrade Scania inga framtida valutaflöden.

För att säkerställa effektivitet och riskkontroll sker upplåning i Scania's dotterföretag i stor utsträckning genom den centrala treasuryenheten främst i EUR och SEK och överförs sedan till dotterföretag i form av interna lån i deras lokala valutor.

Genom derivatkontrakt omvandlas den centrala upplåningen till utlåningsvalutorna. Inom Financial Services ska tillgångar finansieras av skulder i samma valuta. Scania's upplåning i olika valutor exklusive och inklusive valutaderivat framgår av tabellen Upplåning under avsnittet Ränterisk.

Scania's nettotillgångar i utländsk valuta uppgick vid utgången av 2013 till MSEK 21 350 (19 900 respektive 16 700). Utländska nettotillgångar i dotterföretag säkras i normalfallet inte. I den mån dotterföretag har betydande monetära nettotillgångar i funktionell valuta kan dock säkring ske. Vid utgången av 2013 var inga utländska nettotillgångar säkrade (0 respektive 0).

Nettotillgångar, Fordon och tjänster	2013	2012	2011
Brasilianska real, BRL	4 000	4 200	3 200
Euro, EUR	3 900	3 700	3 300
Argentinska pesos, ARS	1 200	900	850
Ryska rubel, RUB	700	600	600
Brittiska pund, GBP	600	400	600
Norska kronor, NOK	500	500	500
Schweiziska franc, CHF	400	300	350
Polska zloty, PLN	400	300	350
Mexikanska pesos, MXN	400	400	300
Sydafrikanska rand, ZAR	250	250	200
Danska kronor, DKK	200	150	200
Peruanska soles, PEN	150	150	150
US dollar, USD	-150	-150	-300
Övriga valutor	1 500	1 300	1 200
<b>Summa nettotillgångar i utländsk valuta, Fordon och tjänster</b>	<b>14 050</b>	<b>13 000</b>	<b>11 500</b>

Nettotillgångar, Financial Services	2013	2012	2011
Euro, EUR	4 800	4 600	3 100
Övriga valutor <sup>1)</sup>	2 500	2 300	2 100
<b>Summa nettotillgångar i utländsk valuta, Financial Services</b>	<b>7 300</b>	<b>6 900</b>	<b>5 200</b>

Summa nettotillgångar i utländsk valuta, Scania-koncernen	2013	2012	2011
	21 350	19 900	16 700

1) Jämförelsesiffror har justerats.

### Valutakursdifferensers påverkan på årets resultat

Årets resultat har påverkats av bokförda valutakursdifferenser enligt nedanstående uppställning:

	2013	2012	2011
Rörelseresultat	-103	-200	-116
Finansiella intäkter och kostnader	3	-22	-12
Skatter	0	4	-4
Påverkan på årets resultat	-100	-218	-132

### RÄNTERISK

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

Vid utgången av 2013 bestod Scantias räntebärande tillgångar främst av tillgångar inom segmentet Financial Services samt kortfristiga placeringar och likvida medel. Räntebärande skulder bestod i huvudsak av lån, i stor utsträckning avsedda att finansiera utlåningen inom Financial Services verksamhet och i mindre omfattning att finansiera rörelsekapital inom Fordon och tjänster.

### Ränterisk inom Fordon och tjänster

Utplåningen inom Fordon och tjänster används främst för finansiering av rörelsekapital. För att motsvara omsättningshastigheten på rörelsekapitalet används en kort räntebindningstid på låneportföljen. Scantias policy för ränterisker inom segmentet Fordon och tjänster är att räntebindningen på nettoskulden i normalfallet ska vara 6 månader, dock kan avvikelser göras mellan 0 till 24 månader.

Nettokassan inom Fordon och tjänster var MSEK 8 843 (9 361 respektive 10 615) vid årets slut. Låneskulderna uppgick till MSEK 513 (2 477 respektive 1 418) och den genomsnittliga räntebindningstiden för dessa understiger 6 (6 respektive 6) månader. Kortfristiga placeringar och likvida medel uppgick till MSEK 9 004 (11 690 respektive 11 468) och den genomsnittliga räntebindningstiden på dessa tillgångar understiger 1 (1 respektive 1) månad. I nettokassan ingår även derivat som säkrar utlåningen till ett nettovärde på MSEK 352 (148 respektive 565).

Givet samma låneskuld, kortfristiga placeringar, likvida medel och samma räntebindningstider som vid årsskiftet skulle en förändring av marknadsräntan med 100 baspunkter (1 procentenhet) förändra räntekostnaderna inom Fordon och tjänster med cirka MSEK 5 (15 respektive 15) samt ränteintäkterna med cirka MSEK 90 (115 respektive 110) på årsbasis.

### Ränterisk inom Financial Services

Scantias policy för ränterisker inom segment Financial Services är att utlåning och upplåning ska matchas avseende ränta och förfallotidpunkt. Räntebindningen avseende kreditportföljen och upplåningen hade inom Financial Services följande struktur per den 31 december 2013:

Räntebindning inom Financial Services per den 31 december 2013	Räntebärande portfölj <sup>1)</sup>	Räntebärande skulder <sup>2)</sup>
2014	26 558	26 217
2015	9 704	8 667
2016	6 943	5 950
2017	3 825	1 948
2018	1 536	519
2019 och senare	297	19
<b>Summa</b>	<b>48 863</b>	<b>43 320</b>

Räntebindning inom Financial Services per den 31 december 2012	Räntebärande portfölj <sup>1)</sup>	Räntebärande skulder <sup>2)</sup>
2013	24 982	24 354
2014	8 406	7 266
2015	6 454	4 820
2016	3 459	2 533
2017	1 372	785
2018 och senare	364	216
<b>Summa</b>	<b>45 037</b>	<b>39 974</b>

Räntebindning inom Financial Services per den 31 december 2011	Räntebärande portfölj <sup>1)</sup>	Räntebärande skulder <sup>2)</sup>
2012	23 445	21 518
2013	7 817	7 024
2014	5 747	5 097
2015	3 425	2 436
2016	1 369	902
2017 och senare	432	398
<b>Summa</b>	<b>42 235</b>	<b>37 375</b>

1) Inklusive operationell leasing.

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

**NOT 30 Finansiell riskhantering, forts.**

Scanias totala upplåning uppgick vid årsskiftet till MSEK 43 833 (42 451 respektive 38 793).

Upplåning per den 31 december 2013	Upplåning inkl. valutaswapavtal	Upplåning exkl. valutaswapavtal
EUR	13 507	18 974
SEK	7 466	14 871
BRL	5 858	5 858
GBP	4 624	–
RUB	2 050	–
ZAR	1 628	872
DKK	1 175	–
CLP	1 100	160
NOK	937	528
USD	849	819
CHF	590	–
KRW	477	125
THB	355	62
AUD	314	–
PLN	200	–
CZK	132	–
Övriga valutor	2 375	1 368
<b>Summa</b> <sup>1)</sup>	<b>43 637</b>	<b>43 637</b>
Upplupen ränta	196	196
<b>Summa</b>	<b>43 833</b>	<b>43 833</b>

1) Total upplåning exkluderar MSEK 196 avseende upplupna räntor.

**KREDITRISK**

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

**Kreditrisk inom Fordon och tjänster**

Inom segmentet Fordon och tjänster uppgick bokförda fordringar innan avsättning för osäkra fordringar på kunder till MSEK 7 193 (6 508 respektive 6 648), varav merparten utgjordes av fordringar på fristående återförsäljare och slutkunder. Totalt finns det säkerheter till ett estimerat verkligt värde av MSEK 1 796. Huvuddelen av säkerheterna består av återtaganderätter samt bankgarantier. Under året realiserades säkerheter till ett värde av MSEK 166.

Tidsanalys på kundfordringar som är förfallna men inte nedskrivna	Förfallna betalningar 2013	Förfallna betalningar 2012	Förfallna betalningar 2011
< 30 dagar	921	912	944
30–90 dagar	289	301	284
91–180 dagar	76	69	73
> 180 dagar	39	28	59
<b>Summa</b>	<b>1 325</b>	<b>1 310</b>	<b>1 360</b>

Avsättningar för osäkra fordringar uppgick till MSEK 383 (462 respektive 516) motsvarande 5,1 (6,6 respektive 7,2) procent av totala fordringar. Årets kostnad för osäkra fordringar uppgick till MSEK 56 (56 respektive 92). Avsättning för osäkra fordringar har ändrats enligt följande:

Avsättning för osäkra fordringar	2013	2012	2011
Avsättning vid årets början	462	516	581
Reservering för befarade förluster	8	34	50
Upplösning på grund av konstaterade förluster	–75	–62	–91
Valutakursdifferenser	–12	–26	–24
Övrigt	0	0	0
<b>Avsättning vid årets slut</b>	<b>383</b>	<b>462</b>	<b>516</b>

**Kreditrisk inom Financial Services**

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

Kreditportfölj	2013	2012	2011
Exponering	49 668	45 800	42 980
– varav operationell leasing	9 546	8 189	8 365
Kreditriskreserv	805	763	745
Redovisat värde	48 863	45 037	42 235
– varav operationell leasing	9 505	8 135	8 301

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

## Tidsanalys på portföljens tillgångar

Förfallna men inte nedskrivna	2013			2012			2011		
	Förfallna betalningar	Total exponering <sup>1)</sup>	Beräknat verkligt värde på säkerhet	Förfallna betalningar	Total exponering <sup>1)</sup>	Beräknat verkligt värde på säkerhet	Förfallna betalningar	Total exponering <sup>1)</sup>	Beräknat verkligt värde på säkerhet
< 30 dagar	86	3 212	3 083	79	3 466	3 455	90	2 796	2 758
30–90 dagar	89	1 269	1 260	103	1 513	1 510	107	1 649	1 550
<b>Förfallna och nedskrivna</b>									
91–180 dagar	42	321	304	75	621	461	77	559	501
> 180 dagar	75	282	224	126	614	502	124	480	372
Ej aktiva kontrakt	156	606	432	115	474	339	159	593	402
<b>Summa</b>	<b>448</b>	<b>5 690</b>	<b>5 303</b>	<b>498</b>	<b>6 688</b>	<b>6 267</b>	<b>557</b>	<b>6 077</b>	<b>5 583</b>

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

Portföljen består i huvudsak av finansiering av lastbilar, bussar och trailers till mindre och medelstora företag. Koncentrationen av kreditrisken 2013 är likvärdig med hur den såg ut 2012 och 2011. En beskrivning av exponering av kreditrisk framgår av tabellen nedan:

Koncentration av kreditrisk	31 december 2013			31 december 2012			31 december 2011		
	Antal kunder	Procent av totala antalet kunder	Procent av portföljvärdet	Antal kunder	Procent av totala antalet kunder	Procent av portföljvärdet	Antal kunder	Procent av totala antalet kunder	Procent av portföljvärdet
Exponering < 15 MSEK	26 895	98,7	69,2	25 277	98,5	69,5	23 501	98,4	67,4
Exponering 15–50 MSEK	283	1,0	14,3	306	1,2	14,1	281	1,2	15,0
Exponering > 50 MSEK	80	0,3	16,5	78	0,3	16,4	97	0,4	17,6
<b>Summa</b>	<b>27 258</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>25 661</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>23 879</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

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

För Scania kunder var behovet av omförhandling lägre under 2013 och betalningsplanerna fullföljdes. Därför har det redovisade värdet för finansiella tillgångar, vars villkor omförhandlats, fortsatt att minska och uppgick vid utgången av 2013 till MSEK 1 124 (1 660 respektive 3 768). Kontrakten anses vara osäkra när betalning är förfallen över 90 dagar eller när det finns tillgänglig information som föranleder att Scania säger upp kontrakten i förtid.

Andrahandsmarknaden för återtagna och begagnade fordon har varit väl fungerande under 2013. Under året återtogs 2 170 (2 274 respektive 2 595) finansierade fordon. Vid årets slut uppgick antalet återtagna men ännu ej sålda fordon till 409 (526 respektive 596) med ett totalt redovisat värde på MSEK 116 (181 respektive 176). Återtagna fordon realiserar genom nytt finansieringskontrakt till annan kund, direkt försäljning till slutkund eller försäljning via Scania återförsäljarnät.

**NOT 30 Finansiell riskhantering, forts.**

Avsättning för osäkra fordringar har ändrats enligt följande:

Avsättning för osäkra fordringar	2013	2012	2011
Avsättning vid årets början	763	745	817
Reservering för befarade förluster	246	267	260
Upplösning på grund av konstaterade förluster	-203	-226	-317
Valutakursdifferenser	-1	-23	-15
<b>Avsättning vid årets slut</b>	<b>805</b>	<b>763</b>	<b>745</b>
<b>Avsättning som procent av bruttoportföljen</b>	<b>1,6</b>	<b>1,7</b>	<b>1,7</b>

Årets kostnader för konstaterade och befarade kreditförluster uppgick till MSEK 280 (290 respektive 298).

**Övriga kreditrisker inom Scania**

Hantering av de finansiella kreditriskerna som främst uppkommer inom den centrala treasuryverksamheten, bland annat vid placering av likviditet och derivathandel, regleras i Scantias finanspolicy. Transaktioner sker endast inom fastställda limiter och med utvalda kreditvärdiga motparter. Med kreditvärdig motpart avses att motparten erhållit ett godkänt kreditbetyg (minst A- eller motsvarande) från kreditinstitutet Standard and Poor's och/eller Moody's. För att reducera kreditrisken begränsas tillåten exponeringsvolym per motpart beroende på motpartens kreditbetyg. För att ytterligare begränsa kreditrisken har Scania även ingått avtal om netting (International Swaps and Derivatives Association) med de flesta av sina motparter. Den centrala treasuryenheten ansvarar för att reglerna i finanspolicyen följs.

Nettoexponering för motpartsrisken avseende derivathandel uppgick till MSEK 348 (157 respektive 545) vid utgången av 2013. Beräknad bruttoexponering för motpartsrisken avseende derivathandel uppgick till MSEK 887 (1 020 respektive 1 436) samt för likvida medel och kortfristiga placeringar till MSEK 9 609 (12 047 respektive 11 796). De kortfristiga placeringarna finns deponerade hos ett flertal banker. Dessa bankers rating är i normalfallet lägst A- hos Standard and Poor's och/eller motsvarande hos Moody's.

Scania hade kortfristiga placeringar till ett värde av MSEK 7 348 (10 674 respektive 10 301) varav MSEK 7 301 (10 545 respektive 10 153) utgörs av placeringar med en löptid på mindre än 90 dagar och MSEK 47 (129 respektive 148) utgörs av placeringar med en löptid på 91–365 dagar. Utöver kortfristiga placeringar har Scania banktillgodo-havanden om MSEK 2 261 (1 373 respektive 1 495).

**REFINANSIERINGSRISK**

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

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

Scantias likviditetsreserv, bestående av ej utnyttjade kreditfaciliteter, likvida medel och kortfristiga placeringar, uppgick vid utgången av 2013 till MSEK 37 694 (39 281 respektive 39 685). Scantias kreditfaciliteter innehåller sedvanliga så kallad change in control klausuler vilket innebär att motparten skulle kunna kräva förtida betalning vid väsentliga ägarförändringar som innebär att kontrollen över bolaget förändras.

Vid årsskiftet hade Scania en upplåning med eventuellt tillhörande rambelopp enligt följande:

Upplåning 2013	Total upplåning	Rambelopp
Medium Term Note Program	–	–
European Medium Term Note Program	21 082	31 301
Övriga obligationer	–	–
Kreditfacilitet (EUR)	–	28 085
Företagscertifikat Sverige	700	10 000
Företagscertifikat Belgien	–	3 577
Banklån	21 855	–
<b>Summa <sup>1)</sup></b>	<b>43 637 <sup>2)</sup></b>	<b>72 963</b>

Upplåning 2012	Total upplåning	Rambelopp
Medium Term Note Program	–	–
European Medium Term Note Program	18 423	30 158
Övriga obligationer	–	–
Kreditfacilitet (EUR)	–	27 234
Företagscertifikat Sverige	1 200	10 000
Företagscertifikat Belgien	1 732	3 447
Banklån	20 903	–
<b>Summa <sup>1)</sup></b>	<b>42 258 <sup>2)</sup></b>	<b>70 839</b>

Upplåning 2011	Total upplåning	Rambelopp
Medium Term Note Program	358	13 000
European Medium Term Note Program	15 461	31 306
Övriga obligationer <sup>3)</sup>	–	–
Kreditfacilitet (EUR)	–	27 889
Företagscertifikat Sverige	1 848	10 000
Företagscertifikat Belgien	–	3 578
Banklån <sup>3)</sup>	20 900	–
<b>Summa <sup>1)</sup></b>	<b>38 567 <sup>2)</sup></b>	<b>85 773</b>

1) Av totalt rambelopp utgör garanterade kreditlöften MSEK 28 085 (27 234 respektive 27 889).

2) Total upplåning exkluderar MSEK 196 (193 respektive 226) avseende upplupna räntor samt verkligt värdejustering på obligationer där säkringsredovisning tidigare tillämpats.

3) Jämförelsesiffror har justerats.

Kontrollen av refinansieringsrisken innefattar säkerställande av tillgång på kreditfaciliteter samt att tillse att förfallostrukturen på upptagna lån är diversifierad. Vid årsskiftet hade Scantias totala upplåning följande förfallostruktur:

<b>Förfallostruktur på Scantias upplåning</b>	<b>2013</b>	2012	2011
2012	–	–	19 556
2013	–	16 112	6 345
2014	<b>14 287</b>	8 066	3 307
2015	<b>11 674</b>	8 784	5 479
2016	<b>10 816</b>	6 780	3 868
2017 och senare	<b>4 276</b>	2 429	12
2018 och senare	<b>607</b>	87	–
2019 och senare	<b>1 977</b>	–	–
<b>Summa</b>	<b>43 637 <sup>1)</sup></b>	<b>42 258 <sup>1)</sup></b>	<b>38 567 <sup>1)</sup></b>

1) Total upplåning exkluderar MSEK 196 (193 respektive 226) avseende upplupna räntor samt verkligt värdejustering på obligationer där säkringsredovisning tidigare tillämpats.

<b>Förfallostruktur derivat hänförliga till upplåning 2013</b>	<b>Derivat med positivt värde</b>	<b>Derivat med negativt värde</b>
2014	<b>22</b>	<b>72</b>
2015	<b>84</b>	–
2016	<b>41</b>	–
2017	<b>5</b>	–
2018	–	–
2019 och senare	–	–
<b>Summa <sup>1)</sup></b>	<b>152</b>	<b>72</b>

<b>Förfallostruktur derivat hänförliga till upplåning 2012</b>	<b>Derivat med positivt värde</b>	<b>Derivat med negativt värde</b>
2013	134	33
2014	53	38
2015	184	–
2016	68	–
2017	29	–
2018 och senare	–	–
<b>Summa <sup>1)</sup></b>	<b>468</b>	<b>71</b>

<b>Förfallostruktur derivat hänförliga till upplåning 2011</b>	<b>Derivat med positivt värde</b>	<b>Derivat med negativt värde</b>
2012	167	1
2013	27	–
2014	117	–
2015	109	–
2016	–	–
2017 och senare	–	–
<b>Summa <sup>1)</sup></b>	<b>420</b>	<b>1</b>

1) Inkluderar ej upplupen ränta.

**NOT 31 Finansiella instrument**

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

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

**VERKLIGT VÄRDE PÅ FINANSIELLA INSTRUMENT**

I Scantias balansräkning är det i huvudsak derivat och kortfristiga placeringar som värderas till verkligt värde. För derivat där säkringsredovisning inte tillämpas redovisas verkligt värdejusteringen via resultatet. Derivat hänförliga till kassafördessäkkringar redovisas till verkligt värde via övrigt totalresultat. Verkligt värde fastställs enligt olika nivåer, definierade i IFRS 13, som speglar i vilken grad marknadsvärden har använts. Kortfristiga placeringar och likvida medel har värderats enligt nivå 1, dvs utifrån noterade priser på aktiva marknader för identiska tillgångar och uppgår till MSEK 1 002 (1 188 respektive 1 192). Övriga tillgångar som värderats till verkligt värde avser derivat. Dessa har värderats enligt nivå 2 som utgår från andra data än de noterade priser som ingår i nivå 1 och avser direkt eller indirekt observerbara marknadsdata. Scania tillämpar en värderingsteknik som består i att nuvärdesberäkna framtida kassaflöden utifrån observerbara räntekurvor. Tillämpad räntekurva härleds från noterade relevanta räntor för respektive löptid som kassaflödena erhålls eller betalas. De är redovisade under andra långfristiga tillgångar, andra kortfristiga tillgångar, andra långfristiga skulder respektive andra kortfristiga skulder och uppgår netto till MSEK 348 (157 respektive 545).

För finansiella instrument som redovisas till upplupet anskaffningsvärde lämnas upplysning om verkligt värde i tabellen nedan. Redovisat värde på räntebärande tillgångar och skulder i balansräkningen kan avvika från dess verkliga värde, bland annat som följd av förändringar i marknadsräntor. För att fastställa verkligt värde på finansiella tillgångar och skulder har officiella marknadsnoteringar använts för de tillgångar och skulder som omsätts på en aktiv marknad.

I de fall tillgångarna och skulderna inte omsätts på en aktiv marknad har verkligt värde fastställts genom diskontering av framtida betalningsflöden till aktuell marknadsränta och sedan konverterats till svenska kronor med aktuell valutakurs.

För finansiella instrument som kundfordringar, leverantörsskulder och andra ej räntebärande finansiella tillgångar och skulder, vilka redovisas till upplupet anskaffningsvärde med avdrag för eventuell nedskrivning, bedöms det verkliga värdet överensstamma med det redovisade värdet. Verkligt värde upplysningar om samtliga finansiella instrument som inte värderas till verkligt värde är hänförliga till nivå 2.

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

Finansiella tillgångar och skulder som har kvittats mot varandra består utav lånefordringar och låneskulder. Bruttobeloppen uppgår till MSEK 1 279 (2 369 respektive 2 298) respektive MSEK 1 118 (1 975 respektive 2 253). Det belopp som har kvittats från respektive belopp uppgår till MSEK 1 118 (1 975 respektive 2 253).

Finansiella tillgångar och skulder som kan kvittas mot varandra består av derivat som täcks av juridiskt bindande ramavtal om nettning. Redovisade värden på tillgångar och skulder uppgår till MSEK 887 (1 010 respektive 1 435) respektive MSEK 499 (861 respektive 869). Det belopp som inte har kvittats från respektive belopp uppgår till MSEK 413 (623 respektive 563).



Koncernen 2013, MSEK	Finansiella tillgångar och finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen	Investeringar som hålls till förfall	Lånefordringar och kund- fordringar	Övriga finansiella skulder	Säkring av netto- investering	Kassa- flödes- säkringar	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Långfristiga räntebärande fordringar			24 082				24 082	24 206
Kortfristiga räntebärande fordringar			15 377				15 377	15 408
Icke räntebärande kundfordringar			6 737				6 737	6 737
Kortfristiga placeringar och likvida medel	1 002		8 607				9 609	9 596
Andra långfristiga fordringar <sup>1)</sup>	542		428				970	970
Andra kortfristiga fordringar <sup>2)</sup>	345		11				356	356
<b>Summa tillgångar</b>	<b>1 889</b>	<b>–</b>	<b>55 242</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>57 131</b>	<b>57 273</b>
Långfristiga räntebärande skulder				29 350			29 350	29 570
Kortfristiga räntebärande skulder				14 483			14 483	14 524
Leverantörsskulder				8 682			8 682	8 682
Andra långfristiga skulder <sup>3)</sup>	228						228	228
Andra kortfristiga skulder <sup>4)</sup>	311						311	311
<b>Summa skulder</b>	<b>539</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>52 515</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>53 054</b>	<b>53 315</b>

1) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga fordringar MSEK 1 290.

2) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga fordringar MSEK 3 502.

3) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga skulder MSEK 257.

4) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga skulder MSEK 2 968.

Koncernen 2012, MSEK	Finansiella tillgångar och finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen	Investeringar som hålls till förfall	Lånefordringar och kund- fordringar	Övriga finansiella skulder	Säkring av netto- investering	Kassa- flödes- säkringar	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Långfristiga räntebärande fordringar			22 996				22 996	23 146
Kortfristiga räntebärande fordringar			14 007				14 007	14 032
Icke räntebärande kundfordringar			6 090				6 090	6 090
Kortfristiga placeringar och likvida medel	1 188		10 859				12 047	12 041
Andra långfristiga fordringar <sup>1)</sup>	670		449				1 119	1 119
Andra kortfristiga fordringar <sup>2)</sup>	351		9				360	360
<b>Summa tillgångar</b>	<b>2 209</b>	<b>–</b>	<b>54 410</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>56 619</b>	<b>56 788</b>
Långfristiga räntebärande skulder				26 146			26 146	26 677
Kortfristiga räntebärande skulder				16 305			16 305	16 321
Leverantörsskulder				7 671			7 671	7 671
Andra långfristiga skulder <sup>3)</sup>	518						518	518
Andra kortfristiga skulder <sup>4)</sup>	346						346	346
<b>Summa skulder</b>	<b>864</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>50 122</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>50 986</b>	<b>51 533</b>

1) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga fordringar MSEK 1 342.

2) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga fordringar MSEK 3 487.

3) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga skulder MSEK 531.

4) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga skulder MSEK 2 493.

## NOT 31 Finansiella instrument, forts.

Koncernen 2011, MSEK	Finansiella tillgångar och finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen	Investeringar som hålls till förfall	Lånefordringar och kund- fordringar	Övriga finansiella skulder	Säkring av netto- investering	Kassa- flödes- säkringar	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Långfristiga räntebärande fordringar			21 040				21 040	21 086
Kortfristiga räntebärande fordringar			13 197				13 197	13 281
Icke räntebärande kundfordringar			6 219				6 219	6 219
Kortfristiga placeringar och likvida medel	1 192		10 604				11 796	11 796
Andra långfristiga fordringar <sup>1)</sup>	814		502				1 316	1 316
Andra kortfristiga fordringar <sup>2)</sup>	623		11				634	634
Summa tillgångar	2 629	–	51 573	–	–	–	54 202	54 332
Långfristiga räntebärande skulder				19 011			19 011	19 045
Kortfristiga räntebärande skulder				19 782			19 782	19 843
Leverantörsskulder				8 308			8 308	8 308
Andra långfristiga skulder <sup>3)</sup>	564						564	564
Andra kortfristiga skulder <sup>4)</sup>	328						328	328
Summa skulder	892	–	–	47 101	–	–	47 993	48 088

1) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga fordringar MSEK 1 529.

2) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga fordringar MSEK 3 466.

3) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga skulder MSEK 617.

4) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga skulder MSEK 2 799.

## SÄKRINGSREDOVISNING

Scania tillämpar säkringsredovisning i enlighet med IAS 39 enligt nedanstående:

- År 2011 tillämpade Scania i mindre omfattning kassaflödessäkringsredovisning på räntederivat för att omvandla rörlig ränta på lån till fast ränta. År 2012 och 2013 tillämpades inte denna form av säkringsredovisning.
- I mindre omfattning tillämpades kassaflödessäkringsredovisning för valutaeffekter på lån som är relaterade till operationella leasingtillgångar.

Ekonomiskt sett anser sig Scania vara säkrat och riskhanteringen följer den av styrelsen godkända finanspolicyen. För mer detaljerad information om redovisning av säkringsinstrument och säkrade poster se not 1 Redovisningsprinciper.

## VINSTER/FÖRLUSTER NETTO PÅ FINANSIELLA INSTRUMENT REDOVISADE I RESULTATRÄKNINGEN

Nedanstående tabell visar följande poster som redovisats i resultaträkningen:

- Vinster och förluster avseende valutakursdifferenser, inklusive vinster och förluster hänförliga till säkringsredovisning av kassaflöden.
- Vinster och förluster avseende finansiella instrument där säkringsredovisning tillämpas.

Vinster/förluster netto	2013	2012	2011
Finansiella tillgångar och skulder som innehas för handel värderade till verkligt värde	445	–646	–380
Lånefordringar och kundfordringar <sup>1)</sup>	652	–378	24
Övriga finansiella skulder	–1 209	709	78
<b>Summa</b>	<b>–112</b>	<b>–315</b>	<b>–278</b>

1) Inkluderar även operationell leasing.

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

## RÄNTEINTÄKTER OCH RÄNTEKOSTNADER PÅ FINANSIELLA INSTRUMENT

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

	2013	2012	2011
Ränteintäkter på finansiella tillgångar <sup>1)</sup>	2 772	3 040	2 832
Räntekostnader på finansiella skulder <sup>2), 3)</sup>	-1 576	-1 692	-1 527
<b>Summa</b>	<b>1 196</b>	<b>1 348</b>	<b>1 305</b>

1) MSEK 112 (157 respektive 179) består av ränteintäkter genererade av finansiella tillgångar som värderas till verkligt värde.

2) Inkluderar även räntekostnader hänförliga till operationell leasing och räntekostnader avseende Financial Services som redovisas i rörelseresultatet.

3) MSEK -329 (-226 respektive -71) består av räntekostnader genererade av finansiella skulder som värderas till verkligt värde.

Anledningen till att resultatet avviker från redovisat ränteresultat i finansnettot beror till stor del på att Financial Services ingår i tabellen samt att ränteintäkter och räntekostnader hänförliga till pensioner är exkluderade.

## NOT 32 Dotterföretag

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
DynaMate AB	556070-4818	Södertälje	Sverige	100
DynaMate Industrial Services AB	556528-9286	Södertälje	Sverige	100
DynaMate IntraLog AB	556718-5409	Södertälje	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Flygmotorn	556528-9112	Södertälje	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Hjulnavet	556084-1198	Södertälje	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Motorblocket	556716-6698	Södertälje	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Vindbron	556040-0938	Södertälje	Sverige	100
Ferruform AB	556528-9120	Luleå	Sverige	100
Mälardalens Tekniska Gymnasium AB	556548-4754	Södertälje	Sverige	80
Scania Bilbyggaren AB	556905-6061	Södertälje	Sverige	100
Scania CV AB	556084-0976	Södertälje	Sverige	100
Scania Delivery Center AB	556593-2976	Södertälje	Sverige	100
Scania Finance Holding AB	556548-4697	Södertälje	Sverige	100
Scania Holding Europe AB	556017-7825	Södertälje	Sverige	100
Scania IT AB	556084-1206	Södertälje	Sverige	100
Scania Overseas AB	556593-2984	Södertälje	Sverige	100
Scania Real Estate AB	556084-1180	Södertälje	Sverige	100
Scania Real Estate Lund AB	556791-9823	Södertälje	Sverige	100
Scania Real Estate Services AB	556593-3024	Södertälje	Sverige	100
Scania Sales and Services AB	556593-3073	Södertälje	Sverige	100
Scania Saltskogen AB	556905-6053	Södertälje	Sverige	100
Scania Trade Development AB	556013-2002	Södertälje	Sverige	100
Scania Transportlaboratorium AB	556528-9294	Södertälje	Sverige	100
Scania Treasury AB	556528-9351	Södertälje	Sverige	100
Scania Truck Financing AB	556020-4231	Södertälje	Sverige	100
Scania Used Vehicles AB	556548-4713	Södertälje	Sverige	100
Scania-Bilar Sverige AB	556051-4621	Södertälje	Sverige	100
Stockholms Industriassistans AB	556662-3459	Södertälje	Sverige	100
Vabis Försäkringsaktiebolag	516401-7856	Södertälje	Sverige	100
Vindbron Arendal AB	556822-2367	Södertälje	Sverige	100
Motorcam S.A.	33-70791031-9	Buenos Aires	Argentina	100
Scania Argentina S.A.	30-51742430-3	Buenos Aires	Argentina	100
Scania Services S.A.	33-70784693-9	Buenos Aires	Argentina	100
Automotores del Atlantico S.A.	30-70709795-3	Mar del Plata	Argentina	100
Aconcagua Vehiculos Comerciales S.A.	30-70737179-6	Mendoza	Argentina	100
Automotores Pesados S.A.	30-55137605-9	Tucuman	Argentina	100
Scania Australia Pty Ltd	537333	Melbourne	Australien	100
Scania Bus Belgium N.V	BE0460.870.259	Bryssel	Belgien	100
Scania Belgium N.V	BE0402.607.507	Neder-Over-Heembeek	Belgien	100
Scania Group Treasury Belgium N.V	BE0809.445.796	Neder-Over-Heembeek	Belgien	100
Scania Real Estate Belgium NV	BE0423.251.481	Neder-Over-Heembeek	Belgien	100
Scania Treasury Belgium N.V	BE0888.285.319	Neder-Over-Heembeek	Belgien	100
Scania Bosnia Hertzegovina d.o.o.	4200363460007	Sarajevo	Bosnien-Hercegovina	100
Scania Botswana (Pty) Ltd	CO.2000/6045	Gaborone	Botswana	100
Scania Administradora de Consórcios Ltda	96.479.258/0001-91	Cotia	Brasilien	99,99
Suvesa Super Veics Pesados Ltda	88.301.668/0001-10	Eldorado do Sul	Brasilien	99,98
Codema Coml Import Ltda	60.849.197/0001-60	Guarulhos	Brasilien	99,99
Scania Latin America Ltda	59.104.901/0001-76	São Bernardo do Campo	Brasilien	100
Scania Bulgaria EOOD	BG121796861	Sofia	Bulgarien	100
Scania Real Estate Bulgaria EOOD	201589120	Sofia	Bulgarien	100
Scania Chile S.A.	96.538.460-K	Santiago	Chile	100
Scania Colombia S.A.	900.353.873-2	Bogota	Colombia	100
Scania Danmark A/S	DK17045210	Herlev	Danmark	100
Scania Biler A/S	DK21498033	Ishøj	Danmark	100
Scania Danmark Ejendom Aps	33156332	Ishøj	Danmark	100
Scania Eesti AS	10238872	Tallinn	Estland	100
Scania Suomi Oy	FI0202014-4	Helsingfors	Finland	100

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
Scania Real Estate Finland Oy	2559582-1	Helsingfors	Finland	100
Scania Real Estate Holding Oy	2566377-5	Helsingfors	Finland	100
Scania Middle East FZE	150175	Jebel Ali Free Zone	Förenade Arabemiraten	100
Scania France S.A.S.	307166934	Angers	Frankrike	100
Scania Holding France S.A.S	403092786	Angers	Frankrike	100
Scania IT France S.A.S.	412282626	Angers	Frankrike	100
Scania Production Angers S.A.S.	378442982	Angers	Frankrike	100
Scania Real Estate France S.A.S	78961241300011	Angers	Frankrike	100
Scania Commercial Vehicles India Pvt. Ltd.	U35999KA2011FTC05698	Bangalore	Indien	100
Qanadeel AL Rafidain Automotive Trading Co, Ltd	7500	Erbil	Irak	51
Italscania S.p.A	11749110158	Trento	Italien	100
Scania Commerciale S.p.A	IT 01184460226	Trento	Italien	100
Scania Milano S.p.A	IT 02170120220	Trento	Italien	100
Scania Japan Limited	0104-01-083452	Tokyo	Japan	100
Scania Central Asia LLP	84931-1910-TOO	Almaty	Kazakstan	100
Scania Sales (China) Co Ltd	110105717867816	Peking	Kina	100
Scania Sales and Services (Guangzhou) Co, Ltd	440101400126397	Guangzhou	Kina	100
Scania Hrvatska d.o.o.	80213913	Zagreb	Kroatien	100
Scania Incheon Ltd	120111-0639065	Incheon	Korea	100
SFZ Kenya	P051426902Z	Nairobi	Kenya	100
Scania Latvia SIA	50003118401	Riga	Lettland	100
UAB Scania Lietuva	123873025	Vilnius	Litauen	100
Scania Treasury Luxembourg S.à.r.l	19992418373	Luxembourg-City	Luxemburg	100
Scania Luxembourg S.A.	B53.044	Münsbach	Luxemburg	99,90
SRE Holding Sàrl	B160795	Münsbach	Luxemburg	100
Scania Maroc S.A.	6100472	Casablanca	Marocko	100
Scania Comercial, S.A. de C.V.	SCO031124MF5	Queretaro	Mexiko	99,99
Scania Servicios, S.A. de C.V.	SSE031124C26	Queretaro	Mexiko	99,99
Truck Namibia (Pty) Ltd	2004/438	Windhoek	Namibia	100
Beers N.V.	27051589	Breda	Nederländerna	100
Scania Logistic Netherlands BV	NL8521.82.697.B01	Zwolle	Nederländerna	100
Scania Nederland B.V.	27136821	Breda	Nederländerna	100
Scania Real Estate The Netherlands B.V.	506872921	Breda	Nederländerna	100
Scania Networks B.V.	27146579	Den Haag	Nederländerna	100
Scania Production Meppel B.V.	5046846	Meppel	Nederländerna	100
Scania Europe Holding B.V.	5050056	Zwolle	Nederländerna	100
Scania IT Nederland B.V.	5062402	Zwolle	Nederländerna	100
Scania Production Zwolle B.V.	5020370	Zwolle	Nederländerna	100
Norsk Scania AS	879 263 662	Oslo	Norge	100
Norsk Scania Eiendom AS	996036545	Oslo	Norge	100
Scania del Peru S.A.	101-36300	Lima	Peru	100
Scania Production Slupsk S.A.	KRS0000083601	Slupsk	Polen	100
Scania Polska S.A.	KRS0000091840	Warsawa	Polen	100
Scania Real Estate Polska Sp.z.o.o	435 941	Nadarzyn	Polen	100
Scania Portugal S.A.	PT 502 929 995	Santa Iria da Azóia	Portugal	100
Scania Investimentos Imobiliários S.A.	508948118	Santa Iria de Azóia	Portugal	100
Scania Real Estate Romania S.R.L.	J23/2019/29.07.2011	Bukarest	Rumänien	100
Scania Romania S.R.L.	J23/588/27.04.2004	Bukarest	Rumänien	100
Scania Driver Training S.R.L.	J23/1304/30.04.2010	Ifov	Rumänien	100
OOO Scania Service	1035006456044	Golitsino, Moscow region	Ryssland	100
OOO Scania-Rus	1025004070079	Moskva	Ryssland	100
OOO Petroskan	1027808004102	St. Petersburg	Ryssland	100
OOO Scania Peter	1027804908372	St.Petersburg	Ryssland	100
GB&M Garage et Carrosserie SA	CH-660.0.046.966-0	Genève	Schweiz	100
Scania Real Estate Schweiz AG	CH-020.3.035.714-4	Kloten	Schweiz	100
Scania Schweiz AG	CH-020.3.926.624-8	Kloten	Schweiz	100
FMF Fahrzeug Miet und Finanz AG	CH-020.3.029.174-1	Seuzach	Schweiz	100

## NOT 32 Dotterföretag, forts.

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
Garage Vetterli AG	CH-020.3.909.930-2	Seuzach	Schweiz	100
Scania Real Estate Doo Beograd	20659874	Belgrad	Serbien	100
Scania Srbija d.o.o.	17333321	Belgrad	Serbien	100
Scania Singapore Pte Ltd	200309593R	Singapore	Singapore	100
Scania Real Estate s.r.o.	44767668	Bratislava	Slovakien	100
Scania Slovakia s.r.o.	35826649	Bratislava	Slovakien	100
Scania Slovenija d.o.o.	1 124 773	Ljubljana	Slovenien	100
Scania Hispania Holding S.L.	ESB82853938	Madrid	Spanien	100
Scania Hispania S.A.	ESA59596734	Madrid	Spanien	100
Scania Real Estate Hispania S.L	ESB36682003	Pontevedra	Spanien	100
Oerstad Investments LLP	OC365735	London	Storbritannien	100
Scania Finance Holding Great Britain Ltd	4031225	London	Storbritannien	100
Scania Great Britain Ltd	831 017	Milton Keynes	Storbritannien	100
Scania Real Estate UK Ltd	7648886	Milton Keynes	Storbritannien	100
Griffin Automotive Ltd	27922106	Road Town	Storbritannien	100
Scania South Africa Pty Ltd	1995/001275/07	Sandton	Sydafrika	100
Scania Korea Ltd	120111-0122515	Seoul	Sydkorea	100
Scania Tanzania Ltd	39320	Dar Es Salaam	Tanzania	100
Scania Siam Co Ltd	0105543060121	Bangkok	Thailand	99,99
Scan Siam Service Co. Ltd	0105545023525	Bangkok	Thailand	100
Scania Thailand Co Ltd	0105534098031	Bangkok	Thailand	99,99
Scania Czech Republic s.r.o.	CZ61251186	Prag	Tjeckien	100
Scania Real Estate Czech Republic s.r.o	24196746	Prag	Tjeckien	100
Scania Real Estate Denmark GmbH	DE 15 295 18862	Flensburg	Tyskland	100
Scania Flensburg GmbH	15 295 18587	Flensburg	Tyskland	100
SCANIA Vertrieb und Service GmbH Kerpen	DE178753117	Kerpen	Tyskland	100
B. + V. Grundstücks- und Verwertungs-GmbH & Co KG	22/201/0480/0	Koblenz	Tyskland	100
B. + V. Grundstücks- Verwaltungs- und Verwertungs-GmbH	22/651/1242/2	Koblenz	Tyskland	100
Scania Deutschland GmbH	DE148787117	Koblenz	Tyskland	100
Scania Deutschland Holding GmbH	DE812893584	Koblenz	Tyskland	100
Scania Real Estate Deutschland Holding GmbH	HRB23798	Koblenz	Tyskland	100
Scania Real Estate Deutschland GmbH	HRB23796	Koblenz	Tyskland	100
SCANIA Vertrieb und Service GmbH Koblenz	DE812180098	Koblenz	Tyskland	100
TOV Scania-Lviv	37497108	Javurisk, Lviv region	Ukraina	100
TOV Scania Ukraine	30 107 866	Kiev	Ukraina	100
TOV Kiev-Scan	35706433	Makariv, Kiev region	Ukraina	100
TOV Donbas-Scan-Service	34516735	Makeevka, Donetsk region	Ukraina	100
Scania Hungaria KFT	10 415 577	Biatorbágy	Ungern	100
Scania Real Estate Hungaria	13-09-159119	Biatorbágy	Ungern	100
Scanexpo International S.A.	21.4905910012	Montevideo	Uruguay	100
Scania USA Inc	06-1288161	San Antonio, TX	USA	100
Scania Holding Inc	4019619	Wilmington	USA	100
Scania de Venezuela S.A.	J-30532829-3	Valencia - Estado Carabobo	Venezuela	100
Scania Real Estate Österreich GmbH	FN95419y	Brunn am Gebirge	Österrike	100
Scania Österreich GmbH	FN366024x	Brunn am Gebirge	Österrike	100
Scania Österreich Holding GmbH	FN316321d	Brunn am Gebirge	Österrike	100
<b>Financial Services</b>				
Scania Credit AB	556062-7373	Södertälje	Sverige	100
Scania Finans AB	556049-2570	Södertälje	Sverige	100
Scania Projektfinans AB	556593-3008	Södertälje	Sverige	100
Scania Finance Pty Ltd	52006002428	Melbourne	Australien	100
Scania Finance Belgium N.V	BE0413.545.048	Neder-Over-Heembeek	Belgien	100
Scania Insurance Belgium N.V	BE0819.368.007	Neder-Over-Heembeek	Belgien	100
Scania Banco S.A	11.417.016/0001-10	Sao Paolo	Brasilien	100
Scania Corretora de Seguros Ltda	1151317900015	Sao Bernardo do Compo	Brasilien	100
Scania Finance Bulgaria EOOD	BG175108126	Sofia	Bulgarien	100
Scania Finance Chile S.A.	76.574.810-0	Santiago	Chile	100

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
Scania Finance France S.A.S.	350890661	Angers	Frankrike	100
Scania Locations S.A.S.	402496442	Angers	Frankrike	100
Scania Finance Ireland Ltd.	482137	Dublin	Irland	100
Scania Finance Italy S.p.A	3333020158	Milano	Italien	100
Scania Credit ( Hong Kong) Ltd	1945045	Hong Kong	Kina	100
Scania Credit Hrvatska d.o.o.	1923269	Rakitje, Bestovje	Kroatien	100
Scania Finance Luxembourg S.A.	B82.907	Münsbach	Luxemburg	100
Scania Credit (Malaysia) SDN BHD	1011611-H	Selangor	Malaysia	100
Scania Finance Nederland B.V.	27004973	Breda	Nederländerna	100
Scania Insurance Nederland B.V.	27005076	Middleharnis	Nederländerna	100
Scania Services del Perú S.A.	20392923277	Lima	Peru	100
Scania Finance Polska Sp.z.o.o.	36594	Nadarzyn	Polen	100
Scania Finance Polska Insurances	478529	Stara Wies	Polen	100
SCANRENT - Alguer de Viaturas sem Condutor, S.A	PT 502631910	Lissabon	Portugal	100
Scania Credit Romania IFN SA	J23/1818/2005	Ciorogarla	Rumänien	100
Scania Regional Agent de Asigurare S.R.L.	28120880	Bukarest	Rumänien	100
Scania Rent Romania S.R.L.	J23/1669/2008	Bukarest	Rumänien	96
Scania Insurance Russia	1127747003097	Moskva	Ryssland	100
OOO Autobusnaya Leasingovaya Compania Scania	1045005504774	Moskva	Ryssland	100
OOO Scania Leasing	1027700203970	Moskva	Ryssland	100
Scania Finance Schweiz AG	CH-020.3.029.627-6	Kloten	Schweiz	100
Scania Finance Slovak Republic s.r.o.	43874746	Senec	Slovakien	100
Scania Leasing d.o.o	356.417.700	Ljubliana	Slovenien	100
Scania Commercial Vehicles Renting S.A.	ESA82853995	Madrid	Spanien	100
Scania Finance Hispania EFC S.A.	ESA82853987	Madrid	Spanien	100
Scania Finance Great Britain Ltd	2173954	London	Storbritannien	100
Scania Finance Southern Africa (Pty) Ltd	2000/025215/07	Aerton Gauteng	Sydafrika	100
Scania Finance Korea Ltd	195411-0007994	Kyoung Sang Nam-Do	Sydkorea	100
Scania Credit Taiwan	54330725	Tapei	Taiwan	100
Scania Siam Leasing Co. Ltd.	0105550082925	Bangkok	Thailand	99,99
Scania Finance Czech Republic Spol. s.r.o.	CZ25657496	Prag	Tjeckien	100
Scania Tüketicı Finansmanı A.S.	7 570 328 278	Istanbul	Turkiet	100
Scania Finance Deutschland GmbH	DE811292425	Koblenz	Tyskland	100
Scania Versicherungsvermittlung GmbH	22/651/01229	Koblenz	Tyskland	100
TOV Scania Credit Ukraine	33052443	Ukraina, Kiev region	Ukraina	100
Scania Lizing KFT	13-09-107823	Biatorbágy	Ungern	100
Scania Finance Magyarorszá g zrt.	13-10-040959	Biatorbágy	Ungern	100
Scania Leasing Österreich Ges.m.b.H	FN246699v	Brunn am Gebirge	Österrike	100

Vilande bolag och holdingbolag med verksamhet av ringa betydelse är inte inkluderade.

# MODERBOLAGET SCANIA AB, RÄKNINGAR

## RESULTATRÄKNING

Januari – december, MSEK	Not	2013	2012	2011
Administrationskostnader		0	0	0
Rörelseresultat		0	0	0
Finansiella intäkter och kostnader <sup>1)</sup>	1	7 041	4 063	4 071
Resultat efter finansiella poster		7 041	4 063	4 071
Bokslutsdispositioner	2	-41	-63	-70
Resultat före skatt		7 000	4 000	4 001
Skatt	3	-	-	-
<b>Årets resultat</b>		<b>7 000</b>	<b>4 000</b>	<b>4 001</b>

1) I enlighet med ny redovisningsprincip för koncernbidrag i RFR 2 har omräkning skett av tidigare år.

## RAPPORT ÖVER TOTALRESULTAT

Januari – december, MSEK	2013	2012	2011
Årets resultat	7 000	4 000	4 001
<b>Övrigt totalresultat</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Årets totalresultat</b>	<b>7 000</b>	<b>4 000</b>	<b>4 001</b>

## BALANSRÄKNING

31 december, MSEK	Not	2013	2012	2011
<b>TILLGÅNGAR</b>				
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>				
Aktier i dotterföretag	4	8 435	8 401	8 401
<b>Omsättningstillgångar</b>				
Fordran på dotterföretag	5	11 167	8 001	8 001
<b>Summa tillgångar</b>		<b>19 602</b>	<b>16 402</b>	<b>16 402</b>
<b>EGET KAPITAL</b>	6			
<b>Bundet eget kapital</b>				
Aktiekapital		2 000	2 000	2 000
Reservfond		1 120	1 120	1 120
<b>Fritt eget kapital</b>				
Balanserade vinstmedel		9 482	9 282	9 281
Årets resultat		7 000	4 000	4 001
<b>Summa eget kapital</b>		<b>19 602</b>	<b>16 402</b>	<b>16 402</b>
<b>Ställda säkerheter</b>		<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Ansvarsförbindelser</b>	7	<b>32 638</b>	<b>33 229</b>	<b>30 991</b>

## FÖRÄNDRINGAR I EGET KAPITAL

2013	Bundet kapital			Totalt
	Aktie-kapital	Reserv-fond	Fritt eget kapital	
Ingående eget kapital	2 000	1 120	13 282	16 402
Årets totalresultat			7 000	7 000
Utdelning			-3 800	-3 800
Utgående kapital per den 31 december 2013	2 000	1 120	16 482	19 602

2012	Bundet kapital			Totalt
	Aktie-kapital	Reserv-fond	Fritt eget kapital	
Ingående eget kapital	2 000	1 120	13 282	16 402
Årets totalresultat			4 000	4 000
Utdelning			-4 000	-4 000
Utgående kapital per den 31 december 2012	2 000	1 120	13 282	16 402

2011	Bundet kapital			Totalt
	Aktie-kapital	Reserv-fond	Fritt eget kapital	
Ingående eget kapital	2 000	1 120	13 281	16 401
Årets totalresultat			4 001	4 001
Utdelning			-4 000	-4 000
Utgående kapital per den 31 december 2011	2 000	1 120	13 282	16 402



**KASSAFLÖDESANALYS**

Januari – december, MSEK	Not	2013	2012	2011
<b>Den löpande verksamheten</b>				
Resultat efter finansiella poster		7 041	4 063	4 071
Icke kassaflödespåverkande poster	8	-7 000	-4 000	-4 000
Betald skatt		-	-	-
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital</b>		<b>41</b>	<b>63</b>	<b>71</b>
<b>Kassaflöde från förändring av rörelsekapital</b>				
Fordran dotterföretag		3 792	3 937	3 929
<b>Summa förändring av rörelsekapital</b>		<b>3 792</b>	<b>3 937</b>	<b>3 929</b>
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>3 833</b>	<b>4 000</b>	<b>4 000</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>				
Aktieägartillskott lämnat		-33	-	-
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>-33</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Summa kassaflöde före finansieringsverksamheten</b>		<b>3 800</b>	<b>4 000</b>	<b>4 000</b>
<b>Finansieringsverksamheten</b>				
Utbetald utdelning		-3 800	-4 000	4 000
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>-3 800</b>	<b>-4 000</b>	<b>-4 000</b>
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Likvida medel vid årets början		-	-	-
Likvida medel vid årets slut		-	-	-

# MODERBOLAGET SCANIA AB, NOTER

Belopp i tabellerna redovisas i MSEK, där ej annat anges. En redogörelse för moderbolagets redovisningsprinciper återfinns i Scania-koncernens not 1. Med hänsyn till att moderbolagets verksamhet

uteslutande består av ägande av aktier i koncernföretag gäller, förutom nedanstående noter, i övrigt koncernens förvaltningsberättelse och noter i tillämpliga delar.

## NOT 1 Finansiella intäkter och kostnader

	2013	2012	2011
Ränteintäkter från dotterföretag	41	63	70
Utdelning från Scania CV AB	7 000	4 000	4 000
Övrigt	0	0	1
<b>Totalt</b>	<b>7 041</b>	<b>4 063</b>	<b>4 071</b>

## NOT 2 Bokslutsdispositioner

	2013	2012	2011
Koncernbidrag till Scania CV AB	-41	-63	-70
<b>Totalt</b>	<b>-41</b>	<b>-63</b>	<b>-70</b>

## NOT 3 Skatt

Periodens skattekostnad/skatteintäkt	2013	2012	2011
Aktuell skatt	-	-	-
<b>Totalt</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Avstämning av effektiv skatt	2013		2012		2011	
	Belopp	%	Belopp	%	Belopp	%
Resultat före skatt	7 000		4 000		4 001	
Skatt beräknad med svensk skattesats	-1 540	22,0	-1 052	26,3	-1 052	26,3
Skatteeffekt och procentuell påverkan:						
Ej skattepliktiga utdelningar	1 540	22,0	1 052	26,3	1 052	26,3
<b>Redovisad skatt</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

## NOT 4 Aktier i dotterföretag

Dotterföretag/org.nr/säte	Ägarandel, %	Antal aktier i tusental	Redovisat värde		
			2013	2012	2011
Scania CV AB, 556084-0976, Södertälje	100,0	1 000	8 435	8 401	8 401
<b>Totalt</b>			<b>8 435</b>	<b>8 401</b>	<b>8 401</b>

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

**NOT 5 Fordran på dotterföretag**

	2013	2012	2011
Kortfristig, räntebärande fordran Scania CV AB	4 167	4 001	4 001
Kortfristig, ej räntebärande fordran Scania CV AB <sup>1)</sup>	7 000	4 000	4 000
<b>Totalt</b>	<b>11 167</b>	<b>8 001</b>	<b>8 001</b>

1) Avser anteciperad utdelning.

Fordringarna är i SEK varför ingen valutarisk föreligger.

**NOT 6 Eget kapital**

För förändringar i eget kapital hänvisas till eget kapitalrapporten sidan 126.

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

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

**NOT 7 Ansvarsförbindelser**

	2013	2012	2011
Ansvarsförbindelse avseende kreditförsäkring i FPG till förmån huvudsakligen för dotterföretag	2 664	3 064	2 868
Borgensförbindelser till förmån för upplåning i Scania CV AB	29 967	30 158	28 116
Övriga borgensförbindelser till förmån för dotterföretag	7	7	7
<b>Totalt</b>	<b>32 638</b>	<b>33 229</b>	<b>30 991</b>

**NOT 8 Kassaflödesanalys**

Icke kassaflödespåverkande poster hänförs främst till anteciperad utdelning. Erhållen ränta var MSEK 41 (63 respektive 70).

**NOT 9 Löner och ersättningar till ledande befattningshavare och revisorer**

Den verkställande direktören i Scania AB och den övriga företagsledningen upprätthåller identiska befattningar i Scania CV AB. Löner och ersättningar betalas av Scania CV AB, varför hänvisningar sker till Scaniakoncernens not 26, "Löner och ersättningar samt antal anställda" och not 28, "Ersättningar till ledande befattningshavare". Ersättning till revisorer har utgått med KSEK 20 (20 respektive 10) avseende moderbolaget.

**NOT 10 Transaktioner med närstående**

Scania AB är ett dotterföretag till Volkswagen AG med org.nr HRB 100484 och säte i Wolfsburg, Tyskland.

Koncernredovisning för det utländska moderbolaget finns tillgängligt på webbplats [www.volkswagenag.com](http://www.volkswagenag.com). Transaktioner med närstående består av utdelning till Volkswagen AG och MAN SE. Utbetalad utdelning 2013 uppgick till MSEK 1 873 (1 972) för Volkswagen AG och till MSEK 507 (534) för MAN SE.

# FÖRSLAG TILL RIKTLINJER FÖR LÖN OCH ANNAN ERSÄTTNING TILL VERKSTÄLLANDE DIREKTÖREN OCH ANDRA LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE

Styrelsen föreslår att stämman beslutar enligt följande:

## BAKGRUND

Föreslagna principer har i huvudsak använts sedan 1997. Motivet till införandet var att kunna erbjuda de anställda ett marknadsrelaterat ersättningspaket som möjliggör att ledande befattningshavare kan rekryteras och behållas.

Styrelsens förslag till bolagsstämman enligt nedan överensstämmer i allt väsentligt med principerna för vad ledande befattningshavare tidigare år erhållit i ersättning och baseras på redan ingångna anställningsavtal mellan Scania och respektive befattningshavare.

Beredningen av ersättningsfrågor hanteras enligt följande. Såvitt avser verkställande direktören föreslår styrelsens ersättningskommitté fast lön, kriterier för rörlig ersättning och andra anställningsvillkor vilka sedan fastställs av styrelsen. För övriga befattningshavare i verkställande ledningen föreslår verkställande direktören motsvarande villkor, vilka sedan fastställs av styrelsens ersättningskommitté och rapporteras till styrelsen. Allt i enlighet med de principer för ersättning som bolagsstämman har beslutat.

Incitamentsprogram för ledande befattningshavare beslutas av bolagsstämman.

## FÖRSLAG

Scania skall sträva efter att erbjuda en marknadsmässig totalersättning som möjliggör att ledande befattningshavare kan rekryteras och behållas. Ersättningen till ledande befattningshavare skall bestå av fast lön, rörlig ersättning i form av Scania Incentive Programme, pension samt övriga ersättningar.

Den totala ersättningen skall beakta den enskildes prestation, ansvarsområde och erfarenhet.

Den fasta lönen för den verkställande direktören och den verkställande ledningen kan omprövas varje år.

Den rörliga lönen skall vara beroende av Scantias resultat och utgöras av ett kontantbaserat incitamentsprogram som är uppdelat i två delar. Utfallet skall beräknas på verksamhetens avkastning definerad som Scaniakoncernens nettovinst efter avdrag för kostnader för eget kapital, Residual Net Income (RNI) och fastställas av styrelsens

ersättningskommitté. Del 1 av incitaments-programmet skall vara relaterad till den faktiska avkastningsförmågan för ett aktuellt år, allt under den förutsättningen att RNI är positiv och skall bestämmas till ett kontantbelopp som kan variera mellan 0–150 procent av fast lön. Del 2 av incitamentsprogrammet skall vara relaterad till Scantias förmåga att från ett år till ett annat öka RNI och utfallet skall bestämmas till ett kontantbelopp som kan variera mellan 0–80 procent av fast lön. I syfte att främja eget aktieinnehav i bolaget skall programmet vara utformat så att en del av det årliga totala utfallet, efter avdrag av tillämplig skatt, används av den anställde för köp av Scania B-aktier till marknadspris.

Styrelsens förslag till incitamentsprogram kommer i sin helhet anges i ett fullständigt förslag till bolagsstämman.

Verkställande direktören och den verkställande ledningen kan omfattas av ett premiebaserat pensionssystem som gäller utöver allmän pension och ITP. Utöver ovan nämnda pensionsprincip kan den verkställande direktören efter beslut av styrelsen genom särskilt avtal med bolaget erhålla en extra årlig avsättning till pension. Pensionsåldern för verkställande direktören och den verkställande ledningen skall lägst vara 60 år.

Övriga ersättningar och förmåner skall vara marknadsmässiga och bidra till att underlätta befattningshavarens möjligheter att fullgöra sitt uppdrag.

Vid uppsägning från bolagets sida utbetalas till medlem i den verkställande ledningen ett avgångsvederlag motsvarande högst 18 månadslöner, utöver lönen under sex månaders uppsägningstid. Om ny anställning erhålls inom 18 månader, räknat från dagen för uppsägningen, upphör avgångsvederlaget. I övrigt skall inte längre uppsägningstider än sex månader förekomma.

För verkställande direktör samt för medlemmar i den verkställande ledningen med avtal ingångna före den 1 juli 2010, gäller vid uppsägning från bolagets sida ett avgångsvederlag motsvarande högst 24 månader utöver lönen under 6 månaders uppsägningstid. Vid egen uppsägning är verkställande direktör och medlem av verkställande ledningen berättigad till lön under en sexmånadersperiod.

Styrelsen skall, om den finner särskilda skäl föreligga i ett enskilt fall, kunna frånga riktlinjerna.

## RIKTLINJER BESLUTADE PÅ BOLAGSSTÄMMAN 2013

Riktlinjer för lön och annan ersättning till verkställande direktören och andra ledande befattningshavare som beslutades på stämman 2013, vilka överensstämmer med årets förslag enligt ovan, samt utfall av dessa avseende 2013 framgår av not 28.

# FÖRSLAG TILL VINSTDISPOSITION

Styrelsen föreslår att till årsstämman förfogande stående vinstmedel:

Belopp i MSEK	
Balanserade vinstmedel	9 482
Årets resultat	7 000
Övrigt totalresultat	–
Summa	16 482
Disponeras enligt följande:	
Till aktieägarna utdelas SEK 4,00 per aktie	3 200
Till nästa år balanseras	13 282
Summa	16 482

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

Belopp i MSEK	
Aktiekapital	2 000
Reservfond	1 120
Balanserad vinst	13 282
Summa	16 402

Undertecknade försäkrar att koncern- och årsredovisningen har upprättats i enlighet med internationella redovisningsstandarder IFRS, sådana de antagits av EU, respektive god redovisningssed och ger en rättvisande bild av koncernens och moderbolagets ställning och resultat, samt att förvaltningsberättelsen för koncernen och moderbolaget ger en rättvisande översikt över utvecklingen av koncernens och moderbolagets verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som de företag som ingår i koncernen står inför. Årsredovisningen och koncernredovisningen har godkänts för utfärdande av styrelsen den 5 februari 2014. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på årsstämman den 7 maj 2014.

Södertälje den 5 februari 2014

Martin Winterkorn  
Styrelsens ordförande

Leif Östling  
Vice ordförande

Peter Abele  
Styrelseledamot

Helmut Aurenz  
Styrelseledamot

Francisco J. Garcia Sanz  
Styrelseledamot

Ferdinand K. Piëch  
Styrelseledamot

Hans Dieter Pötsch  
Styrelseledamot

Åsa Thunman  
Styrelseledamot

Peter Wallenberg Jr  
Styrelseledamot

Johan Järvklo  
Styrelseledamot  
Arbetsagarrepresentant

Håkan Thurfjell  
Styrelseledamot  
Arbetsagarrepresentant

Martin Lundstedt  
Styrelseledamot  
VD och koncernchef

Vår revisionsberättelse har lämnats den 6 mars 2014

Ernst & Young AB

Lars Träff  
Auktoriserad revisor

# REVISIONSBERÄTTELSE

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

## RAPPORT OM ÅRSREDOVISNINGEN OCH KONCERNREDOVISNINGEN

Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för Scania AB (publ) för år 2013 med undantag för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 49–58. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår i den tryckta versionen av detta dokument på sidorna 34–131.

### Styrelsens och verkställande direktörens ansvar för årsredovisningen och koncernredovisningen

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta en årsredovisning som ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och en koncernredovisning som ger en rättvisande bild enligt International Financial Reporting Standards, såsom de antagits av EU, och årsredovisningslagen, och för den interna kontroll som styrelsen och verkställande direktören bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

### Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala oss om årsredovisningen och koncernredovisningen på grundval av vår revision. Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing och god revisions sed i Sverige. Dessa standarder kräver att vi följer yrkesetiska krav samt planerar och utför revisionen för att uppnå rimlig säkerhet att årsredovisningen och koncernredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter.

En revision innefattar att genom olika åtgärder inhämta revisionsbevis om belopp och annan information i årsredovisningen och koncernredovisningen. Revisorn väljer vilka åtgärder som ska utföras, bland annat genom att bedöma riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen och koncernredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel. Vid denna riskbedömning beaktar revisorn de delar av den interna kontrollen som är relevanta för hur bolaget upprättar årsredovisningen och koncernredovisningen för att ge en rättvisande bild i syfte att utforma granskningsåtgärder som är ändamålsenliga med hänsyn till omständigheterna, men inte i syfte att göra ett uttalande om effektiviteten i bolagets interna kontroll.

En revision innefattar också en utvärdering av ändamålsenligheten i de redovisningsprinciper som har använts och av rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen, liksom en utvärdering av den övergripande presentationen i årsredovisningen och koncernredovisningen.

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

### Uttalanden

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av moderbolagets finansiella ställning per den 31 december 2013 och av dess finansiella resultat och kassaflöden för året enligt årsredovisningslagen. Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av koncernens finansiella ställning per den 31 december 2013 och av dess finansiella resultat och kassaflöden enligt International Financial Reporting Standards, såsom de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Våra uttalanden omfattar inte bolagsstyrningsrapporten på sidorna 49–58. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att årsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och för koncernen.

## RAPPORT OM ANDRA KRAV ENLIGT LAGAR OCH ANDRA FÖRFATTNINGAR

Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även utfört en revision av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Scania AB (publ) för år 2013. Vi har även utfört en lagstadgad genomgång av bolagsstyrningsrapporten.

### Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust, och det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för förvaltningen enligt aktiebolagslagen samt att bolagsstyrningsrapporten på sidorna 49–58 är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

## Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att med rimlig säkerhet uttala oss om förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust och om förvaltningen på grundval av vår revision. Vi har utfört revisionen enligt god revisions sed i Sverige.

Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat styrelsens motiverade yttrande samt ett urval av underlagen för detta för att kunna bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Som underlag för vårt uttalande om ansvarsfrihet har vi utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i bolaget för att kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören är ersättningsskyldig mot bolaget. Vi har även granskat om någon styrelseledamot eller verkställande direktören på annat sätt har handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

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

Därutöver har vi läst bolagsstyrningsrapporten och baserat på denna läsning och vår kunskap om bolaget och koncernen anser vi att vi har tillräcklig grund för våra uttalanden. Detta innebär att vår lagstadgade genomgång av bolagsstyrningsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisions sed i Sverige har.

## Uttalanden

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

En bolagsstyrningsrapport har upprättats, och dess lagstadgade information är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Stockholm den 6 mars 2014

Ernst & Young AB

Lars Träff  
Auktoriserad revisor

# KVARTALSÖVERSIKT, ANTAL PER GEOGRAFISKT OMRÅDE

	2013					2012				
	Helår	Kv 4	Kv 3	Kv 2	Kv 1	Helår	Kv 4	Kv 3	Kv 2	Kv 1
<b>Orderingång, lastbilar</b>										
Europa	35 179	5 908	11 267	9 970	8 034	28 695	7 470	6 136	7 970	7 119
Eurasien	6 107	1 058	1 611	1 882	1 556	6 801	1 323	1 743	2 319	1 416
Amerika <sup>1)</sup>	19 899	4 226	4 131	5 757	5 785	18 833	7 308	5 003	3 730	2 792
Asien	8 731	2 174	2 540	1 970	2 047	8 362	1 335	1 629	3 141	2 257
Afrika och Oceanien	3 762	907	926	1 115	814	3 194	741	926	876	651
<b>Totalt</b>	<b>73 678</b>	<b>14 273</b>	<b>20 475</b>	<b>20 694</b>	<b>18 236</b>	<b>65 885</b>	<b>18 177</b>	<b>15 437</b>	<b>18 036</b>	<b>14 235</b>
<b>Levererade lastbilar</b>										
Europa	32 625	11 549	6 864	7 758	6 454	27 720	8 396	5 835	6 638	6 851
Eurasien	6 260	1 704	1 610	1 746	1 200	6 798	2 368	1 607	1 687	1 136
Amerika <sup>1)</sup>	23 756	6 115	5 512	6 648	5 481	15 391	5 472	3 388	2 801	3 730
Asien	7 400	1 908	1 541	2 262	1 689	8 089	1 750	1 460	2 479	2 400
Afrika och Oceanien	3 570	973	920	946	731	3 053	833	746	742	732
<b>Totalt</b>	<b>73 611</b>	<b>22 249</b>	<b>16 447</b>	<b>19 360</b>	<b>15 555</b>	<b>61 051</b>	<b>18 819</b>	<b>13 036</b>	<b>14 347</b>	<b>14 849</b>
<b>Orderingång, bussar <sup>2)</sup></b>										
Europa	1 252	468	187	336	261	1 032	348	193	180	311
Eurasien	825	45	227	192	361	178	25	13	88	52
Amerika <sup>1)</sup>	2 604	507	426	679	992	3 016	677	788	939	612
Asien	1 638	266	268	483	621	1 250	297	306	230	417
Afrika och Oceanien	938	216	226	180	316	584	101	188	113	182
<b>Totalt</b>	<b>7 257</b>	<b>1 502</b>	<b>1 334</b>	<b>1 870</b>	<b>2 551</b>	<b>6 060</b>	<b>1 448</b>	<b>1 488</b>	<b>1 550</b>	<b>1 574</b>
<b>Levererade bussar <sup>2)</sup></b>										
Europa	1 000	278	274	289	159	1 312	267	380	382	283
Eurasien	850	201	322	227	100	198	56	54	49	39
Amerika <sup>1)</sup>	2 778	749	616	677	736	2 738	859	874	433	572
Asien	1 388	480	383	319	206	1 304	277	322	362	343
Afrika och Oceanien	837	283	202	170	182	798	244	181	221	152
<b>Totalt</b>	<b>6 853</b>	<b>1 991</b>	<b>1 797</b>	<b>1 682</b>	<b>1 383</b>	<b>6 350</b>	<b>1 703</b>	<b>1 811</b>	<b>1 447</b>	<b>1 389</b>

1) Avser i huvudsak Latinamerika.

2) Inklusive karosserade bussar.



# KVARTALSÖVERSIKT RESULTAT

Belopp i MSEK om ej annat anges	2013					2012				
	Helår	Kv 4	Kv 3	Kv 2	Kv 1	Helår	Kv 4	Kv 3	Kv 2	Kv 1
<b>Fordon och tjänster</b>										
Nettoomsättning	86 847	24 983	19 725	22 798	19 341	79 603	22 342	17 923	19 211	20 127
Kostnad för sålda varor	-65 303	-18 865	-14 720	-17 287	-14 431	-58 927	-17 026	-13 213	-14 012	-14 676
Bruttoresultat	21 544	6 118	5 005	5 511	4 910	20 676	5 316	4 710	5 199	5 451
Forsknings- och utvecklingskostnader	-5 024	-1 394	-1 168	-1 355	-1 107	-4 681	-1 187	-958	-1 313	-1 223
Försäljningskostnader	-7 740	-2 137	-1 841	-2 004	-1 758	-7 286	-1 923	-1 736	-1 897	-1 730
Administrationskostnader	-1 065	-287	-241	-269	-268	-1 042	-225	-254	-250	-313
Andel av resultat i intresseföretag och joint venture	21	8	4	8	1	27	11	-4	13	7
<b>Rörelseresultat, Fordon och tjänster</b>	<b>7 736</b>	<b>2 308</b>	<b>1 759</b>	<b>1 891</b>	<b>1 778</b>	<b>7 694</b>	<b>1 992</b>	<b>1 758</b>	<b>1 752</b>	<b>2 192</b>
<b>Financial Services</b>										
Ränte- och hyresintäkter	4 494	1 174	1 118	1 106	1 096	4 576	1 124	1 118	1 180	1 154
Kostnader för räntor och avskrivningar	-2 920	-755	-724	-719	-722	-3 095	-735	-760	-805	-795
Ränteöverskott	1 574	419	394	387	374	1 481	389	358	375	359
Andra intäkter	160	49	39	37	35	119	47	24	22	26
Andra kostnader	-49	-13	4	-30	-10	-54	-14	-19	-8	-13
Bruttoresultat	1 685	455	437	394	399	1 546	422	363	389	372
Försäljnings- och administrationskostnader	-686	-180	-164	-173	-169	-650	-170	-153	-165	-162
Kreditförluster, konstaterade och befarade	-280	-67	-64	-74	-75	-290	-79	-90	-42	-79
<b>Rörelseresultat, Financial Services</b>	<b>719</b>	<b>208</b>	<b>209</b>	<b>147</b>	<b>155</b>	<b>606</b>	<b>173</b>	<b>120</b>	<b>182</b>	<b>131</b>
<b>Rörelseresultat</b>	<b>8 455</b>	<b>2 516</b>	<b>1 968</b>	<b>2 038</b>	<b>1 933</b>	<b>8 300</b>	<b>2 165</b>	<b>1 878</b>	<b>1 934</b>	<b>2 323</b>
Ränteintäkter	548	192	125	117	114	659	155	127	167	210
Räntekostnader	-611	-213	-132	-144	-122	-526	-182	-94	-130	-120
Övriga finansiella intäkter	187	39	66	45	37	80	68	-1	3	10
Övriga finansiella kostnader	-171	-51	-16	-60	-44	-232	-81	-29	-94	-28
Summa finansiella intäkter och kostnader	-47	-33	43	-42	-15	-19	-40	3	-54	72
Resultat före skatt	8 408	2 483	2 011	1 996	1 918	8 281	2 125	1 881	1 880	2 395
Skatt	-2 214	-522	-549	-623	-520	-1 641	-235	-380	-425	-601
<b>Årets resultat</b>	<b>6 194</b>	<b>1 961</b>	<b>1 462</b>	<b>1 373</b>	<b>1 398</b>	<b>6 640</b>	<b>1 890</b>	<b>1 501</b>	<b>1 455</b>	<b>1 794</b>
<i>Hänförligt till:</i>										
Scantias aktieägare	6 201	1 963	1 462	1 376	1 400	6 646	1 893	1 504	1 455	1 794
Innehav utan bestämmande inflytande	-7	-2	0	-3	-2	-6	-3	-3	0	0
Resultat per aktie, SEK <sup>1), 2)</sup>	7,75	2,45	1,83	1,72	1,75	8,31	2,37	1,88	1,82	2,24
Rörelsemarginal, %	9,7	10,1	10,0	8,9	10,0	10,4	9,7	10,5	10,1	11,5

1) Hänförligt till Scantias aktieägares andel av resultatet.

2) Inga utspädnings effekter föreligger.

# NYCKELTAL

	Enligt IFRS									
	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004
<b>Scaniaconcernen</b>										
Rörelsemarginal, %	9,7	10,4	14,1	16,3	4,0	14,1	14,4	12,4	10,8	11,6
Resultat per aktie, SEK <sup>1)</sup>	7,75	8,31	11,78	11,38	1,41	11,11	10,69	7,42	5,83	5,40
Eget kapital, kronor per aktie <sup>1)</sup>	46,3	43,7	43,1	37,5	29,1	27,4	31,0	32,7	29,7	26,8
Avkastning på eget kapital, %	17,5	19,2	29,5	34,7	5,1	38,3	35,0	24,1	20,8	21,8
Utdelning, kronor per aktie <sup>1), 2)</sup>	4,00	4,75	5,00	5,00	1,00	2,50	5,00	3,75	3,75	3,75
Utdelning, andel av årets resultat, %	51,6	57,2	42,4	43,9	70,9	22,5	46,8	50,5	64,3	69,5
Inlösen, SEK per aktie <sup>1), 2)</sup>	-	-	-	-	-	-	7,50	8,75	-	-
Soliditet, %	31,4	30,9	31,6	30,5	23,7	19,9	27,1	29,7	30,3	30,3
Nettoskudsättning, exkl avsättning för pension, MSEK	33 872	30 256	26 432	23 481	39 767	50 112	31 534	23 297	25 476	23 115
Nettoskudsättningsgrad	0,91	0,86	0,77	0,78	1,71	2,28	1,27	0,89	1,07	1,08
<b>Fordon och tjänster</b>										
Rörelsemarginal, %	8,9	9,7	13,5	16,1	4,3	13,6	13,8	11,7	10,0	10,8
Sysselsatt kapital, MSEK <sup>4)</sup>	37 758	39 626	36 755	33 197	34 820	34 797	26 926	33 051	27 187	23 876
Operativt kapital, MSEK <sup>4)</sup>	28 754	27 936	25 287	23 645	28 172	30 452	23 036	22 379	24 571	21 680
Överskottsgrad, % <sup>4)</sup>	9,8	10,6	14,5	16,7	5,2	14,2	14,4	12,7	11,5	11,6
Kapitalomsättningshastighet, gånger <sup>4)</sup>	2,22	2,12	2,60	2,34	1,77	3,01	2,82	2,35	2,48	2,48
Avkastning på sysselsatt kapital, % <sup>4)</sup>	21,6	22,5	37,8	39,1	9,2	42,8	40,5	29,9	28,5	28,8
Avkastning på operativt kapital, % <sup>4)</sup>	27,2	29,1	47,9	49,1	9,0	47,1	51,2	35,2	27,4	29,4
Nettoskudsättning, exkl avsättning för pension, MSEK <sup>3)</sup>	-8 843	-9 361	-10 615	-7 700	4 038	8 364	-1 902	-4 335	269	854
Nettoskudsättningsgrad <sup>3)</sup>	-0,28	-0,31	-0,35	-0,30	0,21	0,49	-0,09	-0,19	0,01	0,05
Räntetäckningsgrad, gånger <sup>4)</sup>	10,8	11,1	19,6	19,3	2,2	11,8	16,0	10,0	7,0	8,8
<b>Financial Services</b>										
Rörelsemarginal, %	1,5	1,4	1,3	0,5	-0,4	1,0	1,5	1,6	1,9	1,7
Soliditet, %	10,4	10,3	10,3	11,1	10,4	9,6	10,1	9,6	10,0	11,2

1) Antalet utestående aktier har varit 200 miljoner fram till och med 2006. Genom en aktiesplit har antalet ökat till 800 miljoner från och med 2007. För åren före 2007 har nyckeltalen ovan räknats om motsvarande.

2) Utdelning föreslagen av styrelsen eller beslutad av årsstämman.

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

4) På grund av ändringar i IAS 19 (se not 1 Redovisningsprinciper) har jämförelsesiffrorna justerats.

# DEFINITIONER

## Rörelsemarginal

Rörelseresultat i procent av nettoomsättningen.

## Resultat per aktie

Årets resultat exklusive innehav utan bestämmande inflytandes andelar i relation till genomsnittligt antal aktier.

## Eget kapital per aktie

Eget kapital exklusive innehav utan bestämmande inflytandes andelar i relation till totalt antal aktier.

## Avkastning på eget kapital

Årets resultat i procent av totalt eget kapital. <sup>1)</sup>

## Soliditet

Totalt eget kapital i procent av balansomslutning per respektive balansdag.

## Nettoskudsättning, nettokassa exklusive avsättning för pensioner

Kort- och långfristig upplåning (exklusive pensionsskulder) med avdrag för likvida medel samt verkligt värde netto av derivat för lånesäkringar.

## Nettoskudsättningsgrad

Nettoskudsättning, nettokassa i relation till totalt eget kapital.

## Sysselsatt kapital

Totala tillgångar med avdrag för rörelsens skulder.

## Operativt kapital

Totala tillgångar med avdrag för likvida medel och rörelsens skulder.

## Överskottsgrad

Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i procent av nettoomsättningen.

## Kapitalomsättningshastighet

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

## Avkastning på sysselsatt kapital

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

## Avkastning på operativt kapital

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

## Räntetäckningsgrad

Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i relation till finansiella kostnader.

## Rörelsemarginal, Financial Services

Rörelseresultat i procent av genomsnittlig portfölj.

<sup>1)</sup> Kapitalet (eget kapital, sysselsatt kapital och operativt kapital) ingår med ett genomsnitt av de fem senaste kvartalen.

## Geografiska områden

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

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

**Asien:** Bahrain, Bhutan, Förenade Arabemiraten, Hong Kong, Indien, Indonesien, Iran, Irak, Israel, Japan, Jordanien, Kina, Kuwait, Libanon, Macao, Malaysia, Mongoliet, Oman, Qatar, Saudiarabien, Republiken Jemen, Singapore, Sri Lanka, Sydkorea, Syrien, Taiwan, Thailand, Turkiet, Vietnam.

**Amerika:** Argentina, Bolivia, Brasilien, Chile, Colombia, Costa Rica, Dominikanska republiken, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Kuba, Mexico, Panama, Paraguay, Peru, St Lucia, Trinidad, Uruguay, USA, Venezuela.

**Afrika och Oceanien:** Algeriet, Angola, Australien, Botswana, Egypten, Etiopien, Ghana, Kenya, Liberia, Libyen, Malawi, Marocko, Mocambique, Namibia, Nigeria, Nya Zeeland, Reunion, Rwanda, Senegal, Seychellerna, Sudan, Sydafrika, Tanzania, Tchad, Tunisien, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

# FLERÅRSÖVERSIKT

Belopp i MSEK om ej annat anges	Enligt IFRS									
	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004
<b>Leveransvärde per marknadsområde</b>										
Europa	46 712	43 490	47 747	41 533	37 988	60 360	59 553	53 117	47 712	43 384
Eurasien	6 047	5 966	6 084	2 413	1 449	5 267	5 126	2 534	1 731	1 339
Amerika <sup>1)</sup>	23 552	18 391	20 912	21 725	11 812	12 822	10 573	8 420	7 575	5 655
Asien	7 758	7 853	10 182	9 035	6 097	6 665	5 699	4 603	4 137	3 997
Afrika och Oceanien	5 925	5 796	5 360	5 403	5 243	4 364	4 511	3 953	3 943	3 404
Justering för hyresintäkter <sup>2)</sup>	-3 146	-1 894	-2 599	-1 941	-515	-501	-976	-1 889	-1 770	-991
<b>Totalt</b>	<b>86 847</b>	<b>79 603</b>	<b>87 686</b>	<b>78 168</b>	<b>62 074</b>	<b>88 977</b>	<b>84 486</b>	<b>70 738</b>	<b>63 328</b>	<b>56 788</b>
<b>Rörelseresultat</b>										
Fordon och tjänster	7 736	7 694	11 881	12 575	2 648	12 098	11 632	8 260	6 330	6 149
Financial Services	719	606	517	171	-175	414	532	493	529	450
<b>Totalt</b>	<b>8 455</b>	<b>8 300</b>	<b>12 398</b>	<b>12 746</b>	<b>2 473</b>	<b>12 512</b>	<b>12 164</b>	<b>8 753</b>	<b>6 859</b>	<b>6 599</b>
<b>Rörelsemarginal, %</b>										
Fordon och tjänster	8,9	9,7	13,5	16,1	4,3	13,6	13,8	11,7	10,0	10,8
<b>Totalt <sup>3)</sup></b>	<b>9,7</b>	<b>10,4</b>	<b>14,1</b>	<b>16,3</b>	<b>4,0</b>	<b>14,1</b>	<b>14,4</b>	<b>12,4</b>	<b>10,8</b>	<b>11,6</b>
Finansnetto	-47	-19	214	-213	-871	-534	-258	-170	-94	-323
Årets resultat	6 194	6 640	9 422	9 103	1 129	8 890	8 554	5 939	4 665	4 316
<b>Specifikation av forsknings- och utvecklingskostnader</b>										
Utgifter	-5 854	-5 312	-4 658	-3 688	-3 234	-3 955	-3 214	-2 842	-2 479	-2 219
Aktivering	1 123	860	387	351	282	202	289	180	278	316
Avskrivning	-293	-229	-169	-168	-264	-475	-418	-361	-283	-84
<b>Forsknings- och utvecklingskostnader</b>	<b>-5 024</b>	<b>-4 681</b>	<b>-4 440</b>	<b>-3 505</b>	<b>-3 216</b>	<b>-4 228</b>	<b>-3 343</b>	<b>-3 023</b>	<b>-2 484</b>	<b>-1 987</b>
Nettoinvesteringar genom förvärv/avyttringar av verksamheter	26	-25	-44	56	118	-61	268	-	205	49
Nettoinvesteringar i anläggningstillgångar	5 294	4 480	3 776	2 753	3 031	5 447	4 277	3 810	3 597	2 798
Portfölj Financial Services verksamhet	48 863	45 038	42 235	36 137	40 404	47 220	38 314	31 841	29 634	26 601
Kassaflöde, Fordon och tjänster	3 231	3 025	6 970	11 880	5 512	1 774	8 229	6 942	3 865	2 685
Lageromsättningshastighet, gånger <sup>4)</sup>	5,8	5,4	6,1	6,4	4,5	6,5	7,5	6,9	6,0	6,0

1) Avser i huvudsak Latinamerika.

2) Justeringsbeloppet utgör skillnaden mellan faktureringsvärde baserat på leveranser och resultatavräknade intäkter. Denna skillnad uppstår då uthyrning eller leverans kombineras med en restvärdegaranti eller ett återköpsåtagande. De väsentliga riskerna kvarstår därmed varför redovisning sker som operationella leasingavtal. Detta medför att intäkten och resultatet redovisas fördelat på åtagandets löptid. Se vidare not 4.

3) Financial Services inkluderad.

4) Beräknad som nettoomsättning i förhållande till genomsnittligt lager (justerat för avyttrad Personbilsverksamhet).

	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004
<b>Antal producerade fordon</b>										
Lastbilar	75 957	60 647	75 349	60 963	29 573	72 656	71 017	60 867	53 368	53 051
Bussar	6 897	6 283	8 708	6 700	6 236	7 709	7 314	5 870	6 141	5 621
<b>Totalt</b>	<b>82 854</b>	<b>66 930</b>	<b>84 057</b>	<b>67 663</b>	<b>35 809</b>	<b>80 365</b>	<b>78 331</b>	<b>66 737</b>	<b>59 509</b>	<b>58 672</b>
<b>Antal levererade lastbilar per marknadsområde</b>										
Europa	32 625	27 720	31 443	23 315	18 824	41 184	44 433	40 349	35 493	34 346
Eurasien	6 260	6 798	7 445	2 369	1 084	5 455	5 765	2 877	1 592	1 238
Amerika <sup>5)</sup>	23 756	15 391	17 632	18 056	9 566	10 775	9 790	7 957	7 776	7 604
Asien	7 400	8 089	12 485	10 179	4 843	6 721	6 061	5 546	5 415	5 464
Afrika och Oceanien	3 570	3 053	3 115	2 918	2 490	2 381	2 605	2 615	2 291	1 911
<b>Totalt</b>	<b>73 611</b>	<b>61 051</b>	<b>72 120</b>	<b>56 837</b>	<b>36 807</b>	<b>66 516</b>	<b>68 654</b>	<b>59 344</b>	<b>52 567</b>	<b>50 563</b>
<b>Antal levererade bussar per marknadsområde</b>										
Europa	1 000	1 312	1 916	1 760	1 954	2 412	2 212	2 426	2 390	2 311
Eurasien	850	198	84	82	130	194	235	284	275	270
Amerika <sup>5)</sup>	2 778	2 738	3 272	2 104	1 421	2 009	2 344	1 679	1 727	1 472
Asien	1 388	1 304	2 065	2 120	1 876	1 721	1 495	879	616	947
Afrika och Oceanien	837	798	651	809	1 255	941	938	669	808	519
<b>Totalt</b>	<b>6 853</b>	<b>6 350</b>	<b>7 988</b>	<b>6 875</b>	<b>6 636</b>	<b>7 277</b>	<b>7 224</b>	<b>5 937</b>	<b>5 816</b>	<b>5 519</b>
<b>Totalt antal levererade fordon</b>	<b>80 464</b>	<b>67 401</b>	<b>80 108</b>	<b>63 712</b>	<b>43 443</b>	<b>73 793</b>	<b>75 878</b>	<b>65 281</b>	<b>58 383</b>	<b>56 082</b>
<b>Antal levererade industri- och marinmotorer per marknadsområde</b>										
Europa	2 719	3 664	3 450	2 634	1 834	3 019	3 538	3 578	3 417	2 824
Amerika	2 925	2 582	2 809	3 281	1 775	2 798	2 537	2 245	2 073	1 648
Övriga marknader	1 139	817	701	611	626	854	1 153	723	214	542
<b>Totalt</b>	<b>6 783</b>	<b>7 063</b>	<b>6 960</b>	<b>6 526</b>	<b>4 235</b>	<b>6 671</b>	<b>7 228</b>	<b>6 546</b>	<b>5 704</b>	<b>5 014</b>
<b>Totalmarknad tunga lastbilar och bussar, antal</b>										
Europa (EU28) <sup>6)</sup>										
Lastbilar	237 325	221 188	241 200	178 100	161 100	316 000	326 200	299 300	277 300	256 400
Bussar	22 962	21 813	25 200	25 400	26 500	28 700	28 100	25 900	23 800	22 500
<b>Antal anställda per 31 december<sup>7)</sup></b>										
Produktion och centrala staber	19 069	17 663	17 489	17 006	14 672	16 264	17 291	16 517	15 174	15 260
Forskning och utveckling	3 596	3 509	3 327	2 930	2 642	2 922	2 528	2 174	2 058	1 924
Försäljnings- och servicebolag	17 549	16 734	16 038	14 987	14 475	15 079	14 797	13 682	13 128	12 455
Summa Fordon och tjänster	40 214	37 906	36 854	34 923	31 789	34 265	34 616	32 373	30 360	29 639
Financial Services	739	691	642	591	541	512	480	447	405	354
<b>Totalt</b>	<b>40 953</b>	<b>38 597</b>	<b>37 496</b>	<b>35 514</b>	<b>32 330</b>	<b>34 777</b>	<b>35 096</b>	<b>32 820</b>	<b>30 765</b>	<b>29 993</b>

5) Avser Latinamerika.

6) 25 av Europeiska Unionens medlemsländer (alla EU-länder förutom Grekland, Malta och Kroatien) plus Norge och Schweiz.

7) Inklusive inhyrd och tillfälligt anställd personal.



### Årsstämma

Ordinarie bolagsstämma (årsstämma) hålls den 7 maj 2014 kl 14:00 i Marcus Wallenberg-Hallen, Scania i Södertälje.

### Deltagande

Aktieägare som vill delta i årsstämman ska vara införd i aktieboken, som förs av Euroclear Sweden AB, senast onsdagen den 30 april 2014. Anmälan till stämman ska göras senast samma dag, onsdagen den 30 april 2014 klockan 16:00, per post till Scania AB, Årsstämman, Box 7832, 103 98 Stockholm, per telefon 020-23 96 70 eller via Scanias webbplats [www.scania.com/se](http://www.scania.com/se).

### Förvaltarregistrerade aktier

För att äga rätt att delta i årsstämman måste aktieägare, som låtit förvaltarregistrera sina aktier genom banks notariatavdelning eller enskild fondhandlare, tillfälligt inregistrera aktierna i eget namn hos Euroclear Sweden AB. Aktieägare som önskar sådan omregistrering måste underrätta förvaltaren om detta i tillräckligt god tid före onsdagen den 30 april 2014.

### Utdelning

Som avstämningsdag för utdelning föreslås onsdagen den 12 maj 2014. Sista dag för handel inklusive utdelning är onsdagen den 7 maj 2014. Beslutar stämman enligt förslaget, beräknas utdelning verkställas torsdagen den 15 maj 2014.

### Kalendarium

Delårsrapport, januari–mars, 25 april 2014

Delårsrapport, januari–juni, 18 juli 2014

Delårsrapport, januari–september, 22 oktober 2014.



### Årsredovisning och finansiell information

Aktieägare i Scania är huvudmålgrupp för årsredovisningen och den skickas till de aktieägare som beställt. Alla nya aktieägare får ett brev där de välkomnas till Scania aktieägarservice. Där kan de beställa den information de vill ha, i vilken form och i den omfattning de önskar. De kan prenumerera på delårsrapporter, årsredovisningar, aktieägartidningen Scania Value, inbjudan till ordinarie bolagsstämma och pressmeddelanden via e-post, beställa tryckta årsredovisningar, delårsrapporter och Scania Value.

Även övriga intressenter har möjlighet att prenumerera på finansiell information via Scantias webbplats. Där går det också att beställa tryckt information i enstaka exemplar.

Finansiell information finns på svenska och engelska och kan beställas från Scania AB, Investor Relations, 151 87 Södertälje, telefon 08-553 810 00, eller på [www.scania.com/aktieagare](http://www.scania.com/aktieagare)  
[www.scania.com/prenumerera](http://www.scania.com/prenumerera)  
[www.scania.com/trycksaker](http://www.scania.com/trycksaker)

### Webbplats

På Scantias webbplats [www.scania.com/se](http://www.scania.com/se) går det enkelt att följa bolagets utveckling under året, följa Scantias aktiekurs och jämföra utvecklingen med konkurrenter, se de senaste avsluten, aktiekurshistorik, utdelningshistorik och andra aktiedata. Aktieägare kan även beräkna avkastningen för det egna innehavet. På webbplatsen finns också finansiell historik och statistik över registreringar av lastbilar, nyckeltal m.m.



Scania AB (publ), 151 87 Södertälje.  
Telefon: 08 553 810 00. Fax: 08 553 810 37  
[www.scania.com](http://www.scania.com)