

Årsredovisning 2012



SCANIA

Scania har som mål att ge sina kunder den bästa lönsamheten över produktens livscykel genom att leverera optimerade tunga lastbilar och bussar, motorer och tjänster och därigenom vara det ledande företaget i branschen. Grunden för Scantias verksamhet är företagets kärnvärden, fokus på arbetsmetoder och engagerade medarbetare.



2 mars. Scania ställer om till fossilfritt bränsle för interna transporter. Med förnybar bioetanol som drivmedel istället för fossil diesel minskar de klimatpåverkande koldioxidutsläppen från Scantias interna gods-transporter i Södertälje med cirka 70 procent.



17 april. Swedish Transport Academy i Erbil i norra Irak invigs av bland andra Sveriges handelsminister Ewa Björling. Genom denna skola utbildas unga arbetslösa irakier med gymnasiebakgrund. Skolan ger yrkeskompetens som efterfrågas inom transportsektorn, ett resultat av en nära samverkan mellan Scania, lokala regeringen, svenskt näringsliv, internationella organisationer och biståndsorganisationer.



24 april. Scania introducerar den kraftfulla marina V8-motorn på 1 000 hk med en "test and ride" i Stockholms skärgård för utvalda kunder och media. I slutet av året sker även introduktion på den nordamerikanska marknaden vid The International Work Boat Show i New Orleans.



16 november. Scania tecknar avtal om leverans av upp till 3 000 motorer som uppfyller utsläppsstandard Tier 4i för användning i flygplansbogsere.



1 september. Martin Lundstedt tillträder som VD och koncernchef. Samtidigt genomförs förändringar i Scantias verkställande ledning.



8 september. Gabriel Warde från Irland blev vinnare i Scania Young European Truck Driver 2012 (YETD), en del av ett globalt Scania-initiativ med förartävlingar för ansvarsfull och trafiksäker körning som Scania startade 2003. I den europeiska tävlingen deltog drygt 17 000 unga lastbilsförare under 35 år från 24 länder.



Dr Melinda Crane, Deutsche Welle-TV; Slim Kallas, EU kommissionär; Martin Lundstedt och Gabriel Warde.

12 november. Scania arrangerar konferens i Bryssel om hållbar transportutveckling. Vid det regelbundet återkommande mötet samlas branschen, representanter från myndigheter och EU för att diskutera vad som kan göras och vad som krävs för att minska transportsektorns miljöpåverkan.

INNEHÅLL

VERKSAMHETEN 2–25

Scania i korthet	2
VD ord	6
Scantias verkställande ledning	8
Scantias strategi	12
<i>Scantias strategiska plattform</i>	12
<i>Drivkrafter för efterfrågan</i>	14
<i>Lönsam affär genom skräddarsydda lösningar</i>	16
<i>Scantias modulsystem</i>	18
<i>Tjänster stöttar kundens affär</i>	20
<i>Metoder för lönsamhet</i>	24

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE 26–70, 134–135

Marknadstrender 2012	26
Produktion	32
Forskning och utveckling	36
Scantias hållbarhetsarbete	40
<i>Ecolution by Scania – en helhetslösning</i>	40
<i>Människor och samarbete driver hållbarhetsfrågan</i>	42
<i>Scania förflyttar varor, människor och påverkar attityder</i>	44
<i>Samarbete genom hela värdekedjan</i>	46
Risker och riskhantering	50
Scaniaaktien	54
Bolagsordning	56
Bolagsstyrningsrapport	57
Styrelse, verkställande ledning och ledningsenheter	63
Koncernens ekonomiska översikt	68

FINANSIELLA RAPPORTER 71–133, 136–143

Koncernens resultaträkningar	72
Koncernens balansräkningar	74
Rapport över förändringar i eget kapital för koncernen	76
Koncernens kassaflödesanalyser	77
Koncernens noter	78
Moderbolaget Scania AB, räkningar	130
Moderbolaget Scania AB, noter	132
Förslag till riktlinjer för lön och annan ersättning	134
Förslag till vinstdisposition	135
Revisionsberättelse	136
Kvartalsöversikt	138
Nyckeltal	140
Definitioner	141
Flerårsöversikt	142
Årsstämma och finansiell information	144

Scania i siffror

Rörelseresultatet sjönk till 8 300 (12 398) miljoner kronor och resultatet per aktie sjönk till 8,31 kronor (11,78).

Nettoomsättningen minskade med 9 procent till 79 603 (87 686) miljoner kronor.

Kassaflödet uppgick till 3 025 (6 970) miljoner kronor för Fordon och tjänster.

Styrelsen föreslår en utdelning om 4,75 (5,00) kronor per aktie.

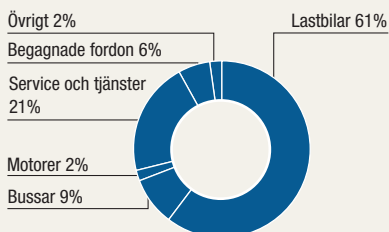
Fordon och tjänster

Rörelseresultatet för Fordon och tjänster uppgick till MSEK 7 694 (11 881) under helåret 2012. Lägre fordonsleveranser och ett lägre kapacitetsutnyttjande drog ned resultatet, liksom högre kostnader för framtidsrelaterade projekt. Även prispress på lastbilar, främst på marknaderna i Europa och i Brasilien inverkade negativt på marginalerna.

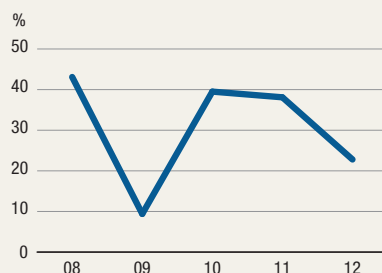
Financial Services

Rörelseresultatet för Financial Services steg till MSEK 606 (517) under helåret 2012, jämfört med motsvarande period i fjol. Det förbättrade resultatet berodde på en större portfölj. Kostnaderna för osäkra fordringar minskade under året till 290 (298) miljoner kronor.

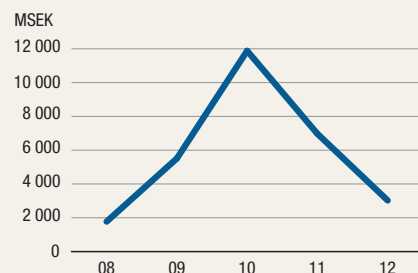
NETTOOMSÄTTNING
PER PRODUKTOMRÅDE



AVKASTNING PÅ SYSSELSATT KAPITAL
(ROCE)



KASSAFLÖDE

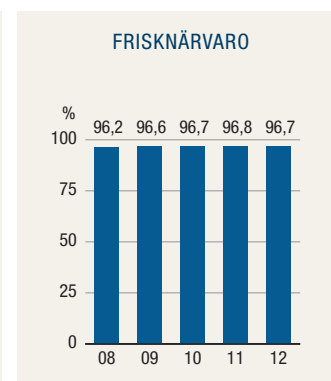
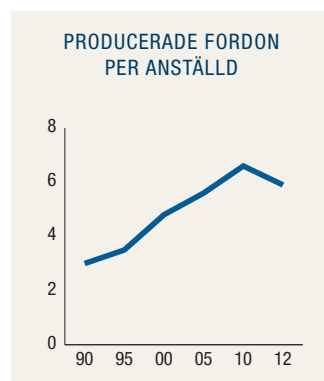
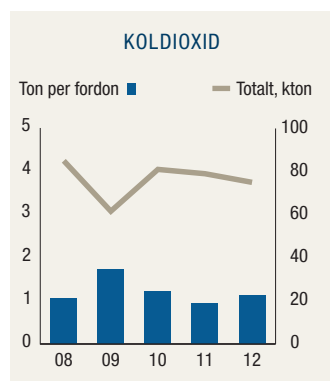
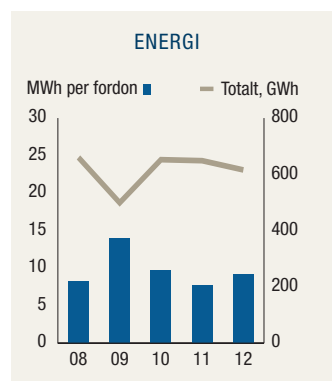


NYCKELTAL

	2012	2011	2010
Leveranser, antal fordon	67 401	80 108	63 712
Nettoomsättning, MSEK Fordon och tjänster	79 603	87 686	78 168
Rörelseresultat, MSEK	8 300	12 398	12 746
Rörelsemarginal, procent	10,4	14,1	16,3
Resultat före skatt, MSEK	8 281	12 612	12 533
Årets resultat, MSEK	6 640	9 422	9 103
Resultat per aktie, SEK	8,31	11,78	11,38
Kassaflöde, MSEK Fordon och tjänster	3 025	6 970	11 880
Avkastning, procent på eget kapital	19,2	29,5	34,7
på sysselsatt kapital, Fordon och tjänster	22,8	38,1	39,5
Nettoskuldsättningsgrad* Fordon och tjänster	-0,31	-0,35	-0,30
Soliditet, procent	30,9	31,6	30,5
Nettoinvesteringar, exkl förvärv, MSEK Fordon och tjänster	4 480	3 776	2 753
Utgifter för forskning och utveckling, MSEK	5 312	4 658	3 688
Antal anställda, 31 december	38 597	37 496	35 514
Personalomsättning, procent	11	9	8
Frisknärvaro, procent	96,7	96,8	96,7
Energiförbrukning, GWh	616	649	652
Utsläpp CO₂, kton från produktion	75,3	79,1	81,4
från godstransporter**	191,6	232,5	164,7

* Nettoskuldssättningsgrad (+), nettokassa (-).

** Förändringarna år från år följer produktionsvolymen och vilka länder produkter levererats till, i kombination med att datainsamlingens omfattning utökats.



Scania 2012

Scania är en av världens ledande tillverkare av lastbilar och bussar för tunga transporter samt industri- och marinmotorer, med en försäljnings- och serviceorganisation i drygt 100 länder. Utöver försäljning och service erbjuder Scania finansiella tjänster på många marknader. Scanias produktionsenheter ligger i Europa och Latinamerika.

Scania har omkring 38 600 anställda. Av dessa arbetar omkring 17 400 med försäljning och service samt Financial Services i egna dotterföretag runt om i världen. Ungefär 12 600 personer arbetar vid produktionsenheter i sex länder samt regionala produktcentra på sex tillväxtmarknader.

Scanias huvudkontor ligger i Södertälje, där totalt 5 200 personer arbetar med bland annat försäljning och administrativa uppgifter. I Södertälje finns också forsknings- och utvecklingsverksamheten med cirka 3 400 anställda. Scanias centrala inköpsfunktion i Södertälje kompletteras med lokala inköpskontor i Polen, USA, Kina och Ryssland.

Scania har ett globalt produktionssystem där alla anläggningar runt om i världen är integrerade. Det ger hög flexibilitet och en kostnadseffektiv produktion. Arbetsmetoder, kvalitetsstandarder och miljöstandarder är desamma vid alla produktionsenheter. För att stärka positionen på viktiga tillväxtmarknader etablerar Scania regionala produktcentra för montering, påbyggnad och utrustning av lokalt anpassade fordon.



FÖRSÄLJNING OCH LEVERANSER PER REGION 2012



Amerika

Lastbilar*	15 391 enheter
Bussar*	2 738 enheter
Motorer	2 582 enheter
Service	2 475 MSEK

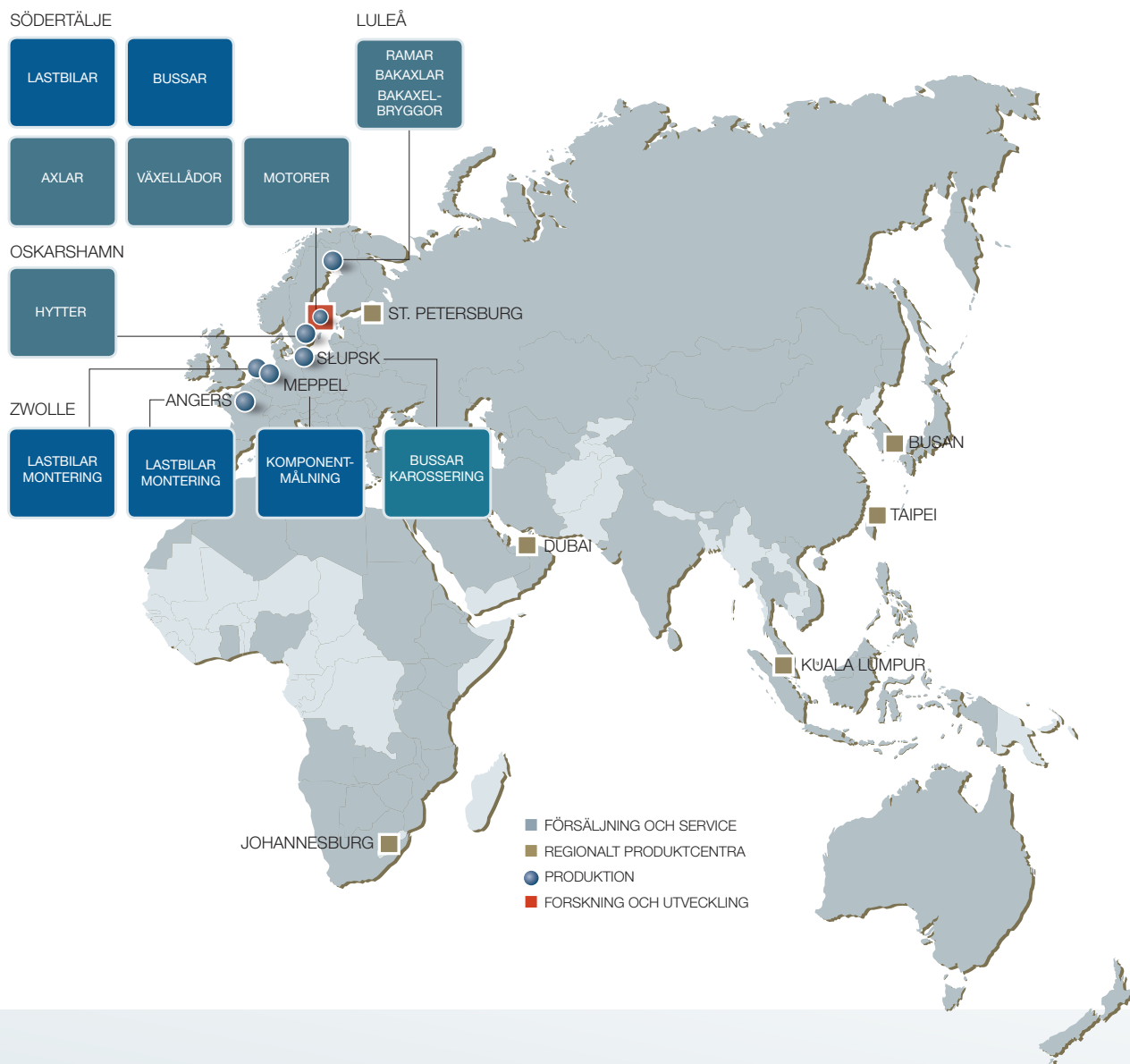
Europa

Lastbilar	27 720 enheter
Bussar	1 312 enheter
Motorer	3 664 enheter
Service	11 601 MSEK

Afrika och Oceanien

Lastbilar	3 053 enheter
Bussar	798 enheter
Motorer	194 enheter
Service	1 168 MSEK

* Avser Latinamerika.



Eurasien

Lastbilar	6 798 enheter
Bussar	198 enheter
Motorer	96 enheter
Service	597 MSEK



Asien

Lastbilar	8 089 enheter
Bussar	1 304 enheter
Motorer	527 enheter
Service	1 251 MSEK

Goda möjligheter i en osäker marknad

I det osäkra ekonomiska läget som ligger framför oss är det viktigt att vi samlar våra resurser och prioriterar rätt. Samtidigt vet vi att efterfrågan på fordon och tjänster kommer att öka när konjunkturen väl vänder uppåt. Vi ska stärka vår närvaro på tillväxtmarknader och fortsätta utveckla nya produkter med hög kvalitet som stärker kundens lönsamhet – det är fokus inför 2013.

Ekonomisk tillväxt är den främsta drivkraften för efterfrågan på Scantias produkter och tjänster. Fjolåret, 2012, präglades av låg ekonomisk aktivitet i många regioner. På flera marknader var kunderna tveksamma till att lägga order på nya fordon. Det gällde inte minst i vår största region – Europa. Leveranserna i Latinamerika präglades under första delen av året av en inbromsning i ekonomin och av övergången till motorer med högre miljökrav, medan politisk oro präglade många marknader i Mellanöstern. Antal sålda enheter är den enskilt viktigaste faktorn för Scantias resultatutveckling. Under 2012 minskade leveranserna av fordon med 16 procent, och resultatet sjönk med 33 procent till 8 300 miljoner kronor.

Vår tjänsteförsäljning var stabil, med tillväxt i många regioner utanför Europa. Den stabila utvecklingen är en direkt effekt av att våra fordonsflottor vuxit till följd av ökade leveranser på tillväxtmarknaderna under de senaste åren.

Den lägre efterfrågan på nya fordon resulterade i prispress vilket också påverkade Scania. Scania har en god förmåga att anpassa sig till efterfrågan, vilket illustreras av vår höga lönsamhet jämfört med branschen i övrigt. Den starkare kronan bidrog till trycket på lönsamheten, i synnerhet under den andra halvan av 2012. Scania har en stor del av kostnadsbasen i Sverige.

2013 har börjat på samma sätt som 2012 slutade, med stor osäkerhet kring konjunkturen, fortsatt stark krona och fortsatt prispress på fordon. Därför fortsätter vi att anpassa kostnadsnivån i alla delar av företaget. Men vi kompromissar inte med vårt första kärnvärde; Kunden först. Vi prioriterar utvecklingsprojekt som leder till nya produkter och tjänster, som ger våra kunder möjligheter att öka sina intäkter och minska sina kostnader. Vi fortsätter att stärka kvaliteten i både produkter och tjänster. Därmed kan vi stärka vår konkurrenskraft. De kommande åren kommer en stor

del av Scantias tillväxtpotential att finnas utanför Europa. Vid sidan av prioriterade utvecklingsprojekt fortsätter vi att lägga stora resurser på att stärka vår närvaro på tillväxtmarknader.

Det arbetet har varit mycket framgångsrikt under senare år, med stigande omsättning på många marknader bland annat i Latinamerika och Sydostasien. Brasilien är numera inte bara vår största marknad när

det gäller fordon och motorer, utan också en av de största för serviceintäkter. Scania har sedan flera år en stark position på lastbilsmarknaden i Ryssland och serviceförsäljningen ökar starkt även där.

Denna tillväxt saknar inte utmaningar, men vi har genom åren arbetat målmedvetet. Vi har byggt sex regionala produktcentra för montering, påbyggnad och utrustning av lokalt anpassade

fordon. Därmed kan vi korta ledtiderna för fordon och reservdelar. Fler anläggningar av den här typen är på väg. Vi arbetar med partners för att öka antalet servicepunkter och vi har satt upp ett 20-tal modulariserade fältverkstäder för att komma nära kundens verksamhet. Scania Assistance mobila serviceenheter är en annan möjlighet att öka den lokala närvaron med en konkurrenskraftig servicenivå.

Utvecklingen i Asien och i andra delar av världen går snabbt, vilket innebär stora möjligheter för Scania. I Kina har stora investeringar gjorts i olika typer av produktionsutrustning, samtidigt som logistiksystemen inte har hängt med i utvecklingen. Det blir också mer fokus på logistikens miljöpåverkan. Sammantaget talar dessa trender för en ökande efterfrågan på de lösningar som Scania säljer.

På vår hemmamarknad Europa står bränsleförbrukningen mer i fokus än någonsin för våra kunder. Runt en tredjedel av ett åkeris rörelsekostnad är bränsle. En stor del av våra forsknings- och utvecklingsresurser inriktas på det området. Bränsleförbrukningen är också starkt kopplad till hållbara transporter. Sambandet mellan

” Vi är övertygade om att ett väl genomtänkt hållbarhetsarbete är en förutsättning för att skapa lönsamhet och vara långsiktigt framgångsrika.”



ökade transportvolymerna och ökade utsläpp måste brytas om vi ska klara de krav som framtidens kunder, lagstiftare och samhället i stort kommer att ställa på oss.

Det är viktigt att betona att det inte finns någon konflikt mellan vår affärsmodell och minskade utsläpp. Faktum är att strävan mot hållbarhet och minskade utsläpp ger oss möjlighet att flytta fram våra positioner på marknaderna i Europa, både inom fordons- och tjänsteförsäljningen. Vi ser idag de positiva effekterna av vårt koncept Ecolution by Scania för våra kunder; bränslebesparing på 10–15 procent, ibland ännu mer. Utsläppen av koldioxid minskar i motsvarande grad. Ecolution by Scania innebär ett systematiskt angreppssätt för att optimera fordon och tjänster, baserat på god förståelse för kundens affär och bransch. Med Ecolution by Scania kommer vi närmare kunden och kan arbeta ur ett helhetsperspektiv med ständiga förbättringar. Tjänsterna omfattar underhållsprogram samt coachning och träning av förare. Genom den digitala kommunikation, Scania Communicator, som finns i många fordon kan vi mäta och följa upp förbrukningen i varje enskilt ekipage.

Utöver att bidra till kundens hållbarhetsarbete har vi under året flyttat fram vår egen position på hållbarhetsområdet. Under året anslöt sig Scania till FN:s Global Compact. Det är ett initiativ för företag som engagerar sig för hållbarhet och ansvarsfulla affärsmetoder och bygger på tio principer gällande mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljö och korruption. Vi har även klättrat nio platser upp till nr 27 på det globala hållbarhetsindexet "Global 100 Most Sustainable Companies". Vi är övertygade om att ett väl genomtänkt hållbarhetsarbete är en förutsättning för att skapa lönsamhet och vara långsiktigt framgångsrika.

Trots den konjunkturella osäkerheten råder det ingen tvekan om att vi har många möjligheter. Modulsystemet, ett starkt fokus på tjänsteverksamheten och flexibilitet vid produktionsenheterna är några av våra framgångsfaktorer. Våra engagerade medarbetare, som ständigt hittar nya vägar för att förbättra verksamheten, utgör vår viktigaste resurs.

Min företrädare, Leif Östling, som ledde Scania under 23 år med en volymtillväxt från 30 000 till 80 000 fordon, införde ledarskapsfilosofin med ständiga förbättringar. Den filosofin präglar idag Scanias företagskultur. Den gör att den enskilde medarbetarens kompetens tillvaratas och utvecklas, så att var och en kan ta ett stort ansvar för att höja produktiviteten. Till en början handlade filosofin om ständiga förbättringar i första hand om produktionssystemet. Nu omfattar den hela företaget. Företagskulturen är den bas som gör att Scania kan växa med lönsamhet.

När jag tillträdde som VD i september fick Scania en ny verkställande ledning, som fortsätter att utveckla Scanias unika styrkor med nya perspektiv. 2012 präglades av lite motvind, men tack vare våra medarbetares engagemang och de goda insatser som gjorts under 2012 kommer Scania att vara väl positionerat när efterfrågan vänder uppåt. Och för detta vill jag rikta ett stort tack till alla som bidragit.

Martin Lundstedt
Verkställande direktör och koncernchef

Scanias verkställande ledning

Marknadernas efterfrågan och kundernas förväntningar utvecklas hela tiden. För Scania handlar det om att kontinuerligt se över sina strategier och att utveckla sin affärsmodell utifrån ett globalt perspektiv. Kvaliteten på Scanias produkter och tjänster är avgörande för Scanias ledande position. För ledningsgruppen gäller det att ytterligare främja samarbetet mellan funktionerna och helhetssynen på verksamheten. Sedan september 2012 har den verkställande ledningen åtta medlemmar.

Martin Lundstedt

”Vårt varumärke utvecklas i takt med nya krav från kunderna. Scania ska stå för mer än bara ett bra fordon. Scania ska leverera bäst lönsamhet genom att erbjuda transportlösningar som stöttar kunden i sin vardag.”

En av Scanias styrkor är att vi på alla nivåer jobbar för att hålla en hög transparens mellan företagets olika delar. I den verkställande ledningen har vi möten en gång i månaden där alla deltar och veckovisa pulsmöten för att följa upp. Vi får en bra dynamik och alla infallsvinklar belyses när det till exempel handlar om marknadsstrategier, kapacitetsutbyggnad, ledarskapsfrågor och utvecklingsprojekt. Det här stärks ytterligare genom att den verkställande ledningen sitter tillsammans i ett öppet landskap, för att säkerställa processtänkande och samarbete mellan funktionerna.

Scania ska fortsätta agera som ett litet effektivt företag, som arbetar nära kunden och som har korta beslutsvägar internt. Med vår nya verkställande ledning stärks förutsättningarna för att bygga vidare på den traditionen.



Martin Lundstedt, President and CEO.



Henrik Henriksson, Executive Vice President, Head of Franchise and Factory Sales.

Henrik Henriksson

”Det viktigaste i mitt jobb som ansvarig för marknad och försäljning är att lyssna på kunderna och se till att deras behov styr våra prioriteringar.”

Scania ska alltid vara snabbare än konkurrenterna med att erbjuda kunderna de kombinationer av produkter och tjänster som förbättrar driftsekonomin. Vårt unika modulsystem gör detta möjligt, då vi kan sätta in nya komponenter med förbättrade prestanda utan att behöva ändra de omgivande komponenterna.

Scania har en stor potential på marknaderna utanför Europa och vi ska fortsätta att investera så att vi kan följa våra kunder in på nya marknader och segment. Idag arbetar vi mer och mer med helhetslösningar och vi har stärkt organisationen för att kunna ta hand om mer komplexa affärer inom exempelvis gruv- och skogsindustrin.

För våra kunder kommer bränslepriset alltmer i fokus och det gäller inte bara Europa. En väg att sätta en ny standard inom bränsleeffektivitet är Ecolution by Scania. Tillsammans med kunden sätter Scania mål för bränsleförbrukning, specificerar fordon och tjänster för att passa transportuppgiften, utbildar förare och följer kontinuerligt upp deras körning. Resultatet hittills är väldigt glädjande. Det innebär också en stor möjlighet att öka Scanias försäljning av service och tjänster.



Andrea Fuder, Executive Vice President, Head of Purchasing.

Andrea Fuder

”Ett premiumvarumärke behöver de bästa leverantörerna. Scantias löfte till kunderna betyder att vi behöver partners som kan hålla högsta kvalitet, leveranssäkerhet, flexibilitet och konkurrensförmåga.”

Scania har idag en stark leverantörsbas och vi säkerställer leveransprecision och kostnadseffektivitet genom att så långt som möjligt använda minst två leverantörer för varje komponent.

Vi arbetar ständigt med att förbättra oss själva och våra leverantörer. Högsta kvalitet är ett måste för att Scania ska kunna möta kraven från kunderna på tillförlitlighet och tillgänglighet.

Ett nära samarbete med våra leverantörer gör det möjligt att utveckla nya lösningar tillsammans. Som ett globalt företag måste vi också hitta lösningar på olika legala krav, till exempel krav på lokalt innehåll i våra produkter. På tillväxtmarknader är principer kring mänskliga rättigheter och korruption viktiga. Scania stödjer FNs initiativ "Global Compact" i dessa frågor.

Både Scantias egna och våra leverantörers produktionsenheter måste ha en hög flexibilitet. Våra leverantörer måste snabbt kunna svara mot upp- och nedgångar i efterfrågan och samtidigt upprätthålla kvalitet och leveranssäkerhet. Kvalitet och flexibilitet leder till högre produktivitet, vilket säkerställer vår långsiktiga konkurrensförmåga.

Kent Conradson

”Bara med de bästa medarbetarna kan Scania leverera de bästa lösningarna. En förutsättning för det är att Scania är en attraktiv arbetsgivare.”

Den främsta uppgiften för Scantias HR-organisation är att förse verksamheten med den kompetens och den expertis som behövs. Redan idag arbetar två tredjedelar av våra 38 600 anställda utanför Sverige och den andelen kommer att öka. Att attrahera nya kompetenser på nya marknader är en av våra stora utmaningar.



Kent Conradson, Executive Vice President, Head of Human Resources.

Våra kärnvärden och ledarskapsfilosofi kombinerat med stort ansvar hos den enskilda medarbetaren för att driva förbättringsarbete är en väldigt stark bas att bygga vidare på. Hälsa och miljö har liksom säkerhet högsta prioritet. Vi använder också dessa styrkor när vi marknadsför och positionerar Scania som den bästa arbetsgivaren.

För att stärka uppföljningen och säkerställa att vi mäter rätt saker ställer vi högre krav på vår rapportering av hållbarhetsbaserade nyckeltal.

Våra medarbetare ska känna att Scania är en säker arbetsplats. Här ska vi fortsätta arbeta förebyggande och stärka utbildningsinsatserna för yngre chefer.

Harald Ludanek

”Ambitionen för Scanias forskning och utveckling är att utveckla produkter och tjänster som möter kundernas högt ställda förväntningar på produktivitet och lönsamhet. Det inkluderar låg bränsleförbrukning, hög tillgänglighet och låga servicekostnader kombinerat med hög prestanda.”

Att leverera kvalitet är mer än bara ett löfte till kunden, det är något som införlivas i det dagliga arbetet hos Scanias ingenjörer. Kvalitet är också nyckeln till att säkerställa Scanias ledande position.



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



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

Scania försöker ständigt öka sin kunskap om kundernas villkor och sätt att arbeta för att kunna erbjuda rätt produkter och tjänster för varje kund och varje användningsområde. För att ytterligare öka kunskapen om kundens verksamhet verkar Scanias utvecklingsingenjörer alltmer ute på fältet i nära kontakt med kunden och produkten.

Scania driver flera projekt där trådlös uppkoppling till internet öppnar för nya lösningar. Det handlar exempelvis om fjärrdiagnostik och konvojkörning med extremt korta avstånd mellan fordonen i syfte att spara bränsle. Nya teknologier och framtida stödsystem utvecklas i samarbete med universitet, forskningsinstitutioner och leverantörer.

Per Hallberg

”När efterfrågan svänger med konjunkturförändringarna måste vi snabbt kunna anpassa vår produktionstakt. Flexibilitet är avgörande för att säkra Scanias långsiktiga konkurrensförmåga.”

Scanias produktionsflexibilitet består av flera delar; en hög andel inköpta komponenter, flexibla anställningsformer, ett gemensamt globalt produktionssystem samt inte minst arbetet med ständiga förbättringar där vi har kunnat öka produktionsvolymerna utan att öka antalet anställda i samma omfattning.

Det sistnämnda ställer höga krav på både våra chefer och medarbetare. Med medarbetare som har rätt kompetens, rätt verktyg och rätt attityd kan Scania nå den produktivitetshöjning som behövs. Frågor som rör välbefinnande, arbetsmiljö, säkerhet och hälsa har

därför hög prioritet. Oavsett vad man arbetar med, eller var i världen, är vår målsättning att man som medarbetare ska trivas, må bra och vara involverad och motiverad.

Vi fortsätter att investera i våra befintliga produktionsenheter i Europa och Latinamerika. På tillväxtmarknader, bland annat i Asien, bygger vi regionala produktcentra för att komma ännu närmare kunden och för att enklare kunna göra lokala produktanpassningar. Under året inleddes byggandet av en ny sådan anläggning i Bangalore i Indien.

Christian Levin



I Scantias återförsäljarnät levererar vi Scantias produkter och tjänster till kunderna. Vi ska hålla kundens fordonsflotta rullande. Tjänsterna blir allt viktigare för vårt varumärke, då kunderna behöver snabb tillgång till reservdelar och reparationer samt tjänster som sänker bränsleförbrukningen.”

Kundernas fordon behöver service där de befinner sig – inte bara där Scania råkar ha en serviceverkstad. Därför pågår nu på flera marknader en utbyggnad av mobila verkstäder så att Scania kan utföra reparationer och underhåll på plats hos kunden. Allt som kan hjälpa kunden att öka tillgängligheten till fordonen ökar också Scantias konkurrenskraft.

Tillgänglighet till fordonen är också centralt i vårt interna förbättringsarbete som vi kallar Scania Retail System. Vi har sett hur ett systematiskt angreppssätt kan förkorta ledtiderna för service och underhåll, och vi vet att varje timme som kunden kan öka sin produktivitet gör stor skillnad. Det är också viktigt för den framtida tillväxten då vi i framtiden kommer att behöva serva en betydligt större flotta Scaniafordon och dessutom en ökad andel påbyggnationer.

Jan Ytterberg



För vårt förtroende gentemot alla våra målgrupper är det viktigt att vi är transparenta med resultatet av vårt arbete, inte bara finansiellt.”

Marknadsläget är mycket osäkert och efterfrågan är på en låg nivå i många regioner. Detta betyder att vi måste göra rätt prioriteringar och i det korta perspektivet anpassa ambitionsnivån. Samtidigt gäller ”Kunden först”. Genom att effektivisera processer



Christian Levin, Executive Vice President, Head of Sales and Services.

i centrala stödfunktioner och annan administration kan vi snabbare ge stöd till kunderna. Det kan handla om att underlätta möjligheten att ta del av subventionerad finansiering på marknader i Latinamerika. En effektiv kreditprövning av kunden underlättas av det faktum att vi har lokal närvaro men också att vi på central nivå har korta beslutsvägar och rätt stöd till våra lokala finansbolag. Dessutom inför vi en mer strukturerad och systematisk modell för att bedöma våra kunder ur ett kreditriskperspektiv.

Våra intressenter väntar sig en hög kvalitet i vår rapportering. Det handlar inte bara om de traditionella ekonomiska nyckeltalen. Det är också viktigt att vi systematiskt följer upp våra policys när det gäller mänskliga rättigheter och korruption.



Jan Ytterberg, Executive Vice President, Chief Financial Officer, CFO.



Scanias strategiska plattform

Scania har som mål att ge sina kunder den bästa lönsamheten över produktens livscykel genom att leverera optimerade tunga lastbilar och bussar, motorer och tjänster och därigenom vara det ledande företaget i branschen. Grunden för Scanias verksamhet är företagets kärnvärden, fokus på arbetsmetoder och engagerade medarbetare.

Kärnvärden

Scanias kärnvärden genomsyrar hela företagskulturen och sätter sin prägel på det dagliga arbetet. Kunden först, Respekt för individen och Kvalitet hör starkt samman och tillämpas som en helhet. Dessa kärnvärden är utgångspunkten för all affärsutveckling.



Kunden först

Genom god kunskap om kundernas verksamhet och villkor levererar Scania lösningar som bidrar till att kunden får hög intjäningsförmåga och låga rörelsekostnader, vilket bidrar till en hållbar transportlösning. Kundens verksamhet är i fokus för hela värdekedjan: från forskning och utveckling via inköp och produktion till försäljning av fordon, motorer, tjänster och finansiering.

Respekt för individen

Respekt för individen innebär att tillvarata varje medarbetares kunskap, erfarenhet och ambition för att ständigt förbättra och utveckla arbetsmetoderna. Inspiration och nya idéer föds ur det dagliga arbetet. Detta ger hög kvalitet, effektivitet och arbetstillfredsställelse.

Kvalitet

Hög lönsamhet för kunden över produktens livscykel förutsätter leverans av högkvalitativa lösningar från Scania. Genom god kunskap om kundernas behov kan Scania kontinuerligt utveckla kvaliteten på sina produkter och tjänster. Genom eliminering av slöseri i alla avseenden kan Scania säkerställa att alla leveranser uppfyller förväntningarna hos krävande kunder. Avvikelser från mål och standarder är en värdefull källa till ständig förbättring av Scanias processer.



Drivkrafter för efterfrågan

Det som driver efterfrågan på Scantias produkter och tjänster är den ekonomiska tillväxten. Samtidigt ökar trycket på minskade utsläpp och effektivare energianvändning. Efterfrågan ökar också på lösningar som utifrån ett helhetsperspektiv kan effektivisera logistiken och därmed sänka transportkostnaden.

Ekonomisk tillväxt är den huvudsakliga drivkraften för efterfrågan på transporter. Genom en ökad handel mellan länder och regioner, demografiska förändringar, och urbanisering med förbättrad levnadsstandard som följd, ökar behovet av infrastruktur, byggnation och konsumtion och därmed även efterfrågan på transporter. I snabbväxande städer runt om i världens utvecklingsländer och framväxande ekonomier finns ett betydande behov av välutvecklade transportsystem för persontransporter i och mellan städer. I takt med att samhällen utvecklas ökar även beroendet av pålitliga godstransporter och en effektivare distribution av varor och sophantering. För att lösa problem med trängsel, utsläpp och buller måste nya, innovativa och hållbara transportsystem utvecklas.

Ökade krav på effektivisering

Växande samhällen ökar trycket och priserna på redan begränsade resurser. Kostnaden för drivmedel utgör redan idag på många marknader en betydande andel av den totala rörelsekostnaden för transportföretag.

Transportsektorn kommer i framtiden att i allt större utsträckning använda alternativa, förnybara drivmedel för att minska koldioxidutsläpp.

Transportföretag, transportköpare, lagstiftare och samhället i stort driver på utvecklingen. Olika bestämmelser och regler kring miljö och utsläpp har under senare tid fått ökad betydelse för vilka typer av fordon och tjänster som efterfrågas. Emissionsbestämmelser, bullerbegränsningar, motorvägsavgifter och krav på förarutbildning påverkar behovet av ersättningsinvesteringar i fordon och efterfrågan på tjänster av olika slag.

DRIVKRAFTER FÖR EFTERFRÅGAN

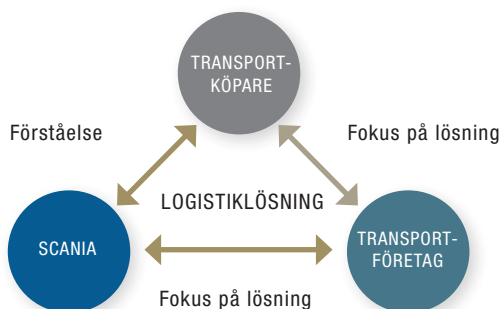


Helhetsperspektiv ger möjligheter

Förutsättningarna skiljer sig mellan olika branscher som nyttjar transporter. Gemensamt är dock att lägre transportkostnad kan ge betydande effekt på lönsamheten. Exempel på olika branscher är gruvindustrin, skogsindustrin och detaljhandeln. Logistiksystemen

varierar dessutom i komplexitet men omfattar oftast ett flertal aktörer, vilka i olika grad påverkar hur effektivt gods och personer transporteras.

Fordonstillverkarna har traditionellt inriktat sig på att leverera fordon till transportföretaget. Möjligheterna att optimera fordonet till transportuppgiften ökar genom ett systematiskt arbetssätt, som inbegriper nära samarbete med och ökad förståelse för transportföretagen och transportköparen. Dessutom kan tillverkaren genom olika tjänster påverka transportkostnaden, till exempel underhåll som är skraddarsytt för transportuppgiften och körförhållandena. Det finns alltså stora fördelar med en helhetssyn på logistikflödet. Fordonstillverkaren kan stötta kunden med kunskap om transportuppgiften och öka bidraget i värdekedjan, så att fordonet utnyttjas på ett optimalt sätt för ökad lönsamhet och minskad miljöpåverkan.



Lönsam affär genom skräddarsydda lösningar

Som en ledande aktör i branschen har Scania en viktig funktion genom att leverera lönsamma, hållbara lösningar på de utmaningar och förändringar som transportbranschen står inför. Scania strävar efter att bygga långsiktiga relationer med sina kunder och engagerar sig i kundens affär hela vägen – från att specificera det bäst anpassade fordonet till att bistå med service och stöd i det dagliga transportarbetet.

Scanias långsiktiga konkurrenskraft är helt beroende av förmågan att leverera lösningar på nya förhållanden och kundbehov, som ger branschen möjlighet att växa utan att öka koldioxidutsläppen och göra transporter renare, säkrare och mer flexibla. Konkurrensen är och kommer fortsatt att vara hård. Kvalitet kommer att vara centralt för Scanias konkurrensförmåga. Kvalitet är också ett av Scanias kärnvärden och avgörande för produkternas driftsäkerhet och kundernas lönsamhet.

Optimerade transportlösningar lönsamma

Scanias övergripande strategi är att stärka kundens lönsamhet genom att leverera optimerade transportlösningar. Scania arbetar nära kunderna för att de ska kunna utföra sina transportuppdrag på bästa sätt, såväl ekonomiskt som miljömässigt.

Scania blir en aktiv partner med en strävan att eliminera slöseri i värdekedjan.

Rätt produkt genom modulsystemet

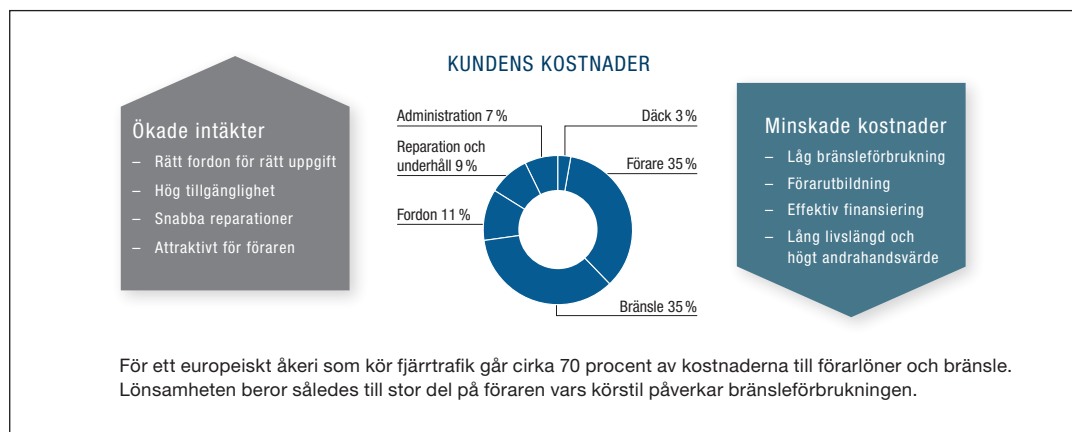
Att definiera exakt rätt produkt i kombination med rätt tjänster för kundens uppdrag är grundläggande i Scanias verksamhet och en förutsättning för kundens lönsamhet. Genom Scanias modulsystem kan kunder-

nas fordon snabbt och effektivt optimeras efter önskemål för att passa transportuppgiften och för att leva upp till nya miljökrav. Det ger Scania lägre kostnader inom forskning, utveckling, produktion och service. Kvaliteten blir hög och produktionsserierna längre, vilket är kostnadseffektivt både för kunderna och för Scania.

Tjänsteerbjudandet blir viktigare

Kravet på lägre transportkostnader, samtidigt som transportföretaget måste ha hög leveransprecision, betyder att Scanias tjänsteerbjudande blir ett allt viktigare konkurrensmedel.

Genom en långsiktig relation med kunden finns förutsättningar att tillsammans arbeta med ständiga förbättringar. Exempel på detta är utveckling av nya prestandasteg i modulsystemet och coaching av förare för att de kontinuerligt ska kunna förbättra sitt körsätt.





Krav på hög tillgänglighet och driftsäkerhet gör att Scaniamotorer lämpar sig väl i anläggningsmaskiner som stenkrossar, hjullastare och dumpers. Kunder som använder både lastbilar och anläggningsmaskiner med Scaniamotorer kan effektivisera underhåll och reparationer väsentligt.



Gruvtransporter handlar om att flytta stora volymer tungt material under krävande förhållanden till lägsta möjliga kostnad. Detta kräver starka, robusta och pålitliga fordon med hög tillgänglighet och hög lastkapacitet.



Låg bränsleförbrukning, hög tillförlitlighet och minimala underhållskrav är avgörande för lönsamheten för bussoperatörer. Scania erbjuder helhetslösningar med skräddarsydda service- och reparationsavtal, som i många fall inkluderar finansieringslösningar.



I timmertransporter är det viktigt med en helhetssyn för att få bästa total-ekonomi i hela transportkedjan. Utnyttjandegraden av fordonen, driftskostnader och tillgänglighet till service är viktiga för såväl transportörens som skogsföretagets lönsamhet.



Tillgänglighet och bränsleförbrukning är de mest betydelsefulla faktorerna för fjärrtrafik. Scanias väl utbyggda verkstadsnät säkerställer hög tillgänglighet. Föraren har stor betydelse för drifteffektivitet, trafiksäkerhet och miljöpåverkan. Förutom förarutbildning och personlig coaching erbjuder Scania flera system i fordonen som hjälper föraren att göra ett bra arbete.



För brandfordon är pålitlighet och prestanda helt avgörande. Dessa fordon ska alltid vara redo för snabb utryckning när det behövs. Scanias krocktestade manskapshytt rymmer en besättning på upp till 6–8 personer.

Scanias modulsystem

Scanias modulsystem har byggts upp under flera årtionden och möjliggör individuella specifikationer till varje enskild kund med ett begränsat antal komponenter i produktprogrammet. Modulsystemet innebär att nya kundbehov snabbt kan förverkligas, utan att antalet artiklar som ingår i fordonen växer proportionellt.

Standardisering av gränssnitten

Grunden för modulariseringen är att standardisera gränssnitten – sammankopplingspunkterna – mellan komponentserier, så att de passar ihop med varandra i olika kombinationer.

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

Behovet hos kunden kan vara lika när det gäller specifika komponenter trots skilda användningsområden. Då används principen "lika behov – identisk lösning". En stor del av chassikomponenterna i en buss är gemensamma med en lastbil. Kortaste hyttvarianten kan för en lastbil vara ett krav för att maximera lastkapaciteten både i lätt distributionskörning och på 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 på långa landsvägsetapper.

Val av komponenter utifrån prestandabehov

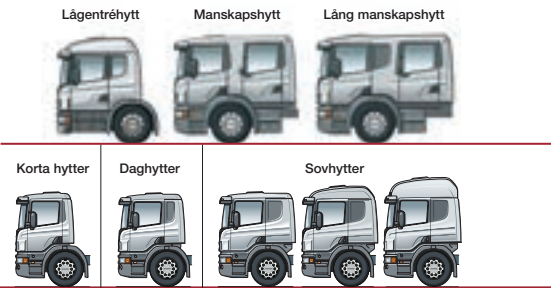
Tillsammans med kunden specificerar Scania-försäljaren de komponenter som har väl avvägda prestandasteg. Som prestandasteg betraktas exempelvis olika hyttstorlekar, motorernas effektsteg, ramarnas styrka och antalet axlar.

De varianter av lastbilar och bussar som byggs utvärderas fortlöpande för att Scania ska ha minsta möjliga antal artiklar och största möjliga urval varianter i sin produktportfölj.

Lastbilar

P-SERIEN

Scanias P-serie med lågt monterad hytt används huvudsakligen för distributions- och anläggningskörning. P-serien är också basen för Scanias lågentré- och manskapshytter.



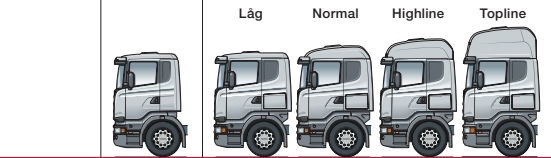
G-SERIEN

Scanias G-serie är en mångsidig modell med rymlig hytt för fjärrtrafik och anläggningskörning och med starkare motorer än P-serien.



R-SERIEN

När den är utrustad med V8-motor ger R-serien bästa möjliga prestanda inom fjärrtrafik och andra segment.



Bussar

SCANIA CITYWIDE LF

Alla Scania Citywide-modeller bygger på samma serie karossmoduler. Låggolvsmodellen LF finns med två axlar och som ledbuss.



SCANIA CITYWIDE LE

Lågentréversionen LE har lågt golv i främre delen och finns i flera längder med två eller tre axlar och som ledbuss.



SCANIA OMNIEXPRESS

En moduluppbyggd bussmodell med stor flexibilitet som kan beställas med två eller tre axlar och i 10 cm längdsteg från 11 till 15 meter, dessutom i tre valfria höjder.



SCANIA TOURING

Den moduluppbyggda turistbussen Scania Touring finns med två eller tre axlar.



Scania Engines

Scanias industri- och marinmotorer bygger helt på motsvarande fordonsmotorer. Alla affärsområden drar nytta av den gemensamma utvecklingen, som även omfattar kringutrustning såsom motorstyrning, kylsystem, bränsleinsprutning och avgasrening.



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.

Hytter

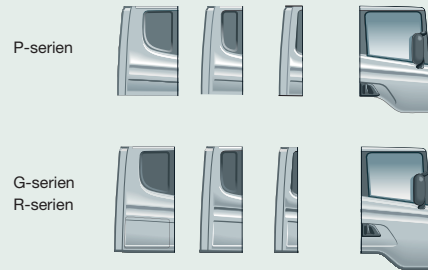
Scantias hytter är starkt modulariserade, med gemensam stomme och gemensamma ytterpaneler. Hytterna monteras på olika höjd för att passa olika tillämpningar.

Tre takhöjder till P- och G-serien och fyra till R-serien ger kunden stora möjligheter att optimera komfort och utrymme i hytten.



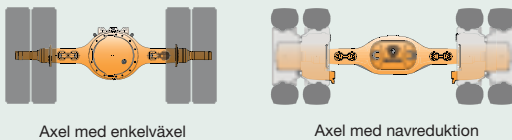
Dörrar och sidoväggar

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.



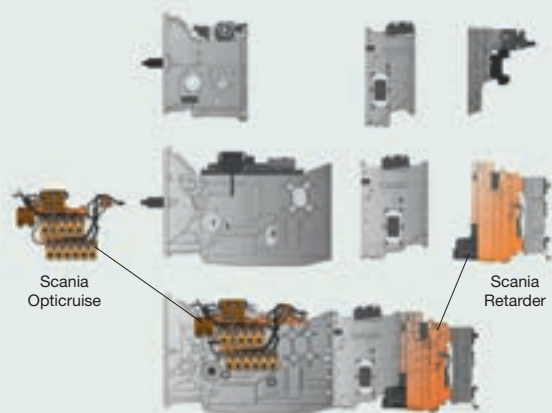
Axlar

Såväl drivna som styrda och stela axlar ingår i Scantias modulariserade program, som utnyttjas i olika kombinationer i 2- och 3-axliga lastbilar och bussar, liksom i 4- och 5-axliga lastbilar, tandemdrivna boggier, m m. Vissa drivna axlar finns med navreduktion och kan även utnyttjas som drivna framaxlar.



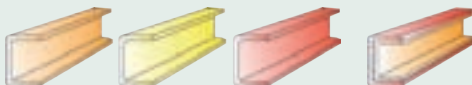
Växellådor

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



Ramar

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



Motorer

Scantias motorprogram bygger på tre motorserier med fem, sex eller åtta cylindrar, där 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. Motorernas uppbyggnad är mycket lika och många delar och komponenter är gemensamma, vilket radikalt minskar antalet ingående unika delar.



Många motorkomponenter är gemensamma i hela motorprogrammet, oavsett cylinderantal.



Tjänster stöttar kundens affär

Genom ett väl utbyggt verkstadsnät och anpassade tjänster kan Scania stötta kunden och ge service i rätt tid och på rätt plats. Tjänsteverksamheten bidrar också till stabilitet i Scantias lönsamhet, eftersom serviceförsäljningen är betydligt mindre konjunkturkänslig än fordonsförsäljningen.

Tillgänglighet viktigast för kunden

Varje minut som fordonet står still oplanerat ger sämre produktivitet för kunden. Hög tillgänglighet är också viktig för industri- och marinmotorer. Kortare reparationstider och en ökad förmåga att snabbt serva kundens hela ekipage, inte bara de delar som Scania tillverkat, har stor betydelse för att kunden ska få maximal drifttid och låga kostnader.

Scantias serviceverkstäder är en av de viktigaste kontaktpunkterna med kunderna. Närhet till kunderna är viktigt. Servicenätet består av drygt 1 600 serviceverkstäder, varav cirka 1 000 finns i Europa. En tredjedel av nätet ägs av Scania. Serviceverkstäderna ligger

strategiskt placerade vid transportleder och logistikcentra i syfte att säkerställa hög tillgänglighet. Genom kontinuerlig rådgivning samt regelbunden och professionell service hos Scania kan kunderna optimera tillgängligheten. Underhåll och reparationer erbjuds dygnet runt på många platser runt om i världen.

Scania erbjuder även mobila verkstäder som tillgodoser servicebehov ute hos kunden och också fältverkstäder som är integrerade i driften hos kunden, exempelvis i gruvor eller i bussdepåer.

Scania Assistance erbjuder underhåll och reparationer dygnet runt, alla dagar under året, i hela Europa och på många andra marknader.

Fokus på kvalitet och ständiga förbättringar

Till Scaniaverkstädernas styrkor hör välutbildade fordonstekniker och omedelbar tillgång till reservdelar. För att alla kunder ska få samma höga servicegrad, säkras kvaliteten i servicenätet genom Scania Dealer Operating Standard. Den är uppbyggd kring ett antal

löften till kunden som måste uppfyllas för att en serviceverksamhet ska auktoriseras av Scania. Ett fordon som kontinuerligt blivit servat av en auktoriserad Scania-verkstad har dessutom ett högre andrahandsvärde. Ett servicekontrakt till fast pris från den dag fordonet tas i bruk gör det enklare för kunden att sätta pris på transportuppdragen.

Metoder och tankesätt hämtade från Scanias välkända produktionssystem tillämpas i försäljnings- och serviceverksamheten för att öka kundvärdet och öka

effektiviteten. Genom ständiga förbättringar i serviceorganisationen utförs service och reparationer effektivare.

Finansiering och försäkring viktig del

En viktig del i Scanias helhetslösningar för kunden är möjligheten att effektivt finansiera fordon till goda villkor. Scania bedriver egen finansverksamhet i 50 länder.

Med Scania Insurance erbjuds kunden ett totalpris som inkluderar en heltäckande försäkring med effektiv skadereglering och snabb reparation i Scanias servicenät.

Uppkopplade fordon ger hög tillgänglighet

Många Scaniafordon har en kommunikator ombord. Den möjliggör bland annat uppföljning av bränsleförbrukningen. Datan kan användas som underlag för coaching av förare och för att ytterligare optimera specifikationen av fordonet. Den möjliggör även identifiering av förebyggande åtgärder och utförande av snabba reparationer.



Scania har ett väl utbyggt servicenät och kan därmed stötta kunden och ge service i rätt tid och på rätt plats. Serviceverkstäderna ligger strategiskt placerade vid transportleder och logistikcentra i syfte att säkerställa hög tillgänglighet. Med uppkopplade fordon finns möjlighet att planera servicen på ett mer flexibelt och effektivt sätt.



Scania Assistance erbjuder underhåll och reparationer ute på vägarna 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 assistanscentra för att få start-hjälp eller reparation på plats vid driftsstopp, kontakt med verkstad eller bärgning.

Världens högsta betongpump

Zoomilon är en kinesisk tillverkare av bygg- och anläggningsmaskiner och kund till Scania sedan 2008. Zoomilons betongpumpar används huvudsakligen vid byggen av skyskrapar och broar. Scantias chassier skräddarsys för att underlätta och effektivisera monteringen av Zoomilons påbyggnader.

Chassi från Södertälje

De senaste åren har de stora företagen inom betongindustrin överträffat varandra med pumpar med allt längre räckvidd. Scania fick i uppdrag av Zoomilon att leverera en lastbil för en pump som skulle bli den första på över 100 meter. Lösningen blev ett sjuaxligt chassi från Scania i Södertälje, med kompletteringar från Laxå Special Vehicles. Motorn är en Scania V8 på 620 hk. Den komplicerade påbyggnaden har utvecklats och tillverkats i Kina av Zoomilon tillsammans med dess italienska dotterbolag Cifa.

Nytt världsrekord

Detta mycket speciella fordon har uppmärksammats av Guinness rekordbok. Den påmonterade pumpen är världens högsta betongpump med en räckvidd på 101 meter. Med sina 15,5 meter är detta förmodligen det längsta chassi Scania någonsin tillverkat. Fordonets totallängd är 18,5 meter.

Valet föll på Scania, som tack vare modulsystemet kan anpassa standardkomponenter för att bygga ett chassi som inte finns i det



ordinarie produktprogrammet. Fordonet uppfyller mått och viktkrav som gäller för transporter på vanlig väg. Därför gick det

snabbare och blev väsentligt billigare för kunden att anlita Scania, än att ta fram än ett specialbyggt chassi.



Nya stadsbussar till Santiago

I Chiles huvudstad Santiago finns sedan 2007 ett integrerat kollektivtrafiksystem – Transantiago – som förbinder stadens busslinjer med det över 100 km långa tunnelbanenätet.

Systemet har nu kompletterats med 231 stadsbussar från Scania. Bussarna sattes i trafik under hösten 2012 av Alsacia Express, som har stor erfarenhet av liknande trafik i ett flertal latinamerikanska länder.

Omfattande tjänstepaket

För att säkra hög tillgänglighet för kunden levererar Scania ett omfattande paket av tjänster som förarutbildning, reparation och underhåll. Fordonen finansierades via Scantias chilenska kundfinansieringsföretag.

De tvåaxliga bussarna är utrustade med Scantias motor på 230 hk i Euro 5-utförande som även uppfyller de strängare EEV-kraven. Bussarna har karosserats av den brasilianska tillverkaren Marcopolo.

Etanolprojekt sänker utsläpp i Paris

Carrefour är Europas största handelskedja och har fler än 10 000 butiker och stormarknader runt om i världen.

Carrefour ser en tydlig trend att konsumenterna intresserar sig alltmer för hur de livsmedel de köper påverkar miljön. Att använda sig av hållbara transportlösningar blir därför en viktig aspekt i miljöarbetet. Det har bland annat medfört att Carrefour i Frankrike, tillsammans med transportföretaget STAF, deltar i ett projekt med etanol-lastbilar som initierats av Scania. Samarbetet illustrerar fördelarna med att kundernas kunder, i detta fall Carrefour, involveras i utvecklingsprojekt.

Positiva resultat

Projektet påbörjades under 2011 och är inriktat på transporter i Parisområdet där reglerna för utsläpp från lastbilmotorer är stränga. STAF använder tre Scania-lastbilar med 9-liters etanolmotorer för



transporter till Carrefours butiker. Hittills har testet visat mycket positiva resultat. Övergången till etanol har minskat koldioxidutsläppen med minst 70 procent. En ytterligare positiv aspekt är att utsläppen av partiklar gått ned.

Vinrester blir etanol

Tillgången på etanol är en viktig länk i hållbarhetskedjan. STAF använder bland annat

etanol från Raisinor France, ett företag som specialiserat sig på att producera etanol av restprodukter från vintillverkning. Den metoden medför att restprodukter som annars hade slängts bort nu kommer till användning.



Nära halverad bränslekostnad med ny motor

JSW Australia är specialister på att borra efter alla sorters mineraler och vattenkällor. Företagets uppdragsgivare är verkssamma inom gruvnäringen samt olje- och gasindustrin, främst i västra Australiens vildmark.

JSW ställer höga krav på motorerna som driver deras borrhjuggar avseende vikt, kraftöverföring och driftssäkerhet eftersom borrhjuggarna ska kunna vara i drift i upp till tolv timmar per dag, sju dagar i veckan. Dessutom måste de vara miljömässigt acceptabla.

När det var dags att byta ut motorn till en av borrhjuggarna för mineralprov satsade JSW på en ny Scania V8-motor på 700 hk.

Ökad prestanda med mindre kraft

Scania Australia bistod JSW med att säkerställa rätt motor med korrekta specifikationer. Den tidigare motorn var på 820 hk, men enligt Scantias beräkningar skulle det räcka med 700 hk.

Den nya motorn innebar att JSW kunde minska sin bränsleförbrukning från 900 liter till omkring 500 liter per dag. Utöver avsevärda kostnadsbesparingar medför det även minskade utsläpp och förkortade driftuppehåll vid tankning.

Scaniamotorn styr hydrauliken som flyttar riggen från en plats till en annan och manövrerar riggen via en fjärrkontroll. Genom att motorn arbetar jämnt och skonsamt förlängs också livslängden för den övriga utrustningen.



Metoder för lönsamhet

En central del i Scantias strategi är engagerade medarbetare som tar ansvar för att effektivisera och förbättra. Scania uppmuntrar till ett helhetsperspektiv genom bland annat tvärfunktionella arbetsgrupper. Det ger förutsättningar för hög produktivitet, högsta möjliga kvalitet och friskare medarbetare.

Scania har systematiskt engagerat medarbetarna vid produktionsenheterna i arbetet med ständiga förbättringar sedan början av 1990-talet. Goda erfarenheter av det arbetet inom produktion, bland annat högre kvalitet, mindre slöseri med resurser, högre frisknärvaro och lägre personalomsättning har lett till att liknande principer även tillämpas inom administration, försäljnings- och serviceorganisationen samt inom forskning och utveckling.

Förbättringsarbetet drivs av medarbetarna med stöd från chefer och ledning. Stor vikt läggs på metoder snarare än på traditionella resultatmål. Fokus ligger på att förkorta ledtiderna och öka flexibiliteten genom att eliminera slöseri med tid och resurser.

Tvärfunktionellt arbetssätt

En viktig del av effektiviseringsarbetet sker i tvärfunktionella arbetsgrupper. Där samverkar forskning och utveckling, produktion, inköp, försäljning och service. Att varje medarbetare känner till värdet av sin leverans till nästa led i arbetsflödet minskar risken för slöseri, säkrar kvaliteten på ett tidigt stadium och kortar ledtiderna till kunden för både produkter och tjänster.

Samtidigt som Scania säkerställer sitt behov av specialistkompetens, uppmuntras medarbetarna att byta arbetsuppgifter mellan olika delar av företaget för att skapa en helhetssyn på verksamheten.

Ständiga förbättringar allas ansvar

Att involvera alla medarbetare är kärnan i effektivisering. Tid för att arbeta med ständiga förbättringar är en del i den normala verksamheten. Det har lett till ett sätt att tänka som har stor betydelse för att utveckla Scantias medarbetare och organisation. Förbättringsarbetet har i stor utsträckning flyttats från stabs- och ledningsnivå till den enskilda medarbetaren.

Finna och undanröja avvikelser

Arbetsmetoderna i Scania beskrivs i så kallade standarder. Medarbetarna uppmuntras att hitta avvikelser från den beskrivna standarden, vilka stör eller hindrar att verksamheten löper på ett optimalt sätt. Avvikelser får



inte sändas vidare, varken internt eller till kunden. Genom att finna avvikelserna kan man testa och utvärdera nya lösningar, som sedan leder till en ny standard. När en ny lösning införts vid en enhet, sprids den metodiskt till andra berörda enheter i den globala Scaniaorganisationen.

Ständig ökning av produktivitet och kvalitet

Arbetet med att ständigt hitta avvikelser och förbättra metoder och processer sker enligt olika koncept anpassade till de olika verksamhetsgrenarna. De är Scania Production System (SPS) inom produktionsenheterna, Scania Retail System (SRS) i försäljnings- och serviceorganisationen samt R&D Factory inom forsknings- och utvecklingsverksamheten.

Ständiga förbättringar är viktiga för att Scania ska kunna växa på ett kapitaleffektivt sätt. Med begränsade investeringar kan man sälja fler produkter och tjänster, bygga fler fordon, betjäna ett ökat antal kunder snabbare och utveckla fler produkter, utan att personalstyrka, resurser och lokalbehov växer i motsvarande grad.

Sättet att arbeta med ständiga förbättringar har avgörande betydelse för Scantias förmåga att förbättra produktivitet och kvalitet, och därmed växa i den befintliga strukturen.



Marknadstrender 2012

Året 2012 kännetecknades av en stor osäkerhet i världsekonomin. Krisen i euroområdet och den ekonomiska politiken i USA höll tillbaka den globala ekonomiska tillväxten. Följden blev en lägre aktivitet i transportsektorn. För Scania innebar det minskade fordonsleveranser med 16 procent, främst drivet av en vikande efterfrågan i Europa och Mellanöstern. Efterfrågan på service och tjänster låg på en fortsatt stabil nivå på de flesta marknader.

BNP-tillväxten var låg i många regioner under 2012. Oron för en lågkonjunktur liknande den 2008–2009 bromsade rekryteringar, investeringar och konsumtion i Europa, USA och en stor del av resten av världen.

En låg aktivitet inom bland annat industriproduktion och byggnation påverkade transportsektorn negativt under året. Konjunkturen påverkade transportföretagens investeringar i ny utrustning. I ett läge med minskade transportvolymerna finns inget intresse att utöka fordonsflottan. De höga lastbilsleveranserna i Europa under 2005–2008, som följdes av en låg nivå de senaste åren, betyder att lastbilsflottans genomsnittsålder stiger. Trots ett ersättningsbehov av en åldrande fordonsflotta var många transportföretag tveksamma till att lägga order på nya lastbilar.

Fordon och tjänster

Scanias fordonsleveranser minskade under 2012 jämfört med 2011. Leveranserna av lastbilar minskade med 15 procent till totalt 61 051 enheter och bussleveranserna minskade med 21 procent till 6 350 enheter. Leveranser av motorer var i stort sett oförändrade med 7 063 enheter och försäljningen av tjänster stabila med 17 092 miljoner kronor.

Fortsatt försiktighet i Europa

Den låga ekonomiska tillväxten inom euroområdet märktes för Scania, där särskilt de sydeuropeiska länderna hade en låg nivå på efterfrågan.

Den totala marknaden för tunga lastbilar i 25 av EUs medlemsländer (alla EU-länder med undantag för Bulgarien och Malta) samt Norge och Schweiz minskade med 9 procent till cirka 220 300 enheter under 2012. Registreringar av Scania-lastbilar uppgick till cirka 29 000 enheter, motsvarande en marknadsandel på cirka 13,2 (13,3) procent.

I Europa införs nästa steg i emissionsbestämmelserna, Euro 6, vid utgången av 2013. Euro 6 innebär en betydligt mer komplex teknologi i fordonen jämfört med Euro 5. Under inledningen av 2012 levererade Scania de första Euro 6-lastbilarna och totalt under året levererades cirka 1 100 Euro 6-lastbilar till kunder.

I september breddade Scania utbudet av Euro 6-motorer och erbjuder nu varianter med effekt från 250 upp till 480 hk. Euro 6-programmet innefattar också gasmotorer med hög prestanda och två motoralternativ som endast använder efterbehandlingsteknik, Scania SCR, för att uppnå Euro 6-kraven.

Avmattning på vissa tillväxtmarknader

Som nischaktör på flera av tillväxtmarknaderna i Asien påverkas Scania normalt sett i mindre omfattning av konjunktursvängningar. Efter en stor order i Kina under första halvan av året mattades efterfrågan av något under senare delen av 2012. Den underliggande trenden är dock att efterfrågan på många asiatiska marknader ökar på den typ av transportlösningar som Scania erbjuder. De stora marknaderna i Asien domineras fortfarande av lokala märken och flertalet transportörer är inriktade på den lokala marknaden och fokuserar främst på fordonets pris och lastkapacitet. Andrahandsvärde, bränsleekonomi, miljöprestanda och tillgänglighet spelar mindre roll än i Europa. Dessa faktorer kommer dock att bli allt viktigare eftersom bland annat den kinesiska ekonomin befinner sig i snabb tillväxt. Som en del i den utvecklingen kommer logistiksystemen bli mer och mer effektiva. Detta innebär högre krav på fordonens driftsäkerhet och ökad efterfrågan på de fordon och tjänster som Scania säljer.



16 januari. Scania levererar 375 lastbilar till Zoomlion Heavy Industry Science and Technology Co., Ltd, en ledande kinesisk maskintillverkare. Lastbilarna ska användas som plattform för mobila betongpumpar.



7 februari. De två ledande brittiska transportörerna Eddie Stobart och A. W. Jenkinson Forest Products beställer 1 000 lastbilar från Scania.

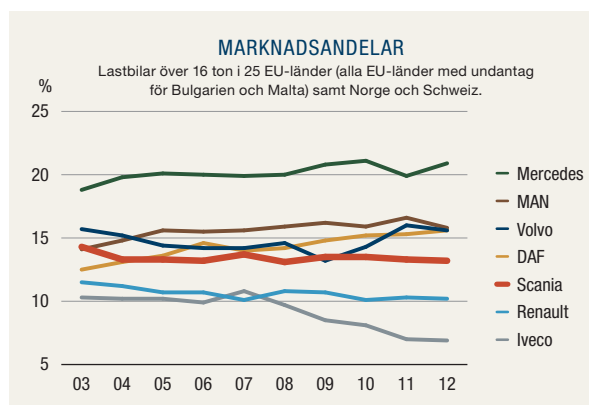
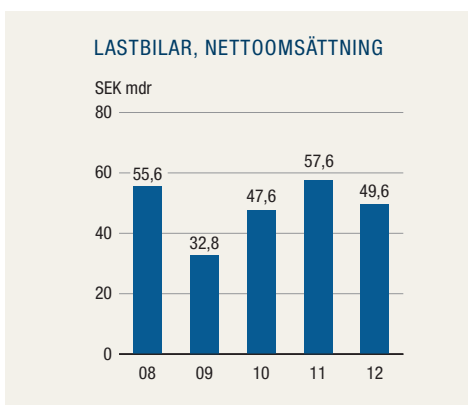
31 januari. Scania satsar i Indien. Planerar att inom det närmaste året investera i en industriell anläggning i Bangalore.

Scania stärker närvaron i Indien genom uppbyggnaden av ett regionalt produktcenter i Bangalore. Den industriella verksamheten ska bestå av slutmontering av lastbils- och busschassier samt påbyggnad och utrustning av kompletta fordon. Det kommer att möjliggöra tillverkning på lokal basis och korta ledtiderna. Uppbyggnaden av ett reservdelslager i landet innebär även förbättrad service till kunderna. Anläggningen blir centrum för Scantias kommersiella verksamhet i Indien och produktionen beräknas starta under första delen av 2013.

Leveranserna i Asien minskade med 35 procent och nedgången berodde främst på lägre leveranser till Mellanöstern, där efterfrågan var låg på grund av politisk oro.

Leveranserna i Eurasien minskade något under året, men är fortfarande på en hög nivå, drivet av Ryssland som är den dominerande marknaden i regionen. Scania ser möjligheter i de övriga länderna i regionen i takt med att högre krav ställs på produktivitet i logistiksystemen. Det i sin tur betyder ökade krav på fordonets kvalitet och tillgänglighet.

Afrika och Oceanien ökade något under året, främst på grund av ökad försäljning i södra Afrika.



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



25 februari. Scania investerar i effektivare reservdelsdistribution. Centrallagret i Europa byggs ut och ett helt nytt reservdelslager uppförs i Sydamerika. Totalt investeras cirka 400 miljoner kronor i anläggningarna, som ska tas i bruk under första kvartalet 2013.



11 april. Scania och Doosan Infracore utökar samarbetet. Scania kommer från år 2014 att leverera motorer till en större del av Doosans produktutbud än idag. I nuläget gäller avtalet midjestyrd dumprar och stora hjullastare.

Latinamerika på en något lägre nivå

På grund av övergången till Euro 5 och en svagare ekonomi låg leveranserna i Brasilien på en lägre nivå under 2012, jämfört med de starka åren 2010 och 2011. Omfattande subventioner för investeringar i nya fordon infördes under hösten, vilket markant ökade efterfrågan. Klartecken gavs även för investeringsprogrammet inför FIFA World Cup 2014. Även i Argentina infördes subventioner för investeringar av nya fordon, vilket märktes i försäljningen under slutet av året.

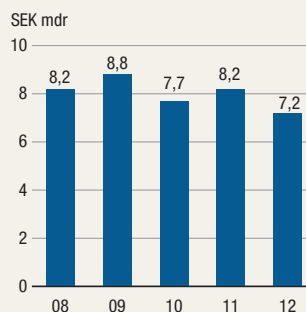
Bussmarknaden

Den svaga BNP-utvecklingen och de statsfinansiella problemen i Europa påverkade efterfrågan negativt, eftersom investeringar i bussar och stadsbussar i synnerhet ofta sker genom offentlig finansiering. Efterfrågan var svag på bussar och busschassier avsedda för såväl turist- som linje- och stadstrafik. Scantias leveranser minskade under året i Europa, Latinamerika och Asien medan de ökade i Eurasien och Afrika och Oceanien.

Under året lanserades nya motorer för bussar som uppfyller emissionskraven Euro 6. Scania påbörjade också produktionen av det nya stads- och förorts-bussprogrammet Scania Citywide.

Inom buss är Scantias främsta konkurrenter Irisbus, MAN, Mercedes, Neoplan, Setra och Volvo.

BUSSAR, NETTOOMSÄTTNING





22 augusti. PostNord väljer Scania som leverantör av samtliga tunga lastbilar i en stor upphandling av fordon för distributionen av brev och paket i Sverige, Danmark och Norge. Scania kommer före årsskiftet att leverera totalt 136 lastbilar, varav 122 till verksamheten i Sverige.



7 november. Scania levererar V8-motorer till den finska marinens nya, snabba landstigningsbåt. Det är en prestigefylld order på 24 dieselmotorer för leverans mellan 2014 och 2016.

Marknaden för industri- och marinmotorer

Motorleveranserna steg med 1 procent under 2012. Efterfrågan försämrades under årets andra del och en avmattning märktes som en följd av den svaga BNP-utvecklingen. Efterfrågan från maskintillverkare minskade, likaså efterfrågan på marinmotorer och kraftgenereringsmotorer.

Under andra kvartalet, 20 månader innan lagkravet träder i kraft 2014, introducerade Scania industrimotorer som är klara för emissionssteget Tier 4 final och EU Stage IV vid utställningen Intermat i Paris. Det innebär att Scantias industrimotorprogram kommer att klara nästa emissionsteg utan att kunderna tvingas till omfattande ändringar av maskininstallationen.

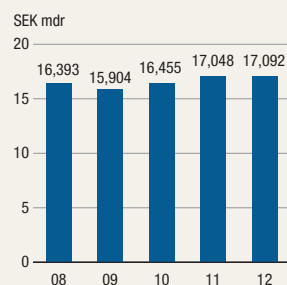
Inom motorverksamheten konkurrerar Scania med Caterpillar, Cummins, Deutz, Fiat Powertrain, MAN, MTU och Volvo Penta inom industrisegmentet.

Stabil efterfrågan på service

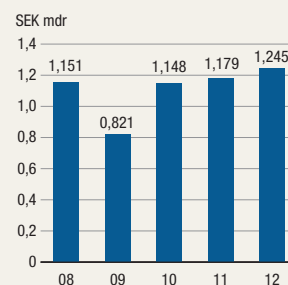
Efterfrågan på service och reparationer drivs av storlek och utnyttjandegraden av fordonsflottan, vilket i sin tur är beroende av transportvolymerna. Flottans genomsnittsalder är en annan viktig faktor. En högre genomsnittsalder ökar efterfrågan på verkstadstimmar och reservdelar. Efterfrågan på service och reparationer är mer stabil genom konjunkturcykeln än efterfrågan på nya fordon. Detta eftersom en transportör kan välja att skjuta nyinvesteringen på framtiden, men inte undvika reparation och service i samma utsträckning. I södra Europa påverkade den lägre ekonomiska aktiviteten under 2012 efterfrågan på service negativt.

Efterfrågan på service har varit god på många marknader utanför Europa under året. Tillväxten beror på att Scania de senaste åren ökat fordonsleveranserna på många av tillväxtmarknaderna i Asien och Latinamerika. Scania har också expanderat servicekapaciteten på de här marknaderna.

TJÄNSTER, NETTOOMSÄTTNING



MOTORER, NETTOOMSÄTTNING





25 april. Scania levererar 231 stadsbussar till Chiles huvudstad Santiago. Leveransen innebär att Scantias bussar nu ingår i det integrerade kollektivtrafiksystemet, Transantiago, som förbinder stadens buss- och tunnelbanelinjer.

29 augusti. Scania tecknar miljardkontrakt med Peab, ett långtidsavtal som fram till 2021 ska säkra vägtransporterna av järnmalmkoncentrat från malmbrytningen i Pajala. Scania ska leverera totalt cirka 400 kompletta lastbils ekipage och servicetjänster som skräddarsytt för gruvindustrins mycket höga krav på lastförmåga, tillgänglighet och leveranssäkerhet.



Financial Services

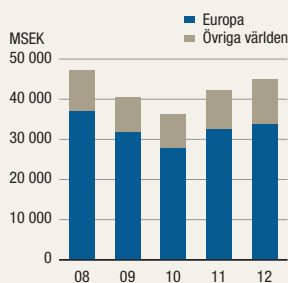
Kundfinansieringsportföljen ökade med 2,8 miljarder kronor till 45,0 miljarder kronor under året, liksom Scantias andel finansierade fordon. Huvuddelen av portföljen utgörs av kunder på de europeiska marknaderna. Finansieringsportföljen är väl spridd geografiskt och med avseende på kundkategori, storlek, bransch samt fordonsapplikationer. En konservativ kreditpolicy och en refinansiering som är matchad mellan upplåning och utlåning medför låg risk för Scania.

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

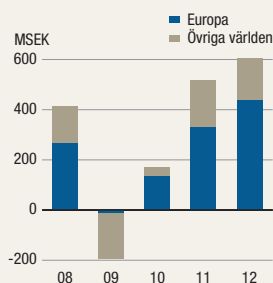
Tillgången på kredit har betydelse för efterfrågan då kunderna normalt finansierar investeringen i fordonet

antingen genom tillverkaren eller genom banker och andra finansbolag. Scantias strategi att bygga långsiktiga relationer med sina kunder leder till affärsmöjligheter i tider av ekonomisk osäkerhet då bankerna intar en mer restriktiv inställning till fordonsfinansiering. Genom en god branschkunskap kan Financial Services bättre än bankerna bedöma kundens ekonomiska ställning och intjäningsförmåga, vilket öppnar för ökade finansieringsvolymerna. Scantias penetrationsgrad på marknaden ökar därmed då tillgängligheten på krediter hos banker och andra finansbolag minskar. Vid investeringar i bussar, som ofta sker via offentlig upphandling, påverkas efterfrågan av vilket finanspolitiskt utrymme som finns på en given marknad. Ansträngda offentliga finanser ökar efterfrågan på en extern finansieringslösning. Under 2012 ställdes krav på busstillverkare att också tillhandahålla finansieringslösningar till större bussupphandlingar.

PORTFÖLJSTORLEK



RÖRELSERESULTAT



DIVERSIERAD FINANSFÖLJ

Kundkategori	Antal kunder	% av totalt portföljvärde
Exponering under 15 MSEK	25 277	69,5
Exponering 15–50 MSEK	306	14,1
Exponering över 50 MSEK	78	16,4
Totalt	25 661	100

306 kunder har en kreditexponering på 15 till 50 miljoner kronor och 78 kunder har en kreditexponering som överstiger 50 miljoner kronor.



Ökad flexibilitet i fokus

Det instabila ekonomiska världsläget förde med sig en tveksamhet bland kunderna att investera i fordon, framför allt i Europa. Som ett resultat var produktionsvolymerna 20 procent lägre under 2012 jämfört med 2011. Samtidigt genomför Scania investeringar i ökad produktionskapacitet för att kunna öka volymerna när efterfrågan vänder.

I slutet av 2011 genomfördes en anpassning till en lägre efterfrågan. Efterfrågetrenderna under 2012 varierade i olika regioner. Europa och Mellanöstern hade en svagare avslutning av året medan Latinamerika avslutade mycket starkt.

I Brasilien och Argentina infördes i september omfattande subventioner för att stimulera efterfrågan på lastbilar.

Genom att Scania har ett gemensamt globalt produktionssystem kan efterfrågan allokeras så att bästa möjliga kapacitetsutnyttjande uppnås, vid produktionsenheterna i Europa och i Latinamerika. Till exempel kan order från marknader i Afrika och Mellanöstern allokeras till antingen de europeiska eller de latinamerikanska produktionsenheterna, för att balansera nivåerna på kapacitetsutnyttjandet. Vid sidan av det gemensamma produktionssystemet har Scania ytterligare flexibilitet i form av en hög andel rörliga kostnader. Cirka 70 procent av produktionskostnaden för ett chassi är i form av direkt material från leverantörer.

Scania har också en god flexibilitet att snabbt kunna anpassa verksamheten till förändringar i efterfrågan. Inom den europeiska produktionsverksamheten upprätthålls flexibiliteten bland annat via personal från bemanningsföretag. Mot slutet av året beslutade Scania att anpassa europaproduktionen till den lägre efterfrågan. Anpassningen hanterades inom ramen för de flexibilitetsavtal som finns.

Ökning av kapaciteten

Flexibiliteten behöver stärkas ytterligare i framtiden när Scania utökar kapaciteten. Bland annat kan andelen medarbetare som är anställda genom bemanningsföretag ökas. Under året påbörjades ett investeringsprogram som ökar produktionskapaciteten med 20 procent. Den tekniska kapaciteten ska ökas från nuvarande cirka 100 000 fordon per år till 120 000 fordon per år, under de närmaste åren. Investeringarna för att nå dit uppgår till totalt cirka 1,5 miljarder kronor.

Vid toppen av nästa konjunkturcykel ska Scania ha en produktionskapacitet för att kunna leverera 150 000 fordon per år. Kapacitetsökningen inom produktionen ska nås genom begränsade investeringar i befintliga anläggningar.

På flera tillväxtmarknader investerar Scania i regionala produktcenter för montering, påbyggnad och utrustning av lokalt anpassade fordon.

Utvecklingen av SPS fortsätter

Scania Production System, SPS, engagerar medarbetarna till att genomföra ständiga förbättringar och eliminera slöseri vid alla Scantias produktionsenheter världen över.

Under året har arbetet med att utveckla SPS haft fortsatt hög prioritet och ytterligare steg har tagits mot en effektivare produktion med noll avvikelser och olyckor. För att nå dit införs en så kallad 5+1 organisation, där medarbetarna arbetar i mindre team och där antalet monteringsplatser eller positioner begränsas. Allt för att skapa rätt förutsättningar att kunna arbeta ännu mer standardiserat.

Med den nya organisationen skapas ökade förutsättningar att kunna gå på djupet i arbetet, att verkligen kunna fastställa grundorsakerna till avvikelser och därigenom minimera risken för att de ska upprepas. Förbättringsarbetet blir därigenom mycket effektivt, vilket ytterligare ökar kvaliteten.



Medarbetarna i fokus

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. Frågor som rör välbefinnande, arbetsmiljö, säkerhet och hälsa har hög prioritet. Oavsett vad de arbetar med, eller var i världen, ska Scantias medarbetare kunna trivas och må bra.

För de medarbetare i produktionen som har andra arbetsgivare innebär det bland annat att möjligheten till vidareutbildningar är densamma som för Scantias egna medarbetare. När luckor uppstår är det medarbetarna

i bemanningsföretagen som först erbjuds fasta anställningar.

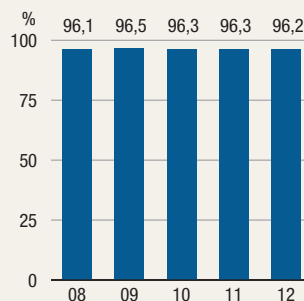
Scania ändrade ledarskapsfilosofi i början av 1990-talet, vilket kom att öka engagemanget och delaktigheten bland medarbetarna. Sedan dess har frisknärvaron bland medarbetarna i produktionen förbättrats och personalomsättningen har minskat från tidigare höga nivåer. Detta är en viktig anledning till att Scania kunnat öka produktiviteten avsevärt mätt i antal producerade fordon per anställd.

ANTAL ANSTÄLLDA* 2012

Södertälje	10 595
São Paulo	3 453
Oskarshamn	1 559
Zwolle	1 776
Slupsk	569
Angers	550
Tucumán	544
Luleå	506

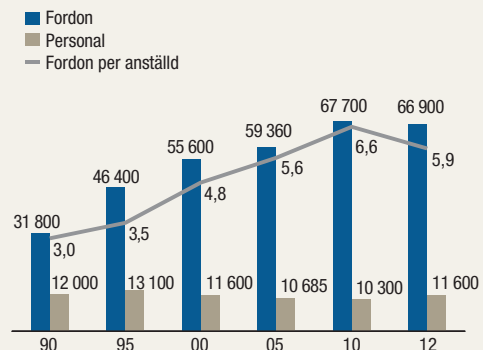
* Avser det totala antalet anställda vid Scantias produktionsenheter.

FRISKNÄRVARO PRODUKTION



Den globala frisknärvaron bland de anställda i Scantias produktionsenheter låg kvar på samma nivå som 2011.

ANTAL PRODUCERADE FORDON PER ANSTÄLLD



Produktiviteten hölls upp på en god nivå med 5,9 producerade enheter per anställd 2012. Scantias kontinuerliga arbete med ständiga förbättringar kunde i viss mån kompensera den negativa effekten av en betydligt lägre produktionsvolym.





Framtida tekniker och utveckling med kundnytta i fokus

Scanias forskning och utveckling strävar efter att förbättra produktiviteten och lönsamheten i kundernas verksamhet. Låg bränsleförbrukning, hög tillgänglighet och låga servicekostnader kombinerat med bra prestanda och hög kvalitet utgör grunden. Vid Scania Tekniskt Centrum i Södertälje arbetar ingenjörer med att utveckla ny teknik och skapa nya koncept för framtidens hållbara transportsystem med hänsyn till miljön och resursanvändning.

Scania förbättrar ständigt sin kunskap om kundernas situation och arbetssätt för att kunna erbjuda produkter med exakt rätt egenskaper och prestanda för varje kund och användningsområde. Forskning och utveckling är koncentrerat till Södertälje, där samlade resurser för alla Scanias produkter och tjänster ger fördelar som omfattar hela produktutvecklingskedjan.

För att ytterligare öka kunskapen om kundens verksamhet arbetar Scanias utvecklingsingenjörer alltmer ute på fältet i nära kontakt med kunden och produkten. Genom att arbeta nära kunderna i deras vardag kan Scania utveckla produkter som både motsvarar behoven på olika marknader och enskilda kunders logistik. Det handlar om inhämtning av geografisk information, hur till exempel klimat och topografi påverkar kundernas arbetssätt, men också om nya tillämpningar där Scanias produkter och tjänster ställs inför nya krav avseende bland annat funktionalitet, belastning, körsträcka och utnyttjandegrad.

Ökad kunskap ger nya tjänster

I Scanias eget åkeri, Scania Transportlaboratorium, bedrivs yrkestrafik samtidigt som verksamheten arbetar med att verifiera fordonsegenskaper och prestanda hos lastbilar och bussar i verklig drift, men också med att testa olika stödsystem för förarna. Genom Transportlaboratoriet får Scania erfarenheter från alla delar av ett transportföretags verksamhet och härigenom insamlas värdefull kunskap för framtida kunder och marknader. Utfallet resulterar i nya tjänster som stöttar föraren i sitt dagliga arbete när det gäller säkerhet, lönsamhet, effektivitet och miljö.

Detta säkrar att enbart väl testade komponenter når kunden och bidrar till att Scania alltid ligger i framkant när det gäller användning av nya tekniker. Att leverera kvalitet är mer än bara ett löfte till kunden, det är något som införlivas i ingenjörernas dagliga arbete.

Ledande motorteknik – låg bränsleförbrukning

Inom EU införs den nya emissionsstandard Euro 6 vid utgången av 2013. Som en av de första leverantörerna på marknaden introducerade Scania redan 2011 motorer som klarar Euro 6-standardens krav. Kraven innebär en drastisk sänkning av utsläppsnivåerna. De tillåtna kväveoxid- och partikelutsläppen är exempelvis runt en femtedel av dem för föregående utsläppsnivå Euro 5. Dessutom ska partiklarna räknas, vilket innebär att utsläppen i praktiken ligger omkring en sjättedel av Euro 5. Under 2012 lanserade Scania ett flertal nya motorvarianter och har nu marknadens bredaste utbud av lösningar för Euro 6.

Redan nu finns efterfrågan på Euro 6-fordon. Den drivs bland annat av olika subventioner och reducerade vägavgifter, samt av en strävan bland vissa åkerier att ligga i framkant när det gäller miljöteknik. Genom att kombinera EGR (avgasåterföring) och SCR (selektiv katalytisk reduction) kan Scanias motorer uppfylla Euro 6 samtidigt som bränsleförbrukningen kan hållas på samma låga nivå som motsvarande Euro 5-fordon. Scania har också lanserat motorer som bara använder SCR-teknik, som klarar Euro 6-standardens krav. Genom att vara tidigt ute med Euro 6-fordon har Scania redan en stor erfarenhet som ligger till grund för utvecklingen av nya prestandasteg och för introduktionen av den andra generationens Euro 6-motorer.

Scanias strategi innebär att här och nu erbjuda kunderna kraftfulla fordon med lägre bränsleförbrukning och lägre koldioxidutsläpp. Under många år har företaget erbjudit marknadens bredaste utbud av motorer som kan köras på alternativa bränslen såsom naturgas (CNG), biogas, etanol och biodiesel, vilket ger en direkt sänkning av utsläppen av växthusgaser. Scania utvecklar även Euro 6-lösningar för dessa bränslen, däribland Euro 6-motorer som kan köras på bränsle med höga halter biodiesel.

Utanför Europa efterfrågar Scanias kunder Euro 3, Euro 4 och Euro 5, vilket beror på att miljölagstiftningen kommit olika långt. Dessutom finns särskilda emissionsbestämmelser för de industri- och marinmotorer som Scania levererar till andra tillverkare.

Minskad bränsleförbrukning alltid i fokus

Att minska bränsleförbrukningen och därmed sänka kundernas bränslekostnader går hand i hand med lägre koldioxidutsläpp. Således är minskad bränsleförbrukning i fokus i Scanias kontinuerliga förbättringsarbete. Vid sidan av att optimera motortekniken är också fordonets prestanda en viktig faktor för kunderna att köpa ett Scaniafordon. Exempel på optimeringar:

- Minskat luftmotstånd med bättre aerodynamik
- Lägre friktion och förluster i drivlinan
- Minskade "termodynamiska" förluster
- Stödsystem för föraren

Scania har bland annat utvecklat Scania Active Prediction, ett stödsystem som med hjälp av topografiska data för en vägsträcka optimerar fordonets marschhastighet för bästa möjliga förbrukning. Scania Driver Support som lanserades 2009 ger föraren återkoppling på körsättet i realtid och hjälper även föraren att upprätthålla en bra körteknik. Sammantaget kan en bra körteknik innebära en sänkning av förbrukningen med upp till tio procent.

Ökad tillgänglighet genom uppkopplade fordon

Dagens lastbilar är i ökande omfattning uppkopplade via Internet, vilket öppnar möjlighet för en rad nya tjänster som stöttar kundens verksamhet. Scania Fleet Management är ett system som ger kunden tillgång till data om hur fordonet körs. Genom detta kommunikationsgränssnitt kan fordonen kommunicera status på motor, växellåda, bromsar och andra viktiga system både till kunden och till Scaniaorganisationen. Därmed kan kunden och verkstaden planera underhåll och service mycket flexibla och efter behov, i stället för på traditionellt sätt med standardiserade serviceintervall.

Tack vare uppkopplingen kan också fjärrdiagnostik genomföras på ett fordon inför ett verkstadsbesök eller om något inträffar under körning. Tekniken bygger på att oljekvalitet och andra parametrar bedöms utifrån hur fordonet faktiskt använts. Härigenom underlättas också förebyggande underhåll så att komponenter som börjar bli slitna kan servas eller bytas för att minimera oplanerade stillestånd.

Vägar mot lägre koldioxidutsläpp

Vid sidan av förbränningsmotorn kommer efterfrågan öka på fordon med hybridteknik, start-stoppsystem med mera. I ett första steg inom tillämpningar såsom distributionslastbilar och stadsbussar. Förbrännings-

STÄNDIGA FÖRBÄTTRINGAR



2007

En ny "motorgeneration" inför övergången till Euro 5 introduceras. Bland annat tack vare Scania XPI, ett system med extra högt tryck i bränsleinsprutningen kan Scanias EGR-teknik utnyttjas för att klara Euro 5-standarderna utan avgasefterbehandling. Scania XPI har utvecklats och tillverkas tillsammans med Cummins. Den nya motorgenerationen utvecklades också för att senare bilda grunden för Scanias Euro 6-motorer.



2009

Lansering av nya lastbilar i G- och R-serierna. Hyttprogrammet utvecklas bland annat genom att kylkapaciteten redan nu anpassas för att klara Euro 6-standarderna. Lanseringen innebär också en rad förbättringar i förar komforten, samtidigt som det banbrytande förarstödet "Scania Driver Support" införs.



2010

En ny serie V8-lastbilar lanseras. Därmed finns all teknik på plats för att gå vidare till Euro 6. Toppversionen på 730 hk och 3500 Nm sätter en ny standard i det tyngsta och mest krävande segmentet.

motorn kombineras där med en elektrisk motor och ett system för återvinning och lagring av energi.

Intressant forskning kring elektrifierade vägar pågår i Sverige. Ett exempel är Scantias samarbete med Swerock, där möjligheterna till eldrift ska utvärderas i transporterna på vägen mellan Pajala och gruvan i Svappavaara. Malmbilar kommer där att vara i drift dygnet runt för omlastning till Malmбанan.

Scania undersöker lösningar där fordonen genom induktion eller på annat sätt får elförsörjningen från vägbanan. En sådan lösning är mer flexibel än en luftledning, eftersom alla typer av fordon kan utnyttja systemet och därmed dela på den stora investering som det innebär att bygga om vägnätet. Även här krävs olika lösningar på olika marknader allt eftersom den elektriska infrastrukturen för transporter byggs ut i olika takt.

Scantias avancerade fordonsutveckling genererar hela tiden nya idéer och koncept, vilket illustreras av ett stort antal nya patent varje år.

På plats där det händer

God förståelse för kundernas verksamhet är en ledstjärna i Scantias forsknings- och utvecklingsarbete. Allt fler medarbetare lämnar därför arbetsrummen på Scania Tekniskt Centrum i Södertälje för att verka ute på fältet.

Scania har två huvudsakliga målsättningar med utlokaliseringen av utvecklingspersonal. Dels att säkerställa att utvecklingen inriktas på de produkter som marknaden efterfrågar, dels att stärka medarbetarnas kompetens.



Jörgen Andersson, utvecklingsingenjör i fält.

Fokus på nya marknader

Hälften av Scantias produkter säljs utanför Europa. Scania strävar därför efter en strategisk närvaro av personal för att samla kunskap från både mogna och nya marknader. Idag är ett tiotal utvecklingsingenjörer närvarande runt om i världen. Tyskland, Italien, Latinamerika, Singapore, Malaysia, Indien, Indonesien och Kina är några exempel.

Mitt i kundens vardag

Jörgen Andersson var Product Development Manager på plats i Indien. Han tillbringade en stor del av sin arbetstid i dialog med både kunder och förare.

– För att kunna möta kundens behov måste vi först förstå kundens verksamhet; Vad är det för gods som transporteras? Hur mycket används fordonet? Hur ofta behövs underhåll? Genom att Scania får större insikt om kundernas vardag kan vi utveckla rätt produkter och tjänster.

Det handlar bland annat om att få bättre kunskap om geografiska förhållanden, till exempel effekterna av klimat och topografi. En viktig aspekt är också behoven från nya kundsegment, där Scantias produkter möter nya krav gällande belastning, transportsträckor och kapacitetsutnyttjande.



2011

Genom att kombinera EGR- och SCR-teknik kan Scania som en av de första tillverkare presentera lastbilar som uppfyller Euro 6-kraven. Det avancerade GPS-baserade fARTHållningssystemet Scania Active Prediction lanseras.



2012

Scania lanserar nya prestandasteg i sitt Euro 6-motorprogram för lastbilar och bussar. Programmet omfattar nu även gasmotorer, en etanolmotor i pipeline samt ett par motorer som klarar Euro 6 enbart med efterbehandlingstekniken Scania SCR.



2013

Scania Streamline lanseras med förfinad aerodynamik och förbättringar i drivlinan som sänker bränsleförbrukningen med upp till 8 procent. Till den stora besparingen bidrar förbättringar i det automatiserade växlingssystemet Scania Opticruise och full integrering av den förutseende GSP-styrda fARTHållaren Scania Active Prediction.

Ecolution by Scania – en helhetslösning som sänker kostnader och utsläpp

Ecolution by Scania är en helhetslösning där man i dialog med kunden och med utgångspunkt från kundens behov optimerar fordon och tjänster. Scania kan därmed aktivt bidra till kundens ekonomi och hållbarhetsarbete under ett fordonets hela livscykel.

Ecolution by Scania bygger på ett aktivt partnerskap mellan kunden och Scania, där Scania måste förstå kundens affär och utmaningar, och kunden måste förstå vad Scania kan erbjuda för att nå avsedda effekter.

För att Scania ska kunna erbjuda kunden en skräddarsydd lösning analyseras exempelvis vilka transporttjänster som 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 analysen sätter kunden och Scania upp ett mål för hur mycket bränsleförbrukningen ska minska. Därefter genomförs systematiska förbättringar på fyra områden:

Optimerat fordon. Genom att förbättra fordonets aerodynamiska egenskaper med luftriktare och sidokjolar, optimera fordonets drivlina, använda optima däck, installera förarhjälpmedel som det automatiska växlingssystemet Scania Opticruise och farthållaren Scania Active Prediction, kan bränsleförbrukningen sänkas med omkring tio procent.

Underhåll. Genom uppgraderade service- och underhållsprogram, Scania maintenance+, kan kunden säkerställa att minskningen i bränsleförbrukning blir bestående.

Förarutbildning och förarcoachning. Genom att Scania utbildar kundernas förare i bränsleekonomisk körning, och sedan månadsvis följer upp körstil och bränsleförbrukning med förarna, kan bränsleåtgången sänkas med omkring tio procent. Kunden får en månadsrapport per fordon som visar målpuffyllnaden.

Biobränsle. Genom att anpassa fordonen för användning av biobränslen, som biogas, etanol och biodiesel, kan koldioxidutsläppen reduceras ytterligare med upp till cirka 90 procent beroende på bränslet och dess ursprung.

Ett nytt sätt att tänka

Med Ecolution by Scania införs ett delvis nytt koncept, där Scania säljer ett resultat och en helhetslösning snarare än fordon och service. Konceptet förutsätter att Scania engagerar sig i kundens affär hela vägen, från att specificera och ta fram det bäst anpassade fordonet, till att bistå med bästa service och stöd i det dagliga transportarbetet.

Ecolution by Scania har avsevärt stärkt Scantias förmåga att erbjuda kunder kostnadseffektiva och hållbara transportlösningar. Det innebär också att Scania har möjligheter att öka marknadsandelarna i tjänsteförsäljningen och stärka kundlojaliteten.

Fordonshastigheten har stor betydelse för bränsleförbrukningen. Sänkt hastighet med några km/h minskar bränsleförbrukningen avsevärt.

Farthållaren Scania Ecocruise hjälper föraren att få jämnare bränsleförbrukning genom att inte accelerera i uppførsbackar och utnyttja rörelsemoment i nedförsbackar.

Takluftriktaren minskar luftmotståndet över toppen av fordonet. Takluftriktaren är justerbar för att passa olika trailerhöjder.

Luftriktare på sidan minimerar mängden luft som strömmar mellan hytten och släpet.

Stora bränslebesparingar görs om axelinställningen på både fordonet och släpet är korrekt.

Rätt specifikation och rätt tryck i däcken spar bränsle och förlänger serviceintervallet.

Det automatiska växlingssystemet Scania Opticruise har utformats så att växlingen hela tiden anpassas efter miljön och beaktar faktorer som vägens lutning, tågvikt och motoregenskaper.

Extra utrustning som extraljus och tryckluftshorn påverkar bränsleekonomin negativt.

Rätt specifikation på drivlinan är det avgörande första steget mot en förbättrad bränsleekonomi.

Sidokjolar minskar luftmotståndet, särskilt i sidvind.



Förarens kompetens är avgörande för optimal bränsleförbrukning. Förarutbildning är nödvändigt för att säkerställa att fordonet används på rätt sätt. Det särskilt anpassade servicepaketet Maintenance+ säkerställer att produkterna bibehåller sin höga bränsle- och miljöprestanda.

Människor och samarbete driver hållbarhetsfrågan

I Scania tas miljömässigt, socialt och ekonomiskt ansvar i hela organisationen och längs hela företagets värdekedja. Det handlar om att agera proaktivt och att säkerställa att Scanias sätt att arbeta speglar framtidens krav samt bidrar till att kunder, medarbetare, leverantörer och andra intressenter gör mer hållbara val. Ett långsiktigt förhållningssätt är en förutsättning för att skapa bestående värde.

Scanias hållbarhetsredovisning för 2012 finns tillgänglig på www.scania.com/sustainability. Redovisningen följer Global Reporting Initiatives (GRI) riktlinjer för hållbarhetsrapportering. På webben finns även hållbarhetsrelaterad data som inte publicerats i årsredovisningen.



En av Scanias ledarskapsprinciper är att tänka långsiktigt och agera nu. Scania utvecklar fortlöpande arbetsmetoder och produkter för att minimera miljöpåverkan i hela värdekedjan och verka för hållbara transportlösningar. Därför går största delen av utvecklingsbudgeten till hållbarhetsrelaterade områden: logistikoptimering, säkerhet, körteknik, intelligenta fordon, alternativa bränslen och ökad verkningsgrad i motorerna. Scania arbetar också med omställningen till hållbara transportsystem genom att hjälpa kunderna att göra mer hållbara val. Det handlar även om att utveckla bättre bussar och busstrafiksystem som får fler att välja bussen framför bilen.

Scania arbetar tillsammans med aktörer i hela värdekedjan för att skapa värde för Scania, kunder och samhället i stort.

Förmåga att fokusera

Scania fokuserar sitt hållbarhetsarbete på de områden som är mest relevanta för verksamheten. Scania bevakar kontinuerligt rådande trender och utvärderar hållbarhetsrisker liksom de möjligheter som finns i att engagera sig i frågor som rör klimatförändringar, begränsade naturresurser, urbanisering, lagstiftning och tillväxtmarknader. Med utgångspunkt i dessa frågor har Scania valt att fokusera på fyra nyckelområden; kundnöjdhet, hållbara transportlösningar, människa och samhälle samt miljö.

Kundnöjdhet

Hos Scania står kunden i centrum. Den största miljöpåverkan uppstår när kunden använder sitt fordon. Scania arbetar för att förstå kundernas behov och utvecklar fortlöpande nya produkter och tjänster som minimerar miljöpåverkan och samtidigt ökar produktivitet, effektivitet och säkerhet. Scania har till exempel utvecklat konceptet Ecolution by Scania för att stödja kundernas hållbarhetsarbete. Ecolution by Scania innebär att kunden kan minska sin bränsleförbrukning, kostnader och utsläpp av koldioxid.

Hållbara transportlösningar

Scania ser stora affärsmöjligheter i att vara ledande i utvecklingen av fordon för hållbara transporter. Att i väsentlig grad reducera utsläpp, buller och bidra till att minska trängseln i trafiken är en stor utmaning och ett bra sätt att bidra till samhällets utveckling. Scania anser att det är möjligt att halvera utsläppen av koldioxid per transporterat ton mellan år 2000 och 2020. För att detta ska vara möjligt behövs en kombination av flera åtgärder som effektivare motorer, bättre transportplanering, bättre rutiner för underhåll, bättre aerodynamiska egenskaper, samt att förare lär sig köra smartare.

Biodrivmedel är också en betydelsefull del av lösningen för att reducera utsläpp och Scania arbetar aktivt för att användningen av biodrivmedel ska öka när det gäller tunga vägtransporter. En av de drivande krafterna bakom ökad efterfrågan på hållbara transportlösningar är urbaniseringen. Här kan Scania genom olika bussystem bidra till effektiva stadstransporter med såväl minskad trängsel som miljöpåverkan.

Människa och samhälle

Genom att värdesätta alla medarbetares engagemang och personliga ansvarstagande visas respekt för individen. Detta är en hörnsten i Scanias företagskultur och i Scanias sätt att arbeta. Scania har en samordnad standard för säkerhet, hälsa och miljö (SHE-standard) och en personalpolicy som involverar medarbetarna. Samtliga medarbetare ansvarar för att Scanias värderingar efterlevs, att standarder följs och att arbetsmetoder ständigt förbättras.

Scania behöver ha högkompetent personal för att kunna konkurrera på den globala marknaden. Därför görs stora ansträngningar för att hitta medarbetare med rätt kompetens och ge dem utvecklingsmöjligheter.

Jämställdhet och långsiktig kompetensförsörjning är viktiga utmaningar för Scanias fortsatta utveckling. Därför deltar Scania i jämställdhetsinitiativet Battle of the Numbers. Målsättningarna för Scania är att säker-



20 november. Scania deltar i initiativet Battle of the Numbers (BON) där tio av Sveriges största företag gått samman för att öka andelen kvinnor på operativa chefspositioner.

ställa att rekrytering sker ur hela den talangpool som finns, att kvinnor vill stanna och utvecklas i företaget, samt att fler kvinnor väljer Scania som arbetsgivare.

2012 åtog sig Scania att stödja de tio principerna i FNs Global Compact avseende områdena mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljö och anti-korruption. För Scania är detta ett sätt att uttrycka sitt stöd för internationellt erkända principer för sunda affärsmetoder och att anta tydliga och enkla principer som kan överföras och tillämpas i hela företaget. Scania kommer att fortsätta att vägledas av OECDs riktlinjer för multinationella företag, men de tio principerna i FNs Global Compact är det instrument som kommer att främjas såväl internt som externt.

Inom ramen för hållbarhetsarbetet görs kontinuerliga insatser för att förankra en god affärsetik. Företrädare för Scania ska aldrig medverka till korruption, oetiska affärer eller i kränkningar av mänskliga rättigheter. Under året har Scania tagit fram ett stödmaterial "Doing things right" och en plan för att ytterligare förstärka arbetet med att informera chefer och anställda om krav och förväntningar vad gäller affärsetik.



The Global Compact. Scania stödjer de tio principerna kring mänskliga rättigheter, anställningsvillkor, miljö och anti-korruption i Förenta Nationernas ramverk "Global Compact".

Miljö

Scanias miljöpolicy föreskriver att företaget ska arbeta förebyggande med miljöpåverkan, baserat på ett livscykelperspektiv och på försiktighetsprincipen. Ett integrerat globalt produktionssystem säkerställer att samma höga standard gäller överallt i världen. Scanias globala servicenät säkerställer att produkterna bibehåller optimala miljöprestanda när de är i drift.

Att ligga steget före i miljöarbetet och i förhållande till ny miljölagstiftning är en nyckel till Scanias framgång. Förutom att bedriva banbrytande arbete inom förbränningsteknik säkerställer Scania genom användning av förnybar energi att den egna verksamheten är så effektiv och ren som möjligt.

Scanias standard för säkerhet, hälsa och miljö beskriver de gemensamma mål, arbetssätt, nyckelområden och planer som företaget använder för att hantera dessa frågor. Standarden förtydligar och definierar mål och prioriteringar inom 16 nyckelområden och uppmantrar varje enhet att ständigt förbättra sina metoder.

Miljöarbetet är integrerat i det dagliga arbetet med ständiga förbättringar och är tillsammans med hälsa och säkerhet det högst prioriterade området i Scanias ledningssystem. Scania minskar ständigt utsläppen till vatten och luft i förhållande till produktionsvolymen och arbetar också med att byta ut ämnen som är skadliga för miljön. Produktionsenheterna och serviceverkstäderna utvärderas kontinuerligt för att hitta goda exempel samt identifiera förbättringsområden.

Scania förflyttar varor, människor och påverkar attityder

Industri och handel samt en ökande urbanisering ger ett växande behov av godstransporter och effektiv mobilitet för människor. Därför ökar koldioxidutsläppen från vägtransporter, trots allt bränslesnålare motorer. Tunga fordonstransporter står för cirka en fjärdedel av EUs koldioxidutsläpp från vägtransporter och sex procent av EUs totala utsläpp. Scania är djupt engagerat i dessa frågor och har som tillverkare av tunga fordon målsättningen att vara ledande i omställningen till ett hållbart transportsystem. I detta finns, förutom fördelar för miljön, också stora affärsmöjligheter.

För Scania finns stora affärsmöjligheter inom hållbara transportlösningar. Stora konkurrensfördelar kan vinnas genom att erbjuda kunderna fordon som produceras effektivt, är kostnadseffektiva och minimerar energiförbrukning och utsläpp, är säkra för operatörerna och i hög utsträckning kan återvinnas vid slutet av sin livscykel.

Utifrån ekonomiska tillväxtprognoser beräknas den globala flottan av tunga och lätta fordon för vägtransporter öka med 60 procent till år 2030. Över tre fjärdedelar av denna tillväxt förväntas ske i länder utanför OECD. Den ökade efterfrågan på transporter av gods och mobilitet för människor kan inte tillgodoses på samma sätt som hittills.

Scanias utmaning är att bryta sambandet mellan ökade vägtransporter och ökade utsläpp av dieselavgaser och koldioxid. Ur fordonstillverkarens perspektiv sker detta främst genom att minska fordonens och motorerna miljöpåverkande effekter och att använda mindre kolintensiv energi för framdrivningen.

Scania är ledande vad gäller låga utsläpp genom att vara först på marknaden med ett brett program av Euro 6-motorer som kan drivas med förnybara drivmedel. Samtliga kommersiellt tillgängliga biodrivmedel kan användas i fordon från Scania.

Den bästa motortekniken är emellertid i sig inte tillräcklig för att klara utmaningen. Tekniska säkerhets- och förarstödsystem samt förarutbildning är också avgörande för en mer ekonomisk och säker trafik.

Scanias vision för klimatutmaningen

Den enskilt viktigaste utmaningen för transportsektorn är att minska koldioxidutsläppen från transporter. Med en kombination av åtgärder inom logistik, förarutbildning, fordonsteknik och biobränslen är en halvering av utsläppen i förhållande till transportarbetet mellan 2000 års nivå och 2020 möjlig. För att denna ambition ska nås krävs ett arbete som involverar aktörer längs hela

transportkedjan, däribland Scanias kunder och deras kunder. Lagstiftare och myndigheter måste också bidra.

För att kraftfullare minskningar av de totala utsläppen ska vara möjliga krävs en omfattande effektivisering av transportsystemet i kombination med en kraftigt ökad användning av hållbart producerad förnybar energi.

Scanias bidrag

Idag arbetar Scania i ökande grad som partner i ett större logistiskt flöde. Genom att arbeta inte enbart med kunderna utan även med andra aktörer får Scania en bättre förståelse för hur värde skapas genom hela kedjan. Scania kan därmed bidra till att hela flödet optimeras och effektiviseras. Lika viktigt som att arbeta med förnybara drivmedel och effektivare teknik är att etablera nära samarbeten med olika aktörer längs värdekedjan för transportlösningar.

Alternativa bränslen

Genom anpassningen av lastbilar och bussar till biodrivmedel kan koldioxidutsläppen minskas avsevärt. Förutsättningen är att hållbart producerade drivmedel med god klimatnytta används. Etanol, biodiesel och biogas får allt större uppmärksamhet, på mogna marknader men även på global nivå.

Politiska osäkerheter i EU omkring regleringen av biodrivmedel gör att det finns en risk att användningen i Europa ligger kvar på dagens relativt låga nivå ännu en tid. Scania ser dock biodrivmedel, producerade enligt strikta hållbarhetskriterier, som en viktig del av lösningen för att minska koldioxidutsläppen. Detta var ett tema på Scanias återkommande transportkonferens om hållbara transportlösningar som ägde rum i Bryssel i november 2012. Scania är övertygat om att utvecklingen mot mer biodrivmedel kommer att accelerera på sikt genom nya produktionsmetoder, breddning av råvarubasen och ökade insikter om jordbrukets produktionsförutsättningar.

Trafiksäkerhet

I trafiksäkerhetsarbetet ligger fokus på att förhindra olyckor. Rådgivning och coachning av förare är ett effektivt sätt att höja kompetensen och säkerhetstänkandet. Med hjälp av olika tekniska stödsystem, som Scania Driver Support, sofistikerade bromsar, automatiska stabilitetssensorer och kameraenheter ökar säkerheten ytterligare.

Optimerade trafikflöden

Det finns stora fördelar med att införa fullständiga systemlösningar för att minska koldioxidutsläppen. Ett exempel är bussystem av typen Bus Rapid Transit (BRT). Med BRT kan trafikflödena optimeras, och om bussarna drivs med biobränslen reduceras koldioxidutsläppen ytterligare.

En för Scania viktig källa till kunskap om transportflöden är Scania Transportlaboratorium – ett Scaniaägt åkeri som transporterar gods mellan Scantias anläggningar i Södertälje och holländska Zwolle. Scania Transportlaboratorium sköter också interna transporter av komponenter mellan anläggningarna i Södertälje samt driver en busslinje för Scantias medarbetare mellan centrala Stockholm och Scania i Södertälje.

Genom Transportlaboratoriet ökar Scantias förståelse för kundernas behov och utmaningar. Transportlaboratoriets sätt att arbeta har visat att visionen om att halvera koldioxidutsläppen per transporterat ton mellan 2000 och 2020 är genomförbar.

Effektiva fordonskombinationer

Scania verkar för att längre och mer effektiva fordonskombinationer ska tillåtas. På så vis kan varje fordons lastförmåga öka väsentligt, vilket skulle minska miljöbelastningen. Scania utvecklar och testar också andra lösningar som "platooning" (konvojkörning), där lastbilar kör tätt efter varandra för att minska luftmotståndet. Försök pågår även med elledning integrerad i vägbanan för att försörja fordonen med energi. Detta kan drastiskt minska koldioxidutsläppen förutsatt att man använder el från förnybar produktion.



Minska sambandet mellan transporttillväxt och koldioxidutsläpp

För att kunna minska sambandet mellan ökningen av transporter med utsläpp av koldioxid krävs en helhetssyn. Beslutsfattare på flera marknader inför lagstiftning för att minska bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. EU-kommissionen arbetar med en strategi för att minska koldioxid-utsläpp från tunga fordon.

Utmaningen är att se till att lagstiftningen är baserad på en korrekt och effektiv metod, så att utsläppen är relaterade till arbete snarare än körda mil. Scania och övriga transportindustrin skulle vilja se en marknadsdriven lagstiftning där tillverkarna konkurrerar med bränsleförbrukningen istället för statistiska gränsvärden.

Boat-tail minskar bränsleförbrukningen

En bakre luftriktare, en så kallad "boat tail" kan bidra till en minskning av bränsleförbrukningen och därmed utsläppen av koldioxid från kommersiella fordon. Den besparing som kan göras beror på hur lång boat-tail som används.

Scantias Transportlaboratorium kör mellan Södertälje i Sverige och Zwolle i Nederländerna med en boat-tail som är 30 centimeter lång vilket gör det möjligt att minska utsläppen av koldioxid med cirka två procent.

En boat-tail som är en meter lång gör det möjligt att sänka utsläppen av koldioxid med omkring fem procent. Idag kräver flera länder dispens från regler för fordonslängd för att man skall få använda "boat-tail" på vägarna.



Samarbete genom hela värdekedjan

Scania är ett globalt företag med en ökande andel av sin verksamhet i länder utanför Europa. Detta medför nya hållbarhetsutmaningar och risker som kräver nya lösningar och angreppssätt. För att hantera dessa utmaningar och nå maximal effekt av de ansträngningar som görs krävs ett nära partnerskap och samarbete med andra aktörer genom hela värdekedjan. Därför utvecklar Scania sitt hållbarhetsarbete tillsammans med leverantörer, kunder, myndigheter och andra aktörer.

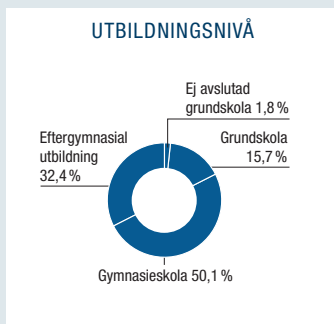


Forskning och utveckling

Mer än halva Scantias utvecklingsbudget investeras i produkternas miljöprestanda. Scania ligger i framkant vad gäller innovationer, ifrån användning av förnybara bränslen till nya produkter, stöd-system och tjänster som hjälper förare att sänka koldioxidutsläpp och förbättra trafiksäkerheten. Inom Forskning och Utveckling förbättras alla delar av fordonstekniken – från effektivare drivmedelsanvändning till bättre aerodynamik och hybridlösningar.

Under 2012:

- Scania ingick en avsiktsförklaring med Svenska Trafikverket för att stödja en testanläggning av elektrifierade lastbilar för malmtransport i Pajala i norra Sverige. Konceptet kombinerar batterier, elektrisk motor och förbränningsmotorsystem med överföring av elektricitet till fordonet.
- Scania lanserade Euro 6-motorer för biogas.
- Scania antog en Technology Roadmap som kopplar FoU-portföljen till globala transportsценарion 2030.
- Scania och Kungliga Tekniska Högskolan fördjupade sitt samarbete och fortsatte arbetet med de målsättningar som fastställdes i en avsiktsförklaring 2011. Ett viktigt syfte med samarbetet är att säkerställa rätt kompetens för att utveckla framtidens transportlösningar.



Leverantör

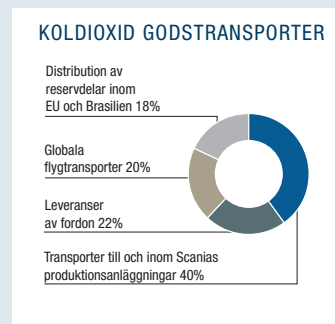
En stor del av den miljöpåverkan Scantias produkter ger upphov till är koldioxidutsläpp i samband med produktion av stål och järn samt från transporter i leverantörsledet.

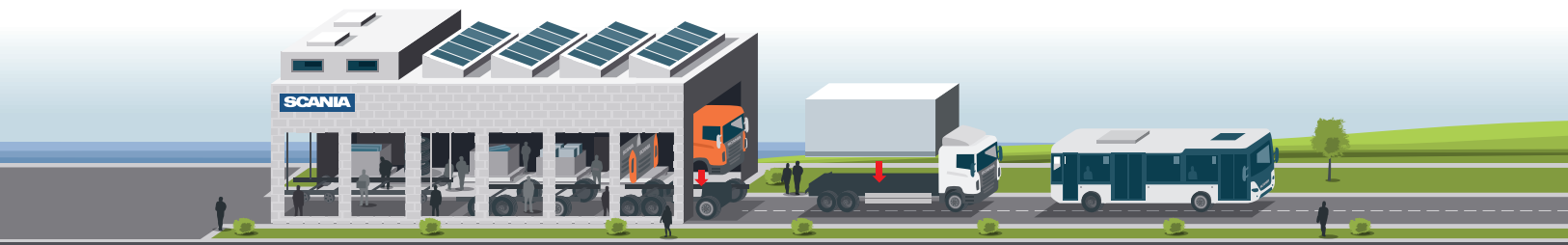
För att minska miljöpåverkan av transporter inkluderar Scania kriterier som motortyp, bränsletyp, bränsleförbrukning i sin bedömning av både nuvarande och nya leverantörer av transporttjänster.

När Scania upphandlar och utvecklar komponenter tillsammans med sina leverantörer blir miljö och sociala aspekter allt viktigare. Idag omfattar kraven bland annat att leverantörer följer miljöledningsstandarden ISO14001 och OECDs riktlinjer för multinationella företag. Miljö och mänskliga rättigheter är en del av utvärderingen av nya leverantörer och granskas även vid revisioner hos nuvarande leverantörer.

Under 2012:

- I ett av sina större transportflöden började Scania att använda "platooning" (konvojkörning), där lastbilarna ligger tätt efter varandra för att minska luftmotståndet och därmed bränsleförbrukning och utsläpp.
- En uppgift i den årligen återkommande aktiviteten för unga medarbetare inom företaget "Scania Business Challenge" var att utreda hur Scania ytterligare kan förbättra sitt hållbarhetsarbete i leverantörskedjan.





Produktion

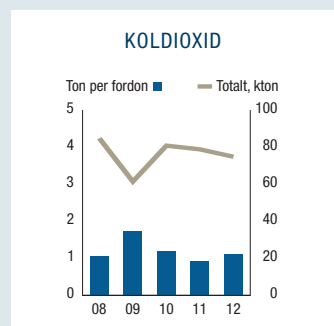
Målen att minska miljöpåverkan och säkerställa en god arbetsmiljö genomsyrar hela verksamheten. Scantias Produktionssystem (SPS) har prioriterade processer som stöder det arbetet. Scania strävar efter att ständigt minska användningen av energi, vatten och kemikalier i alla produktionsprocesser.

Störst potential att minska utsläpp av växthusgaser finns inom energianvändningen. Därför sätter alla produktionsenheter upp mål och handlingsplaner för energieffektivitet.

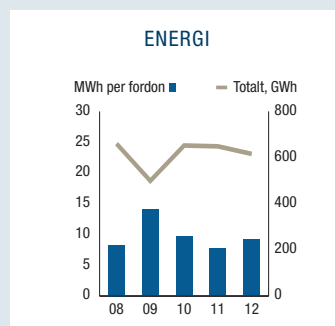
Medarbetarnas engagemang och hälsa är nyckelfaktorer i att uppnå hållbarhetsmålen. Alla chefer och medarbetare inom produktion involveras i att utveckla arbetsmetoderna. På så sätt har Scania långsiktigt kunnat minska personalomsättningen och öka frisknärvaron, samtidigt har produktionen ökat och användningen av energi, vatten och kemikalier har minskat.

Under 2012:

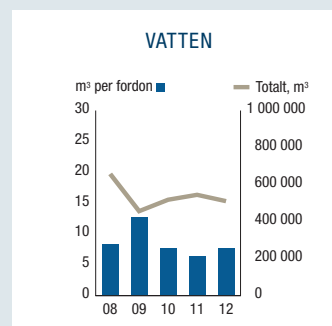
- Arbetet med att implementera Scantias globala standard för säkerhet, hälsa och miljö (SHE) fortsatte. SHE-standarden säkerställer att hållbarhetsarbetet får samma prioritet i hela produktionsorganisationen. Standarden följs upp genom systemet Scania Blue Rating.
- Ett Energiforum etablerades, där medarbetare från olika delar av företaget deltar för att diskutera och utveckla nya strategier och metoder för att minska energiförbrukning och utsläpp av koldioxid.
- Scania genomförde ett projekt för att undersöka hur företaget kan effektivisera transport till och materialförsörjning i produktionsenheter och därigenom minska bränsleförbrukning och utsläpp. En viktig del var att öka fyllnadsgraden samt att välja rätt typ av transport.



De totala utsläppen av koldioxid minskade som en följd av den lägre produktionsvolymen. Utsläpp per producerat fordon ökade till 1,13 ton.



Energianvändningen per producerat fordon ökade på grund av lägre produktionsvolymen och uppgår till 9,2 MWh per producerat fordon.



Trenden mot en minskning av vattenanvändningen per producerat fordon har planat ut till följd av lägre produktionsvolymen.



Drift

Mer än 90 procent av utsläppen orsakade av Scantias fordon och motorer uppstår då produkterna används. Produktionen av en Scania lastbil genererar drygt ett ton koldioxid. Leverans av fordon och komponenter genererar ytterligare ett ton och under första årets användning uppgår utsläppen till cirka 170 ton (körsträcka 200 000 kilometer).

Därför prioriterar Scania att utveckla nya produkter och tjänster som hjälper kunderna att minska miljöpåverkan, öka säkerheten och samtidigt sänka kostnaderna.

Stor vikt läggs också vid förarnas hälsa och säkerhet, till exempel genom programmet Scania Driver Care.

Hållbar mobilitet

Scania vill ge människor möjlighet att lämna bilen hemma och välja bussen istället. Merparten av koldioxidutsläppen i samband med persontransporter på väg – nästan 95 procent i EU – kommer från personbilar och motorcyklar. Renare kollektiva transportsystem minskar miljöpåverkan.

I Bus Rapid Transit-system kör bussarna i särskilda filer i befintliga vägar och kan nå en mycket hög turtäthet och framkomlighet.

Under 2012:

- Genom utbildning och stödverktyg certifierade Scania 15 marknader att sälja Ecolution by Scania. Arbetet med certifiering kommer att fortsätta under 2013 och framåt.
- Vid Scantias Transportkonferens 2012 diskuterades hållbar transportutveckling. Effektivare transporter, fordon och skickliga förare i kombination med biodrivmedel, har störst potential att minska utsläppen av koldioxid från tunga transporter.
- Scania Driver Competitions genomfördes för sjätte gången. Det är ett globalt Scania-initiativ med förartävlingar för att understryka betydelsen av ansvarsfull, trafiksäker och miljömässig körning. Scania vill också bidra till att locka fler unga till föraryrket. Omkring 70 000 förare deltog i årets tävling.
- Scania sålde bussar till BRT-system i bland annat Colombia, Chile, Ecuador och Brasilien.
- Scania startade en busslinje mellan Stockholm och Scania i Södertälje för företagets arbetspendlare, vilket också ger Scania möjlighet till att lära sig mer om hur företagets lösningar upplevs.

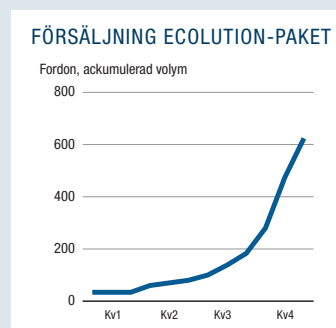
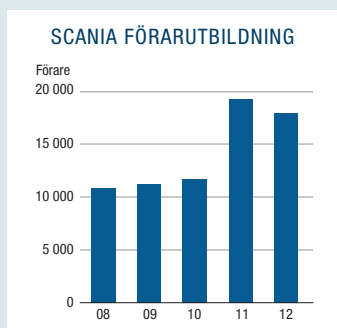




ILLUSTRATION: KJELL THORSSON

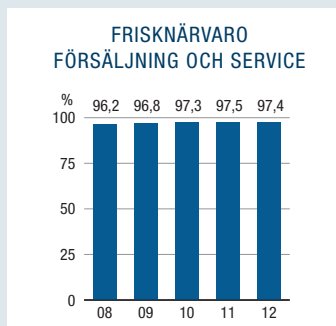
Service

Scanias servicenät består av drygt 1 600 serviceverkstäder. Inom servicenätet integreras miljö- och hälsoperspektivet i arbetet med ständiga förbättringar. Alla serviceverkstäder utvärderas kontinuerligt för att identifiera förbättringsområden samt hitta goda exempel som kan föras vidare i organisationen.

Att fordon kontinuerligt får underhåll är avgörande för att säkerställa hög driftsäkerhet och god miljöprestanda. Därför måste Scania kunna leverera service på de platser och vid de tider kunden önskar. Utbyggnaden av serviceverkstäder och mobila serviceenheter har därför stor betydelse för hållbarhetsarbetet.

Under 2012:

- Ett utbildningsprogram på 20 språk togs fram för att utbilda alla serviceenheter i Scanias globala standard för säkerhet, hälsa och miljö.
- Swedish Transport Academy i Erbil, Irak invigdes. Utbildningens tillkomst är ett resultat av en nära samverkan mellan Scania, den lokala regeringen, svenskt näringsliv, internationella organisationer och biståndsorganisationer. Skolan är en viktig bas för rekryteringen av de medarbetare som Scania behöver inom service och försäljning inom landet.



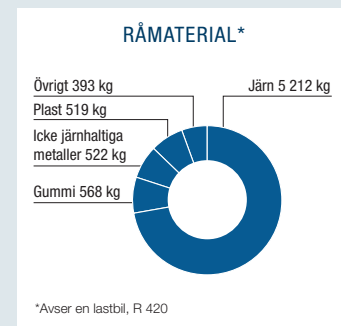
Frisknärvaron bland medarbetarna i Scanias globala återförsäljningsmät låg kvar på en hög nivå under 2012.

Återvinning

En lastbil kan återvinnas kommersiellt till 95 procent och koldioxidutsläppen i denna fas är minimala. Vid återvinning av fordonet är det mestadels vindrutor och plastdelar som går till deponi.

En lastbil består huvudsakligen av stål och gjutjärn – material med högt återvinningsvärde som återanvänds eller återvinns. I utvecklingsarbetet arbetar Scania ständigt med att minska mängden material som inte är återvinningsbart. Restprodukterna behandlas så att de kan återföras i kretsloppet.

Scania för noggranna demonteringsprotokoll vid resthantering.



En R 420 lastbil består av drygt 7 000 kg råmaterial, distribuerat som visas i grafen.

Risker och riskhantering i Scania

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 ett indirekt sätt genom att Scantias rykte påverkas negativt.

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.

Scantias starka företagskultur baseras på etablerade värderingar, principer och metoder och är grunden för företagets arbete med att hantera risker. Scantias 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 Scantias 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 61.

Affärsutvecklingsrisker

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

Såväl den tvärfunktionella mötesstrukturen som strategiproessen är sedan länge etablerade och utvecklas kontinuerligt. Risker att förbise hot och möjligheter, att suboptimera verksamheter 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 Scantias produkter. Eftersom 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 deprecieras.

Genom en väl diversifierad marknadsstruktur 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 Scantias produkter. Vidare kan brister i länders legala system väsentligt försämra förutsättningarna för Scantias verksamhet och försäljning.

Scania bevakar alla marknader löpande för att tidigt uppfatta varningssignaler 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.

Scantias Blue Rating Health and Work Environment är en metod som används för att utvärdera och utveckla hälso- och arbetsmiljöarbetet så att Scania successivt kan förbättra verksamheternas arbetsmiljö. På motsvarande sätt är Scantias Blue Rating Environment en metod för att utvärdera och utveckla miljöarbetet och förbättra förmågan att undvika miljörisker. Besiktningar utförs återkommande på alla större produktionsenheter. Se vidare Hållbarhetsredovisningen sid 40.

Leverantörsrisker

Inför nya avtal kontrollerar Scania att leverantören klarar Scantias krav på kvalitet, ekonomi, logistik, miljö och etik. För att minimera effekterna av produktionsstopp eller finansiella problem hos leverantören arbetar Scania normalt med flera leverantörer för varje artikel.

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. Även Scania Blue Rating Fire Safety har använts för att genomföra riskbesiktningar på utvalda leverantörer.

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. Under 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 utvecklingsamtal, 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 central 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 2012 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.

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 träder i kraft inom EU vid utgången av 2013.

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

Arbetet sker tvärfunktionellt 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 översyn 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 86.

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 57-62. 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 86. 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 finanspolicy som fastställts av Scantias styrelse. Se vidare Ekonomisk översikt sid 68 och not 30 sid 117.



Scaniaaktien

Börsåret 2012 inleddes starkt, tappade under andra kvartalet men återhämtade sig under det tredje för att avsluta året med en uppgång. Trots att året präglades av en fortsatt oro kring de ekonomisk-politiska problemen inom EU och frågetecknen om styrkan i den amerikanska ekonomin, steg börsen på förhoppningen om att ekonomin nu bottnat och NASDAQ OMX Stockholm steg med 12 procent och Scanias B-aktie med 32 procent.

Efter det svaga börsåret 2011 hämtade sig aktiemarknaden på förhoppningen om att ekonomin hade bottnat och att tillväxten var på väg tillbaka. För sektorn för investeringsvaror vars efterfrågan svänger betydande med konjunkturen innebar det en bättre utveckling jämfört med börsen som helhet, trots en lägre efterfrågan på investeringsvaror mot slutet av 2012.

Scaniaaktien utvecklades bättre än börsen som helhet. Totalavkastningen blev 36,8 procent för B-aktien, vilket kan jämföras med SIXRX som hade en avkastning på 16,5 procent. De senaste fem åren har Scanias B-aktie i genomsnitt haft en total avkastning på 11 procent per år. Motsvarande siffra för SIXRX är 8,6 procent.

Aktiens omsättning

Omsättningen i Scanias B-aktie var i genomsnitt cirka 1 473 000 aktier per dag under 2012. Inklusive de största alternativa handelsplatserna var omsättningen i genomsnitt 2 371 000 aktier. Omsättningshastigheten var 93 (101) procent, vilket kan jämföras med 69 (89) procent för NASDAQ OMX Nordic som helhet.

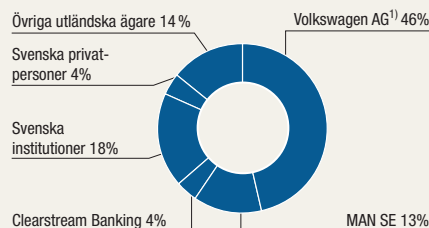
Utdelning och finansiella mål

Den föreslagna utdelningen på 4,75 kronor per aktie för 2012 motsvarar 57 procent av årets nettovinst. De senaste fem åren har i genomsnitt 47 procent av nettovinsten delats ut till aktieägarna.

AKTIEÄGARSTRUKTUR, 28 DECEMBER 2012

Ägare	Innehav %	Röster %
Volkswagen AG ¹⁾	45,66	70,94
MAN SE	13,35	17,37
Clearstream Banking	4,39	1,03
Swedbank Robur Fonder	2,65	0,48
AMF Försäkring och Fonder	1,74	0,45
Alecta Pensionsförsäkring	2,33	0,42
Skandia Liv	0,91	0,37
Scania Resultatbonusstiftelse ²⁾	0,52	0,29
JPM Chase	1,34	0,25
Handelsbanken Fonder	0,92	0,23
Summa	73,81	91,83

Källa: Euroclear Sweden AB



1) Den 9 november 2011 slutförde Volkswagen AG förvärvet av majoriteten i MAN SE. MANs innehav i Scania ska därmed inräknas i Volkswagens ägande i Scania. Därutöver 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 Scaniaaktier, vilket per den 28 december 2012 uppgick till 0,52 procent av aktiekapitalet. Scanias Resultatbonusstiftelse får maximalt äga 10 procent av aktiekapitalet i Scania.



Scanias 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 Scanias tillväxt.

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.

Mer information om Scaniaaktien finns på www.scania.com/se, Investor Relations. Frågor kan skickas till ir@scania.com.

DATA PER AKTIE

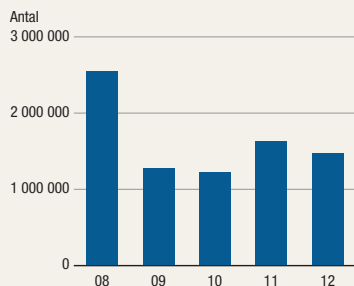
SEK (om annat ej anges)	2012	2011	2010	2009	2008
Kurs vid årets slut, B-aktien	134,30	102,00	154,70	92,30	77,75
Högsta kurs, B-aktien	142,20	164,80	160,00	103,00	162,43
Lägsta kurs, B-aktien	101,5	89,35	88,40	57,75	50,25
Kursförändring, %, B-aktien	31,7	-34,1	67,6	18,7	-46,4
Totalavkastning, %, B-aktien	36,8	-32,0	69,1	22,0	-40,8
Börsvärde, MSEK	106 720	80 180	122 440	73 640	61 900
Resultat	8,31	11,78	11,38	1,41	11,11
P/E-tal, B-aktien, ggr	16	9	14	65	7
Utdelning*	4,75	5,00	5,00	1,00	2,50
Inlösen	-	-	-	-	-
Direktavkastning, %**	3,5	4,9	3,2	1,1	3,2
Utdelningsandel, %	57,2	42,4	43,9	70,9	22,5
Eget kapital	43,7	43,1	37,5	29,1	27,4
Kassaflöde, Fordon och tjänster	3,78	8,71	14,85	6,89	2,22
Aktieägare, antal***	108 918	116 243	121 038	119 973	130 020

* Enligt styrelsens förslag för år 2012.

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

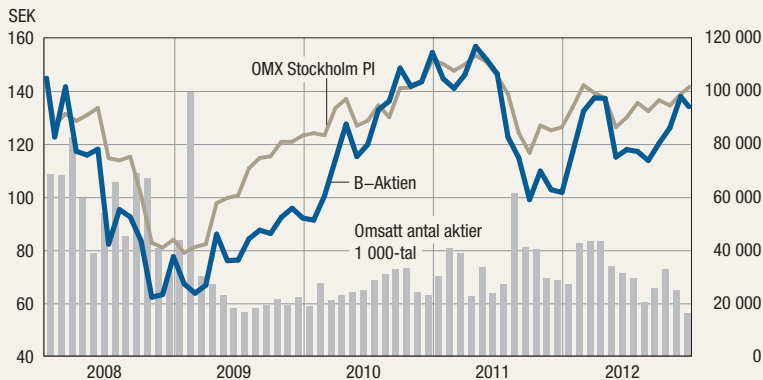
*** Per den 28 december 2012.

GENOMSnittLIG DAGLIG HANDEL MED B-AKTIER



Diagrammet avser aktiens omsättning på NASDAQ OMX Nordic. Utöver NASDAQ OMX handlas Scaniaaktierna också på alternativa marknadsplatser såsom Chi-x, Bats Europe, Burgundy och Turquoise. Under 2012 omsattes totalt cirka 898 000 B-aktier i snitt per dag på de största handelsplatserna.

AKTIEKURS



© SIX Financial Information

Bolagsordning

Antagen vid årsstämman 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 sexmiljarderfyrahundramiljoner (6 400 000 000) kronor.

§ 5 Det totala antalet aktier i bolaget skall vara lägst sexhundrafyrtiomiljoner (640 000 000) och högst tvåmiljarderfemhundrasextiomiljoner (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 lottnings.

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 avvikelser 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 koncernresultaträkningen 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 upptagen 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 i Scania

Scania strävar efter att styrningen av bolaget ska hålla en hög internationell standard 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 56)
- Styrelsens arbetsordning, inklusive instruktionen till den verkställande direktören och riktlinjer för väsentliga rapporteringsprocesser inom Scania
- Revisionskommitténs arbetsordning
- How Scania is Managed (Så styrs Scania)
- Strategy Update (Uppdatering av Scanias strategi)
- Corporate Governance Manual (Scanias ledningshandbok)
- Scania Financial Manual (Scanias finansiella styrnings- och rapporteringshandbok)
- Communications Policy (kommunikationspolicy)

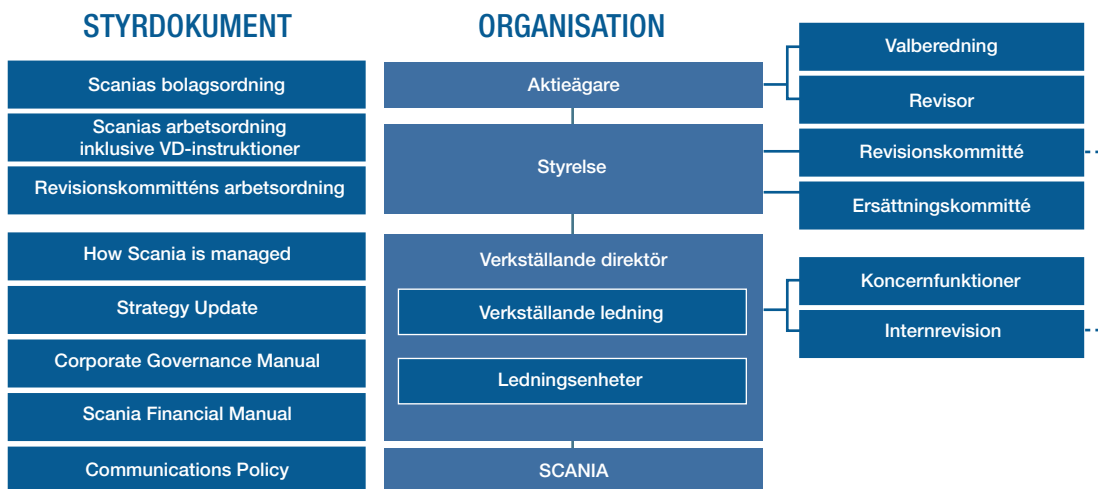
Tillämpning och avvikelser

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 2012 bolagsstyrningskoden med ett undantag: Koden rekommenderar

att bolaget i god tid ska, dock senast sex månader före årsstämman, lämna uppgift om namnen på ledamöterna i valberedningen på sin webbplats. Scania lämnade dock inte besked om ny valberedning inför årsstämman den 3 maj 2013 förrän den 13 december 2012, eftersom bolaget inväntat slutligt besked om deltagande.

AKTIEÄGARNA

Vid utgången av 2012 hade Scania cirka 109 000 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, som ägde 17,4 procent av rösterna och 13,4 procent av kapitalet i Scania, är sedan den 9 november 2011 ett dotterbolag till Volkswagen AG där Volkswagen AG kontrollerade 55,9 procent av rösterna i MAN. 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 89,2 procent av rösterna och 62,6 procent av kapitalet. De därpå följande åtta största aktieägarna var Clearstream Banking, Swedbank Robur fonder, AMF Försäkring och Fonder, Alecta Pensionsförsäkring, Skandia Liv, Scania Resultatbonusstiftelse, JPM Chase och Handelsbanken Fonder.

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 tiondels 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) 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

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 11 styrelsemöten**
Martin Winterkorn, ordförande	2007		Ordförande	JA	NEJ	9
Leif Östling, vice ordförande ^{1) 2)}	1994			NEJ	NEJ	11
Peter Abele	2012	Ordförande	Ledamot	JA	JA	7
Helmut Aurenz	2008			JA	JA	9
Börje Ekholm ³⁾	2007			JA	JA	4
Francisco J. Garcia Sanz	2007		Ledamot	JA	NEJ	8
Jochem Heizmann ²⁾	2010			JA	NEJ	10
Gunnar Larsson ⁴⁾	2008			JA	JA	4
Ferdinand K. Piëch	2012			JA	NEJ	7
Hans Dieter Pötsch	2007	Ledamot		JA	NEJ	10
Åsa Thunman	2010	Ledamot		JA	JA	11
Peter Wallenberg Jr	2005			JA	JA	10

1) Leif Östling är sedan 1 september anställd i Volkswagenkoncernen och ingår i Board of Management och är därmed ej längre oberoende av bolagets större aktieägare.

2) Leif Östling utsågs till vice ordförande i styrelsen vid styrelsemötet den 13 december 2012. Därmed efterträdde han Jochem Heizmann som kvarstår som ledamot i styrelsen.

3) Börje Ekholm var ordförande i revisionskommittén fram till årsstämman den 4 maj 2012, varefter han lämnade styrelsen och efterträddes som ordförande i revisionskommittén av Peter Abele.

4) Gunnar Larsson var ledamot i revisionskommittén och i ersättningskommittén fram till årsstämman den 4 maj 2012, varefter han lämnade styrelsen och efterträddes som ledamot i revisionskommittén av Åsa Thunman och i ersättningskommittén av Peter Abele.

* Valberedningens bedömning av valda styrelseledamöters oberoende enligt Svensk kod för bolagsstyrning samt Stockholmsbörsens regler gällande för år 2012.

** Under 2012 höll styrelsen elva sammanträden; fyra styrelsemöten före årsstämman 2012 och sju styrelsemöten efter årsstämman 2012.

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 beslutsmässighet eller en särskild röstmajoritet.

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. Informationen återfinns under www.scania.com/bolagsstyrning och är rubricerad "Special Features of Swedish Corporate Governance".

Valberedningen

Valberedningens huvuduppgift är att till årsstämman föreslå kandidater för val till styrelsen och styrelsens ordförande samt i samråd med styrelsens revisionskommitté i förekommande fall föreslå kandidater för val till revisorer.

Utöver detta tar valberedningen fram förslag rörande ordförande vid årsstämman, arvoden till styrelsen och dess kommittéer, arvoden till revisorer samt bedömer styrelseledamöternas oberoende i förhållande till bolaget och större ägare.

Valberedningen för kontinuerligt diskussioner under året med de större utländska aktieägarna och med svenska institutioner.

Årsstämman 2012 beslutade att Scania ska ha en valberedning bestående av styrelsens vice ordförande samt tre till fyra ytterligare ledamöter. Inför årsstämman 2013 har följande utgjort bolagets valberedning:

- Leif Östling**, styrelsens vice ordförande
- Gudrun Letzel**, representerar Volkswagen AG, ordförande i valberedningen
- Wolfgang Betz**, representerar MAN SE
- Anders Oscarsson**, representerar AMF Försäkring och Fonder

Valberedningens ledamöter erhåller inte någon ersättning från bolaget.

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 4 maj 2012 valde tio styrelseledamöter och inga suppleanter. Dessa är:

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

Årsstämman valde Martin Winterkorn till ordförande och Jochem Heizmann till vice ordförande. Vid styrelsemötet den 13 december 2012 utsågs Leif Östling till vice ordförande i styrelsen, därmed efterträdde han Jochem Heizmann som då på egen begäran lämnade uppdraget som vice ordförande men som kvarstår som ledamot 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 64–65.

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 2012 höll styrelsen elva sammanträden. Antalet sammanträden har ökat sedan Volkswagen konsoliderat Scania i sina bokslut. Detta kräver att Scania lämnar sina finansiella rapporter före Volkswagen för att reducera insiderproblematik.

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 58.

Enligt svensk aktiebolagslag kan den verkställande direktören väljas till styrelseledamot. Fram till och med den 1 september 2012 då Martin Lundstedt tillträdde som verkställande direktör, var styrelseledamoten Leif Östling även verkställande direktör. Leif Östling är den ende styrelseledamoten som under 2012 också ingått i Scantias operativa ledning.

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

Revisionskommittén valdes den 4 maj 2012 och består sedan dess av Peter Abele, ordförande, Hans Dieter Pötsch och Åsa Thunman. Fram till den 4 maj 2012 bestod Revisionskommittén av Börje Ekholm, ordförande, Hans Dieter Pötsch och Gunnar Larsson. År 2012 sammanträdde revisionskommittén sammanlagt tio gånger. Samtliga ledamöter deltog i alla möten under sin mandatperiod, förutom Hans Dieter Pötsch 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, som i sin tur i förekommande fall informerar valberedningen. Valberedningen föreslår årsstämman kandidater för val till revisorer samt föreslår ersättning till revisorer.

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

Ersättningskommittén valdes den 4 maj 2012 och består sedan dess av Martin Winterkorn, ordförande, Peter Abele och Francisco J. Garcia Sanz. Peter Abele ersatte Gunnar Larsson efter årsstämman 2012. År 2012 sammanträdde ersättningskommittén två gånger. Samtliga ledamöter deltog i alla möten under sin mandatperiod, förutom Francisco J. Garcia Sanz som var frånvarande vid ett möte.

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, vice verkställande direktörer.

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.

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. Scania-koncernens strategiska inriktning beskrivs i det årligt uppdaterade "Strategy Update". Detta interna styrdokument utgör grunden för affärs- och verksamhetsplaner.

Verkställande direktören

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

Verkställande ledningen (Executive Board)

Vid den verkställande direktörens sida finns den verkställande ledningen (Executive Board). Den beslutar gemensamt, i enlighet med de riktlinjer som beslutats av styrelsen i instruktionen om arbetsfördelning mellan styrelsen och verkställande direktören, i frågor inom sitt kompetensområde som är av långsiktig och strategisk karaktär såsom företagsutveckling, forskning

och utveckling, inköp, övergripande personalfrågor, miljöarbete, marknadsföring, prispolitik, investeringar och finansiering. Dessutom bereder den verkställande ledningen sådana frågor som ska beslutas av styrelsen.

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

Ledningsenheterna

Cheferna för ledningsenheterna ansvarar inför den verkställande ledningen inom sina respektive ansvarsområden för att rätt åtgärder vidtas utifrån beslutade strategier. Varje ledningsenhet rapporterar till en av ledamöterna i den verkställande ledningen. Cheferna för ledningsenheterna har också ett generellt ansvar för frågor som påverkar hela företaget och stöder verkställande direktören och verkställande ledningen i deras arbete.

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

Ersättning till bolagsledningen

Ersättningsfrågor för den verkställande direktören och i förekommande fall vice verkställande direktörer 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. I not 28 till årsredovisningen 2012 anges även ersättningen till cheferna för ledningsenheterna.

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 policies, manualer och koder. I basen för den interna kontrollen ingår också koncerngemensamma redovisnings- och rapporteringsinstruktioner, instruktioner för befogenheter och attesträtter samt manualer. Koncernrapporteringssystemet för integrerad finansiell och operationell information är också det en central del av kontrollmiljön och den interna kontrollen. Genom integrerad rapportering av finansiell och operativ information tryggas en god verksamhetsförankring av den externa finansiella rapporteringen. Rapporteringen omfattar utöver utfallsinformation även kvartalsvis rullande prognosinformation. Corporate Control ansvarar för fortlöpande uppdatering av redovisnings- och rapporteringsinstruktioner med beaktande av externa och interna krav.

Riskbedömning och kontrollaktiviteter

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

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

Information och kommunikation

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

Uppföljning

Scania följer upp efterlevnaden av tidigare beskrivna styrande dokument samt effektiviteten i kontrollstrukturen. Uppföljning och utvärdering utförs av bolagets centrala controllerfunktioner inom såväl den industriella verksamheten som samtliga försäljnings- och finansbolag. Under 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.

Styrelse, verkställande ledning och ledningsenheter

Styrelse



MARTIN WINTERKORN

Född 1947.
Prof. Dr. Dr. h. c. mult.
Ordförande sedan 2007.
Ordförande i ersättningskommittén.

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 följande Supervisory Boards: FC Bayern München AG och Salzgitter AG.

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

Aktier i Scania: 0.



LEIF ÖSTLING

Född: 1945.
Civilekonom och civilingenjör.
Ledamot sedan 1994.
Vice ordförande sedan 13 december 2012.

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.

Relevant arbetserfarenhet:
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.

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

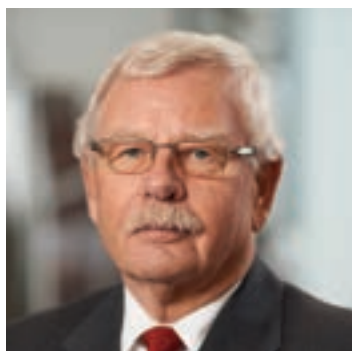


PETER ABELE

Född: 1941.
Ingenjörsexamen ("Graduate Engineer" och "Graduate Industrial Engineer").
Ledamot sedan 2012.
Ordförande i revisionskommittén och ledamot i ersättningskommittén.

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

Aktier i Scania: 0.



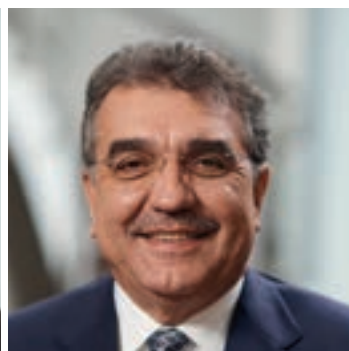
HELMUT AURENZ

Född 1937.
Lärotid inom hortikultur, företagare.
Ledamot sedan 2008.

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

Aktier i Scania: 0.



FRANCISCO J. GARCIA SANZ

Född 1957.
Dr. rer. pol. h. c.
Ledamot sedan 2007.
Ledamot i ersättningskommittén.

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 arbetserfarenhet:
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.

Aktier i Scania: 0.



JOCHEM HEIZMANN

Född 1952.
Prof. Dr.
Ledamot sedan 2010. Vice ordförande mellan 2010 och 13 december 2012.

Övriga styrelseuppdrag:
Ledamot i Board of Management, Volkswagen AG. Ledamot i Supervisory Board, Lufthansa Technik AG.

Relevant arbetserfarenhet:
Ledamot i Board of Management, Volkswagen AG med ansvar för China. Ordförande eller ledamot i ett flertal dotterbolag inom Volkswagenkoncernen. Olika ledande befattningar inom Karlsruhe University, Audi NSU AUTO UNION AG och Volkswagen AG.

Aktier i Scania: 0.



FERDINAND K. PIËCH

Född: 1937.
Ingenjörsexamen.
Ledamot sedan 2012.

Övriga styrelseuppdrag:

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

Relevant arbetserfarenhet:

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

Aktier i Scania: 0.



HANS DIETER PÖTSCH

Född 1951.
Civilingenjör.
Ledamot sedan 2007.
Ledamot i revisionskommittén.

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 Volkswagenkoncernen. Ledamot i Supervisory Board, Bertelsmann SE & Co. KGaA.

Relevant arbetserfarenhet:

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.

Aktier i Scania: 0.



ÅSA THUNMAN

Född 1969.
Jur. kand. (LL.M.).
Ledamot sedan 2010.
Ledamot i revisionskommittén.

Relevant arbetserfarenhet:

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.

Aktier i Scania: 0.



PETER WALLEMBERG JR

Född 1959.
Civilekonom.
Ledamot sedan 2005.

Övriga styrelseuppdrag:

Ordförande i Foundation Asset Management Sweden AB, The Grand Group AB, the Royal Swedish Automobile Club och Kungsträdgården Park & Evenemang AB. Vice ordförande i Knut och Alice Wallenbergs stiftelse. Ledamot i Investor AB, SEB Kort AB, Stockholmsmässan AB, Aleris Holding AB och Atlas Copco AB.

Relevant arbetserfarenhet:

Olika positioner inom Grand Hôtel.

Aktier i Scania: 6 000 B-aktier.



HÅKAN THURFJELL

Född 1951.
Representant för Privattjänstemannakartellen (PTK) vid Scania. Ledamot sedan 2008.

Relevant arbetserfarenhet:

Olika ledande befattningar vid Scania.

Aktier i Scania: 0.



LISA LORENTZON

Född: 1982.
Representant för Privattjänstemannakartellen (PTK) vid Scania. Suppleant sedan 2012.

Relevant arbetserfarenhet:

Olika befattningar vid Scania sedan 2007, nuvarande befattning Manager för Base Services Portal/BPM/IAM, Scania IT.

Aktier i Scania: 20 B-aktier.



JOHAN JÄRVKLO

Född 1973.
Representant för Metall vid Scania. Ledamot sedan 2008. Tidigare suppleant sedan 2006.

Relevant arbetserfarenhet:

Olika befattningar vid Scania.

Aktier i Scania: 0.



MIKAEL JOHANSSON

Född 1963.
Representant för Metall vid Scania. Suppleant sedan 2008.

Relevant arbetserfarenhet:

Olika befattningar vid Scania.

Aktier i Scania: 0.

Verkställande ledning



MARTIN LUNDSTEDT

President and CEO.
Född 1967, civilingenjör.
Anställd sedan 1992.
Aktier i Scania: 7 298 B-aktier.



JAN YTTERBERG

Executive Vice President,
Chief Financial Officer, CFO.
Född 1961, civilekonom.
Anställd sedan 1987.
Aktier i Scania: 10 512 B-aktier.



KENT CONRADSON

Executive Vice President,
Head of Human Resources.
Född 1958, civilekonom.
Anställd sedan 1979.
Aktier i Scania: 2 360 B-aktier.



ANDREA FUDER

Executive Vice President,
Head of Purchasing.
Född 1967, civilekonom och
civilingenjör.
Anställd sedan 2012.
Aktier i Scania: 0.



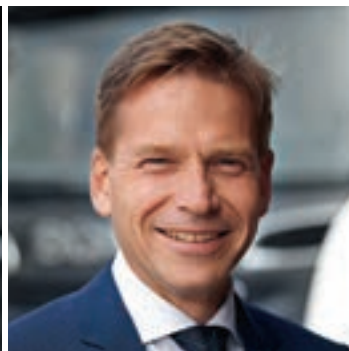
PER HALLBERG

Executive Vice President,
Head of Production and Logistics.
Född 1952, civilingenjör.
Anställd sedan 1977.
Aktier i Scania: 13 867 B-aktier.



HENRIK HENRIKSSON

Executive Vice President,
Head of Franchise and Factory
Sales.
Född 1970, civilekonom.
Anställd sedan 1997.
Aktier i Scania: 1 855 B-aktier.



CHRISTIAN LEVIN

Executive Vice President,
Head of Sales and Services
Management.
Född 1967, civilekonom och
civilingenjör.
Anställd sedan 1994.
Aktier i Scania: 232 B-aktier.



HARALD LUDANEK

Executive Vice President,
Head of Research and
Development.
Född 1958, Dr. och civilingenjör.
Anställd sedan 2012.
Aktier i Scania: 0.

Ledningsenheter



KLAS DAHLBERG
Senior Vice President,
Buses and Coaches.
Född 1964.
Anställd sedan 1986.
Aktier i Scania:
3 873 B-aktier.



SVEN-ÅKE EDSTRÖM
Senior Vice President,
Truck, Cab and Bus
Chassis Development.
Född 1957.
Anställd sedan 1981.
Aktier i Scania:
9 083 B-aktier.



ANDERS GRUNDSTRÖMER
Executive Regional Director,
Western and Southern
Europe (WSE).
Född 1958.
Anställd sedan 1995.
Aktier i Scania:
200 B-aktier.



JOHAN HAEGGMAN
Senior Vice President,
Corporate Control.
Född 1960.
Anställd 1989–1999 och
sedan 2003.
Aktier i Scania:
32 A-aktier via närstående.



JONAS HOFSTEDT
Senior Vice President,
Powertrain Development.
Född 1959.
Anställd sedan 1984.
Aktier i Scania:
664 A-aktier, 8 590
B-aktier plus 48 A-aktier
via närstående.



PETER HÄRNWALL
Senior Vice President,
Business Support.
Född 1955.
Anställd sedan 1983.
Aktier i Scania:
6 896 B-aktier.



CLAES JACOBSSON
Senior Vice President,
Financial Services.
Född 1958.
Anställd sedan 1999.
Aktier i Scania:
3 001 B-aktier.



MIKAEL JANSSON
Senior Vice President, Parts.
Född 1959.
Anställd sedan 1984.
Aktier i Scania:
1 821 B-aktier plus 64
A-aktier via närstående.



THOMAS KARLSSON
Senior Vice President,
Chassis and Cab
Production.
Född 1953.
Anställd sedan 1988.
Aktier i Scania:
6 839 B-aktier.



ERIK LJUNGBERG
Senior Vice President,
Corporate Relations.
Född 1971.
Anställd 1997–2006 och
sedan 2008.
Aktier i Scania:
1 477 B-aktier.



HANS NARFSTRÖM
Senior Vice President,
Services Operations and
SRS-Office.
Född 1951.
Anställd sedan 1977.
Aktier i Scania:
100 B-aktier plus 40
B-aktier via närstående.



STEFAN PALMGREN
Senior Vice President,
Powertrain Production.
Född 1963.
Anställd sedan 1983.
Aktier i Scania:
1 400 B-aktier.



ROBERT SOBOCKI
Senior Vice President,
Scania Engines.
Född 1952.
Anställd 1978–1997
och sedan 2002.
Aktier i Scania:
620 A-aktier plus 11 034
B-aktier.



LARS STENQVIST
Senior Vice President,
Vehicle Definition.
Född 1967.
Anställd sedan 1992.
Aktier i Scania:
4 954 B-aktier.



MARTIN STÅHLBERG
Executive Regional Director,
Americas.
Född 1964.
Anställd sedan 1991.
Aktier i Scania:
300 B-aktier.



MIKAEL SUNDSTRÖM
Senior Vice President,
Corporate Legal Affairs and
Risk Management.
Född 1957.
Anställd sedan 2004.
Aktier i Scania:
1 000 B-aktier.



PER-OLOV SVEDLUND
President Scania
Latin America Ltda.
Född 1955.
Anställd sedan 1976.
Aktier i Scania:
8 770 B-aktier.



BENGT THORSSON
Executive Regional Director,
Central, Northern and Eastern
Europe (CNE).
Född 1964.
Anställd sedan 1989.
Aktier i Scania:
1 000 B-aktier via närstående.

Koncernens ekonomiska översikt

NETTOOMSÄTTNING

Scania-koncernens nettoomsättning, inom segmentet Fordon och tjänster, minskade med 9 procent till MSEK 79 603 (87 686). Valutaeffekter hade en negativ påverkan på omsättningen med 3 procent.

Intäkter från försäljningen av nya fordon minskade med 14 procent. Omsättningen påverkades av minskat antal levererade fordon. Intäkter från försäljning av motorer ökade med 6 procent. Serviceintäkterna var i stort sett stabila och uppgick till MSEK 17 092 (17 048). Något högre priser och högre volymer på verkstadstimmar och reservdelar hade en positiv effekt, medan valutaeffekter påverkade negativt.

Ränte- och hyresintäkter, inom segmentet Financial Services, ökade med 5 procent främst till följd av den generellt högre finansieringsvolymen.

Nettoomsättning per produkt, MSEK	2012	2011
Lastbilar	49 580	57 632
Bussar	7 196	8 206
Motorer	1 245	1 179
Service	17 092	17 048
Begagnade fordon	4 492	4 313
Övrigt	1 892	1 907
Summa leveransvärde	81 497	90 285
Justering för hyresintäkter ¹⁾	-1 894	-2 599
Fordon och tjänster, totalt	79 603	87 686
Financial Services	4 576	4 372
Eliminering ²⁾	-1 728	-1 749
Scania-koncernen totalt	82 451	90 309

1) Justeringsbeloppet utgör skillnaden mellan faktureringsvärde baserat på leveranser och resultatavräknade intäkter. Denna skillnad uppstår då uthyrning eller leverans kombineras med en restvärdegaranti eller ett återköpsåtagande. De väsentliga riskerna kvarstår därmed varför redovisning sker som operationella leasingavtal. Detta medför att intäkten och resultatet redovisas fördelat på åtagandets löptid.

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

ANTAL FORDON

Under 2012 levererade Scania 61 051 (72 120) lastbilar, en minskning med 15 procent. Leveranserna av bussar minskade med 21 procent till 6 350 (7 988) enheter. Leverans av motorer ökade med 1 procent till 7 063 (6 960) enheter.

Levererade fordon	2012	2011
Fordon och tjänster		
Lastbilar	61 051	72 120
Bussar	6 350	7 988
Totalt nya fordon	67 401	80 108
Begagnade fordon	13 756	13 485
Motorer	7 063	6 960

Financial Services

Antal finansierade (nya under året)	2012	2011
Lastbilar	19 533	20 333
Bussar	914	786
Totalt nya fordon	20 447	21 119
Begagnade fordon	5 331	5 534
Nyfinansiering, MSEK	23 992	25 745
Portfölj, MSEK	45 037	42 235

RESULTAT

Scanias rörelseresultat uppgick till MSEK 8 300 (12 398) under 2012. Rörelsemarginalen uppgick till 10,4 (14,1) procent.

Rörelseresultatet för Fordon och tjänster uppgick till MSEK 7 694 (11 881) under 2012. Lägre fordonsleveranser och ett lägre kapacitetsutnyttjande drog ned resultatet, liksom högre kostnader för framtidsrelaterade projekt.

Scanias utgifter för forskning och utveckling uppgick till MSEK 5 312 (4 658). Efter justering för aktivering med MSEK 860 (387) och avskrivningar på tidigare aktivering med MSEK 229 (169) ökade den redovisade kostnaden till MSEK 4 681 (4 440).

Jämfört med helåret 2011 var den totala valutaeffekten negativ och uppgick till cirka MSEK 100.

Rörelseresultatet för Financial Services steg till MSEK 606 (517), vilket motsvarar 1,39 (1,32) procent av årets genomsnittsportfölj. Det förbättrade resultatet berodde främst på en större portfölj. Kostnaderna för osäkra fordringar minskade något under perioden.

Storleken på kundfinansieringsportföljen uppgick vid utgången av 2012 till 45,0 miljarder kronor, vilket innebär en ökning med 2,8 miljarder kronor sedan utgången av 2011. I lokala valutor ökade portföljen med 4,6 miljarder kronor, motsvarande 11 procent.

Resultat per rörelsesegment, MSEK	2012	2011
Fordon och tjänster		
Rörelseresultat	7 694	11 881
Rörelsemarginal, %	9,7	13,5
Financial Services		
Rörelseresultat	606	517
Rörelsemarginal, % ¹⁾	1,39	1,32
Rörelseresultat Scania-koncernen	8 300	12 398
Rörelsemarginal, %	10,4	14,1
Resultat före skatt	8 281	12 612
Skatt	-1 641	-3 190
Årets resultat	6 640	9 422
Resultat per aktie, SEK	8,31	11,78
Avkastning på eget kapital, %	19,2	29,5

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

Scanias finansnetto uppgick till MSEK –19 (214). Räntenettet uppgick till MSEK 133 (261). Räntenettet påverkades negativt av lägre räntemarginal medan en högre genomsnittlig nettokassa inom Fordon och tjänster jämfört med föregående år hade en viss positiv effekt. Övriga finansiella intäkter och kostnader uppgick till MSEK –152 (–47). I dessa ingick MSEK –90 (42) av värderingseffekter avseende finansiella instrument där säkringsredovisning inte tillämpats.

Resultat före skatt uppgick till MSEK 8 281 (12 612). Scania-koncernens skattekostnad för 2012 motsvarade 19,8 (25,3) procent av resultatet före skatt. Skattesatsen påverkades positivt av en engångseffekt på närmare MSEK 300 i fjärde kvartalet 2012, hänförlig till sänkningen av den svenska bolagsskatten.

Årets resultat uppgick till MSEK 6 640 (9 422), motsvarande en nettomarginal på 8,3 (10,7) procent. Vinsten per aktie uppgick till SEK 8,31 (11,78).

KASSAFLÖDE

Kassaflödet för Fordon och tjänster uppgick till MSEK 3 025 (6 970). Rörelsekapitalbindningen ökade med MSEK 558, främst beroende på högre kundfordringar.

Nettoinvesteringarna uppgick till MSEK 4 455 (3 732) inklusive aktivering av utvecklingsutgifter om MSEK 860 (387). Nettokassan inom Fordon och tjänster uppgick vid utgången av 2012 till MSEK 9 361 (10 615).

Kassaflödet för Financial Services uppgick till MSEK –4 089 (–6 802) beroende på en växande kundfinansieringsportfölj.

NETTOSKULDSÄTTNING

Nettoskuldsättning, MSEK	2012	2011
Likvida medel och kortfristiga placeringar	–12 047	–11 796
Kortfristig upplåning	16 305	19 782
Långfristig upplåning	26 146	19 011
Netto marknadsvärdering av derivat för lånesäkring	–148	–565
Totalt ¹⁾	30 256	26 432
varav hänförligt till, Fordon och tjänster ¹⁾	–9 361	–10 615
varav hänförligt till, Financial Services ¹⁾	39 617	37 047

1) Nettokassa (–)/nettoskuld (+)

Årets kassaflöde för Fordon och tjänster på MSEK 3 025 medförde, efter avdrag för utdelning samt påverkan av valutaeffekter, att nettokassan minskade med MSEK 1 254 till 9 361.

FINANSIELL STÄLLNING

Nyckeltal relaterade till balansräkningen	2012	2011
Soliditet, %	30,9	31,6
Soliditet, Financial Services, %	10,3	10,3
Eget kapital per aktie, SEK	43,7	43,1
Avkastning på sysselsatt kapital, Fordon och tjänster, % ²⁾	22,8	38,1
Nettoskuldsättningsgrad, Fordon och tjänster ³⁾	–0,31	–0,35

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

3) Nettokassa (–)/nettoskuld (+).

Scaniakoncernens egna kapital ökade under året med MSEK 492 och uppgick vid årets utgång till MSEK 35 004 (34 512). Årets resultat tillförde 6 640 (9 422) samtidigt som lämnad utdelning minskade det egna kapitalet med MSEK 4 000 (4 000). Eget kapital har minskat med MSEK 1 178 (719) avseende valutakursdifferenser som uppkommit vid omräkning av utländska nettotillgångar. Därutöver har det egna kapitalet minskat med MSEK 1 238 (306), avseende kassaflödes-säkringar och aktuariella förluster på pensionskuld. Skatt hänförligt till poster som redovisats i övrigt totalresultat uppgår till 199 (79). Innehav utan bestämmande inflytandes andel förändrades under året till MSEK 69 (0).

Av styrelsen föreslagna ordinarie utdelning för räkenskapsåret 2012 uppgår till SEK 4,75 (5,00) per aktie.

ANTALET ANSTÄLLDA

Scaniakoncernens antal anställda uppgick vid utgången av 2012 till 38 597, jämfört med 37 496 vid utgången av 2011.

Inom **Fordon och tjänster** uppgick antalet anställda vid utgången av december till 37 906 (36 854).

Inom **Financial Services** uppgick antal anställda vid utgången av året till 691 (642).

FINANSIELLA RISKER

Valutarisk

Valutaflödesexponeringen i rörelseresultatet uppgick 2012 totalt till cirka SEK 28 (32) miljarder. De största flödesvalutorna var euro, amerikanska dollar och brasilianska real. Baserat på 2012 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 281 (322).

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 2012 säkrades inga framtida valutaflöden.

Scanias nettotillgångar i utländsk valuta uppgick vid utgången av 2012 till MSEK 18 300 (16 400). Utländska nettotillgångar i dotterföretag säkras i normalfallet inte. I den mån dotterföretag har betydande monetära nettotillgångar i lokal valuta kan dock säkring ske. Vid utgången av 2012 var inga utländska nettotillgångar säkrade.

Koncernens ekonomiska översikt, forts.

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 462 (516) motsvarande 6,6 (7,2) procent av totala fordringar. Årets kostnad för osäkra fordringar uppgick till MSEK 56 (92).

För att upprätthålla en kontrollerad kreditrisknivå inom Financial Services stöds kreditprocessen av en kreditpolicy samt kreditinstruktioner. Inom Financial Services uppgick årets kostnad för konstaterade och befarade kreditförluster till MSEK 290 (298) motsvarande 0,66 (0,76) procent av genomsnittsportföljen. Årets konstaterade kreditförluster uppgick till MSEK 249 (354).

Den totala reserven för osäkra fordringar inom Financial Services uppgick vid årets slut till MSEK 763 (745) motsvarande 1,7 (1,7) procent av portföljen vid årets utgång.

Portföljen uppgick vid årets utgång till MSEK 45 037 (42 235) fördelad på cirka 26 000 kunder, varav 98,5 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 kreditvärldiga motparter.

Upplåning och refinansieringsrisk

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

Vid årsskiftet uppgick upplåningen till SEK 42,4 (38,8) miljarder. Utöver utnyttjad upplåning har Scania outnyttjade bekräftade kreditfaciliteter på motsvarande SEK 27,2 (27,9) 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 8 605 (7 762). Exponeringen ökade med MSEK 843 främst på grund av ökat antal nytecknade åtaganden i Europa. Den starka svenska kronan minskade exponeringen något. Under år 2012 nytecknades cirka 7 800 (8 000) avtal.

Serviceavtal

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

Antalet kontrakt ökade under 2012 med 18 700 kontrakt och uppgick vid årets slut till 117 300 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 bedriver ingen verksamhet. Resultat före skatt för Scania AB för 2012 uppgick till MSEK 4 000 (4 001).

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	72
Koncernens balansräkningar	74
Rapport över förändringar i eget kapital för koncernen	76
Koncernens kassaflödesanalyser	77
Koncernens noter	78–129
Not 1 Redovisningsprinciper	78
Not 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar	86
Not 3 Rapportering per rörelsesegment	88
Not 4 Intäkter från externa kunder	90
Not 5 Rörelsens kostnader	91
Not 6 Financial Services	92
Not 7 Finansiella intäkter och kostnader	93
Not 8 Skatt	93
Not 9 Resultat per aktie	95
Not 10 Avskrivningar	95
Not 11 Immateriella anläggningstillgångar	96
Not 12 Materiella anläggningstillgångar	98
Not 13 Andelar i intresseföretag och joint ventures	101
Not 14 Varulager	102
Not 15 Andra fordringar	102
Not 16 Eget kapital	102
Not 17 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	105
Not 18 Övriga avsättningar	109
Not 19 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	110
Not 20 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser	110
Not 21 Leasingåtaganden	110
Not 22 Statliga stöd och bidrag	111
Not 23 Förändring av nettoskultsättning	111
Not 24 Kassaflödesanalys	112
Not 25 Förvärvade/avytttrade verksamheter	112
Not 26 Löner och ersättningar samt antal anställda	113
Not 27 Transaktioner med närstående	114
Not 28 Ersättningar till ledande befattningshavare	114
Not 29 Arvoden och ersättningar till revisorer	117
Not 30 Finansiell riskhantering	117
Not 31 Finansiella instrument	124
Not 32 Dotterföretag	127
Moderbolaget Scania AB, räkningar	130
Moderbolaget Scania AB, noter	132
Förslag till riktlinjer för lön och annan ersättning	134
Förslag till vinstdisposition	135
Revisionsberättelse	136
Kvartalsöversikt	138
Nyckeltal	140
Definitioner	141
Flerårsöversikt	142

Koncernens resultaträkningar

Januari – december, MSEK	Not	2012	2011	2010
Fordon och tjänster				
Nettoomsättning	4	79 603	87 686	78 168
Kostnad för sålda varor	5	-58 927	-63 163	-54 504
Bruttoresultat		20 676	24 523	23 664
Forsknings- och utvecklingskostnader ¹⁾	5	-4 681	-4 440	-3 505
Försäljningskostnader	5	-7 286	-7 014	-6 400
Administrationskostnader	5	-1 042	-1 204	-1 200
Andel av resultat i intresseföretag och joint ventures	13	27	16	16
Rörelseresultat Fordon och tjänster		7 694	11 881	12 575
Financial Services				
	6			
Ränte- och hyresintäkter		4 576	4 372	4 197
Kostnader för räntor och avskrivningar		-3 095	-3 023	-3 026
Ränteöverskott		1 481	1 349	1 171
Andra intäkter		119	129	306
Andra kostnader		-54	-48	-240
Bruttoresultat		1 546	1 430	1 237
Försäljnings- och administrationskostnader	5	-650	-615	-573
Kreditförluster, konstaterade och befarade		-290	-298	-493
Rörelseresultat Financial Services		606	517	171
Rörelseresultat		8 300	12 398	12 746
Ränteintäkter		709	820	464
Räntekostnader		-576	-559	-657
Övriga finansiella intäkter		80	116	70
Övriga finansiella kostnader		-232	-163	-90
Summa finansiella intäkter och kostnader	7	-19	214	-213
Resultat före skatt		8 281	12 612	12 533
Skatt	8	-1 641	-3 190	-3 430
Årets resultat		6 640	9 422	9 103

1) De totala utgifterna för forskning och utveckling uppgick under året till MSEK -5 311 (4 658 respektive 3 688).

Koncernens resultaträkningar, forts.

Januari – december, MSEK	Not	2012	2011	2010
Övrigt totalresultat	16			
Omräkningsdifferenser		-1 178	-719	-1 146
Säkring av nettotillgångar i utlandsverksamhet		-	-	-
Kassafördessäkringar				
årets värdeförändring		2	62	634
omklassificerat till rörelseresultatet		3	-12	-747
Aktuariella vinster och förluster avseende pensioner	17	-1 243	-356	-348
Skatt hänförligt till poster som redovisats i övrigt totalresultat		199	79	37
Summa övrigt totalresultat		-2 217	-946	-1 570
Årets totalresultat		4 423	8 476	7 533
Årets resultat hänförligt till:				
<i>Scantias aktieägare</i>		6 646	9 422	9 103
<i>Innehav utan bestämmande inflytande</i>		-6	0	0
Årets totalresultat hänförligt till:				
<i>Scantias aktieägare</i>		4 431	8 476	7 533
<i>Innehav utan bestämmande inflytande</i>		-8	0	0
<i>Avskrivningar ingår i rörelseresultatet med²⁾</i>	10	-2 698	-2 630	-2 565
Resultat per aktie, SEK ³⁾	9	8,31	11,78	11,38

2) Värdeinsknring på operationell leasing ingår ej.

3) Inga potentiella utspädningseffekter föreligger.

Koncernens balansräkningar

31 december, MSEK	Not	2012	2011	2010
TILLGÅNGAR				
Anläggningstillgångar				
Immateriella anläggningstillgångar	11	3 150	2 544	2 343
Materiella anläggningstillgångar	12	20 628	20 319	20 437
Uthyrningstillgångar	12	12 661	12 155	11 173
Andelar i intresseföretag och joint ventures	13	491	496	482
Långfristiga räntebärande fordringar	31	22 996	21 040	16 514
Andra långfristiga fordringar ¹⁾	15, 31	1 342	1 529	1 454
Uppskjutna skattefordringar	8	1 456	1 251	1 442
Skattefordringar		3	15	77
Summa anläggningstillgångar		62 727	59 349	53 922
Omsättningstillgångar				
Varulager	14	14 235	14 522	12 961
Kortfristiga fordringar				
Skattefordringar		539	760	347
Räntebärande fordringar	31	14 007	13 197	11 389
Icke räntebärande kundfordringar	31	6 090	6 219	6 115
Andra kortfristiga fordringar ¹⁾	15, 31	3 487	3 466	3 827
Summa kortfristiga fordringar		24 123	23 642	21 678
Kortfristiga placeringar	31	129	148	61
Likvida medel	31			
Kortfristiga placeringar som utgör likvida medel		10 545	10 153	8 091
Kassa och bank		1 373	1 495	1 716
Summa likvida medel		11 918	11 648	9 807
Summa omsättningstillgångar		50 405	49 960	44 507
Summa tillgångar		113 132	109 309	98 429

1) Verkligt värde av derivat för lånesäkringar ingår med:

Andra långfristiga fordringar, derivat med positivt värde	670	814	667
Andra kortfristiga fordringar, derivat med positivt värde	340	621	1 181
Andra långfristiga skulder, derivat med negativt värde	518	563	430
Andra kortfristiga skulder, derivat med negativt värde	344	307	361
Netto	148	565	1 057

Koncernens balansräkningar, forts.

31 december, MSEK	Not	2012	2011	2010
EGET KAPITAL OCH SKULDER				
Eget kapital				
Aktiekapital		2 000	2 000	2 000
Övrigt tillskjutet kapital		1 120	1 120	1 120
Reserver		-1 498	-310	377
Balanserat resultat		33 320	31 701	26 538
Eget kapital hänförligt till Scantias aktieägare		34 942	34 511	30 035
Innehav utan bestämmande inflytande		62	1	1
Totalt eget kapital	16	35 004	34 512	30 036
Långfristiga skulder				
Långfristiga räntebärande skulder	31	26 146	19 011	21 973
Avsättningar för pensioner	17	6 582	5 539	5 158
Övriga långfristiga avsättningar	18	3 126	3 227	3 032
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	19	4 242	4 012	3 115
Uppskjutna skatteskulder	8	467	868	1 085
Andra långfristiga skulder ¹⁾	31	531	617	439
Summa långfristiga skulder		41 094	33 274	34 802
Kortfristiga skulder				
Kortfristiga räntebärande skulder	31	16 305	19 782	12 433
Kortfristiga avsättningar	18	1 650	1 597	1 394
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	19	7 491	6 925	6 751
Förskott från kunder		793	832	865
Skulder till leverantörer	31	7 671	8 308	8 194
Skatteskulder		631	1 280	1 800
Andra kortfristiga skulder ¹⁾	31	2 493	2 799	2 154
Summa kortfristiga skulder		37 034	41 523	33 591
Summa eget kapital och skulder		113 132	109 309	98 429
Nettoskuldssättning, exklusive avsättningar för pensioner, MSEK ¹⁾		30 256	26 432	23 481
Nettoskuldssättningsgrad		0,86	0,77	0,78
Soliditet, %		30,9	31,6	30,5
Eget kapital per aktie, SEK		43,7	43,1	37,5
Sysselsatt kapital, MSEK		83 889	78 279	68 453

Rapport över förändringar i eget kapital för koncernen

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

	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Säkrings- reserv	Om- räknings- reserv	Balanserat resultat	Summa Scanias aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande	Totalt eget kapital
2012								
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
Utgående eget kapital per 31 december	2 000	1 120	0	-1 498	33 320	34 942	62	35 004

	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Säkrings- reserv	Om- räknings- reserv	Balanserat resultat	Summa Scanias aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande	Totalt eget kapital
2011								
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
Utgående eget kapital per 31 december	2 000	1 120	-4	-306	31 701	34 511	1	34 512

	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Säkrings- reserv	Om- räknings- reserv	Balanserat resultat	Summa Scanias aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande	Totalt eget kapital
2010								
Ingående eget kapital	2 000	1 120	43	1 651	18 488	23 302	1	23 303
Årets resultat					9 103	9 103	0	9 103
Övrigt totalresultat			-83	-1 234	-253	-1 570		-1 570
Årets totalresultat	-	-	-83	-1 234	8 850	7 533	0	7 533
Förändring av innehav utan bestämmande inflytande							0	0
Utdelning till Scania ABs aktieägare					-800	-800		-800
Utgående eget kapital per 31 december	2 000	1 120	-40	417	26 538	30 035	1	30 036

Koncernens kassaflödesanalys

Januari – december, MSEK	Not	2012	2011	2010
Den löpande verksamheten				
Resultat före skatt	24 a	8 281	12 612	12 533
Icke kassaflödespåverkande poster	24 b	2 935	3 270	3 615
Betald skatt		-2 496	-3 548	-2 555
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		8 720	12 334	13 593
Förändring av rörelsekapital				
Varulager		-312	-1 919	-1 711
Fordringar		-633	-691	-930
Avsatt till pensioner		114	130	-109
Skulder till leverantörer		-481	234	2 909
Andra skulder och avsättningar		754	1 289	1 549
Summa förändring av rörelsekapital		-558	-957	1 708
Kassaflöde från den löpande verksamheten		8 162	11 377	15 301
Investeringsverksamheten				
Nettoinvesteringar genom förvärv/avyttring av verksamheter	24 c	25	44	-56
Nettoinvesteringar av anläggningstillgångar, Fordon och tjänster	24 d	-4 480	-3 776	-2 753
Nettoinvesteringar i kreditportfölj mm, Financial Services	24 d	-4 771	-7 477	531
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-9 226	-11 209	-2 278
Kassaflöde före finansieringsverksamheten	23	-1 064	168	13 023
Finansieringsverksamheten				
Förändring av skuldsättning från finansieringsaktiviteter	24 e	5 912	6 024	-9 389
Utdelning	23	-4 000	-4 000	-800
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		1 912	2 024	-10 189
Årets kassaflöde		848	2 192	2 834
Likvida medel vid årets början		11 648	9 807	7 100
Valutakursdifferens i likvida medel		-578	-351	-127
Likvida medel vid årets slut	24 f	11 918	11 648	9 807
Kassaflödesanalys, Fordon och tjänster				
		2012	2011	2010
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		8 038	11 659	12 981
Förändring i rörelsekapital mm		-558	-957	1 708
Kassaflöde från den löpande verksamheten		7 480	10 702	14 689
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-4 455	-3 732	-2 809
Kassaflöde före finansieringsverksamheten	23	3 025	6 970	11 880
Kassaflöde per aktie, Fordon och tjänster exklusive förvärv/avyttringar		3,75	8,66	14,92

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.

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

Redovisningsprinciper och beräkningsmetoder är oförändrade från dem som tillämpats i årsredovisningen 2011. Nya och omarbetade standarder och tolkningsuttalanden med tillämpning från den 1 januari 2012 har inte medfört några väsentliga effekter på Scantias finansiella rapporter.

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 förvärvar dotterföretagets tillgångar och övertar dess skulder. I förvärvsanalysen

fastställs det verkliga värdet på förvärvsdagen av förvärvade identifierbara tillgångar, övertagna skulder och eventualförpliktelser 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 eventualförpliktelser, 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. Realiserade vinster som uppkommer från transaktioner med intresseföretag och joint ventures elimineras till den del som motsvarar koncernens ägarandel i företaget. Realiserade 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 företags 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

Scantias 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 81.

Klassificering av finansiell och operationell leasing (Scania som leasegivare)

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

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

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

Leasingåtaganden (Scania som leasetagare)

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

NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.**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 väsentligen 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 likvidsredovisning för allt utom för sådana tillgångar som innehåses 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 innehåses 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 innehåses 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.
- 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.

NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.**Säkringsredovisning**

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

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

Kassaflödessäkring

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

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

Säkring av verkligt värde

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

Säkring av utländska nettoinvesteringar

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

Avsättningar

Avsättningar redovisas om ett åtagande, legalt eller informellt, föreligger som följd av inträffade händelser. Vidare måste det bedömas som troligt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera åtagandet samt att beloppet kan uppskattas tillförlitligt. Avsättningar för garanti för under året sålda fordon baseras på garantivillkor och bedömt kvalitetsläge. Avsättningar relaterade till serviceavtal avser förväntade framtida 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 förändringar i aktuariella vinster/förluster 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 varje år och baseras på de aktuella antaganden som fastställts i anslutning till bokslutstillfället. Förpliktelserna värderas till nuvärdet av förväntade utbetalningar med beaktande av inflation, förväntade framtida löneökningar och med en diskonteringsränta som motsvarar räntan på förstklassiga företags- eller statsobligationer med en återstående löptid som motsvarar aktuella åtaganden.

Räntan på förstklassiga företagsobligationer används i de länder där det finns en fungerande marknad för sådana obligationer, i övriga länder används istället räntan på statsobligationer. För planer som är fonderade minskas det beräknade nuvärdet på åtagandet med marknadsvärdet på förvaltningstillgångarna. Förändringar i pensionsförpliktelser respektive förvaltningstillgångar som beror på ändrade aktuella antaganden eller utfallsbaserade justeringar redovisas i övrigt totalresultat (så kallade aktuella vinster/förluster) och påverkar inte årets resultat.

För några förmånsbestämda planer som omfattar flera arbetsgivare kan inte tillräcklig information erhållas för att beräkna Scantias del i planerna, varför dessa redovisas som avgiftsbestämda. För Scania berör det de holländska Pensioenfonds Metaal en Techniek administrerad via MN Services och Bedrijfstakpensioenfonds Metalelektro administrerad via PVF Achmea 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, 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 anläggningstillgångar.

Försäljningskostnader

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

Administrationskostnader

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

Finansiella intäkter och kostnader

Med ränteintäkter avses intäkter på finansiella placeringar och 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 säkringsredovisning samt valutakursförluster hänförliga till finansiella poster.

RESULTATRÄKNING – VÄRDERINGSPRINCIPER

Intäktsredovisning

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

Nettoomsättning – Fordon och tjänster

Försäljning

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

Uthyrning

- Operationell leasing – vid leverans av fordon som Scania finansierar med operationell leasing fördelas intäkten linjärt över kontraktsperioden. 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.

NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.

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

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 anställde 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 2013 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. Standarden är obligatorisk från och med räkenskapsåret 2015, men tidigare tillämpning är tillåten under förutsättning att EU godkänt standarden, vilket ännu ej skett.

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 träder i kraft 1 januari 2013, men företag inom EU kan vänta med att tillämpa standarden till 1 januari 2014, vilket Scania kommer att välja. 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 träder i kraft 1 januari 2013, men företag inom EU kan vänta med att tillämpa standarden till 1 januari 2014, vilket Scania kommer att välja. Standarden bedöms inte få någon väsentlig påverkan på Scantias finansiella rapporter.

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

IFRS 13 Värdering till verkligt värde – standarden införs för att skapa en enhetlig definition av verkligt värde och en enhetlig värderingsmetodik för mätning av verkligt värde. Nya upplýsningskrav tillkommer också. Standarden träder i kraft 1 januari 2013 och ska tillämpas från och med räkenskapsåret 2013. Standarden bedöms inte få någon väsentlig påverkan på Scantias finansiella rapporter.

Ändringar i IAS 1 Utformning av finansiella rapporter – innebär nya upplýsningskrav 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 aktuella vinster och förluster). Standarden träder i kraft 1 juli 2012 och ska tillämpas från och med räkenskapsåret 2013.

Ändringar i IAS 19 Ersättningar till anställda – Scania tillämpar sedan tidigare metoden för beräkning av pensionskulden enligt ändringarna i IAS 19, förutom att avkastningen på förvaltningstillgångarna ska beräknas utifrån samma diskonteringsränta som för pensionskulden istället

för uppskattad avkastning. Standarden träder i kraft 1 januari 2013 och ska tillämpas från det datumet. Eftersom förvaltningstillgångarnas relativa storlek är liten, bedöms standarden inte få någon väsentlig påverkan på Scantias finansiella rapporter.

Övriga ändringar i standarder och tolkningsuttalanden som träder i kraft från och med 1 januari 2013 eller senare bedöms inte ha någon påverkan på Scantias redovisning.

MODERBOLAGET

Moderbolagets redovisningsprinciper

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

NOT 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar

De kritiska bedömningar och uppskattningar för redovisningsändamål som behandlas i detta avsnitt är de som företagsledningen och styrelsen bedömer vara de viktigaste för en förståelse av Scantias finansiella rapporter med hänsyn tagen till graden av betydande påverkan och osäkerhet. Dessa bedömningar baseras på historiska erfarenheter och de olika antaganden som företagsledningen och styrelsen bedömer vara rimliga under gällande omständigheter. Härigenom dragna slutsatser utgör grunden för redovisade värden på tillgångar och skulder, i de fall dessa inte utan vidare kan fastställas genom information från andra källor. Faktiska utfall kan skilja sig från dessa bedömningar om andra antaganden görs eller andra förutsättningar är för handen. I not 1 anges de redovisningsprinciper som bolaget valt att tillämpa. Viktiga uppskattningar och bedömningar för redovisningsändamål hänförs 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 8 605 (7 762).

Kreditrisker

Scania har inom verksamheten Financial Services en exponering i form av kontrakterade betalningar. Dessa uppgick per årsskiftet till MSEK 45 037 (42 235). 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 763 (745). Se vidare Kreditrisker under not 30 Finansiell riskhantering.

Immateriella tillgångar

Immateriella tillgångar inom Scania hänförs till i allt väsentligt till aktiverade produktutvecklingsutgifter och så kallad förvärvsgoodwill. Samtliga goodwillposter inom Scania hänförs till förvärv av tidigare fristående importörer/återförsäljare. För samtliga goodwillposter görs årligen en nedskrivningsprövning som i huvudsak grundas på åter-

vinningsvärden 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 1 082 (1 144). 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 1 923 (1 292).

Pensionsåtaganden

I de aktuella metoderna som används för att fastställa Scantias pensionsskulder är ett antal antaganden av stor betydelse. De mest kritiska avser diskonteringsräntan på åtaganden och förväntad avkastning på förvaltningstillgångarna. 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 3,25 procent (4,0) använts. Förändringar av ovannämnda 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 1 480 (1 462).

Legala och skattemässiga risker

Avsättningar för legala och skattemässiga risker uppgick per 31/12 till MSEK 1 200 (1 650), se not 18 Övriga avsättningar.

Legal 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 reserver 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 under året flyttats över till EU-kommissionen. Under 2011 inleddes även en utredning mot Scania av den koreanska konkurrensmyndigheten, Korean Fair Trade Commission, rörande otillbörligt samarbete, en utredning som har fördjupats först under 2012.

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 deklarerationer. 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 ⁴⁾			Financial Services ⁵⁾			Eliminering			Scaniakoncernen		
	2012	2011	2010	2012	2011	2010	2012	2011	2010	2012	2011	2010
Januari – december												
Intäkter från externa kunder ¹⁾	79 603	87 686	78 168	4 576	4 372	4 197	-1 728	-1 749	-1 797	82 451	90 309	80 568
Kostnader	-71 936	-75 821	-65 609	-3 970	-3 855	-4 026	1 728	1 749	1 797	-74 178	-77 927	-67 838
Andel av resultat i intresseföretag och joint ventures	27	16	16	-	-	-	-	-	-	27	16	16
Rörelseresultat	7 694	11 881	12 575	606	517	171	-	-	-	8 300	12 398	12 746
Ränteintäkter	709	820	464	-	-	-	-	-	-	709	820	464
Räntekostnader	-576	-559	-657	-	-	-	-	-	-	-576	-559	-657
Övriga finansiella intäkter och kostnader ²⁾	-152	-47	-20	-	-	-	-	-	-	-152	-47	-20
Resultat före skatt	7 675	12 095	12 362	606	517	171	-	-	-	8 281	12 612	12 533
Skatt ²⁾	-1 514	-3 063	-3 389	-127	-127	-41	-	-	-	-1 641	-3 190	-3 430
Årets resultat	6 161	9 032	8 973	479	390	130	-	-	-	6 640	9 422	9 103
Avskrivningar ingår med ³⁾	-2 678	-2 609	-2 544	-20	-21	-21	-	-	-	-2 698	-2 630	-2 565

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		
	2012	2011	2010	2012	2011	2010	2012	2011	2010
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital	8 038	11 659	12 981	682	675	612	8 720	12 334	13 593
Förändring i rörelsekapital mm	-558	-957	1 708	-	-	-	-558	-957	1 708
Kassaflöde från den löpande verksamheten	7 480	10 702	14 689	682	675	612	8 162	11 377	15 301
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-4 455	-3 732	-2 809	-4 771	-7 477	531	-9 226	-11 209	-2 278
Kassaflöde före finansieringsverksamheten	3 025	6 970	11 880	-4 089	-6 802	1 143	-1 064	168	13 023

Balansräkning	Fordon och tjänster			Financial Services			Eliminering			Scaniakoncernen		
	2012	2011	2010	2012	2011	2010	2012	2011	2010	2012	2011	2010
31 december												
Tillgångar												
Immateriella anläggningstillgångar	3 138	2 529	2 323	12	15	20	-	-	-	3 150	2 544	2 343
Materiella anläggningstillgångar	20 594	20 286	20 401	34	33	36	-	-	-	20 628	20 319	20 437
Uthyrningstillgångar ⁶⁾	5 992	5 406	4 148	8 135	8 301	8 497	-1 466	-1 552	-1 472	12 661	12 155	11 173
Andelar i intresseföretag och joint ventures	491	496	482	-	-	-	-	-	-	491	496	482
Räntebärande fordringar, långfristiga ⁷⁾	8	109	120	22 988	20 931	16 394	-	-	-	22 996	21 040	16 514
Andra fordringar, långfristiga	2 565	2 611	2 840	236	184	133	-	-	-	2 801	2 795	2 973
Varulager	14 235	14 522	12 961	-	-	-	-	-	-	14 235	14 522	12 961
Räntebärande fordringar, kortfristiga ⁷⁾	93	194	143	13 914	13 003	11 246	-	-	-	14 007	13 197	11 389
Andra fordringar, kortfristiga ⁸⁾	9 684	9 906	9 918	1 037	1 057	988	-605	-518	-617	10 116	10 445	10 289
Kortfristiga placeringar och likvida medel	11 690	11 468	9 552	357	328	316	-	-	-	12 047	11 796	9 868
Summa tillgångar	68 490	67 527	62 888	46 713	43 852	37 630	-2 071	-2 070	-2 089	113 132	109 309	98 429
Eget kapital och skulder												
Eget kapital	30 195	30 005	25 850	4 809	4 507	4 186	-	-	-	35 004	34 512	30 036
Räntebärande skulder ⁹⁾	2 477	1 418	2 909	39 974	37 375	31 497	-	-	-	42 451	38 793	34 406
Avsättningar för pensioner	6 548	5 514	5 134	34	25	24	-	-	-	6 582	5 539	5 158
Övriga långfristiga avsättningar	3 120	3 223	3 030	6	4	2	-	-	-	3 126	3 227	3 032
Andra skulder, långfristiga	4 635	4 897	4 029	605	600	610	-	-	-	5 240	5 497	4 639
Kortfristiga avsättningar	1 643	1 593	1 376	7	4	18	-	-	-	1 650	1 597	1 394
Andra skulder, kortfristiga ^{6), 8)}	19 872	20 877	20 560	1 278	1 337	1 293	-2 071	-2 070	-2 089	19 079	20 144	19 764
Summa eget kapital och skulder	68 490	67 527	62 888	46 713	43 852	37 630	-2 071	-2 070	-2 089	113 132	109 309	98 429
Periodens bruttoinvesteringar i												
- Immateriella anläggningstillgångar	940	437	373	4	4	5	-	-	-	944	441	378
- Materiella anläggningstillgångar	3 216	2 597	1 663	18	15	22	-	-	-	3 234	2 612	1 685
- Uthyrningstillgångar ⁸⁾	2 660	2 650	2 400	3 614	3 486	3 913	-469	-558	-378	5 805	5 578	5 935

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 rörelsesegment, forts.

GEOGRAFISKA OMRÅDEN

	Europa			Eurasien			Asien		
	2012	2011	2010	2012	2011	2010	2012	2011	2010
Fordon och tjänster									
Nettoomsättning, januari – december ¹⁾	41 714	45 167	39 611	5 972	6 062	2 413	7 843	10 174	9 035
Tillgångar, 31 december ²⁾	50 684	50 225	46 110	2 259	1 667	1 609	2 479	2 142	1 766
Bruttoinvesteringar ²⁾	3 316	2 437	1 743	64	46	49	201	55	33
Anläggningstillgångar	27 430	26 277	25 071	585	549	569	511	334	309
Financial Services									
Intäkter, januari – december ¹⁾	3 413	3 453	3 404	296	251	227	161	163	186
Tillgångar, 31 december ²⁾	34 090	33 150	30 020	2 425	2 276	1 920	1 891	2 013	1 840
Ny finansiering till kunder	16 882	17 933	13 152	1 424	1 424	631	893	1 294	778
Anläggningstillgångar	23 811	22 996	20 800	1 371	1 283	990	1 088	1 164	1 000

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.

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	2012	2011	2010
Lastbilar	49 580	57 632	47 580
Bussar	7 196	8 206	7 713
Motorer	1 245	1 179	1 148
Service	17 092	17 048	16 455
Begagnade fordon	4 492	4 313	4 623
Övrigt ¹⁾	1 892	1 907	2 590
Summa leveransvärde	81 497	90 285	80 109
Justering för hyresintäkter ²⁾	-1 894	-2 599	-1 941
Nettoomsättning			
Fordon och tjänster	79 603	87 686	78 168
Financial Services	4 576	4 372	4 197
Eliminering ³⁾	-1 728	-1 749	-1 797
Intäkter från externa kunder	82 451	90 309	80 568

1) Under 2011 och 2012 säkrade Scania inga framtida valutaflöden, 2010 ingick ett valutaresultat om MSEK 745.

2) Avser i huvudsak nya lastbilar MSEK -1 799 (-2 193 respektive -1 598) och nya bussar MSEK 79 (-333 respektive -234). 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.

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

Amerika ³⁾			Afrika och Oceanien			Summa		
2012	2011	2010	2012	2011	2010	2012	2011	2010
18 391	20 912	21 725	5 683	5 371	5 384	79 603	87 686	78 168
10 892	11 619	11 188	2 176	1 874	2 215	68 490	67 527	62 888
551	458	189	24	38	22	4 156	3 034	2 036
3 697	3 819	3 938	565	458	427	32 788	31 437	30 314
447	231	67	259	274	313	4 576	4 372	4 197
6 346	4 226	1 335	1 961	2 187	2 515	46 713	43 852	37 630
3 482	3 527	1 105	1 311	1 567	2 009	23 992	25 745	17 675
3 965	2 710	675	1 170	1 311	1 615	31 405	29 464	25 080

NOT 5 Rörelsens kostnader

Fordon och tjänster	2012	2011	2010
Kostnad för sålda varor			
Varukostnader	37 091	40 085	34 635
Personal	11 658	11 426	10 115
Avskrivningar	1 997	1 960	1 874
Övrigt	8 181	9 692	7 880
Totalt	58 927	63 163	54 504
Forsknings- och utvecklingskostnader			
Personal	1 793	1 809	1 560
Avskrivningar	462	420	420
Övrigt	2 426	2 211	1 525
Totalt	4 681	4 440	3 505
Försäljningskostnader			
Personal	3 850	3 663	3 363
Avskrivningar	212	223	244
Övrigt	3 224	3 128	2 793
Totalt	7 286	7 014	6 400
Administrationskostnader			
Personal	537	497	566
Avskrivningar	7	6	6
Övrigt	498	701	628
Totalt	1 042	1 204	1 200

Financial Services	2012	2011	2010
Försäljnings- och administrationskostnader			
Personal	436	410	367
Avskrivningar	20	21	21
Övrigt	194	184	185
Totalt	650	615	573

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.

	2012	2011	2010
Ränteintäkter	2 418	2 157	1 916
Hysesintäkter	2 158	2 215	2 281
Avskrivningar	-1 728	-1 749	-1 797
Räntekostnader	-1 367	-1 274	-1 229
Ränteöverskott	1 481	1 349	1 171
Andra intäkter och kostnader	65	81	66
Bruttoresultat	1 546	1 430	1 237
Försäljnings- och administrationskostnader	-650	-615	-573
Kreditförluster, konstaterade och befarade ¹⁾	-290	-298	-493
Rörelseresultat	606	517	171

1) Kostnaderna motsvarar 0,66 procent (0,76 respektive 1,29) av den genomsnittliga kreditportföljen.

Uthyrningstillgångar (operationell leasing)	2012	2011	2010
Vid årets början	8 301	8 497	8 898
Tillkommande kontrakt	3 614	3 486	3 913
Avskrivning	-1 728	-1 749	-1 797
Avslutade kontrakt	-1 811	-1 815	-1 604
Förändring av värdereglering	8	-15	-17
Valutakursdifferenser	-249	-103	-896
Redovisat värde vid årets slut ²⁾	8 135	8 301	8 497

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

Finansiella fordringar (avbetalningskontrakt och finansiella leasingavtal)	2012	2011	2010
Vid årets början	33 934	27 640	31 506
Tillkommande fordringar	20 378	22 259	13 762
Amortering/avslutade kontrakt	-15 908	-15 131	-14 684
Förändring av värdereglering	-49	72	25
Valutakursdifferenser	-1 453	-906	-2 969
Redovisat värde vid årets slut	36 902	33 934	27 640
Totala fordringar och uthyrningstillgångar ³⁾	45 037	42 235	36 137

3) Antalet kontrakt i portföljen vid årets slut uppgick till cirka 100 000 (95 000 respektive 86 000).

Nettoinvesteringar i finansiella leasingavtal	2012	2011	2010
Fordringar avseende framtida minimileaseavgifter	24 394	23 364	22 039
Avgår belopp för:			
Reserv för osäkra fordringar	-548	-546	-756
Beräknad ränta	-2 288	-2 447	-2 039
Nettoinvestering ⁴⁾	21 558	20 371	19 244

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

Framtida minimi- leaseavgifter ⁵⁾	Operationell leasing	Finansiell leasing
2013	1 624	9 232
2014	1 233	6 509
2015	855	4 409
2016	389	2 425
2017	153	1 071
2018 och därefter	47	748
Totalt	4 301	24 394

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

	2012	2011	2010
Ränteintäkter			
Banktillgodohavanden och finansiella placeringar	496	572	333
Derivat ¹⁾	152	168	53
Förväntad avkastning på pensionstillgångar	61	80	78
Summa ränteintäkter	709	820	464
Räntekostnader			
Upplåning	-882	-1 043	-855
Derivat ¹⁾	-215	-63	-368
Summa upplåning och derivat	-1 097	-1 106	-1 223
Avgår redovisade räntekostnader inom Financial Services ²⁾	826	843	883
Pensionssskuld	-305	-296	-317
Summa räntekostnader	-576	-559	-657
Summa räntenetto	133	261	-193
Övriga finansiella intäkter ³⁾	80	116	70
Övriga finansiella kostnader ³⁾	-232	-163	-90
Summa övriga finansiella intäkter och kostnader	-152	-47	-20
Finansiella intäkter och kostnader, netto	-19	214	-213

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 -90 (42 respektive 19), samt valutakursdifferenser och realiserade vinster om MSEK 195 och realiserade förluster om MSEK 1 508 hänförliga till valutaderivat samt bankkostnader.

NOT 8 Skatt

Periodens skattekostnad/skatteintäkt	2012	2011	2010
Aktuell skatt ¹⁾	-2 074	-3 164	-3 831
Uppskjuten skatt	433	-26	401
Totalt	-1 641	-3 190	-3 430

1) Varav betald skatt: -2 496 -3 548 -2 555

Uppskjuten skatt är hänförlig till följande:	2012	2011	2010
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	-40	138	239
Uppskjuten skatt till följd av ändrade skattesatser och skatteregler ²⁾	288	-2	7
Uppskjuten skatteintäkt till följd av under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	32	47	454
Uppskjuten skattekostnad till följd av utnyttjande av tidigare aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	-53	-215	-118
Uppskjuten skatt avseende förändring i avsättning till periodiseringsfond	222	-12	-178
Övriga uppskjutna skatteskulder/tillgångar	-16	18	-3
Totalt	433	-26	401

2) Effekt av ändrad skattesats avser i huvudsak Sverige (år 2012), Storbritannien och Chile (år 2011) samt Chile (år 2010).

NOT 8 Skatt, forts.

Avstämning av effektiv skatt	2012		2011		2010	
	Belopp	%	Belopp	%	Belopp	%
Resultat före skatt	8 281		12 612		12 533	
Skatt beräknad med svensk skattesats	-2 178	26,3	-3 317	26,3	-3 296	26,3
Skatteeffekt och procentuell påverkan:						
Skillnad mellan svensk och utländsk skattesats	-362	4	-528	4	-649	5
Ej skattepliktiga intäkter	69	-1	111	-1	291	-2
Ej avdragsgilla kostnader	-101	1	-118	1	-148	1
Nyttjande av skattevärde i underskottsavdrag som ej tidigare aktiverats	506	-6	571	-5	29	0
Värdering av skattevärde i underskottsavdrag som ej tidigare aktiverats	2	0	42	0	383	-3
Justering av skatt avseende tidigare år	145	-2	16	0	-38	0
Ändrade skattesatser	287	-3	1	0	6	0
Övrigt	-9	0	32	0	-8	0
Redovisad skatt	-1 641	20	-3 190	25	-3 430	27

Uppskjutna skattefordringar och skulder är hänförliga till följande:	2012	2011	2010
Uppskjutna skattefordringar			
Avsättningar	860	971	861
Avsättningar för pensioner	1 158	962	871
Anläggningstillgångar	889	656	543
Varulager	490	570	556
Ej utnyttjade underskottsavdrag ³⁾	575	597	769
Andra kortfristiga skulder	1 089	920	708
Derivat	222	377	486
Övrigt	433	345	157
Kvittning inom skatteenheter	-4 260	-4 147	-3 509
Summa uppskjutna skattefordringar⁴⁾	1 456	1 251	1 442
Uppskjutna skatteskulder			
Avsättningar	198	261	193
Anläggningstillgångar	3 955	3 868	3 526
Periodiseringsfond ⁵⁾	321	605	593
Derivat	190	229	208
Övrigt	63	52	74
Kvittning inom skatteenheter	-4 260	-4 147	-3 509
Summa uppskjutna skatteskulder	467	868	1 085
Uppskjuten skattefordran (-) / skatteskuld (+), netto	-989	-383	-357

3) Av den uppskjutna skattefordran som härrör från ej utnyttjade underskottsavdrag kan MSEK 471 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 12 623 (13 389 respektive 13 601) 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 27 varav 9 förfaller år 2015 och 18 förfaller år 2017.

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.

Avstämning av uppskjuten skattefordran/-skuld, netto	2012	2011	2010
Redovisat värde vid årets början	-383	-357	354
Uppskjuten skatt redovisat i årets resultat	-433	26	-401
Valutakursdifferenser	27	39	-17
Skattefordran i förvärvade verksamheter/tillgångar	-1	-12	-168
Redovisat i övrigt totalresultat, förändringar hänförligt till:			
aktuariella vinster och förluster på pensioner	-216	-97	-95
omräkningsreserv	16	4	-
säkringsreserv	1	14	-30
Uppskjuten skattefordran (-) / skatteskuld (+), netto vid årets slut	-989	-383	-357

NOT 9 Resultat per aktie

Resultat per aktie	2012	2011	2010
Årets resultat hänförligt till Scantias aktieägare, MSEK	6 646	9 422	9 103
Vägt genomsnittligt antal utestående aktier under året, miljoner	800	800	800
Resultat per aktie före/efter utspädning, SEK	8,31	11,78	11,38

Det finns inga finansiella instrument som kan leda till utspädning.

NOT 10 Avskrivningar

Fordon och tjänster	2012	2011	2010
Immateriella anläggningstillgångar			
Utvecklingskostnader	218	171	170
Försäljningskostnader	34	36	37
Summa	252	207	207
Materiella anläggningstillgångar			
Kostnad för sålda varor ¹⁾	1 997	1 960	1 874
Forsknings- och utvecklingskostnader	244	249	250
Försäljningskostnader	178	187	207
Administrationskostnader	7	6	6
Summa	2 426	2 402	2 337
Total avskrivning, Fordon och tjänster	2 678	2 609	2 544

1) Varav värdeminskning avseende korttidsuthyrning inom Fordon och tjänster MSEK 206 (230 respektive 181). Därutöver tillkommer värdeminskning avseende aktiverade återköpsåtagande med MSEK 698 (624 respektive 620).

Financial Services	2012	2011	2010
Operationell leasing (amortering)	1 728	1 749	1 797
Övriga anläggningstillgångar	20	21	21
Total avskrivning, Financial Services	1 748	1 770	1 818

I koncernen nedjusteras avskrivningarna till koncernmässigt värde med MSEK 555 (477 respektive 461). I not 12 uppgår därmed avskrivningarna avseende korttidsuthyrning, aktiverade återköpsåtaganden samt operationell leasing under rubriken uthyrningstillgångar till MSEK 2 077 (2 126 respektive 2 137).

NOT 11 Immateriella anläggningstillgångar

2012	Goodwill	Utveckling	Övriga immateriella ¹⁾	Totalt
Akkumulerade 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
Summa	1 097	4 365	588	6 050
Akkumulerade 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
Summa	–	2 431	430	2 861
Akkumulerade nedskrivningar				
Vid årets början	15	–	13	28
Årets nedskrivning	–	11	–	11
Summa	15	11	13	39
Redovisat värde vid årets slut	1 082	1 923	145	3 150
– varav aktiverade utgifter för projekt som tagits i bruk		1 006		
– varav aktiverade utgifter för projekt under utveckling		917		
2011	Goodwill	Utveckling	Övriga immateriella ¹⁾	Totalt
Akkumulerade 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
Summa	1 159	3 505	523	5 187
Akkumulerade 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
Summa	–	2 213	402	2 615
Akkumulerade nedskrivningar				
Vid årets början	15	–	13	28
Årets nedskrivning	–	–	–	–
Summa	15	–	13	28
Redovisat värde vid årets slut	1 144	1 292	108	2 544
– varav aktiverade utgifter för projekt som tagits i bruk		802		
– varav aktiverade utgifter för projekt under utveckling		489		

2010	Goodwill	Utveckling	Övriga immateriella ¹⁾	Totalt
Akkumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	1 311	2 768	504	4 583
Förvärv/avyttring av dotterföretag	9	–	–	9
Nyanskaffningar	–	354	24	378
Avyttringar och utrangeringar	–	–4	–2	–6
Valutakursdifferenser	–138	–	–28	–166
Summa	1 182	3 118	498	4 798
Akkumulerade avskrivningar				
Vid årets början	–	1 877	361	2 238
Årets avskrivningar				
– Fordon och tjänster	–	169	38	207
– Financial Services	–	–	9	9
Avyttringar och utrangeringar	–	–2	–3	–5
Valutakursdifferenser	–	–	–22	–22
Summa	–	2 044	383	2 427
Akkumulerade nedskrivningar				
Vid årets början	15	–	13	28
Årets nedskrivning	–	–	–	–
Summa	15	–	13	28
Redovisat värde vid årets slut	1 167	1 074	102	2 343
– varav aktiverade utgifter för projekt som tagits i bruk		807		
– varav aktiverade utgifter för projekt under utveckling		267		

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 rapporterad 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. Upplýsningar om antaganden som använts vid beräkning av återvinningvärden 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

2012	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar och förskott	Uthyrnings- tillgångar ¹⁾³⁾	Totalt
Akkumulerade 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
Summa	17 322	28 667	2 288	16 533	64 810
Akkumulerade 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
Summa	6 944	20 695	–	3 818	31 457
Akkumulerade nedskrivningar²⁾					
Vid årets början	6	1	–	64	71
Årets värdeförändring	3	–	–	–8	–5
Valutakursdifferenser	–	–	–	–2	–2
Summa	9	1	–	54	64
Redovisat värde vid årets slut	10 369	7 971	2 288	12 661	33 289
– 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 värdering för kreditförluster.

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

2011	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar och förskott	Uthyrnings- tillgångar ¹⁾	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
Summa	17 182	28 555	1 574	15 658	62 969
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
Summa	6 756	20 229	-	3 439	30 424
Ackumulerade nedskrivningar ²⁾					
Vid årets början	-1	-	-	55	54
Årets värdeförändring	7	1	-	9	17
Valutakursdifferenser	-	-	-	-	-
Summa	6	1	-	64	71
Redovisat värde vid årets slut	10 420	8 325	1 574	12 155	32 474
- 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 värde reglering för kreditförluster.

NOT 12 Materiella anläggningstillgångar, forts.

2010	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar och förskott	Uthyrnings- tillgångar ¹⁾	Totalt
Ackumulerade anskaffningsvärden					
Vid årets början	17 270	28 704	1 715	15 257	62 946
Förvärv/avyttring av dotterföretag	49	12	–	7	68
Nyanskaffningar	223	261	1 201	5 935	7 620
Avyttringar och utrangeringar	–114	–938	–6	–4 705	–5 763
Omklassificeringar	562	953	–1 574	–64	–123
Valutakursdifferenser	–1 049	–643	–31	–2 113	–3 836
Summa	16 941	28 349	1 305	14 317	60 912
Ackumulerade avskrivningar					
Vid årets början	6 556	19 085	–	4 103	29 744
Förvärv/avyttring av dotterföretag	–	–	–	–	–
Årets avskrivningar					
– Fordon och tjänster	382	1 774	–	801	2 957
– Financial Services	–	12	–	1 797	1 809
– Eliminering	–	–	–	–461	–461
Avyttringar och utrangeringar	–51	–780	–	–2 454	–3 285
Omklassificeringar	1	–18	–	–6	–23
Valutakursdifferenser	–344	–458	–	–691	–1 493
Summa	6 544	19 615	–	3 089	29 248
Ackumulerade nedskrivningar ²⁾					
Vid årets början	–1	–	–	37	36
Årets värdeförändring	–	–	–	16	16
Valutakursdifferenser	–	–	–	2	2
Summa	–1	–	–	55	54
Redovisat värde vid årets slut	10 398	8 734	1 305	11 173	31 610
– varav Maskiner		7 726			
– varav Inventarier		1 008			
– varav Byggnader	7 937				
– varav Mark	2 461				
– varav Financial Services		32		8 497	8 529

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

2) Nedskrivningar av uthyrningstillgångar avser värdereglering för kreditförluster.

NOT 13 Andelar i intresseföretag och joint ventures

	2012	2011	2010
Redovisat värde vid årets början	477	465	469
Förvärv, kapitaltillskott, avyttringar och nedskrivningar under året ¹⁾	–	–	13
Valutakursdifferenser	–26	7	–31
Årets resultatandel	27	16	16
Utdelning	–4	–11	–2
Redovisat värde vid årets slut	474	477	465
Eventualförpliktelser	–	–	–

1) År 2010 avser förvärv av Laxå Special Vehicles AB.

Andel av tillgångar, skulder, intäkter och resultat	2012	2011	2010
Anläggningstillgångar	376	398	388
Omsättningstillgångar	195	220	191
Långfristiga skulder	3	4	5
Kortfristiga skulder	94	137	109
Scanias andel av nettotillgångar	474	477	465
Försäljningsintäkter	879	837	544
Resultat före skatt	38	23	20
Skatt	–11	–7	–4
Årets resultat	27	16	16

Intresseföretag och joint ventures / Organisationsnummer / Säte	Ägarandel, %	Redovisat värde hos moderbolag	Andelens värde i koncernen		
			2012	2011	2010
BITS DATA i Södertälje AB, 556121-2613, Sverige	33	2	9	7	8
Cummins-Scania HPI L.L.C; 043650113, USA	30	0	7	7	15
Laxå Special Vehicles AB, 556548-4705, Sverige	30	13	20	16	15
ScaMadrid S.A., ES A80433519, Spanien	49	20	22	22	23
ScaValencia S.A., ES A46332995, Spanien	26	13	20	22	21
Andelar i intresseföretag		48	78	74	82
Cummins-Scania XPI Manufacturing L.L.C; 20-3394999, USA	50	361	389	395	376
Oppland Tungbilservice AS, 982787602, Norge	50	1	3	4	3
Tynset Diesel AS, 982787508, Norge	50	1	4	4	4
Andelar i joint ventures		363	396	403	383
Andelar i intresseföretag och joint ventures			474	477	465
Övriga aktier och andelar			17	19	17
Totalt			491	496	482

NOT 14 Varulager

	2012	2011	2010
Råvaror, komponenter och förbrukningsmaterial	1 859	1 902	2 009
Varor under tillverkning	951	1 019	1 099
Färdiga varor ¹⁾	11 425	11 601	9 853
Totalt	14 235	14 522	12 961
1) Varav begagnade fordon	1 567	1 414	1 168
Värderegleringsreserv vid årets slut	-838	-690	-782

NOT 15 Andra fordringar

	2012	2011	2010
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	52	63	121
Derivat med positivt värde	670	814	667
Förskottsbetalningar	17	20	22
Övriga fordringar	603	632	644
Totalt andra långfristiga fordringar	1 342	1 529	1 454
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	1 002	945	874
Derivat med positivt värde ¹⁾	351	622	1 232
Mervärdesskatt	1 113	864	817
Förskottsbetalningar	240	165	322
Övriga fordringar	781	870	582
Totalt andra kortfristiga fordringar	3 487	3 466	3 827
Totalt andra fordringar	4 829	4 995	5 281

1) I kortfristiga derivat ingår derivat för säkring av balansposter hänförliga till rörelsen med MSEK 11 (1 respektive 51).

NOT 16 Eget kapital

Scaniakoncernens eget kapital har förändrats på följande sätt:

2012	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Säkrings- reserv	Omräknings- reserv	Balanserat resultat	Summa Scantias aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande	Totalt 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
Aktuariella vinster/förluster mm avseende pensioner redovisade i övrigt totalresultat					-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
Utgående eget kapital per 31 december	2 000	1 120	0	-1 498	33 320	34 942	62	35 004

NOT 16 Eget kapital, forts.

Scaniakoncernens eget kapital har förändrats på följande sätt:

2011	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Säkrings- reserv	Omräknings- reserv	Balanserat resultat	Summa Scanias aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande	Totalt 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
Aktuariella vinster/förluster mm avseende pensioner redovisade i övrigt totalresultat					-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
Utgående eget kapital per 31 december	2 000	1 120	-4	-306	31 701	34 511	1	34 512

2010	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Säkrings- reserv	Omräknings- reserv	Balanserat resultat	Summa Scanias aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande	Totalt eget kapital
Ingående eget kapital	2 000	1 120	43	1 651	18 488	23 302	1	23 303
Årets förändring av omräkningsreserv				-1 146		-1 146	0	-1 146
Säkringsreserv								
Värdeförändring avseende kassaflödes- säkring redovisad i övrigt totalresultat			634			634		634
Kassaflödesreserv upplöst mot rörelseresultatet			-747			-747		-747
Aktuariella vinster/förluster mm avseende pensioner redovisade i övrigt totalresultat					-348	-348		-348
Skatt hänförlig till poster som redovisats i övrigt totalresultat			30	-88	95	37		37
Summa övrigt totalresultat	-	-	-83	-1 234	-253	-1 570	0	-1 570
Årets resultat					9 103	9 103		9 103
Förändring av innehav utan bestämmande inflytande							0	0
Utdelning till Scania ABs aktieägare					-800	-800		-800
Utgående eget kapital per 31 december	2 000	1 120	-40	417	26 538	30 035	1	30 036

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 kassaflödessäkringar, 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 företagets nettoinvestering. Årets negativa valutakursdifferens på MSEK -1 178 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 brasilianska realen.

Balanserat resultat består utöver upparbetade vinstmedel även av pensionsskuld förändring som härrör från förändrade aktuariella vinster och förluster 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 2011 var MSEK 4 000 vilket motsvarar SEK 5,00 per aktie. Föreslagen utdelning avseende 2012 är MSEK 3 800 vilket motsvarar SEK 4,75 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 35 004 (34 512). 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 tretton bolag som är tillsynspliktiga under nationella finansinspektioner. I vissa länder måste Scania följa lokala krav avseende kapitaltäckning. Under 2012 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 2012 var för:

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

Avstämning förändring i antal utestående aktier	2012	2011	2010
Antal utestående A-aktier vid årets början	400 000 000	400 000 000	400 000 000
Antal utestående A-aktier vid årets slut	400 000 000	400 000 000	400 000 000
Antal utestående B-aktier vid årets början	400 000 000	400 000 000	400 000 000
Antal utestående B-aktier vid årets slut	400 000 000	400 000 000	400 000 000
Summa antal aktier vid årets slut	800 000 000	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, efterlevandepension, sjukvård och avgångsersättningar.

Förpliknelsen som redovisas i balansräkningen härstammar från de förmånsbestämda planerna. De största planerna återfinns bland annat i Sverige, Brasilien och Tyskland. Planerna är tryggade via återförsäkrad avsättning i balansräkningen, stiftelser och fonder. Beräkningarna är utförda enligt den så kallade Projected Unit Credit Method med de antaganden som återfinns i tabellen nedan.

För några förmånsbestämda planer som omfattar flera arbetsgivare kan inte tillräcklig information erhållas för att beräkna Scantias del i planerna, varför dessa redovisas som avgiftsbestämda. För Scania berör det de holländska Pensionfunds Metaal en Techniek administrerad via MN Services och Bedrijfstakpensionfunds Metalektro administrerad via PVF Achmea, samt den del av den svenska planen för tjänstemän (ITP) som administreras via Alecta. Den största delen av den svenska planen för tjänstemän (ITP) finansieras däremot via kontoavsättning, vilken tryggs av en kreditförsäkring i Försäkringsbolaget PRI Pensionsgaranti som också administrerar planen.

Avgifterna till Alecta uppgick till MSEK 74 (46 respektive 267). 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 129 procent (113 respektive 146). Den kollektiva konsolideringsnivån utgörs av marknadsvärdet på förvaltarens tillgångar i procent av försäkringsåtagandena beräknade enligt förvaltarens försäkringstekniska beräkningsantaganden.

I de holländska planerna bidrar både företagen och de anställda till planen. Företagens avgifter till MN Services uppgick till MSEK 33 (30 respektive 29) och till PVF Achmea till MSEK 29 (33 respektive 38). Konsolideringsgraden uppgick till 92 procent (89 respektive 96) för MN Services. PVF Achmea har en kreditvärdering enligt Standard & Poors på A+/Stabil för 2012 (A+/Stabil för 2011 och 2010). PVF Achmea lämnade inga uppgifter om konsolideringsgraden för 2010, 2011 och 2012.

Scantias prognosticerade utbetalning av pensioner gällande de förmånsbestämda planerna, både fonderade och ofonderade, är MSEK 215 för 2013.

Kostnader för pensioner och andra förmånsbestämda ersättningar redovisade i resultaträkningen	Kostnader avseende pensionsförpliktelser			Kostnader avseende sjukvårdsförmåner			Kostnader avseende övriga förpliktelser		
	2012	2011	2010	2012	2011	2010	2012	2011	2010
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	-201	-165	-214	-7	-7	-7	-4	-3	-2
Räntekostnader	-252	-250	-271	-47	-41	-39	-6	-6	-7
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångarna	53	71	70	1	1	-	7	8	8
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år	13	35	6	104 ¹⁾	-	-	-	-	-
Vinster (+) och förluster (-) beroende av reduceringar och regleringar, netto	1	2	39	-	-	-	-	-	-
Begränsning i värdering av nettotillgångar	-	-	0	-	-	-	-	-	-
Total kostnad för förmånsbestämda ersättningar redovisad i resultaträkningen	-386	-307	-370	51	-47	-46	-3	-1	-1

För avgiftsbestämda planer görs fortlöpande inbetalningar till myndigheter och fristående organ, som därmed övertar förpliktelsen gentemot de anställda. Koncernens kostnader för avgiftsbestämda planer under 2012 uppgick till MSEK 634 (639 respektive 713).

Pensionskostnader och andra förmånsbaserade ersättningar återfinns i resultaträkningen under rubrikerna Forskning och utveckling 97 (54 respektive 88), kostnad för sålda varor MSEK -38¹⁾ (44 respektive 58), försäljningskostnader MSEK 29 (35 respektive 51) och administrativa kostnader MSEK 7 (4 respektive 7). Räntedelen i pensionskostnaden redovisas som räntekostnad och avkastningen på förvaltningstillgångar redovisas som ränteintäkt.

1) Avser förändring av sjukvårdsförmåner i Brasilien.

NOT 17 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser, forts.

Kostnader för pensioner och andra förmånsbestämda ersättningar redovisade i övrigt totalresultat	Kostnader avseende pensionsförpliktelser			Kostnader avseende sjukvårdsförmåner			Kostnader avseende övriga förpliktelser		
	2012	2011	2010	2012	2011	2010	2012	2011	2010
Utfallsbaserade justeringar av pensionsskulden	2	26	-187	-127	-68	-30	-19	-4	-2
Utfallsbaserade justeringar av förvaltningstillgångarna	47	-49	38	0	0	0	0	-5	2
Effekter av ändringar av aktuariella antaganden	-841	-221	-89	-109	-	-	-7	0	-1
Aktuariella vinster (+) och förluster (-) netto för året	-792	-244	-238	-236	-68	-30	-26	-9	-1
Särskild löneskatt avseende aktuariella vinster och förluster	-161	-74	-43	-	-	-	-	-	-
Begränsning i värdering av nettotillgångar	-28	39	-36	-	-	-	-	-	-
Total kostnad/intäkt för förmånsbestämda ersättningar redovisad i övrigt totalresultat	-981	-279	-317	-236	-68	-30	-26	-9	-1

Accumulerat belopp aktuariella förluster som redovisats i övrigt totalresultat är MSEK 3 858 (2 638 respektive 2 282) före skatt.

Redovisat som avsatt till pensioner i balansräkningen	Pensionsförpliktelser			Förpliktelser avseende sjukvård			Övriga förpliktelser		
	2012	2011	2010	2012	2011	2010	2012	2011	2010
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser, helt eller delvis fonderade	1 460	1 350	1 712	541	463	406	63	49	48
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser, ofonderade	5 836	4 917	4 464	-	-	-	40	34	31
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	7 296	6 267	6 176	541	463	406	103	83	79
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	-1 368	-1 300	-1 532	-8	-9	-9	-60	-63	-71
Nettotillgångar som ej värderats fullt ut p.g.a. begränsningsregel	50	23	73	-	-	-	-	-	-
Redovisat i balansräkningen	5 978	4 990	4 717	533	454	397	43	20	8
- varav pensionsskuld redovisad under rubriken Avsättningar till pensioner	6 006	5 065	4 753	533	454	397	43	20	8
- varav pensionstillgång redovisad under rubriken Andra långfristiga fordringar	-28	-75	-36	-	-	-	-	-	-

Antaganden tillämpade i aktuariell beräkning	Sverige (pension)			Brasilien (sjukvård)			Tyskland (pension)			Övriga länder (pension mm)		
	2012 ¹⁾	2011 ²⁾	2010 ²⁾	2012	2011	2010	2012	2011	2010	2012	2011	2010
Diskonteringsränta, %	3,3	4,0	4,0	9,7	11,0	10,8	3,8	5,0	5,3	3,8-16,0	2,5-11,0	3,0-10,8
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångar, %	-	-	-	9,7	11,7	11,7	-	-	-	5,3-9,7	3,7-11,7	3,7-11,7
Förväntad löneökning, %	3,0	3,0	3,0	-	-	-	2,5	2,5	2,5	1,5-13,0	1,5-5,0	3,0-8,7
Förändring av sjukvårdskostnader, %	-	-	-	8,2	8,2	7,6	-	-	-	-	-	-
Personalomsättning, %	5,0	5,0	5,0	2,3	2,5	2,3	5,0	5,0	5,0	2,0-15,4	4,0-13,8	4,0-11,0
Förväntad återstående tjänstgöringstid, år	20,3	19,4	19,8	15,4	15,6	14,0	6,8	7,2 ³⁾	7,4	4,0-30,0	4,0-30,0	1,3-30,0
Förväntad pensionsökning (inflation), %	2,0	2,0	2,0	-	-	-	1,5	1,5	1,5	0,0-3,3	0,0-3,1	0,8-3,8

1) Diskonteringsräntan fastställs med utgångspunkt i marknadsräntan på bostadsobligationer.

2) Diskonteringsräntan är fastställd med utgångspunkt i räntan på statsobligationer.

3) Jämförelsesiffror för 2011 har justerats.

Förväntad avkastning inom respektive land och kategori av förvaltningstillgångar är beräknad med hänsyn till historisk avkastning och ledningens uppskattning av framtida utveckling. Dessa värden i sammanställningen ovan har sedan vägts samman till en total förväntad avkastning för respektive land med hänsyn till att inga förändringar i placeringsstrategier är planerade. Aktuella kategorier av förvaltningstillgångar är aktier och andelar, övriga räntebärande värdepapper, fastigheter och bankmedel.

Nuvärdet av de förmånsbestämda utfästelserna har under året förändrats enligt nedan:	Skulder avseende pensionsförpliktelser			Skulder avseende sjukvårdsförmåner			Skulder avseende övriga förpliktelser		
	2012	2011	2010	2012	2011	2010	2012	2011	2010
Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna vid årets början	6 267	6 176	6 014	463	406	353	83	79	81
Nuvärde av utfästelser som omklassificerats ³⁾	-11	-261	0	-	-	-	-	-	-
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	201	165	214	7	7	7	4	3	2
Räntekostnader	252	250	271	47	41	39	6	6	7
Inbetalningar gjorda av deltagare i pensionsplanen	12	3	3	-	-	-	-	-	-
Aktuariella vinster och förluster netto för året	839	180	261	236	68	30	26	4	0
Valutakursdifferenser	-45	11	-118	-81	-40	-8	-10	-4	-6
Utbetalningar av pensionsersättningar	-205	-218	-230	-27	-19	-15	-6	-5	-5
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år	-13	-35	-6	-104	-	-	-	-	-
Regleringar	-1	-	-200	-	-	-	-	-	-
Vinster och förluster beroende av regleringar netto för året	-	-4	-33	-	-	-	-	-	-
Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna vid årets slut	7 296	6 267	6 176	541	463	406	103	83	79

3) 2011: Överföring av en förmånsbestämd plan till avgiftsbaserad plan i Norge.

Verkligt värde av förvaltningstillgångarna har under året förändrats enligt nedan:	Förvaltningstillgångar avseende pensionsförpliktelser			Förvaltningstillgångar avseende sjukvårdsförmåner			Förvaltningstillgångar avseende övriga förpliktelser		
	2012	2011	2010	2012	2011	2010	2012	2011	2010
Verkligt värde av förvaltningstillgångarna vid årets början	1 300	1 532	1 471	9	9	2	63	71	69
Verkligt värde på förvaltningstillgångar i utfästelser som omklassificerats ⁴⁾	-1	-280	-	-	-	-	-	-	-
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångarna	53	71	70	1	1	0	7	8	8
Aktuariella vinster och förluster netto för året	47	-64	23	0	0	0	0	-5	-1
Valutakursdifferenser	-37	16	-56	-2	-1	0	-9	-7	-2
Inbetalningar till pensionsplanen	44	71	65	27	19	22	-	-	-
Inbetalningar gjorda av deltagare i pensionsplanen	12	9	9	-	-	-	-	-	-
Utbetalningar av pensionsersättningar	-50	-55	-56	-27	-19	-15	-1	-4	-3
Vinster och förluster beroende av regleringar netto för året	-	0	6	-	-	-	-	-	-
Verkligt värde av förvaltningstillgångarna vid årets slut	1 368	1 300	1 532	8	9	9	60	63	71

4) 2011: Överföring av en förmånsbestämd plan till avgiftsbaserad plan i Norge.

Förvaltningstillgångarna består i huvudsak av aktier och räntebärande värdepapper med följande verkliga värden på balansdagen:	2012 MSEK	2011 MSEK	2010 MSEK	2012 %	2011 %	2010 %
Aktier och andelar, ej Scania	441	425	434	30,7	31,0	26,9
Övriga räntebärande värdepapper, ej Scania	455	450	577	31,7	32,8	35,8
Fastigheter uthyrda till Scaniaföretag	89	30	29	6,2	2,2	1,8
Fastigheter investeringsobjekt	158	211	201	11,0	15,4	12,5
Bankmedel	293	256	371	20,4	18,6	23,0
Totalt	1 436	1 372	1 612	100,0	100,0	100,0

NOT 17 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser, forts.

Faktisk avkastning	Förvaltningstillgångar avseende pensionsförpliktelser			Förvaltningstillgångar avseende sjukvårdsförmåner			Förvaltningstillgångar avseende övriga förpliktelser		
	2012	2011	2010	2012	2011	2010	2012	2011	2010
Faktisk avkastning på förvaltningstillgångarna	100	22	108	1	1	0	7	3	10

Känslighetsanalys gällande 1% förändring i sjukvårdskostnaderna på:	Minskning 1%		Ökning 1%	
	2012	2011	2012	2011
Summan av kostnad för tjänstgöring innevarande år och räntekostnaden	-3	-9	19	14
Summan av nuvärdet på den förmånsbestämda utfästelsen	-26	-40	167	121

Flerårssammanställning redovisat i balansräkningen	2012	2011	2010	2009	2008
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	7 940	6 813	6 661	6 448	5 928
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	-1 436	-1 372	-1 612	-1 542	-1 412
Underskott	6 504	5 441	5 049	4 906	4 516
Nettotillgångar som ej värderats fullt ut pga begränsningsregel	50	23	73	35	53
Redovisat i balansräkningen	6 554	5 464	5 122	4 941	4 569

Flerårssammanställning kostnader i övrigt totalresultat	2012	2011	2010	2009	2008
Utfallsbaserade justeringar av pensionsskulden	-144	-46	-219	-141	-234
Utfallsbaserade justeringar av förvaltningstillgångarna	47	-54	40	61	-149
Effekter av ändringar av aktuariella antaganden	-957	-221	-90	-22	-229
Aktuariella vinster (+) och förluster (-) netto för året	-1 054	-321	-269	-102	-612
Särskild löneskatt avseende aktuariella vinster och förluster	-161	-74	-43	-8	-134
Begränsning i värdering av nettotillgångar	-28	39	-36	26	121
Total kostnad/intäkt för förmånsbestämda ersättningar redovisad i övrigt totalresultat	-1 243	-356	-348	-84	-625

NOT 18 Övriga avsättningar

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

2012	Produktåtaganden	Legala och skattemässiga risker	Andra avsättningar ¹⁾	Totalt
Vid årets ingång	1 462	1 650	1 712	4 824
Avsättningar under året	1 555	92	990	2 637
Under året ianspråktaga avsättningar	-1 452	-19	-441	-1 912
Under året återförda avsättningar	-39	-339	-123	-501
Valutakursdifferenser	-46	-184	-42	-272
Vid årets utgång	1 480	1 200	2 096	4 776
- varav kortfristiga avsättningar	1 142	8	500	1 650
- varav övriga långfristiga avsättningar	338	1 192	1 596	3 126
2011	Produktåtaganden	Legala och skattemässiga risker²⁾	Andra avsättningar¹⁾	Totalt
Vid årets ingång	1 193	1 841	1 392	4 426
Avsättningar under året	1 583	152	757	2 492
Under året ianspråktaga avsättningar	-1 278	-59	-314	-1 651
Under året återförda avsättningar	-9	-173	-114	-296
Valutakursdifferenser	-27	-111	-9	-147
Vid årets utgång	1 462	1 650	1 712	4 824
- varav kortfristiga avsättningar	1 159	5	433	1 597
- varav övriga långfristiga avsättningar	303	1 645	1 279	3 227
2010	Produktåtaganden	Legala och skattemässiga risker²⁾	Andra avsättningar¹⁾	Totalt
Vid årets ingång	1 075	1 359	775	3 209
Avsättningar under året	1 274	553	1 004	2 831
Under året ianspråktaga avsättningar	-1 102	-30	-258	-1 390
Under året återförda avsättningar	-31	-16	-81	-128
Valutakursdifferenser	-23	-25	-48	-96
Vid årets utgång	1 193	1 841	1 392	4 426
- varav kortfristiga avsättningar	1 014	25	355	1 394
- varav övriga långfristiga avsättningar	179	1 816	1 037	3 032

1) I andra avsättningar ingår avsättningar för befarade förluster på serviceavtal. Totalt antal kontrakt ökade under 2012 med 18 700 stycken (13 600 respektive 2 900) och uppgick vid årets slut till 117 300 stycken (98 600 respektive 85 000).

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

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

NOT 19 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2012	2011	2010
Upplupna personalrelaterade kostnader	2 913	2 925	2 764
Förutbetalda intäkter vid service- och reparationsavtal	2 334	1 893	1 807
Förutbetalda intäkter vid avtal med återköpsåtagande ¹⁾	5 020	4 647	3 653
Upplupna finansiella kostnader	82	85	70
Övriga sedvanliga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	1 384	1 387	1 572
Totalt	11 733	10 937	9 866
– varav kortfristigt	7 491	6 925	6 751
– varav långfristigt	4 242	4 012	3 115
Av totalen ovan härrör sig följande från Financial Services verksamheten	259	249	287

1) Av ovanstående förutbetalda intäkter avseende fordon sålda med återköpsåtagande förväntas MSEK 778 (637 respektive 539) intäktsföras inom 12 månader. MSEK 344 (400 respektive 134) förväntas intäktsföras senare än 5 år.

NOT 20 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser

Ställda säkerheter	2012	2011	2010
Finansiella fordringar ²⁾	3 066	3 469	2 276
Övrigt	0	1	2
Totalt ¹⁾	3 066	3 470	2 278

1) Varav säkerheter ställda för:

	2012	2011	2010
Långfristig upplåning	3 066	3 469	2 276
Annans skuld	0	1	2

2) Avser i huvudsak pantsatta leasingavtal inom Financial Services, MSEK 3 060 (3 397 respektive 2 276).

Eventalförpliktelser	2012	2011	2010
Ansvarförbindelse avseende kreditförsäkring i FPG	57	53	47
Borgensförbindelser	7	11	14
Övriga garantiförbindelser	216	290	411
Totalt	280	354	472

Utöver dessa eventalförpliktelser har garantier lämnats till kunders kreditgivare att återköpa fordon till ett värde av MSEK 57 (47 respektive 37).

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 under året flyttats över till EU-kommissionen. Under 2011 inleddes även en utredning mot Scania av den koreanska konkurrensmyndigheten, Korean Fair Trade Commission, rörande otillbörligt samarbete, en utredning som har fördjupats först under 2012.

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

Operationell leasing	2012		2011		2010	
	Framtida minimi-leaseavgifter	Därav avseende lokaler	Framtida minimi-leaseavgifter	Därav avseende lokaler	Framtida minimi-leaseavgifter	Därav avseende lokaler
Inom ett år	497	231	426	232	371	197
Mellan ett år och fem år	1 229	711	1 106	662	755	587
Senare än fem år	355	337	540	525	521	519
Totalt	2 081	1 279	2 072	1 419	1 647	1 303

Kostnadsförda minimi-leaseavgifter uppgår till MSEK 539 (454 respektive 365), varav MSEK 244 (225 respektive 196) avser kostnader för lokalhyra.

NOT 21 Leasingåtaganden, forts.

Framtida betalningsåtaganden för ej uppsägningsbara finansiella leasingkontrakt

	2012			2011			2010		
	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	23	1	22	53	1	52	69	3	66
Mellan ett år och fem år	33	5	28	49	5	44	64	8	55
Senare än fem år	0	0	0	–	–	–	–	–	–
Totalt²⁾	56	6	50	102	6	96	133	11	121

2) Avser finansiella leasingavtal där förpliktelsen överstiger ett år.

Tillgångar i balansräkningen under finansiell leasing

Redovisat värde	2012	2011	2010
Uthyrningsfordon	39	79	128
Byggnader	8	10	11
Maskiner	0	0	0
Övrigt	16	15	18
Summa	63	104	157

NOT 22 Statliga stöd och bidrag

Scaniakoncernen erhöll under året statliga bidrag till ett belopp av MSEK 53 (65 respektive 65) hänförliga till rörelsekostnader på MSEK 228 (218 respektive 451).

NOT 23 Förändring av nettoskuldsättning

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

Totalt Scaniakoncernen	2012	2011	2010	Fordon och tjänster	2012	2011	2010
Totalt kassaflöde före finansieringsverksamheten	-1 064	168	13 023	Totalt kassaflöde före finansieringsverksamheten	3 025	6 970	11 880
Valutakurseffekter i räntebärande skulder	2 242	1 723	2 656	Valutakurseffekter i räntebärande skulder	447	223	742
Förvärvade och avyttrade verksamheter	-7	1	-4	Förvärvade och avyttrade verksamheter	-7	1	-4
Valutakurseffekter i kortfristiga placeringar	0	0	-1	Valutakurseffekter i kortfristiga placeringar	0	0	-1
Valutakurseffekter i likvida medel	-578	-351	-127	Valutakurseffekter i likvida medel	-556	-338	-91
Förändring av derivat som påverkat nettoskuldsättning	-417	-492	1 539	Förändring av derivat som påverkat nettoskuldsättning	-130	155	144
Utdelning	-4 000	-4 000	-800	Utdelning	-4 000	-4 000	-800
Förändring nettoskuldsättning enligt balansräkning	-3 824	-2 951	16 286	Flytt mellan segment	-33	-96	-132
				Förändring nettoskuldsättning enligt balansräkning	-1 254	2 915	11 738

NOT 24 Kassaflödesanalys

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

	2012	2011	2010
a. Fordon och tjänster; erhållen/erlagd ränta och utdelning			
Erhållen utdelning från intresseföretag	4	11	2
Erhållen ränta	675	608	373
Erlagd ränta	-219	-276	-552

b.1. Fordon och tjänster; icke kassaflödespåverkande poster

	2012	2011	2010
Avskrivningar	2 678	2 609	2 544
Osäkra fordringar	56	92	55
Intresseföretag	-23	-5	-16
Vinstavräkning uthyrningstillgångar	-71	288	177
Övrigt	-35	-29	298
Totalt	2 605	2 955	3 058

b.2. Financial Services; icke kassaflödespåverkande poster

	2012	2011	2010
Avskrivningar	20	21	21
Osäkra fordringar	290	298	493
Övrigt	20	-4	43
Totalt	330	315	557

c. Nettoinvestering genom förvärv/avyttring av verksamheter ¹⁾

	2012	2011	2010
Försäljning av verksamheter	-	58	-
Förvärv av verksamheter	25	-14	-56
Totalt	25	44	-56

1) Se not 25 Förvärvade/avyttrade verksamheter.

	2012	2011	2010
d.1. Fordon och tjänster; förvärv av anläggningstillgångar			
Investeringar i anläggningstillgångar ²⁾	-5 188	-4 308	-3 275
Försäljning av anläggningstillgångar ³⁾	708	532	522
Totalt	-4 480	-3 776	-2 753

2) Varav aktiverade utgifter för forskning och utveckling MSEK 860 (387 respektive 351).

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

d.2. Financial Services; förvärv av anläggningstillgångar

	2012	2011	2010
Nyfinansiering ⁴⁾	-24 014	-25 764	-17 702
Amorteringar och avslutade kontrakt	19 243	18 287	18 233
Totalt	-4 771	-7 477	531

4) Inkluderar övriga materiella och immateriella anläggningstillgångar.

e. Förändring av skuldsättning genom finansieringsaktiviteter

	2012	2011	2010
Nettoförändring av kortfristiga placeringar	18	-86	-15
Nettoförändring av kortfristig upplåning	-2 101	8 077	-5 443
Återbetalning av långfristig upplåning	-6 831	-12 886	-10 234
Ökning av långfristig upplåning	14 826	10 919	6 303
Totalt	5 912	6 024	-9 389

f. Likvida medel

	2012	2011	2010
Kassa och bank	1 373	1 495	1 716
Kortfristiga placeringar, som utgör likvida medel	10 545	10 153	8 091
Totalt	11 918	11 648	9 807

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 2010–2012. Rörelseförvärven brukar framförallt bestå av återförsäljare. Under 2012 gjordes ett mindre rörelseförvärv i Irak, där 51 procent förvärvades i en återförsäljare.

Under 2011 förvärvades återförsäljarverksamheter i Norge och Frankrike. Under 2010 förvärvades återförsäljarverksamheter i Frankrike, Schweiz och Italien.

NOT 26 Löner och ersättningar samt antal anställda

Löner och ersättningar, pensionskostnader och andra sociala kostnader (exklusive inhyrd personal)	2012	2011	2010
Styrelser och ledande befattningshavare ¹⁾	419	405	401
– varav tantiem	108	135	138
Övriga anställda	12 561	12 374	11 327
Summa ²⁾	12 980	12 779	11 728
Pensionskostnader och andra sociala kostnader	4 070	4 227	3 933
– varav pensionskostnader ³⁾	922	995	1 036
Totalt	17 050	17 006	15 661

1) Antal personer i styrelser och ledande befattningar var 525 (478 respektive 455).

2) Inklusiv icke-monetära ersättningar.

3) Av koncernens pensionskostnad avser MSEK 39 (40 respektive 33) styrelser och ledande befattningshavare i Scania-koncernen. Per årsskiftet uppgick den totala pensionsförpliktelsen till MSEK 169 (151 respektive 135) för denna grupp.

Löner och andra ersättningar, pensionskostnader och andra sociala kostnader fördelade per region	2012			2011			2010		
	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	5 573	2 408 (546)		5 478	2 415 (519)		4 979	2 344 (626)	
Europa (exklusive Sverige)	4 635	983 (350)		4 478	1 083 (371)		4 395	1 020 (342)	
Eurasien	213	36 (24)		176	24 (16)		147	17 (14)	
Amerika	1 840	565 (–50) ⁴⁾		1 917	649 (46)		1 555	504 (17)	
Asien	344	27 (17)		293	19 (12)		254	14 (8)	
Afrika och Oceanien	343	41 (35)		437	37 (31)		398	34 (29)	
Totalt	12 948	4 060 (922)		12 779	4 227 (995)		11 728	3 933 (1 036)	

4) Avser förändring av sjukvårdsförmåner i Brasilien.

Medelantal anställda (exklusive inhyrd personal)	2012		2011		2010	
	Totalt	Andel kvinnor	Totalt	Andel kvinnor	Totalt	Andel kvinnor
Sverige	12 005	20%	12 165	20%	10 727	19%
Europa (exklusive Sverige)	12 833	12%	12 605	13%	12 246	12%
Eurasien	869	24%	769	25%	650	25%
Amerika	5 440	12%	5 397	12%	4 713	11%
Asien	1 298	17%	1 091	17%	1 029	17%
Afrika och Oceanien	1 390	15%	1 257	16%	1 196	15%
Totalt	33 835	16%	33 284	16%	30 561	15%

NOT 26 Löner och ersättningar samt antal anställda, forts.

Könsfördelning	2012	2011	2010	Antal anställda per 31 december	2012	2011	2010
Styrelseledamöter i moderbolag och dotterföretag	428	384	359	Fordon och tjänster			
– varav män	420	379	354	Produktion och centrala staber	17 663	17 489	17 006
– varav kvinnor	8	5	5	Forskning och utveckling	3 509	3 327	2 930
VD i moderbolag och dotterföretag samt den verkställande ledningen i koncernen	97	94	96	Försäljnings- och servicebolag	16 734	16 038	14 987
– varav män	96	94	96	Summa	37 906	36 854	34 923
– varav kvinnor	1	–	–	Financial Services	691	642	591
				Totalt	38 597	37 496	35 514
				– varav tillfälligt anställd och inhyrd personal	3 860	4 121	4 502

NOT 27 Transaktioner med närstående

	Intäkter			Kostnader			Fordringar			Skulder		
	2012	2011	2010	2012	2011	2010	2012	2011	2010	2012	2011	2010
Volkswagenkoncernen	374	369	30	448	378	222	422	235	15	21	170	8
Intresseföretag och joint ventures												
BITS DATA i Södertälje AB	–	–	–	16	17	16	–	–	–	1	1	2
Cummins-Scania HPI L.L.C	–	–	–	96	168	120	–	–	–	1	17	27
Cummins-Scania XPI Manufacturing L.L.C	77	77	58	224	274	302	6	14	18	11	7	23
Laxå Special Vehicles AB	13	15	12	165	134	66	4	4	8	44	41	31
ScaMadrid S.A.	43	70	101	19	25	30	3	8	13	1	1	1
ScaValencia S.A.	70	94	88	71	61	42	2	12	8	1	2	2
Övriga	11	10	–	5	6	–	–	–	–	–	1	–

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. Under 2011 har Volkswagen utökat sitt ägande i MAN, vilket innebär att MAN-koncernen är en närstående part och ingår i Volkswagenkoncernen.

Samtliga transaktioner med närstående sker på marknadsmässiga villkor.

NOT 28 Ersättningar till ledande befattningshavare**STYRELSENS ARVODEN**

Enligt bolagsstämans beslut uppgår arvodet avseende 2012 till de stämموvalda externa styrelseledamöterna till sammanlagt SEK 2 000 000 (2 500 000) 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.

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

Per den 31 augusti 2012 lämnade Leif Östling posten som verkställande direktör och ersattes från den 1 september 2012 av Martin Lundstedt. För verksamhetsåret 2012 erhöll Leif Östling en fast lön om SEK 6 667 000 för perioden 1 januari till den 31 augusti 2012. Martin Lundstedt erhöll i sin position som verkställande direktör under 2012 en fast lön om SEK 2 500 000 (baserat på en fast årslön om SEK 7 500 000) för perioden 1 september till den 31 december 2012.

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 2012 och är ett program med samma parametrar som var i kraft under 2011. 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 2012 fastställde styrelsens ersättningskommitté RNI på basis av en faktor för eget kapital om 7 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 2013.

Båda komponenterna är som framgår ovan så konstruerade att de innehåller en högsta gräns för den ersättning som kan utgå enligt programmet. Under perioden 1997–2012 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 1997–2012 varit 79 procent av den årliga fasta lönen gällande Del 1 och 26 procent av den årliga fasta lönen gällande Del 2. Utfallet 2012 för den verkställande direktören utgör 63 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 2012 erhöll Martin Lundstedt som verkställande direktör en rörlig lön om SEK 1 584 000.

PENSIONSSYSTEM FÖR LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE

Verkställande ledningen samt cheferna för ledningsenheterna omfattas av ett avgiftsbestämt pensionssystem som gäller utöver allmän pension och ITP. Enligt detta avgiftsbestämda 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 verkställande ledningen, exklusive den verkställande direktören, varierar mellan 11–39 procent av den fasta lönen. Premien för cheferna för ledningsenheterna varierar mellan 10–30 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. Den årliga av bolaget betalda pensionspremien för Leif Östling som verkställande direktör, enligt dennes avtal om pension, utgör 35 procent av den fasta lönen så länge Leif Östling kvarstår som anställd i bolaget samt en extra pensionsavsättning om SEK 6 000 000 per år. Premien för perioden 1 januari till den 31 augusti 2012 uppgick till SEK 6 340 000.

NOT 28 Ersättningar till ledande befattningshavare, forts.

För Martin Lundstedt som verkställande direktör gäller att han omfattas dels av de pensionsförmåner som följer av kollektivavtal och dels av ett avgiftsbestämt pensionssystem. Den pensionsmedförande lönen utgörs av den fasta årslönen. Premien för den avgiftsbestämda pensionen är 35 procent av pensionsmedförande lön och utgjorde för perioden 1 september till den 31 december 2012 SEK 842 000. För verkställande direktören gäller vid egen uppsägning att han är berättigad till lön under en sexmånadersperiod. Förekommande utfall av programmet för rörlig lön proportioneras med hänsyn till anställningstidens längd under ifrågakvarande år om villkoren som fastställts av Årsstämman uppfyllts.

Vid en uppsägning från företagets sida gäller en uppsägningstid om sex månader med bibehållna förmåner samt att det utgår ett avgångsvederlag motsvarande tjugofyra månadslöner.

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.

2012, KSEK	Fast lön	Styrelse-arvode ¹⁾	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 ²⁾		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
Cheferna för ledningsenheterna (18 personer)	39 764		20 252	–	3 404	63 420	9 520	9 397	18 917	52 395

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).

2011, KSEK	Fast lön	Styrelse-arvode ³⁾	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	10 000		10 528	–	29	20 557	9 509	816	10 325	8 673
Övriga verkställande ledningen (5 personer)	16 500		16 740	–	1 194	34 434	5 539	2 638	8 177	11 666
Cheferna för ledningsenheterna (22 personer)	41 665		31 823	–	3 437	76 925	10 137	12 268	22 405	49 613

3) Andra styrelseledamöters totala ersättningar: Hans Dieter Pötsch 0; Francisco J. Garcia Sanz 0; Börje Ekholm 653; Helmut Aurenz 453; Gunnar Larsson 603; Peter Wallenberg Jr. 453; Jochen Heizmann 0; Åsa Thunman 453.

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 ledningen exklusive den verkställande direktören och 62 år för cheferna för ledningsenheterna. 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	2012		2011		2010	
	Ernst & Young	Övriga revisorer	Ernst & Young	Övriga revisorer	Ernst & Young	Övriga revisorer
Revisionsuppdrag	44	1	43	1	45	1
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag	0	0	1	0	4	–
Skatterådgivning	2	1	2	1	2	0
Övriga tjänster	2	0	1	0	2	1
Totalt	48	2	47	2	53	2

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 2012 utgjorde Scantias försäljning till länder utanför Sverige 93 (93 respektive 94) procent. Eftersom en stor andel av produktionen sker i Sverige med kostnaderna denominerade i svenska kronor, medför detta att Scania har stora nettoinflöden i utländska valutor.

Total valutaexponering i rörelseresultatet motsvarade under 2012 cirka MSEK 28 100 (32 200 respektive 26 600). De största flödesvalutorna var EUR, USD och BRL. I tabellen på nästa sida framgår valutaexponeringen i rörelseresultatet i de vanligast förekommande valutorna.

NOT 30 Finansiell riskhantering

Valutaexponering i rörelseresultat, Fordon och tjänster	2012	2011	2010
US dollar, USD	6 100	5 500	4 200
Brasilianska real, BRL ¹⁾	4 000	4 400	7 900
Ryska rubel, RUB	3 800	4 500	1 500
Brittiska pund, GBP	3 300	3 000	2 500
Norska kronor, NOK	2 100	1 800	1 200
Euro, EUR	1 400	6 100	4 700
Australiska dollar, AUD	1 400	1 100	1 000
Danska kronor, DKK	1 100	1 100	900
Schweiziska franc, CHF	800	800	600
Koreanska won, KRW	700	600	800
Polska zloty, PLN	600	700	100
Sydafrikanska rand, ZAR	500	600	600
Argentinska peso, ARS	-1 000	-1 200	-1 100
Övriga valutor	2 600	2 500	1 500
Total valutaexponering i rörelseresultat	27 400	31 500	26 400

Valutaexponering i rörelseresultat, Financial Services	2012	2011	2010
Euro, EUR	300	400	100
Övriga valutor	400	300	100
Total valutaexponering i rörelseresultat	700	700	200

1) Jämförelsesiffror har justerats.

Baserat på 2012 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 281 (322 respektive 266).

För Fordon och tjänster uppgick de totala negativa valutaeffekterna jämfört med 2011 till cirka MSEK 100.

I enlighet med Scantias 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 2012 säkrade Scania inga framtida valutaflöden.

För att säkerställa effektivitet och riskkontroll sker upplåning i Scantias dotterföretag i stor utsträckning genom den centrala treasuryenheten främst i EUR och SEK och överförs sedan till dotterföretag i form av interna lån i deras lokala valutor.

Genom derivatkontrakt omvandlas den centrala upplåningen till utlåningsvalutorna. Inom Financial Services ska tillgångar finansieras av skulder i samma valuta. Scantias upplåning i olika valutor exklusive och inklusive valutaderivat framgår av tabellen Upplåning under avsnittet Ränterisk.

Scantias nettotillgångar i utländsk valuta uppgick vid utgången av 2012 till MSEK 18 300 (16 400 respektive 13 150). 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 2012 var inga utländska nettotillgångar säkrade (0 respektive 0).

Nettotillgångar, Fordon och tjänster	2012	2011	2010
Brasilianska real, BRL	4 200	3 200	1 900
Euro, EUR	3 700	3 300	2 900
Argentinska pesos, ARS	900	850	650
Ryska rubel, RUB	600	600	700
Norska kronor, NOK	500	500	300
Brittiska pund, GBP	400	600	450
Mexikanska pesos, MXN	400	300	250
Schweiziska franc, CHF	300	350	350
Polska zloty, PLN	300	350	300
Sydafrikanska rand, ZAR	250	200	400
Danska kronor, DKK	150	200	150
Peruanska soles, PEN	150	150	150
US dollar, USD	-150	-300	-350
Övriga valutor	1 300	1 200	1 400
Totala nettotillgångar i utländsk valuta, Fordon och tjänster	13 000	11 500	9 550

Nettotillgångar, Financial Services	2012	2011	2010
Euro, EUR	4 600	3 100	2 000
Övriga valutor	700	1 800	1 600
Totala nettotillgångar i utländsk valuta, Financial Services	5 300	4 900	3 600

Totala nettotillgångar i utländsk valuta, Scaniakoncernen	18 300	16 400	13 150
--	---------------	---------------	---------------

Valutakursdifferensers påverkan på årets resultat

Årets resultat har påverkats av bokförda valutakursdifferenser enligt nedanstående uppställning:

	2012	2011	2010
Rörelseresultat	-200	-116	6
Finansiella intäkter och kostnader	-22	-12	-3
Skatter	4	-4	2
Påverkan på årets resultat	-218	-132	5

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 2012 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 9 361 (10 615 respektive 7 700) vid årets slut. Låneskulderna uppgick till MSEK 2 477 (1 418 respektive 2 909) och den genomsnittliga räntebindningstiden för dessa understiger 6 (6 respektive 6) månader. Kortfristiga placeringar och likvida medel uppgick till MSEK 11 690 (11 468 respektive 9 552) och den genomsnittliga räntebindningstiden på dessa tillgångar understiger 1 (1 respektive 1) månad. I nettokassan ingår även derivat som säkrar upplåningen till ett nettovärde på MSEK 148 (565 respektive 1 057).

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 15 (15 respektive 30) samt ränteintäkterna med cirka MSEK 115 (110 respektive 95) 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 2012:

Räntebindning inom Financial Services per den 31 december 2012	Räntebärande portfölj ¹⁾	Räntebärande skulder ²⁾
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
Totalt	45 037	39 974

Räntebindning inom Financial Services per den 31 december 2011	Räntebärande portfölj ¹⁾	Räntebärande skulder ²⁾
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
Totalt	42 235	37 375

Räntebindning inom Financial Services per den 31 december 2010	Räntebärande portfölj ¹⁾	Räntebärande skulder ²⁾
2011	21 404	20 218
2012	6 443	5 638
2013	4 708	3 593
2014	2 403	1 437
2015	965	513
2016 och senare	214	98
Totalt	36 137	31 497

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 42 451 (38 793 respektive 34 406).

Upplåning per den 31 december 2012	Upplåning inkl. valutaswapavtal	Upplåning exkl. valutaswapavtal
EUR	16 990	16 467
BRL	4 813	4 813
GBP	3 844	0
SEK	3 375	17 055
RUB	2 417	1
ZAR	1 576	1 188
USD	1 356	1 131
DKK	1 270	0
CLP	1 209	59
NOK	932	0
KRW	637	57
CHF	605	5
AUD	502	0
THB	349	54
PLN	314	0
CZK	245	3
Övriga valutor	1 824	1 425
Totalt ¹⁾	42 258	42 258
Upplupen ränta	193	193
Totalt	42 451	42 451

1) Total upplåning exkluderar MSEK 193 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 6 508 (6 648 respektive 6 677), varav merparten utgjordes av fordringar på fristående återförsäljare och slutkunder. Totalt finns det säkerheter till ett estimerat verkligt värde av MSEK 1 536. Huvuddelen av säkerheterna består av återtaganderätter samt bankgarantier. Under året realiserades säkerheter till ett värde av MSEK 217.

Tidsanalys på kundfordringar som är förfallna men inte nedskrivna	Förfallna betalningar 2012	Förfallna betalningar 2011	Förfallna betalningar 2010
< 30 dagar	912	944	839
30–90 dagar	301	284	246
91–180 dagar	69	73	52
> 180 dagar	28	59	170
Totalt	1 310	1 360	1 307

Avsättningar för osäkra fordringar uppgick till MSEK 462 (516 respektive 581) motsvarande 6,6 (7,2 respektive 8,0) procent av totala fordringar. Årets kostnad för osäkra fordringar uppgick till MSEK 56 (92 respektive 55). Avsättning för osäkra fordringar har ändrats enligt följande:

Avsättning för osäkra fordringar	2012	2011	2010
Avsättning vid årets början	516	581	725
Reservering för befarade förluster	34	50	-7
Upplösning på grund av konstaterade förluster	-62	-91	-89
Valutakursdifferenser	-26	-24	-48
Övrigt	0	0	0
Avsättning vid årets slut	462	516	581

Kreditrisk inom Financial Services

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

Kreditportfölj	2012	2011	2010
Exponering	45 800	42 980	36 954
– varav operationell leasing	8 189	8 365	8 545
Kreditriskreserv	763	745	817
Redovisat värde	45 037	42 235	36 137
– varav operationell leasing	8 135	8 301	8 497

För att upprätthålla en kontrollerad kreditrisknivå inom segmentet stöds kreditprocessen av en kreditpolicy och kreditinstruktioner. Kreditriskerna begränsas genom aktiv kreditbedömning, hantering av kreditportföljen 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 produkterna.

Tidsanalys på portföljens tillgångar

Förfallna men inte nedskrivna	2012			2011			2010		
	Förfallna betalningar	Total exponering ¹⁾	Beräknat verkligt värde på säkerhet	Förfallna betalningar	Total exponering ¹⁾	Beräknat verkligt värde på säkerhet	Förfallna betalningar	Total exponering ¹⁾	Beräknat verkligt värde på säkerhet
< 30 dagar	79	3 466	3 455	90	2 796	2 758	87	3 489	3 277
30–90 dagar	103	1 513	1 510	107	1 649	1 550	111	1 704	1 608
Förfallna och nedskrivna									
91–180 dagar	75	621	461	77	559	501	84	751	649
> 180 dagar	126	614	502	124	480	372	245	1 029	764
Avslutade kontrakt	115	474	339	159	593	402	256	1 064	733
Totalt	498	6 688	6 267	557	6 077	5 583	783	8 037	7 031

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. En beskrivning av exponering av kreditrisk framgår av tabellen nedan:

Koncentration av kreditrisk	Antal kunder	Procent av totala antalet kunder	Procent av portföljvärdet
Per den 31 december 2012			
Exponering < 15 MSEK	25 277	98,5	69,5
Exponering 15–50 MSEK	306	1,2	14,1
Exponering > 50 MSEK	78	0,3	16,4
Totalt	25 661	100,0	100,0

Koncentrationen av kreditrisken 2012 är likvärdig med hur den såg ut 2011 och 2010. Av tabellen framgår att merparten av kunderna ingår i segmentet med exponering lägre än MSEK 15. I det segmentet finns 98,5 procent (98,4 respektive 98,7) av totala antalet kunder, vilket motsvarar 69,5 procent (67,4 respektive 70,8) av portföljen. I segmentet med exponering MSEK 15–50 finns 1,2 procent (1,2 respektive 1,0) av totala antalet kunder, vilket motsvarar 14,1 procent (15,0 respektive 14,2) av portföljen. I segmentet med exponering som överstiger MSEK 50 finns 0,3 procent (0,4 respektive 0,3) av totala antalet kunder, vilket motsvarar 16,4 procent (17,6 respektive 15,0) av portföljen.

För engagemang med förfallna fordringar sker vanligtvis ett relativt snabbt återtagande av det finansierade objektet. Omförhandling sker endast i de fall Financial Services bedömer efter en ny kreditutvärdering att kundens likviditetsproblem är av övergående karaktär och då omförhandlingen kan göras utan att avsevärt försämra riskpositionen. För Scantias kunder var behovet av omförhandling lägre under 2012 och betalningsplanerna fullföljdes. Därför har det redovisade värdet för finansiella tillgångar, vars villkor omförhandlats, fortsatt att minska och uppgick vid utgången av 2012 till MSEK 1 660 (3 768 respektive 5 352). 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 större delen av 2012. Under året återtog 2 274 (2 595 respektive 3 579) finansierade fordon. Vid årets slut uppgick antalet återtagna men ännu ej sålda fordon till 526 (596 respektive 677) med ett totalt redovisat värde på MSEK 181 (176 respektive 274). Återtagna fordon realiserar genom nytt finansieringskontrakt till annan kund, direkt försäljning till slutkund eller försäljning via Scantias återförsäljarnät.

NOT 30 Finansiell riskhantering, forts.

Avsättningar för osäkra fordringar uppgick till MSEK 763 (745 respektive 817) motsvarande 1,7 procent (1,7 respektive 2,2) av Financial Services bruttoportfölj. Avsättning för osäkra fordringar har ändrats enligt följande:

Avsättning för osäkra fordringar	2012	2011	2010
Avsättning vid årets början	745	817	924
Reservering för befarade förluster	267	260	371
Upplösning på grund av konstaterade förluster	-226	-317	-378
Valutakursdifferenser	-23	-15	-100
Avsättning vid årets slut	763	745	817

Årets kostnader för konstaterade och befarade kreditförluster uppgick till MSEK 290 (298 respektive 493).

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 limiterna och med utvalda kreditvärddiga 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 157 (545 respektive 1 106) vid utgången av 2012. Beräknad bruttoexponering för motpartsrisken avseende derivathandel uppgick till MSEK 1 020 (1 436 respektive 1 899) samt för likvida medel och kortfristiga placeringar till MSEK 12 047 (11 796 respektive 9 868). 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 10 674 (10 301 respektive 8 152) varav MSEK 10 545 (10 153 respektive 8 091) utgörs av placeringar med en löptid på mindre än 90 dagar och MSEK 129 (148 respektive 61) utgörs av placeringar med en löptid på 91–365 dagar. Utöver kortfristiga placeringar har Scania banktillgodo-havanden om MSEK 1 373 (1 495 respektive 1 716).

REFINANSIERINGSRISK

Refinansieringsrisken 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 2012 till MSEK 39 281 (39 685 respektive 36 872). 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 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	–
Totalt ¹⁾	42 258 ²⁾	70 839

Upplåning 2011	Total upplåning	Rambelopp
Medium Term Note Program	358	13 000
European Medium Term Note Program	15 461	31 306
Övriga obligationer ³⁾	–	–
Kreditfacilitet (EUR)	–	27 889
Företagscertifikat Sverige	1 848	10 000
Företagscertifikat Belgien	–	3 578
Banklån ³⁾	20 900	–
Totalt ¹⁾	38 567 ²⁾	85 773

Upplåning 2010	Total upplåning	Rambelopp
Medium Term Note Program	360	13 000
European Medium Term Note Program	13 933	31 507
Övriga obligationer ³⁾	–	–
Kreditfacilitet (EUR)	–	27 004
Företagscertifikat Sverige	320	10 000
Företagscertifikat Belgien	–	3 601
Banklån ³⁾	19 530	–
Totalt ¹⁾	34 143 ²⁾	85 112

1) Av totalt rambelopp utgör garanterade kreditlöften MSEK 27 234 (27 889 respektive 27 004).

2) Total upplåning exkluderar MSEK 193 (226 respektive 263) 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:

Förfallostruktur på Scantias upplåning	2012	2011	2010
2011	–	–	12 171
2012	–	19 556	14 479
2013	16 112	6 345	639
2014	8 066	3 307	334
2015	8 784	5 479	2 922
2016 och senare	6 780	3 868	3 598
2017 och senare	2 429	12	–
2018 och senare	87	–	–
Totalt	42 258 ¹⁾	38 567 ¹⁾	34 143 ¹⁾

1) Total upplåning exkluderar MSEK 193 (226 respektive 263) avseende upplupna räntor samt verkligt värdejustering på obligationer där säkringsredovisning tidigare tillämpats.

Förfallostruktur derivat hänförliga till upplåning 2012	Derivat med positivt värde	Derivat med negativt värde
2013	134	33
2014	53	38
2015	184	–
2016	68	–
2017	29	–
2018 och senare	–	–
Totalt ¹⁾	468	71

Förfallostruktur derivat hänförliga till upplåning 2011	Derivat med positivt värde	Derivat med negativt värde
2012	167	1
2013	27	–
2014	117	–
2015	109	–
2016	–	–
2017 och senare	–	–
Totalt ¹⁾	420	1

Förfallostruktur derivat hänförliga till upplåning 2010 ²⁾	Derivat med positivt värde	Derivat med negativt värde
2011	17	–
2012	158	–
2013	–	–
2014	–	–
2015	–	–
2016 och senare	–	–
Totalt ¹⁾	175	0

1) Inkluderar ej upplupen ränta.

2) Jämförelsesiffror har justerats.

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 kassaflödessäkkringar redovisas till verkligt värde via övrigt totalresultat. Verkligt värde fastställs enligt olika nivåer, definierade i IFRS 7, 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 1 188 (1 192 respektive 1 047). 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. De är redovisade under andra långfristiga tillgångar, andra kortfristiga tillgångar, andra långfristiga skulder respektive andra kortfristiga skulder och uppgår netto till MSEK 157 (545 respektive 1 106).

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 överensstämma med det redovisade värdet.

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.

Koncernen 2012, MSEK	Finansiella tillgångar och finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen	Investeringar som hålls till förfall	Lånefordringar och kundfordringar	Övriga finansiella skulder	Säkring av nettoinvestering	Kassaflödessäkkringar	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 ¹⁾	670		449				1 119	1 119
Andra kortfristiga fordringar ²⁾	351		9				360	360
Summa tillgångar	2 209	–	54 410	–	–	–	56 619	56 788
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 ³⁾	518						518	518
Andra kortfristiga skulder ⁴⁾	346						346	346
Summa skulder	864	–	–	50 122	–	–	50 986	51 533

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.

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 ¹⁾	814		502				1 316	1 316
Andra kortfristiga fordringar ²⁾	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 ³⁾	564						564	564
Andra kortfristiga skulder ⁴⁾	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.

Koncernen 2010, 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			16 514				16 514	16 646
Kortfristiga räntebärande fordringar			11 389				11 389	11 470
Icke räntebärande kundfordringar			6 115				6 115	6 115
Kortfristiga placeringar och likvida medel	1 047		8 821				9 868	9 868
Andra långfristiga fordringar ¹⁾	667		493				1 160	1 160
Andra kortfristiga fordringar ²⁾	1 232		15				1 247	1 247
Summa tillgångar	2 946	–	43 347	–	–	–	46 293	46 506
Långfristiga räntebärande skulder				21 973			21 973	22 202
Kortfristiga räntebärande skulder				12 433			12 433	12 497
Leverantörsskulder				8 194			8 194	8 194
Andra långfristiga skulder ³⁾	339					91	430	430
Andra kortfristiga skulder ⁴⁾	357					7	364	364
Summa skulder	696	–	–	42 600	–	98	43 394	43 687

1) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga fordringar MSEK 1 454.

2) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga fordringar MSEK 3 827.

3) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga skulder MSEK 439.

4) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga skulder MSEK 2 154.

NOT 31 Finansiella instrument, forts.**SÄKRINGSREDOVISNING**

Scania tillämpar säkringsredovisning i enlighet med IAS 39 enligt nedanstående:

- År 2010 och 2011 tillämpar Scania i mindre omfattning kassaflödessäkringsredovisning på räntederivat för att omvandla rörlig ränta på lån till fast ränta. År 2012 tillämpas inte denna form av säkringsredovisning.
- I mindre omfattning tillämpas 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 finanspolicyn. För mer detaljerad information om redovisning av säkringsinstrument och säkrade poster se not 1 Redovisningsprinciper.

VINSTER/FÖRLUSTER NETTO PÅ FINANSIELLA INSTRUMENT REDOVISADE I RESULTATRÄKNINGEN

Nedanstående tabell visar följande poster som redovisats i resultaträkningen:

- Vinster och förluster avseende valutakursdifferenser, inklusive vinster och förluster hänförliga till säkringsredovisning av kassaflöden.
- Vinster och förluster avseende finansiella instrument där säkringsredovisning tillämpas.

Vinster/förluster netto	2012	2011	2010
Finansiella tillgångar och skulder som innehas för handel värderade till verkligt värde	-646	-380	660
Lånefordringar och kundfordringar ¹⁾	-378	24	-3 195
Övriga finansiella skulder	709	78	3 336
Totalt	-315	-278	801

1) Inkluderar även operationell leasing.

Vinster och förluster till följd av valutakursdifferenser avseende derivat, lånefordringar samt upplåning uppstår främst inom Scantias treasury-enhet. 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:

	2012	2011	2010
Ränteintäkter på finansiella tillgångar ¹⁾	3 040	2 832	2 253
Räntekostnader på finansiella skulder ^{2), 3)}	-1 692	-1 527	-1 663
Totalt	1 348	1 305	590

1) MSEK 157 (179 respektive 59) 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 -226 (-71 respektive 386) 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 %
Ainax AB	556579-4459	Stockholm	Sverige	100
Scania Bus Financing AB	556728-9433	Stockholm	Sverige	100
Ferrouform AB	556528-9120	Luleå	Sverige	100
AB Dure	556054-9429	Södertälje	Sverige	100
AB Folkvagn	556052-4208	Södertälje	Sverige	100
AB Scania-Vabis	556121-2639	Södertälje	Sverige	100
Bil-Forum AB	556185-2129	Södertälje	Sverige	100
DynaMate AB	556070-4818	Södertälje	Sverige	100
DynaMate Industrial Services AB	556528-9286	Södertälje	Sverige	100
DynaMate IntraLog AB	556718-5409	Södertälje	Sverige	100
Fastighets AB Katalysator	556070-4826	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
Mälardalens Teknikgymnasium AB	556548-4754	Södertälje	Sverige	80
Scania Bus Nordic AB	556593-3057	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 Infotronics AB	556548-4739	Södertälje	Sverige	100
Scania IT AB	556084-1206	Södertälje	Sverige	100
Scania Kringlan AB	556053-7903	Södertälje	Sverige	100
Scania Marketing Support AB	556528-9062	Södertälje	Sverige	100
Scania Omni AB	556060-5809	Södertälje	Sverige	100
Scania Overseas AB	556593-2984	Södertälje	Sverige	100
Scania Parts Logistics AB	556528-9104	Södertälje	Sverige	100
Scania Real Estate AB	556084-1180	Södertälje	Sverige	100
Scania Real Estate Lund AB	556791-9823	Södertälje	Sverige	100
Scania Real Estate Services AB	556593-3024	Södertälje	Sverige	100
Scania Sales and Services AB	556593-3073	Södertälje	Sverige	100
Scania Sverige Bussar AB	556060-0586	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 Trucks & Buses AB	556267-1585	Södertälje	Sverige	100
Scania Used Vehicles AB	556548-4713	Södertälje	Sverige	100
Scania-Bilar Sverige AB	556051-4621	Södertälje	Sverige	100
Södertälje Bilkredit AB	556051-3102	Södertälje	Sverige	100
Stockholms Industriassistans AB	556662-3459	Södertälje	Sverige	100
Svenska Mektek AB	556616-7747	Södertälje	Sverige	100
Vabis Bilverkstad AB	556031-7181	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	000537333	Melbourne	Australien	100
Scania Bus Belgium N.V	BE0460.870.259	Brussel	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 N.V	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
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

NOT 32 Dotterföretag, forts.

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
Scania IT France S.A.S.	412282626	Angers	Frankrike	100
Scania Production Angers S.A.S.	378442982	Angers	Frankrike	100
Scania Real Estate France	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
Scania Leasing Ireland Ltd.	482138	Dublin	Irland	100
Italscania S.p.A	11749110158	Trento	Italien	100
Scania Commerciale S.p.A	IT 01184460226	Trento	Italien	100
Scania Milano S.p.A	IT 02170120220	Trento	Italien	100
Scania Japan 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 (Hong Kong) Limited	1205987	Hong Kong	Kina	100
Scania Hrvatska d.o.o.	080213913	Zagreb	Kroatien	100
Scania Latvia SIA	50003118401	Riga	Lettland	100
UAB Scania Lietuva	123873025	Vilnius	Litauen	100
Scania Treasury Luxembourg S.à.r.l	B72450	Luxembourg-City	Luxemburg	99,90
Scania Luxembourg S.A.	B.53044	Münsbach	Luxemburg	100
SRE Holding Sàrl	B160795	Münsbach	Luxemburg	100
Scania (Malaysia) SDN BHD	518606-D	Kuala Lumpur	Malaysia	100
Scania Credit (Malaysia) SDN BHD	1011611-H	Selangor	Malaysia	100
Scania Maroc S.A.	06100472	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 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.	05046846	Meppel	Nederländerna	100
Scania Europe Holding B.V.	05050056	Zwolle	Nederländerna	100
Scania IT Nederland B.V.	05062402	Zwolle	Nederländerna	100
Scania Production Zwolle B.V.	05020370	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 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	Ilfov	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
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 758112	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
Reliable Vehicles Ltd	1092161	Milton Keynes	Storbritannien	100
Scania Bus & Coach UK Ltd	1609770	Milton Keynes	Storbritannien	100
Scania Great Britain Ltd	831 017	Milton Keynes	Storbritannien	100
Scania Properties Ltd	895848	Milton Keynes	Storbritannien	100
Scania Real Estate Ltd	7648886	Milton Keynes	Storbritannien	100
Scanlink Ltd	1147878	Milton Keynes	Storbritannien	100
Scantruck Ltd	2049560	Milton Keynes	Storbritannien	100
Southway Scania Ltd	2434580	Milton Keynes	Storbritannien	100
Union Trucks Ltd	570563	Milton Keynes	Storbritannien	100
Westrucks Ltd	1977188	Milton Keynes	Storbritannien	100
Griffin Automotive Ltd	27922106	Road Town	Storbritannien	100
Scania South Africa Pty Ltd	1995/001275/07	Sandton	Sydafrika	100

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ågarandel %
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
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 Danmark 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 Versicherungsvermittlung GmbH	22/651/01229	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.	214905910012	Montevideo	Uruguay	100
Scanexpo S.A.	21.173422.0012	Montevideo	Uruguay	100
Scania USA Inc	06-1288161	San Antonio, TX	USA	100
Scania Holding Inc	4019619	Wilmington	USA	100
Scania de Venezuela S.A.	J-30532829-3	Valencia - Estado Carabobo	Venezuela	100
Scania Österreich GmbH	FN366024x	Brunn am Gebirge	Österrike	100
Scania Österreich Holding GmbH	FN316321d	Brunn am Gebirge	Österrike	100
Scania Real Estate Österreich GmbH	FN95419y	Brunn am Gebirge	Österrike	100
Financial Services				
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 Finance Bulgaria EOOD	BG175108126	Sofia	Bulgarien	100
Scania Finance Chile S.A.	76.574.810-0	Santiago	Chile	100
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	03333020158	Milano	Italien	100
Scania Credit Hrvatska d.o.o.	1923269	Rakitje, Bestovje	Kroatien	100
Scania Finance Luxembourg S.A.	B82.907	Münsbach	Luxemburg	100
Scania Finance Nederland B.V.	27004973	Breda	Nederländerna	100
Scania Services del Perú S.A.	20392923277	Lima	Peru	100
Scania Finance Polska Sp.z.o.o.	0000036594	Nadarzyn	Polen	100
SCANRENT - Alguer de Viaturas sem Conductor, S.A	PT 502631910	Lissabon	Portugal	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 Credit Romania IFN SA	J23/1818/2005	Ciorogarla	Rumänien	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	Ljubljana	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 Siam Leasing Co. Ltd.	0105550082925	Bangkok	Thailand	99,99
Scania Finance Czech Republic Spol. s.r.o.	CZ25657496	Prag	Tjeckien	100
Scania Tüketici Finansmanı A.S.	7 570 328 278	Istanbul	Turkiet	100
Scania Finance Deutschland GmbH	DE811292425	Koblenz	Tyskland	100
TOV Scania Credit Ukraine	33052443	Ukraina, Kiev region	Ukraina	100
Scania Lizing KFT	13-09-107823	Biatorbágy	Ungern	100
Scania Finance Magyarország 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	2012	2011	2010
Administrationskostnader		0	0	0
Rörelseresultat		0	0	0
Finansiella intäkter och kostnader ¹⁾	1	4 000	4 001	5 000
Resultat före skatt		4 000	4 001	5 000
Skatt	2	–	–	–
Årets resultat		4 000	4 001	5 000

1) I enlighet med ny redovisningsprincip för koncernbidrag i RFR 2 har omräkning skett av tidigare år.

RAPPORT ÖVER TOTALRESULTAT

Januari – december, MSEK	2012	2011	2010
Årets resultat	4 000	4 001	5 000
Övrigt totalresultat	–	–	–
Årets totalresultat	4 000	4 001	5 000

BALANSRÄKNING

31 december, MSEK	Not	2012	2011	2010
TILLGÅNGAR				
Finansiella anläggningstillgångar				
Aktier i dotterföretag	3	8 401	8 401	8 401
Omsättningstillgångar				
Fordran på dotterföretag	4	8 001	8 001	8 000
Summa tillgångar		16 402	16 402	16 401

EGET KAPITAL OCH SKULDER

Eget kapital	5	16 402	16 402	16 401
Summa eget kapital och skulder		16 402	16 402	16 401
Ställda säkerheter				
		–	–	–
Ansvarsförbindelser	6	33 229	30 991	27 026

FÖRÄNDRINGAR I EGET KAPITAL

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

2010	Bundet kapital			Totalt
	Aktie-kapital	Reserv-fond	Fritt eget kapital	
Ingående eget kapital	2 000	1 120	9 081	12 201
Årets totalresultat			5 000	5 000
Utdelning			–800	–800
Utgående kapital per den 31 december 2010	2 000	1 120	13 281	16 401

Moderbolaget Scania AB, räkningar (forts.)

KASSAFLÖDESANALYS

Januari – december, MSEK	Not	2012	2011	2010
Den löpande verksamheten				
Resultat efter finansiella poster		4 000	4 001	5 000
Icke kassaflödespåverkande poster	7	-4 000	-4 000	-5 000
Betald skatt		-	-	-
Ej reglerade koncernbidrag till/från dotterföretag		63	70	16
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		63	71	16
Kassaflöde från förändring av rörelsekapital				
Fordran dotterföretag		3 937	3 929	784
Summa förändring av rörelsekapital		3 937	3 929	784
Kassaflöde från den löpande verksamheten		4 000	4 000	800
Summa kassaflöde före finansieringsverksamheten		4 000	4 000	800
Finansieringsverksamheten				
Utbetald utdelning		-4 000	4 000	-800
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-4 000	-4 000	-800
Årets kassaflöde		-	-	-
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

	2012	2011	2010
Ränteintäkter från dotterföretag	63	70	16
Utdelning från Scania CV AB	4 000	4 000	5 000
Koncernbidrag till Scania CV AB	-63	-70	-16
Övrigt	0	1	-
Totalt	4 000	4 001	5 000

NOT 2 Skatt

Periodens skattekostnad/skatteintäkt	2012	2011	2010
Aktuell skatt	-	-	-
Totalt	-	-	-

	2012		2011		2010	
	Belopp	%	Belopp	%	Belopp	%
Avstämning av effektiv skatt						
Resultat före skatt	4 000		4 001		5 000	
Skatt beräknad med svensk skattesats	-1 052	26,3	-1 052	26,3	-1 315	26,3
Skatteeffekt och procentuell påverkan:						
Ej skattepliktiga utdelningar	1 052	26	1 052	26	1 315	26
Redovisad skatt	-	-	-	-	-	-

NOT 3 Aktier i dotterföretag

Dotterföretag/org.nr/säte	Ägarandel, %	Antal aktier i tusental	Redovisat värde		
			2012	2011	2010
Scania CV AB, 556084-0976, Södertälje	100,0	1 000	8 401	8 401	8 401
Totalt			8 401	8 401	8 401

Scania CV AB är ett publikt bolag och moderbolag i Scania CV-koncernen, vilken omfattar samtliga produktions-, marknads- och finansbolag inom Scania AB-koncernen. Bolaget är dotterföretag till Scania AB vars aktier är noterade på NASDAQ OMX Stockholm.

Moderbolaget Scania AB, noter (forts.)

NOT 4 Fordran på dotterföretag

	2012	2011	2010
Kortfristig, räntebärande fordran Scania CV AB	4 001	4 001	3 000
Kortfristig, ej räntebärande fordran Scania CV AB ¹⁾	4 000	4 000	5 000
Totalt	8 001	8 001	8 000

1) Avser anteciperad utdelning. Fordran är i SEK varför ingen valutarisk föreligger.

NOT 5 Eget kapital

För förändringar i eget kapital hänvisas till eget kapitalrapporten sidan 130.

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

Bundet eget kapital består av aktiekapital samt icke utdelningsbara medel. 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 6 Ansvarsförbindelser

	2012	2011	2010
Ansvarsförbindelse avseende kreditförsäkring i FPG till förmån huvudsakligen för dotterföretag	3 064	2 868	2 483
Borgensförbindelser till förmån för upplåning i Scania CV AB	30 158	28 116	24 541
Övriga borgensförbindelser till förmån för dotterföretag	7	7	2
Totalt	33 229	30 991	27 026

NOT 7 Kassaflödesanalys

Icke kassaflödespåverkande poster hänförs främst till anteciperad utdelning. Erhållen ränta var MSEK 63 (70 respektive 16).

NOT 8 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 (10 respektive 10) avseende moderbolaget.

NOT 9 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. Transaktioner med närstående består av utdelning till Volkswagen AG och MAN SE. Utbetalad utdelning 2012 uppgick till MSEK 1 972 för Volkswagen AG och till MSEK 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 2012

Riktlinjer för lön och annan ersättning till verkställande direktören och andra ledande befattningshavare som beslutades på stämman 2012 samt utfall av dessa avseende 2012 framgår av not 28.

Förslag till vinstdisposition

Styrelsen föreslår att till årsstämman förfogande stående vinstmedel:

Belopp i MSEK	
Balanserade vinstmedel	9 282
Årets resultat	4 000
Övrigt totalresultat	0
Summa	13 282

Disponeras enligt följande:

Till aktieägarna utdelas SEK 4,75 per aktie	3 800
Till nästa år balanseras	9 482
Summa	13 282

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

Belopp i MSEK	
Aktiekapital	2 000
Reservfond	1 120
Balanserad vinst	9 482
Summa	12 602

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 6 februari 2013. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på årsstämman den 3 maj 2013.

Södertälje den 6 februari 2013

Martin Winterkorn
Styrelsens ordförande

Leif Östling
Vice ordförande

Peter Abele
Styrelseledamot

Helmut Aurenz
Styrelseledamot

Francisco J. Garcia
Sanz
Styrelseledamot

Jochem Heizmann
Styrelseledamot

Ferdinand K. Piëch
Styrelseledamot

Hans Dieter Pötsch
Styrelseledamot

Åsa Thunman
Styrelseledamot

Peter Wallenberg Jr
Styrelseledamot

Johan Järnklo
Styrelseledamot
Arbetsagarrepresentant

Håkan Thurfjell
Styrelseledamot
Arbetsagarrepresentant

Martin Lundstedt
VD och koncernchef

Vår revisionsberättelse har lämnats den 12 februari 2013

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 2012 med undantag för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 57–67. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår i den tryckta versionen av detta dokument på sidorna 26–135.

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 revisionssed 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 2012 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 2012 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 57-67. 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 2012. 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 57–67 är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Revisionsberättelse (forts.)

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 12 februari 2013

Ernst & Young AB

Lars Träff
Auktoriserad revisor

Kvartalsöversikt, antal per geografiskt område

	2012					2011				
	Helår	Kv 4	Kv 3	Kv 2	Kv 1	Helår	Kv 4	Kv 3	Kv 2	Kv 1
Orderingång, lastbilar										
Europa	28 695	7 470	6 136	7 970	7 119	31 226	7 497	7 219	8 925	7 585
Eurasien	6 801	1 323	1 743	2 319	1 416	6 692	936	1 896	2 730	1 130
Amerika ¹⁾	18 833	7 308	5 003	3 730	2 792	16 651	3 703	4 685	3 682	4 581
Asien	8 362	1 335	1 629	3 141	2 257	11 496	1 361	2 459	4 345	3 331
Afrika och Oceanien	3 194	741	926	876	651	3 071	713	850	781	727
Totalt	65 885	18 177	15 437	18 036	14 235	69 136	14 210	17 109	20 463	17 354
Levererade lastbilar										
Europa	27 720	8 396	5 835	6 638	6 851	31 443	8 490	6 428	8 279	8 246
Eurasien	6 798	2 368	1 607	1 687	1 136	7 445	2 452	1 751	1 929	1 313
Amerika ¹⁾	15 391	5 472	3 388	2 801	3 730	17 632	4 658	4 321	4 792	3 861
Asien	8 089	1 750	1 460	2 479	2 400	12 485	2 282	3 530	3 259	3 414
Afrika och Oceanien	3 053	833	746	742	732	3 115	858	782	747	728
Totalt	61 051	18 819	13 036	14 347	14 849	72 120	18 740	16 812	19 006	17 562
Orderingång, bussar ²⁾										
Europa	1 032	348	193	180	311	1 770	492	252	497	529
Eurasien	178	25	13	88	52	108	53	4	47	4
Amerika ¹⁾	3 016	677	788	939	612	3 139	594	1 005	703	837
Asien	1 250	297	306	230	417	2 011	352	361	664	634
Afrika och Oceanien	584	101	188	113	182	679	145	163	272	99
Totalt	6 060	1 448	1 488	1 550	1 574	7 707	1 636	1 785	2 183	2 103
Levererade bussar ²⁾										
Europa	1 312	267	380	382	283	1 916	752	388	477	299
Eurasien	198	56	54	49	39	84	36	11	21	16
Amerika ¹⁾	2 738	859	874	433	572	3 272	1 036	912	757	567
Asien	1 304	277	322	362	343	2 065	435	421	692	517
Afrika och Oceanien	798	244	181	221	152	651	124	141	282	104
Totalt	6 350	1 703	1 811	1 447	1 389	7 988	2 383	1 873	2 229	1 503

1) Avser i huvudsak Latinamerika.

2) Inklusive karosserade bussar.

Kvartalsöversikt resultat

Belopp i MSEK om ej annat anges	2012					2011				
	Helår	Kv 4	Kv 3	Kv 2	Kv 1	Helår	Kv 4	Kv 3	Kv 2	Kv 1
Fordon och tjänster										
Nettoomsättning	79 603	22 342	17 923	19 211	20 127	87 686	22 891	21 130	22 973	20 692
Kostnad för sålda varor	-58 927	-17 026	-13 213	-14 012	-14 676	-63 163	-16 860	-15 258	-16 625	-14 420
Bruttoresultat	20 676	5 316	4 710	5 199	5 451	24 523	6 031	5 872	6 348	6 272
Forsknings- och utvecklingskostnader	-4 681	-1 187	-958	-1 313	-1 223	-4 440	-1 251	-984	-1 126	-1 079
Försäljningskostnader	-7 286	-1 923	-1 736	-1 897	-1 730	-7 014	-1 921	-1 737	-1 784	-1 572
Administrationskostnader	-1 042	-225	-254	-250	-313	-1 204	-268	-281	-262	-393
Andel av resultat i intresseföretag och joint venture	27	11	-4	13	7	16	-4	10	6	4
Rörelseresultat, Fordon och tjänster	7 694	1 992	1 758	1 752	2 192	11 881	2 587	2 880	3 182	3 232
Financial Services										
Ränte- och hyresintäkter	4 576	1 124	1 118	1 180	1 154	4 372	1 162	1 117	1 070	1 023
Kostnader för räntor och avskrivningar	-3 095	-735	-760	-805	-795	-3 023	-798	-764	-738	-723
Ränteöverskott	1 481	389	358	375	359	1 349	364	353	332	300
Andra intäkter	119	47	24	22	26	129	52	24	27	26
Andra kostnader	-54	-14	-19	-8	-13	-48	-11	-11	-11	-15
Bruttoresultat	1 546	422	363	389	372	1 430	405	366	348	311
Försäljnings- och administrationskostnader	-650	-170	-153	-165	-162	-615	-169	-154	-150	-142
Kreditförluster, konstaterade och befarade	-290	-79	-90	-42	-79	-298	-82	-87	-67	-62
Rörelseresultat, Financial Services	606	173	120	182	131	517	154	125	131	107
Rörelseresultat	8 300	2 165	1 878	1 934	2 323	12 398	2 741	3 005	3 313	3 339
Ränteintäkter	709	169	139	179	222	820	271	268	148	133
Räntekostnader	-576	-196	-106	-142	-132	-559	-206	-170	-86	-97
Övriga finansiella intäkter	80	68	-1	3	10	116	52	-78	-3	145
Övriga finansiella kostnader	-232	-81	-29	-94	-28	-163	-51	-48	-26	-38
Summa finansiella intäkter och kostnader	-19	-40	3	-54	72	214	66	-28	33	143
Resultat före skatt	8 281	2 125	1 881	1 880	2 395	12 612	2 807	2 977	3 346	3 482
Skatt	-1 641	-235	-380	-425	-601	-3 190	-675	-634	-913	-968
Årets resultat	6 640	1 890	1 501	1 455	1 794	9 422	2 132	2 343	2 433	2 514
<i>Hänförligt till:</i>										
Scantias aktieägare	6 646	1 893	1 504	1 455	1 794	9 422	2 132	2 343	2 433	2 514
Innehav utan bestämmande inflytande	-6	-3	-3	0	0	0	0	0	0	0
Resultat per aktie, SEK ^{1), 2)}	8,31	2,37	1,88	1,82	2,24	11,78	2,67	2,93	3,04	3,14
Rörelsemarginal, %	10,4	9,7	10,5	10,1	11,5	14,1	12,0	14,2	14,4	16,1

1) Hänförligt till Scantias aktieägares andel av resultatet.

2) Inga utspädnings effekter föreligger.

Nyckeltal

	Enligt IFRS ¹⁾									Enligt svensk redovisningsstandard
	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003
Scania-koncernen										
Rörelsemarginal, %	10,4	14,1	16,3	4,0	14,1	14,4	12,4	10,8	11,6	10,1
Resultat per aktie, SEK ²⁾	8,31	11,78	11,38	1,41	11,11	10,69	7,42	5,83	5,40	3,79
Eget kapital, kronor per aktie ²⁾	43,7	43,1	37,5	29,1	27,4	31,0	32,7	29,7	26,8	22,8
Avkastning på eget kapital, %	19,2	29,5	34,7	5,1	38,3	35,0	24,1	20,8	21,8	17,4
Utdelning, kronor per aktie ^{2), 3)}	4,75	5,00	5,00	1,00	2,50	5,00	3,75	3,75	3,75	1,50
Utdelning, andel av årets resultat, %	57,2	42,4	43,9	70,9	22,5	46,8	50,5	64,3	69,5	39,6
Inlösen, SEK per aktie ^{2), 3)}	-	-	-	-	-	7,50	8,75	-	-	-
Soliditet, %	30,9	31,6	30,5	23,7	19,9	27,1	29,7	30,3	30,3	27,7
Nettoskudsättning, exkl avsättning för pension, MSEK	30 256	26 432	23 481	39 767	50 112	31 534	23 297	25 476	23 115	24 291
Nettoskudsättningsgrad	0,86	0,77	0,78	1,71	2,28	1,27	0,89	1,07	1,08	1,33
Fordon och tjänster										
Rörelsemarginal, %	9,7	13,5	16,1	4,3	13,6	13,8	11,7	10,0	10,8	9,4
Sysselsatt kapital MSEK	39 072	36 372	32 836	34 534	34 514	26 749	32 898	27 012	23 876	21 859
Operativt kapital MSEK	27 382	24 904	23 284	27 886	30 169	22 859	22 226	24 396	21 680	20 080
Överskottsgrad, %	10,7	14,6	16,8	5,3	14,3	14,4	12,8	11,6	11,6	10,0
Kapitalomsättningshastighet, gånger	2,14	2,61	2,35	1,77	3,02	2,92	2,38	2,43	2,50	2,21
Avkastning på sysselsatt kapital, %	22,8	38,1	39,5	9,4	43,1	42,1	30,4	27,9	29,1	22,0
Avkastning på operativt kapital, %	29,5	48,2	49,4	9,0	47,3	49,9	35,2	26,8	29,0	23,1
Nettoskudsättning, exkl avsättning för pension, MSEK ⁴⁾	-9 361	-10 615	-7 700	4 038	8 364	-1 902	-4 335	269	854	2 647
Nettoskudsättningsgrad ⁴⁾	-0,31	-0,35	-0,30	0,21	0,49	-0,09	-0,19	0,01	0,05	0,17
Räntetäckningsgrad, gånger	10,5	17,8	17,5	2,2	11,3	15,0	9,6	6,8	8,6	6,2
Financial Services										
Rörelsemarginal, %	1,4	1,3	0,5	-0,4	1,0	1,5	1,6	1,9	1,7	1,4
Soliditet, %	10,3	10,3	11,1	10,4	9,6	10,1	9,6	10,0	11,2	11,5

1) Den finansiella rapporteringen är i enlighet med IFRS från och med år 2004. De främsta skillnaderna mot tidigare redovisningsprinciper visas i flerårsöversiktens första fotnot.

2) 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.

3) Utdelning föreslagen av styrelsen eller beslutad av årsstämman.

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

Definitioner

Rörelsemarginal

Rörelseresultat i procent av nettoomsättningen.

Resultat per aktie

Årets resultat exklusive innehav utan bestämmande inflytandes (tidigare minoritets) andelar i relation till genomsnittligt antal aktier.

Eget kapital per aktie

Eget kapital exklusive innehav utan bestämmande inflytandes (tidigare minoritets) andelar i relation till totalt antal aktier.

Avkastning på eget kapital

Årets resultat i procent av totalt eget kapital.¹⁾

Soliditet

Totalt eget kapital i procent av balansomslutning per respektive balansdag.

Nettoskuldsättning, nettokassa exklusive avsättning för pensioner

Kort- och långfristig upplåning (exklusive pensionsskulder) med avdrag för likvida medel samt verkligt värde netto av derivat för lånesäkringar.

Nettoskuldssättningsgrad

Nettoskuldssättning, nettokassa i relation till totalt eget kapital.

Sysselsatt kapital

Totala tillgångar med avdrag för rörelsens skulder.

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.¹⁾

Avkastning på sysselsatt kapital

Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i procent av sysselsatt kapital.¹⁾

Avkastning på operativt kapital

Rörelseresultat i procent av operativt kapital.¹⁾

Räntetäckningsgrad

Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i relation till finansiella kostnader.

Rörelsemarginal, Financial Services

Rörelseresultat i procent av genomsnittlig portfölj.

1) Kapitalet (eget kapital, sysselsatt kapital och operativt kapital) ingår med ett genomsnitt av de fem senaste kvartalerna.

Geografiska områden

Europa: Albanien, Belgien, Bosnien-Hercegovina, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Grekland, Irland, Island, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Makedonien, 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, Förenade Arabemiraten, Hong Kong, Indien, Indonesien, Iran, Irak, Israel, Japan, Kina, Kuwait, Libanon, Macao, Malaysia, Mongoliet, Oman, Qatar, Saudiarabien, 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, 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 ¹⁾									Enligt svensk redovisningsstandard
	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003
Leveransvärde per marknadsområde										
Europa	43 490	47 747	41 533	37 988	60 360	59 553	53 117	47 712	43 384	41 198
Eurasien	5 966	6 084	2 413	1 449	5 267	5 126	2 534	1 731	1 339	1 121
Amerika ²⁾	18 391	20 912	21 725	11 812	12 822	10 573	8 420	7 575	5 655	3 836
Asien	7 853	10 182	9 035	6 097	6 665	5 699	4 603	4 137	3 997	3 936
Afrika och Oceanien	5 796	5 360	5 403	5 243	4 364	4 511	3 953	3 943	3 404	2 896
Justering för hyresintäkter ³⁾	-1 894	-2 599	-1 941	-515	-501	-976	-1 889	-1 770	-991	-2 406
Totalt	79 603	87 686	78 168	62 074	88 977	84 486	70 738	63 328	56 788	50 581
Rörelseresultat										
Fordon och tjänster	7 694	11 881	12 575	2 648	12 098	11 632	8 260	6 330	6 149	4 759
Financial Services	606	517	171	-175	414	532	493	529	450	366
Totalt	8 300	12 398	12 746	2 473	12 512	12 164	8 753	6 859	6 599	5 125
Rörelsemarginal, %										
Fordon och tjänster	9,7	13,5	16,1	4,3	13,6	13,8	11,7	10,0	10,8	9,4
Totalt⁴⁾	10,4	14,1	16,3	4,0	14,1	14,4	12,4	10,8	11,6	10,1
Finansnetto	-19	214	-213	-871	-534	-258	-170	-94	-323	-521
Årets resultat	6 640	9 422	9 103	1 129	8 890	8 554	5 939	4 665	4 316	3 034
Specifikation av forsknings- och utvecklingskostnader										
Utgifter	-5 312	-4 658	-3 688	-3 234	-3 955	-3 214	-2 842	-2 479	-2 219	-2 151
Aktivering	860	387	351	282	202	289	180	278	316	660
Avskrivning	-229	-169	-168	-264	-475	-418	-361	-283	-84	-2
Forsknings- och utvecklingskostnader	-4 681	-4 440	-3 505	-3 216	-4 228	-3 343	-3 023	-2 484	-1 987	-1 493
Nettoinvesteringar genom förvärv/avyttringar av verksamheter	-25	-44	56	118	-61	268	-	205	49	26
Nettoinvesteringar i anläggningstillgångar	4 480	3 776	2 753	3 031	5 447	4 277	3 810	3 597	2 798	3 285
Portfölj Financial Services verksamhet	45 038	42 235	36 137	40 404	47 220	38 314	31 841	29 634	26 601	25 926
Kassaflöde, Fordon och tjänster	3 052	6 970	11 880	5 512	1 774	8 229	6 942	3 865	2 685	2 450
Lageromsättningshastighet, gånger ⁵⁾	5,4	6,1	6,4	4,5	6,5	7,5	6,9	6,0	6,0	5,8

1) Den finansiella rapporteringen är i enlighet med IFRS från och med år 2004. De främsta skillnaderna mot tidigare redovisningsprinciper är: a) att goodwill inte längre skrivs av enligt plan, b) att avskrivningstiderna för materiella anläggningstillgångar förändrats på basis av komponentavskrivning vilket minskat de ackumulerade avskrivningarna, c) att de minskade avskrivningarna på materiella anläggningstillgångar medfört att skatten påverkats motsvarande, d) att aktuariella vinster/förluster avseende pensioner numera redovisas direkt mot eget kapital och e) skatt avseende intresseföretag ingår i rörelseresultatet.

2) Avser i huvudsak Latinamerika.

3) 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.

4) Financial Services inkluderad.

5) Beräknad som nettoomsättning i förhållande till genomsnittligt lager (justerat för avyttrad Personbilsverksamhet).

Flerårsöversikt, forts.

	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003
Antal producerade fordon										
Lastbilar	60 647	75 349	60 963	29 573	72 656	71 017	60 867	53 368	53 051	45 985
Bussar	6 283	8 708	6 700	6 236	7 709	7 314	5 870	6 141	5 621	5 291
Totalt	66 930	84 057	67 663	35 809	80 365	78 331	66 737	59 509	58 672	51 276
Antal levererade lastbilar per marknadsområde										
Europa	27 720	31 443	23 315	18 824	41 184	44 433	40 349	35 493	34 346	32 453
Eurasien	6 798	7 445	2 369	1 084	5 455	5 765	2 877	1 592	1 238	1 017
Amerika ⁶⁾	15 391	17 632	18 056	9 566	10 775	9 790	7 957	7 776	7 604	4 739
Asien	8 089	12 485	10 179	4 843	6 721	6 061	5 546	5 415	5 464	5 317
Afrika och Oceanien	3 053	3 115	2 918	2 490	2 381	2 605	2 615	2 291	1 911	1 519
Totalt	61 051	72 120	56 837	36 807	66 516	68 654	59 344	52 567	50 563	45 045
Antal levererade bussar per marknadsområde										
Europa	1 312	1 916	1 760	1 954	2 412	2 212	2 426	2 390	2 311	2 421
Eurasien	198	84	82	130	194	235	284	275	270	152
Amerika ⁶⁾	2 738	3 272	2 104	1 421	2 009	2 344	1 679	1 727	1 472	1 072
Asien	1 304	2 065	2 120	1 876	1 721	1 495	879	616	947	631
Afrika och Oceanien	798	651	809	1 255	941	938	669	808	519	634
Totalt	6 350	7 988	6 875	6 636	7 277	7 224	5 937	5 816	5 519	4 910
Totalt antal levererade fordon	67 401	80 108	63 712	43 443	73 793	75 878	65 281	58 383	56 082	49 955
Antal levererade industri- och marinmotorer per marknadsområde										
Europa	3 664	3 450	2 634	1 834	3 019	3 538	3 578	3 417	2 824	1 894
Amerika	2 582	2 809	3 281	1 775	2 798	2 537	2 245	2 073	1 648	881
Övriga marknader	817	701	611	626	854	1 153	723	214	542	390
Totalt	7 063	6 960	6 526	4 235	6 671	7 228	6 546	5 704	5 014	3 165
Totalmarknad tunga lastbilar och bussar, antal										
Europa (EU27) ⁷⁾										
Lastbilar	221 188	241 200	178 100	161 100	316 000	326 200	299 300	277 300	256 400	230 700
Bussar	21 813	25 200	25 400	26 500	28 700	28 100	25 900	23 800	22 500	21 800
Antal anställda per 31 december⁸⁾										
Produktion och centrala staber	17 663	17 489	17 006	14 672	16 264	17 291	16 517	15 174	15 260	15 498
Forskning och utveckling	3 509	3 327	2 930	2 642	2 922	2 528	2 174	2 058	1 924	1 833
Försäljnings- och servicebolag	16 734	16 038	14 987	14 475	15 079	14 797	13 682	13 128	12 455	11 460
Summa Fordon och tjänster	37 906	36 854	34 923	31 789	34 265	34 616	32 373	30 360	29 639	28 791
Financial Services	691	642	591	541	512	480	447	405	354	321
Totalt	38 597	37 496	35 514	32 330	34 777	35 096	32 820	30 765	29 993	29 112

6) Avser Latinamerika.

7) 25 av Europeiska unionens medlemsländer (alla EU-länder förutom Grekland och Malta) plus Norge och Schweiz.

8) Inklusive inhyrd och tillfälligt anställd personal.



Årsstämma

Ordinarie bolagsstämma (årsstämma) hålls fredagen den 3 maj 2013 kl 14:00 i Scaniarinken, AXA Sports Center, Södertälje.

Deltagande

Aktieägare som vill delta i årsstämman ska vara införd i aktieboken, som förs av Euroclear Sweden AB, senast fredagen den 26 april 2013. Anmälan till stämman ska göras senast samma dag, fredagen den 26 april 2013 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.

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 fredagen den 26 april 2013.

Utdelning

Som avstämningsdag för utdelning föreslås onsdagen den 8 maj 2013. Sista dag för handel inklusive utdelning är fredagen den 3 maj 2013. Beslutar stämman enligt förslaget, beräknas utdelning verkställas tisdagen den 14 maj 2013.

Kalendarium

Delårsrapport januari-mars, 23 april 2013

Delårsrapport januari-juni, 19 juli 2013

Delårsrapport januari-september, 23 oktober 2013



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 Scanias 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 Scanias 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
www.scania.com/prenumerera
www.scania.com/trycksaker

Webbplats

På Scanias webbplats www.scania.com/se går det enkelt att följa bolagets utveckling under året, även följa Scanias 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 mm.



Scania AB (publ), 151 87 Södertälje.
Telefon: 08-553 810 00. Fax: 08-553 810 37
www.scania.com