

ÅRSREDOVISNING 2014



Scantias förmåga att säkerställa våra kunders lönsamhet är helt beroende av en nära dialog och partnerskap genom logistikkedjan. Genom att åstadkomma detta stärks vår konkurrenskraft, lönsamhet och framgång.

I vår strävan mot en mer hållbar framtid vägleds vi av våra kärnvärden och ett starkt fokus på ständiga förbättringar.

Engagerade medarbetare, flexibel produktion, modulsystemet, kvalitetsfokus, ett omfattande servicenät och en forskning- och utveckling i framkant utgör våra styrkor. Tillsammans gör detta Scania uthålligt och ger oss en stark ledande ställning i en värld som blir alltmer beroende av säkra, effektiva och hållbara transportsystem.



INNEHÅLL

SCANIA I KORTHET

Kort om Scania	2
Översikt 2014	4
Våra kärnvärden	6
VD ord	8
Verkställande ledning	10

STRATEGI OCH AFFÄRSMODELL

Kunden i centrum	12
Möjligheter i en föränderlig värld	14
Väg mot hållbara transporter	16
Skräddarsydda lösningar	18
Maximal effektivitet och hög prestanda	20
Tjänster nyckeln till lönsamhet	22

VÅRT FÖRHÅLLNINGSSÄTT

Våra medarbetare är vår styrka	24
Innovation med sikte på framtiden	26

VÄRDESKAPANDE

28

BOLAGSSTYRNING

31

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

35-49, 104

Marknadstrender 2014	35
Risker och riskhantering	39
Styrelse och ledning	44
Koncernens ekonomiska översikt	47

FINANSIELLA RAPPORTER

51-105

Koncernens resultaträkningar	52
Koncernens balansräkningar	54
Rapport över förändringar i eget kapital	56
Koncernens kassaflödesanalyser	57
Koncernens noter	58
Moderbolaget Scania AB, räkningar	102
Moderbolaget Scania AB, noter	103
Förslag till vinstdisposition	105
Revisionsberättelse	106
Nyckeltal	108
Definitioner	109
Flerårsöversikt	110
Finansiell information	112

KORT OM SCANIA

Med målet att vara ledande inom hållbara transporter, utvecklar Scania affären samtidigt som vi skapar värde för våra kunder, medarbetare och samhället i stort. Vi levererar skräddarsydda tunga lastbilar, bussar, motorer och tjänster med fokus på effektiva lösningar med låga koldioxidutsläpp i syfte att stärka kundens lönsamhet.

Med 42 000 medarbetare i 100 länder är vi strategiskt placerade där våra kunder behöver oss, var än de bedriver sin verksamhet. Scanias huvudkontor, där 5 000 personer arbetar, ligger i Södertälje.

FoU-verksamheten är huvudsakligen baserad i Södertälje och har cirka 3 500 medarbetare. Vår ambition är att, utifrån kundens specifika behov, utveckla produkter och lösningar med hög kvalitet och med korta ledtider från idé till lansering.

Omkring 12 400 personer arbetar inom produktionsenheter i sju länder i Europa och Latinamerika. Vårt modulsystem samt det globala utbytet av både komponenter och fordon skapar flexibilitet.

Vi stärker vår ställning på tillväxtmarknader genom regionala produktcenter. Dessa finns på sex tillväxtmarknader och där arbetar omkring 640 personer med montering, påbyggnad och utformning av lokalt anpassade fordon.

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

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

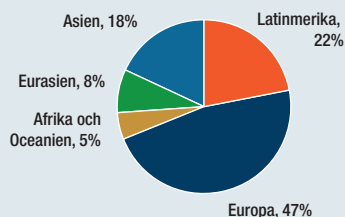
Inom försäljning och service arbetar omkring 18 400 medarbetare. Vårt servicenätverk och våra lösningar med mobila verkstäder gör att vi kan vara närmare kunden för att stödja dem på plats där produkterna används.

Inom Financial Services arbetar 760 personer. De stödjer kunder på många marknader i världen genom att erbjuda finansieringslösningar och fordonsförsäkringar. Genom att erbjuda finansiering till goda villkor tillsammans med effektiv service vid skadereglering och snabba reparationer, samt tillgång till Scanias hela servicenät, minimerar vi driftstopp och inkomstbortfall för våra kunder.

FÖRSÄLJNING OCH LEVERANSER, 2014

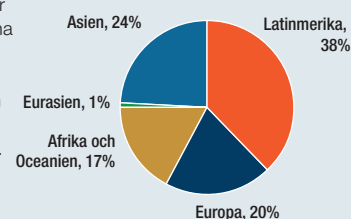
LASTBILAR

Scanias lastbilsleveranser uppgick till 73 015 enheter under 2014. Leveranserna i Europa ökade beroende på högre marknadsandel. Leveranserna steg kraftigt i Asien, hänförligt till Mellanöstern. Leveranserna till Latinamerika minskade.

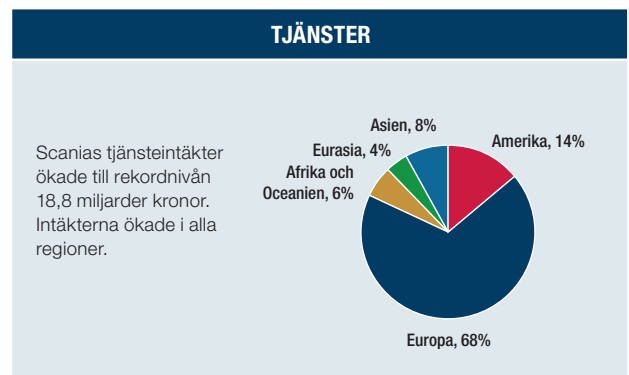
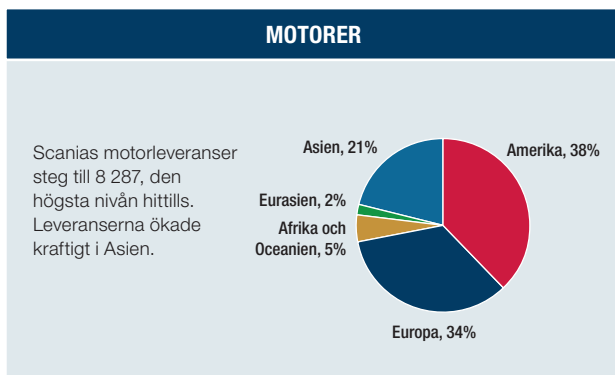


BUSSAR

Scanias bussleveranser uppgick till 6 767 enheter under 2014. Leveranserna i Europa förbättrades från en låg nivå och leveranserna till Eurasien minskade beroende på en stororder under 2013. Leveranserna ökade i Asien samt i Afrika och Oceanien.



GLOBAL NÄRVARO

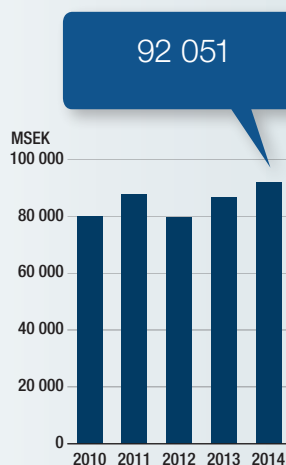


ÖVERSIKT 2014

Under 2014 nådde nettoomsättningen den högsta nivån någonsin och rörelseresultatet förbättrades. Fler medarbetare anställdes för att stärka Scantias position. Leveranserna av uppkopplade fordon visade stark tillväxt, vilket är en viktig förutsättning för hållbara transporter.

NETTOOMSÄTTNING

Den globala ekonomiska tillväxten har under de senaste åren varit låg. Scania har kompenserat för detta genom att öka marknadsandelen i vissa regioner och expansion till nya marknader. Detta har inneburit att leveranserna har kunnat hållas på en stabil nivå. En ökande flotta av Scaniafordon, ökat antal underhållskontrakt, nya skräddarsydda tjänstepaket, samt expansion på tillväxtmarknader har resulterat i växande tjänsteintäkter.



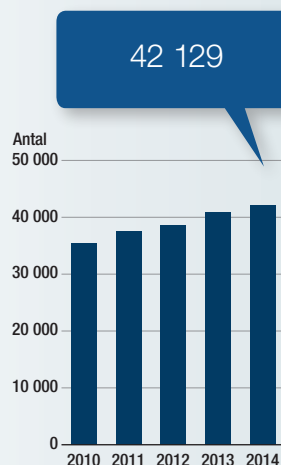
RÖRELSERESULTAT

Scania har under de senaste åren gjort betydande investeringar för framtida tillväxt. Trots denna högre investeringsnivå och ett dämpat affärsklimat, har rörelseresultatet legat över 8 miljarder kronor de senaste åren. Rörelseresultatet för 2014 var något bättre än 2013. Rekordhög tjänstevolymer, rekordresultat för Financial Services och positiva valuta-effekter motverkades delvis av en svagare marknadsmix.



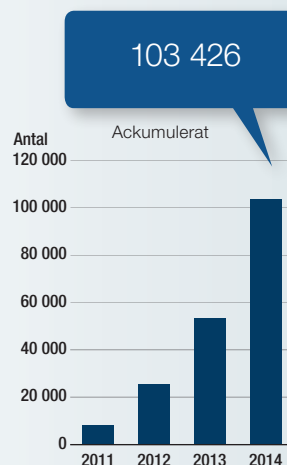
ANTAL ANSTÄLLDA

Under de senaste åren har Scania ökat antalet anställda inom försäljning, marknadsföring och tjänster för att stödja expansionen på tillväxtmarknader. Antalet anställda inom forskning och utveckling har också ökat för att stärka produkt- och tjänsteportföljen för att nå företagets ambitioner för tillväxt och lönsamhet.



UPPKOPPLADE FORDON

Leveranserna av uppkopplade fordon har ökat kraftigt. Det gör det möjligt för Scania att förbättra stödet till kunderna. Lägre bränsleförbrukning och utsläpp, förbättrad trafiksäkerhet och optimering av fyllnadsgrader och transportrutter är några av möjligheterna.



LASTBILAR



- Scania tog täten vid övergången till Euro 6, med förbättrad bränsleeffektivitet och kvalitet samt ett komplett utbud av motorer.
- De brittiska transportföretagen Eddie Stobart och A.W. Jenkinson Forest Products beställde 1 500 Scania Euro 6-lastbilar.
- Österrikes statliga inköpsorganisation Bundesbeschaffungs GmbH (BBG) tecknade avtal om leveranser av upp till 485 Scania Euro 6-lastbilar.

BUSSAR



- Under det tredje kvartalet presenterade Scania en ny buss, Scania Citywide LE, med egenutvecklad hybridteknik.
- Scania ska leverera 62 bussar till kollektivtrafiken i Mexiko City och dessutom svara för verkstadstjänster för hela bussflottan, fordonsuppföljning samt förarutbildning och coachning.
- Scania har tecknat ett avtal med Ghanas transportministerium om leverans av 300 bussar och utrustning för det kollektivtrafiksystem (BRT) som är under uppbyggnad i Accra.

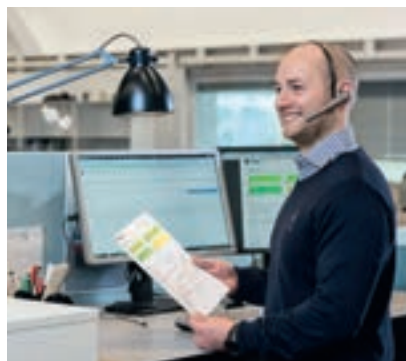
MOTORER



- Atlas Copco valde Scaniamotorer för sina portabla luftkompressorer. Partnerskapet omfattar leveranser av Scantias 9-, 13- och 16-litersmotorer.
- Scania och sydkoreanska maskintillverkaren Doosan Infracore enades om att fördjupa sitt samarbete. Scania levererar motorer till midjestyrd dumptrar och stora hjullastare. Från 2014 kommer Scania att leverera motorer till grävmaskiner från Doosan Large Excavators avsedda för Europa och Nordamerika.

TJÄNSTER

- Tjänsteintäkterna blev de högsta någonsin under 2014 med 18 828 miljoner kronor. Scania har investerat i ökad kapacitet i servicenätet, särskilt på tillväxtmarknader. Genom att kombinera fordon och tjänster, drar kunder nytta av skräddarsydda lösningar. Scania kan erbjuda mer avancerade tjänster tack vare ett växande antal uppkopplade fordon.



FINANCIAL SERVICES

- Rörelseresultatet för Scania Financial Services ökade till rekordnivå under 2014, drygt 1 miljard kronor. Allt fler kunder väljer Scania som sin långsiktiga partner i fordonsfinansiering. Scania noterade också en betydande ökning av efterfrågan på försäkringslösningar. Genom att erbjuda kunderna försäkringslösningar, kan Scania bidra till en snabbare process vid skadereglering och därmed minimera de negativa effekterna av oplanerade driftstopp.

VÅRA KÄRNVÄRDEN

Scanias kärnvärden genomsyrar vår företagskultur. De är tätt sammankopplade, vägleder våra handlingar och skapar värde för Scanias intressenter. Med ett gemensamt sätt att tänka och arbeta bidrar var och en till att stärka och förbättra verksamheten i vårt företag med ett starkt fokus på ständiga förbättringar.



Kunden först

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



Respekt för individen

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



Kvalitet

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



LEDANDE INOM HÅLLBARA TRANSPORTER

Transportindustrin står inför förändring i och med omställningen till en ekonomi med lägre koldioxidutsläpp. Under 2014 visade vi att Scania är en väl rustad och betydelsefull aktör i den omställningen, genom en stark tillväxt i antalet uppkopplade fordon och Ecolution by Scania-kontrakt, samt ökad försäljning av tjänster.

Efterfrågan på mobilitet, både för gods och människor, kommer att fortsätta växa. Detta beroende på befolkningstillväxten, ökad urbanisering och växande ekonomier. Den stora utmaningen för vår industri är att hantera den tillväxten och samtidigt minska utsläppen och parera klimatförändringar. På tillväxtmarknader har det skett stora framsteg i effektiv produktion, men i många fall har inte transportsektorn hängt med. Ett av resultaten är den kraftigt förorenade luften i vissa asiatiska städer. På andra håll, till exempel i Europa, sätter stora detaljhandelskedjor och logistikföretag ambitiösa målsättningar för att minska koldioxidutsläppen.

Optimerade logistikflöden

Logistikflödet är ofta komplext och innefattar en rad olika aktörer, med gränsöverskridande transporter, vilket ökar utmaningen. De goda nyheterna är att potentialen att förbättra effektiviteten i dagens transportsystem är enorm och detta öppnar upp flera nya affärsmöjligheter för Scania. Vi är väl positionerade för att dra nytta av vår styrka i att jobba med ständiga förbättringar för att optimera logistikflöden. Inte bara för våra kunder utan också för deras kunder.

Det kommer att kräva nya arbetssätt med en god förståelse av logistikflödet från produktion till distribution och försäljning – ett tillvägagångssätt som finns djupt rotat i Scania.

Att arbeta nära kunden är också en del av vårt arv. I partnerskap som grundas på förtroende och transparens, kan vi samarbeta med alla aktörer i värdekedjan och åstadkomma ständiga förbättringar i varje steg i flödet.

Förändra beteenden

Jag är övertygad om att Scania, tillsammans med andra företag med samma inställning, kan ta ett helhetsperspektiv på logistik-

effektivitet och därmed leda vägen till ett mer hållbart transportsystem. Vi är ledande inom teknologi och kan leverera rätt fordon med rätt anpassad drivlina, oberoende om det är diesel, biobränslen eller i framtiden, elektriska lösningar.

Genom att kombinera fordon och tjänster, kan vi optimera prestanda och tillgänglighet. Ett fantastiskt exempel på detta är Ecolution by Scania. Det handlar om att förändra beteenden, från att sälja fordon till att erbjuda tjänster som skapar värde över hela livscykeln.

Men vi kan göra mer för att snabba på utvecklingen av vår affärsmodell. Med vår erfarenhet av att arbeta i partnerskap med fordonstillverkaren, transportföretaget och köparen av transporttjänsten, kan vi ta en ledande position i omställningen till ett mer hållbart transportsystem. Våra egna förbättringar av Scantias logistik har gett imponerande resultat med detta nya arbetssätt. Vi har minskat koldioxidutsläppen med 17 procent. För mig är det här vad hållbara transporter handlar om: mer effektiva transporter med lägre utsläpp och bättre miljö som kommer människor och samhället till godo, och samtidigt som lönsamheten förbättras.

Framsteg under 2014

När jag ser tillbaka på 2014 så är det ett antal milstolpar som gör mig stolt. Vi har nu mer än 100 000 uppkopplade fordon på vägarna. Uppkopplade fordon öppnar för enorma möjligheter. Det kommer möjliggöra förbättringar inom alla aspekter av hållbara transporter: lägre bränsleförbrukning och utsläpp, förbättrad trafiksäkerhet liksom optimering av fyllnadsgrader och transportrutter. Det kommer att krävas partnerskap på flera nivåer för att maximera fördelarna med uppkopplade fordon, inklusive samarbete med kunder, strategiska partners och den akademiska världen.



“

Med vår kunskap, våra produkter och tjänster, tillsammans med förståelse för de trender som formar vår industri och vårt samhälle, kan vi bidra starkt tack vare ett holistisk synsätt i transportflödet.

Martin Lundstedt

Verkställande direktör
och koncernchef

Försäljningen av Ecolution by Scania fortsatte att växa. Vi uppnår i snitt 11 procent lägre bränsleförbrukning för våra kunder.

Scania levererade 1 500 Euro 6 lastbilar som kan köras på 100 procent biodiesel. För tio år sedan introducerade vi motorer för biodiesel och nu tar efterfrågan fart. Det är ett tecken i rätt riktning för hållbara transporter.

Vi ökade vår marknadsandel i Europa. Det berodde bland annat på vår ledande position i övergången till Euro 6, som innebär en betydande reduktion av utsläpp jämfört med Euro 5.

Scania Engines hade ett starkt år där orderingång och leveranser slog rekord. Våra avtal med stora maskintillverkare som Atlas Copco, Doosan och Terex ger resultat.

Vi presenterade en ny buss, Scania Citywide LE, med Scantias egenutvecklade hybridteknik.

Tjänsteintäkterna nådde en ny rekordnivå, och vi bygger vidare på den framgången mot vår ambition att tjänsteintäkterna ska utgöra 25–30 procent av koncernens intäkter vid 2020.

Allt fler kunder väljer Scania som deras långsiktiga partner för fordonsfinansiering. Financial Services rörelseresultat översteg 1 miljard kronor.

Under 2014 blev Scania ett helägt dotterbolag inom Volkswagenkoncernen, vilket gav oss en tydlig och långsiktigt stabil situation på ägarsidan. Vi kan dra nytta av gemensamma resurser och kompetens inom Volkswagenkoncernen, en av världens ledande biltillverkare. Det öppnar också nya karriärmöjligheter för våra medarbetare. Vi har startat ett omfattande samarbete med MAN kring växellådor. Genom att använda gemensamma komponenter som inte är kritiska för Scantias varumärke, stärker vi erbjudandet till våra kunder samtidigt som vi når betydande synergier.

Vägen framåt

Under 2015 är det våra ambitioner som vägleder våra prioriteringar. Vi vet att det kommer utmaningar under det kommande året. Osäkerheten i de kortsiktiga utsikterna för Latinamerika och Eurasien gör att vi måste vara beredda och flexibla att möta förändringar i efterfrågan beroende på konjunktursvängningar och geopolitiska faktorer. Lönsam tillväxt är viktig, och Scania kommer att fortsätta att vara måttstocken i branschen när det gäller lönsamhet.

Jag är stolt över vad våra medarbetare uppnått under 2014, alla har bidragit till vår väg mot hållbara transporter. Med betoning på ständiga förbättringar, våra kärnvärden, ett robust ramverk för bolagsstyrning och en hög etisk standard hjälper det oss att stärka vårt varumärke när vi ökar närvaron runt om i världen. Vi kommer att fortsätta skapa värde för våra kunder och partners. Genom att vara en konsekvent, transparent och tillförlitlig partner i logistikflödet, är jag övertygad om att vi kommer uppfylla våra mål.

Martin Lundstedt
Verkställande direktör och koncernchef

FÖRNYELSE AV TRANSPORTSEKTORN

Att medverka till förnyelse av transportsektorn är en del av arbetet inom den verkställande ledningen. Varje medlem har en väsentlig roll i arbetet med att med gemensamma krafter visa vägen mot hållbara transporter.



Från vänster: Jan Ytterberg, Henrik Henriksson och Christian Levin.

En bransch i förändring

Vår roll i logistikflödet blir allt viktigare och vi kan inte bygga den enbart på produktens prestanda. Den måste också bygga på tjänster, lösningar, förståelse för kunderna och utveckling av nya affärsmodeller. Både våra kunder och köparna av transporttjänster fokuserar allt mer på att minska logistikkostnaderna. Vi skräddarsyr lösningar till våra kunder med förståelse för kundens intäkter och kostnader tillsammans med övriga aspekter av hållbarhet.

Ecolution by Scania är ett exempel på hur vi arbetar. Vi har nått 11 procent lägre bränsleförbrukning i snitt för våra kunder. Uppkopplade fordon har en stor potential att möjliggöra stora steg mot att förverkliga våra ambitioner, och resan har bara börjat.

Henrik Henriksson, Head of Sales and Marketing

Innovationer för hållbara lösningar

Mer än 30 procent av de totala rörelsekostnaderna för en lastbil i fjärrtrafik är relaterade till bränsle. Därför är Scantias forskning- och utveckling fokuserad på att öka effektiviteten i drivlinan. Ecolution by Scania förbättras genom vår ledande position inom uppkopplade fordon. Vi kombinerar Fleet Monitoring och Driver Coaching med produktens prestanda och daglig uppföljning. Scantias modulsystem gör det möjligt att individuellt anpassa fordonet, inklusive alternativa bränslen.

Fordon, infrastruktur och användare kommer att vara mer sammankopplade i framtiden. Denna nya dimension kommer att öppna nya möjligheter till att optimera och integrera handhavandet och fordonen, för att åstadkomma mer hållbara transporter. Eco-Roll, Cruise Control med adaptiv prediction, Platooning och dynamisk optimering av transportrutten är några exempel på lösningar. Scania grundade Integrated Transport and Research Laboratory tillsammans med Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) i Stockholm för att forska kring nya metoder för framtida logistik och för att utveckla ny teknik.

Harald Ludanek, Head of Research and Development

Effektiv och hållbar produktion

Effektivitet och hög kvalitet kännetecknar Scantias produktionsenheter. Scania Production System (SPS) möjliggör växande produktionsvolymmer med effektivt resursanvändande. Att applicera den filosofin på logistiken är nyckeln till att förverkliga vår roll inom hållbara transporter. Vårt projekt, NILE, som har målet att öka effektiviteten för inkommande transporter, leder vägen. Vi har minskat kostnaderna och koldioxidutsläppen med 17 procent.

Att vara hållbar betyder också att vi måste hantera svängningar i konjunkturen. Det är därför flexibilitet är nyckeln till vår framgång. Jag vill påstå att Scania är bäst i branschen inom det området.

Per Hallberg, Head of Production and Logistics



Från vänster: Harald Ludanek, Kent Conradson, Andrea Fuder och Per Hallberg.

Engagera våra leverantörer

För att vara trovärdiga i vår roll inom hållbara transporter måste vi involvera vår leverantörskedja. Det är viktigt för Scania att välja rätt leverantörer, som kan leva upp till våra höga krav inom alla områden. Vi söker samarbete inom nya teknologier, till exempel hybrider och elektrifiering, som kommer att bli viktiga i framtiden. Vi förväntar oss högsta kvalitet och leveransprecision och kompromissar inte heller med våra krav inom hållbarhet. Tillsammans med andra stora europeiska fordonstillverkare har Scania en aktiv roll i att definiera nya vägledande principer och metoder inom ramen för företagets sociala ansvar (CSR).

Andrea Fuder, Head of Purchasing

Scanias kunder förändrar marknaden

Evolution by Scania innebär att vi arbetar med ständiga förbättringar i partnerskap med våra kunder. Vi drar nytta av det som gör Scania unikt; närheten till våra kunder som gör att vi ökar förståelsen för deras behov. Ledarskap inom hållbara transporter handlar om att leverera rätt lösning till varje unik kund, så att de kan prestera bättre med minskad miljöpåverkan. Det innebär allt från att leverera ett filter till en generator på en avlägsen plats till att stödja en stor fordonsflotta som arbetar i ett just-in time flöde, med reparationer underhåll, förarträning och andra tjänster.

Christian Levin, Head of Commercial Operations

Bygga kompetens för framtiden

För att göra oss starkare och klara utmaningarna att få tillgång till nya talanger, måste vi säkerställa att vi har kapacitet att tillvarata de förmågor som krävs för att bli ledande inom hållbara transporter. De kompetenser vi har idag, kommer i framtiden att behöva kompletteras med nya. Därför är vår förmåga att ta till vara våra nuvarande kompetenser och utveckla dem till nya roller viktig. En annan framgångsfaktor är mångfald. Vi fortsätter att öka våra ansträngningar att attrahera medarbetare som representerar olika nationaliteter, kulturella bakgrunder, kön och andra aspekter av mångfald. Detta kommer att stärka oss betydligt i framtiden.

Kent Conradson, Head of Human Resources

Tillväxt med lönsamhet

Ett starkt finansiellt position är en av förutsättningarna för långsiktighet. Vi har möjlighet att fortsätta investera i forskning och utveckling och mer effektiv och hållbar produktion. Vi gör samtidigt Scania motståndskraftigt mot förändringar i efterfrågan. Det är viktigt att vi har förståelse för vad som driver kundernas resultaträkning i nya segment, för att säkerställa vår egen lönsamhet. Tillväxt i tjänsteintäkterna är viktigt i vår roll i hållbara transporter, men det är också viktigt för att möta våra lönsamhetsmål, eftersom tjänsteintäkterna är mer stabila genom konjunkturcykeln jämfört med fordonsförsäljningen.

Jan Ytterberg, Chief Financial Officer

KUNDEN I CENTRUM

Scanias lönsamhet är beroende av vårt kärnvärde: Kunden först. Vår affärsmodell är inriktad på hur vi kan förbättra kundens lönsamhet. I nära dialog bygger Scania relationer med transportföretag och köpare av transporttjänster – det vill säga med hela logistikflödet.

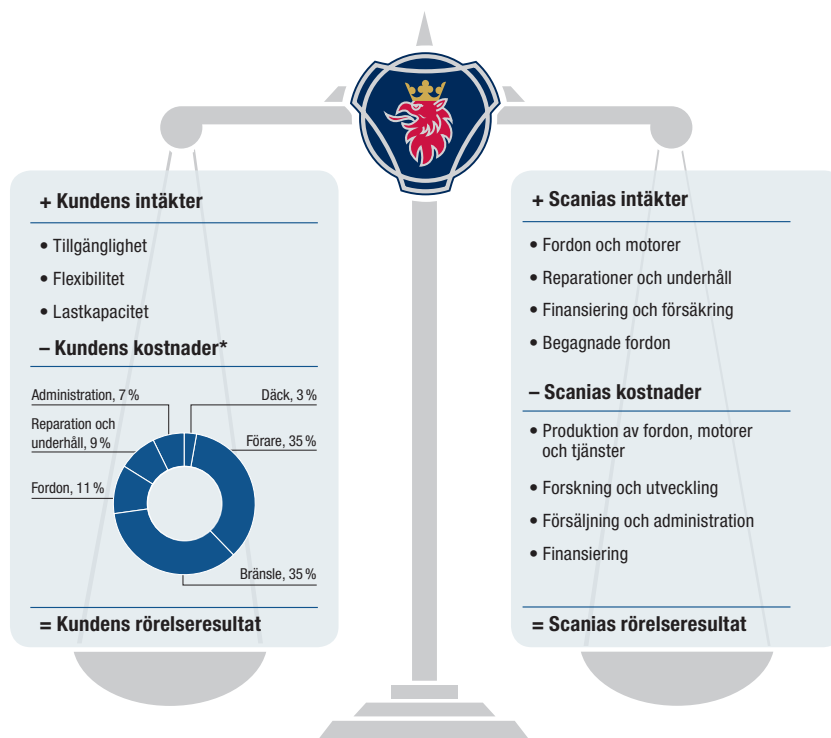
Långvariga relationer med lönsamma kunder utgör grunden för ett lönsamt Scania. Genom att leverera rätt produkter och rätt tjänster vid rätt tidpunkt, bidrar vi till att förbättra våra kunders rörelseresultat. Högkvalitativa fordon och tjänster maximerar kundernas vinst och tillgänglighet, dvs. den tid ett fordon kan vara i drift och således generera intäkter. Maximal lastkapacitet och flexibilitet är också viktigt för att säkra en stabil intäktsström

för våra kunder. Scanias affärsmodell, som illustreras nedan, tar hänsyn till kundernas intäktspotential och totala driftskostnader. Scania har den största direkta påverkan på: bränsle, underhåll, fordonets andrahandsvärde och kostnad för och tillgång till finansiering. Det är av största vikt att vi fortsätter att vara bäst i branschen inom dessa områden. Affärsmodellen definierar vårt varumärke och säkerställer ett lönsamt Scania.

VÅR AFFÄRSMODELL

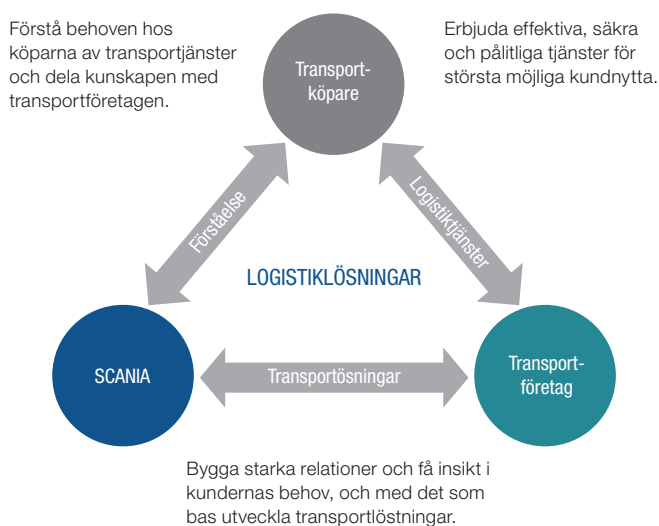
Scania kan påverka många av de faktorer som driver våra kunders intäkter och kostnader. Genom att leverera rätt produkt och rätt tjänst vid rätt tidpunkt, bidrar vi till att förbättra våra kunders rörelseresultat. Långsiktiga relationer med lönsamma kunder utgör grunden för ett lönsamt Scania.

* Europeisk fjärrtrafik.



En helhetssyn

I vår ambition att vara ledande inom hållbara transporter och bli branschens logistikexperter, tar Scania en helhetssyn på logistik. Med det här tillvägagångssättet får vi kunskap från våra kunder – transportföretag – och deras kunder – köpare av transporttjänster. Allt fler köpare av transporttjänster sätter upp ambitiösa utsläppsmål. Detta påverkar såväl våra kunder som Scania. Framför allt kräver transportföretagen tillförlitliga transporter till låga kostnader. De vill undvika oplanerade stopp, sökning efter gods och långa väntetider som fördyrar driften. Fordonsflottan ska helt enkelt fungera smidigt, effektivt och punktligt.



Med ett helhetsperspektiv vill vi optimera lösningar som kan förbättra lönsamheten för samtliga aktörer i värdekedjan. Förstår vi vad som driver kostnader och intäkter för kundernas olika tillämpningar i olika branscher kan vi skraddarsy lösningar för fordon och tjänster som ökar kundernas lönsamhet.

Det räcker dock inte med att förstå våra kunders affärsutmaningar. Vi måste också förstå vilka behov deras kunder har, och vilka kostnadskonsekvenserna är för hela transportflödet i syfte att minimera slöseri och öka effektiviteten.

STRATEGI FÖR TILLVÄXT

Scania har som ambition att vid 2020 leverera 120 000 lastbilar, 15 000 bussar och 20 000 motorer. Andelen tjänsteintäkter ska öka till 25–30 procent av koncernens totala intäkter. Modulsystemet, effektiv och flexibel produktion och en starkare tjänsteaffär säkerställer lönsamheten och förmågan att möta kortsiktiga svängningar i efterfrågan. Tillväxtstrategin bygger på fem pelare.

1. Ökad tjänsteförsäljning per fordon

Flera drivkrafter ligger bakom en ökad efterfrågan på tjänster. Transportföretagen fokuserar mer på logistiktjänster, vilket ger ett ökat behov av att lägga ut servicen av fordon på entreprenad. Bränsleeffektivitet och tillgänglighet kan öka genom skraddarsydda tjänstepaket.

2. Växa med marknaden

Scanias förmåga att upprätthålla marknadsandelen är helt beroende av att identifiera vad våra kunder behöver, så vi kan stödja deras tillväxt och lönsamhet med rätt lösningar. Scania är flexibelt och uthålligt när det gäller regionala skillnader och förändrade marknads- och ekonomiska villkor.

3. Ökad marknadsandel

I vissa marknader och segment har Scania som mål att öka marknadsandelen. Korta ledtider är viktigt i lansering av nya produkter som förbättrar kundens effektivitet och tillgänglighet. Ett flexibelt produktionssystem gör att vi kan anpassa produktionsvolymen till svängningar i efterfrågan, och när tillfälle ges, är det ett sätt att öka marknadsandelen.

4. Nya marknader

Scania har ambitionen att stärka närvaron på nya marknader. Det finns, på global basis, ett ökat behov av transportlösningar som är kostnadseffektiva och hållbara. Vi förstår lokala villkor och ökar gradvis lokala inköp.

5. Nya kundsegment

Scania går systematiskt tillväga vid bedömningen av potentialen i varje segment, där modulsystemets tillämplighet utvärderas för att tillgodose ett enskilt segments specifika krav. Det säkerställer att Scanias intjäningsförmåga i varje segment kompenserar för kostnaden att anpassa produkter och tjänster.

MÖJLIGHETER I EN VÄRLD I FÖRÄNDRING

Scania är väl rustat för att möta behoven i en snabbt föränderlig värld. Genom att dra nytta av vårt djupa branschkunskande och ta hänsyn till viktiga trender när beslut fattas, kan Scania fortsätta att bygga ett stabilt varumärke som våra kunder litar på och samhället värdesätter.

Världen förändras snabbt och med den ändras villkoren för företagen. Klimatförändringen påverkar i allt högre grad såväl företagen som deras verksamheter, och understryker ett behov av ett gemensamt agerande för att möta komplexa utmaningar. Ett ansträngt ekosystem sätter begränsningar för en tillväxt baserad på fossila bränslen, och innebär även konsekvenser för tillgången på råvaror. Transportsektorn, en av de sektorer som främst bidrar till ökade koldioxidutsläpp, befinner sig i ett paradigmskifte.

Globala godstransporter väntas öka med 40 procent till 2020 och måste således nästan fördubbla sin prestanda jämfört med 2012. Under samma tid måste vi halvera deras miljöpåverkan.

Hållbara transporter och mobilitet kommer att efterfrågas i allt högre grad för att tillgodose behoven hos en växande befolkning

och en ökande medelklass. Globaliseringen leder till mer samarbete och stimulerar till produktinnovationer, men medför också högre krav på transparens. Scania arbetar tillsammans med sina kunder, partners inom transportindustrin, myndigheter och civilsamhället, eftersom gemensamma åtgärder är den enda framkomliga vägen för att hantera en komplex samhällsutveckling. Vi för en aktiv dialog med alla våra intressenter för att definiera framtidens hållbara transporter.

Genom att tillhandahålla effektiva, koldioxidsnåla transportsystem bidrar Scania till att hitta lösningar på transportsektorns utmaningar. Tack vare vårt arbetssätt som syftar till ständig förbättring, minskat slöseri och ett fokus på flödestänkande i alla processer kan vi med nya innovationer bygga nya lösningar.



MAKROTRENDER SOM PÅVERKAR SCANIA OCH TRANSPORTINDUSTRIN



Konjunktursvängningar

Ekonomiska cykler leder till volatilitet, förändrad efterfrågan och valutarörelser samt påverkas av kriser. Scania kan dämpa effekterna av kortsiktiga efterfrågesvängningar och trygga långsiktig tillväxt genom ökad flexibilitet och effektivitet samtidigt som kapaciteten byggs ut.



Tillgång till energi

Fler hållbara alternativ kommer fram som kan ersätta fossila bränslen för att möta efterfrågan på energi, såsom förnybara bränslen, hybridisering och elektrifiering. Scantias ambition är att reducera koldioxidutsläppen med 25 procent för den egna inkommande trafiken inom Europa mellan 2010 och 2018.



Urbanisering

Mer än 60 procent av världens befolkning kommer att bo i städer 2030, varav huvuddelen i tillväxtländer. Detta skapar efterfrågan på innovativa och resurseffektiva mobilitetslösningar. Scania tillhandahåller till städer effektiva transportlösningar med hög kapacitet och låg miljöpåverkan.



Digitalisering

Uppkopplade fordon är en del i nästa innovationsvåg. Scantias ledande ställning på området ger oss goda förutsättningar att erbjuda intelligenta mobilitetslösningar. Ett exempel är vår satsning på fjärrdiagnostik, som ökar kundernas lönsamhet genom snabbare reparationer.

NYA TRENDER



Uppsving för tillväxtmarknaderna

Huvudparten av de närmare fem miljarder människor som 2030 kommer att tillhöra den globala medelklassen finns på tillväxtmarknaderna. De behöver effektiva och hållbara transporter till överkomliga priser. Politisk instabilitet och växande protektionism kan komplicera bilden. På vissa marknader, där etiska normer och mänskliga rättigheter inte respekteras i tillräcklig utsträckning, kommer riskbedömning och riskreducerande åtgärder att få allt större betydelse för Scantias strategi.



Transparens och ansvar

I en värld där 40 procent av världens befolkning har tillgång till internet sprids information blixtn snabbt. Det ställer stora krav på transparens och ansvarstagande för företag som, liksom Scania, fäster stor vikt vid att driva verksamheten etiskt, öppet, ärligt och ansvarsfullt. Det gäller i hela världen och genom hela leverantörskedjan. Våra intressenter räknar också med att vi engagerar oss i ömsesidiga frågeställningar.



Förändrad lagstiftning

Politik och lagstiftning inriktas alltmer på att hantera klimatförändringar, luft- och vattenkvalitet, säkerhet och trängsel. Många länder och regioner har infört såväl strängare utsläppsnormer som en mer omfattande lagstiftning kring kemikalier, antikorrupktion och arbetsförhållanden. Scania arbetar proaktivt när lagstiftningen ändras.



Tillgång till kompetens

De kompetenser vi har i dag kommer inte att vara desamma som behövs 2020. I takt med att vi övergår från att vara ett produktinriktat till ett lösningsinriktat företag förbereder Scania för ett skifte i kompetenser. Vi ser även behovet av att ha ett bredare och mer mångfacetterat perspektiv för att möta framtida utmaningar. Samarbetet med akademiska institutioner är ett sätt att få tillgång till ny kompetens.

VÄGEN MOT HÅLLBARA TRANSPORTER

En värld som är alltmer beroende av säkra, hållbara och effektiva transportsystem kräver helhetssyn på logistik flödet. Våra lösningar formar vägen genom att öka effektiviteten och minska slöseriet.

MÖTER BRANSCHSPECIFIKA BEHOV

Scania arbetar med fokus på applikationer. Detta gör att vi kan möta specifika krav från en mängd branscher, allt från gruvdrift, skogsindustri, tillverkning, bussystem (BRT), till distribution. Med Scantias modulsystem som bas, optimerar vi lastbilar, bussar och motorer för en rad olika applikationer. Detta kompletteras med tjänster som är anpassade till varje transport behov. Scania kan också bidra med specialistkompetens inom logistik för att ytterligare förbättra flöden, effektiviteten och minska slöseriet.

Fordonskonvojer (Platooning)

Scania leder ett treårigt europeiskt forskningsprojekt som syftar till att utarbeta ett system för fordonskonvojer på vägarna, så kallad platooning. Tungta fordon kör tätt bakom varandra med en tidslucka på bara 0,5 till 1 sekund för att minska luftmotståndet.

Skogsindustrin

För en timmertransportör svarar bränsle för omkring en tredjedel av de totala verksamhetskostnaderna. Robusthet och motorer med hög prestanda behövs för att lösa uppgiften.

Gruvindustrin

Gruvtransporter handlar om att flytta stora volymer tungt material under krävande förhållanden till lägsta möjliga kostnad per ton. Detta kräver utrustning med hög utnyttjandegrad och låg bränsleförbrukning.

Fältverkstäder

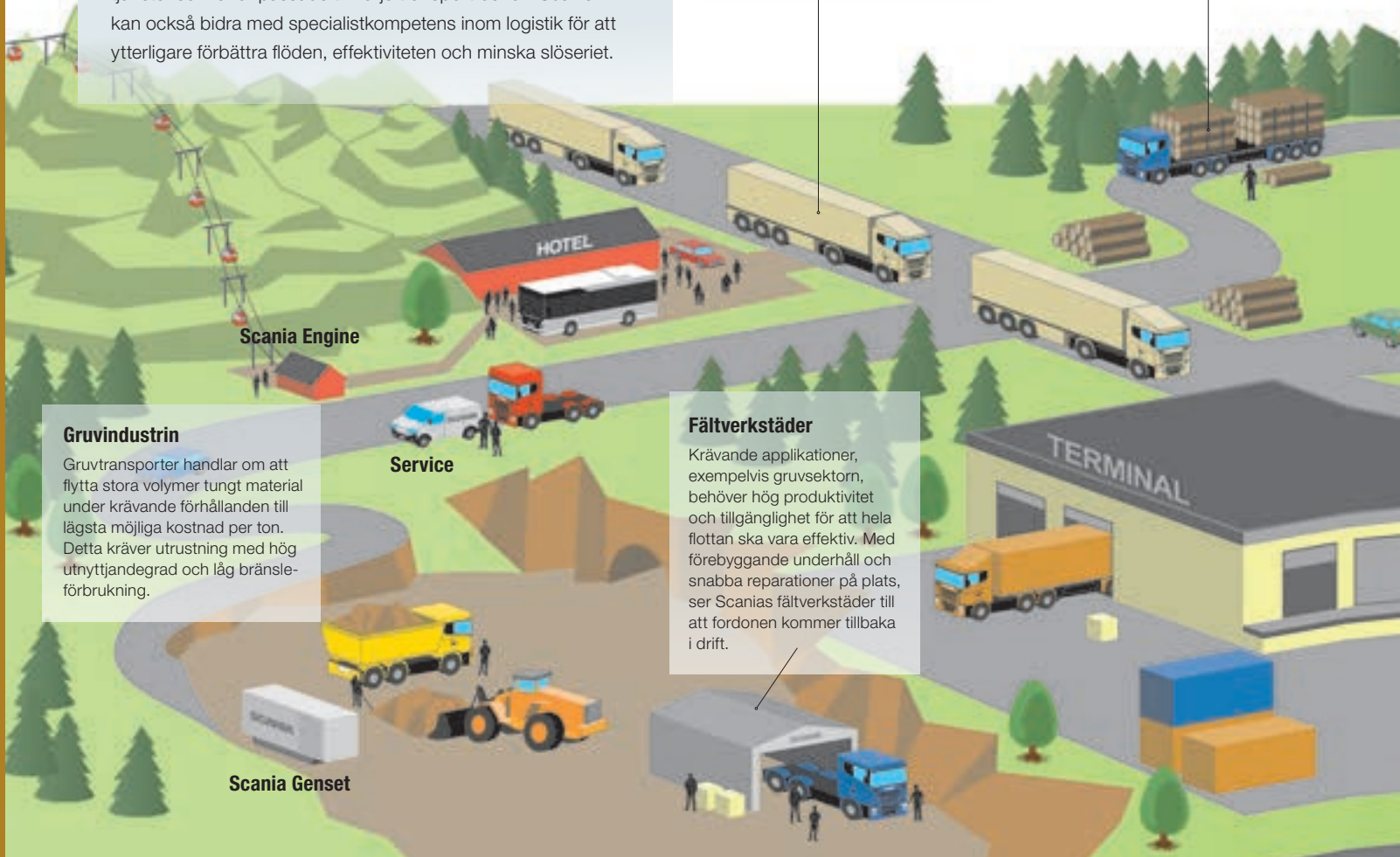
Krävande applikationer, exempelvis gruvsektorn, behöver hög produktivitet och tillgänglighet för att hela flottan ska vara effektiv. Med förebyggande underhåll och snabba reparationer på plats, ser Scantias fältverkstäder till att fordonen kommer tillbaka i drift.

Scania Engine

Service

Scania Genset

TERMINAL



STÄDER I UTVECKLING

Städer blir ett av försöksområdena för hållbara transporter, där effektiva transportlösningar med hög kapacitet och låg miljöpåverkan efterfrågas. Scania arbetar systematiskt med att få ännu mer insikt i hela logistikflödet, och att utveckla och erbjuda mer hållbara lösningar både i och runt städer.

Bussystem

Bus Rapid Transport (BRT) erbjuder ett hållbart och praktiskt transportmedel i tätbefolkade städer. Våra lösningar för stadsbussar som drivs på naturgas eller biogas erbjuder en kombination av hög kapacitet, bränsleekonomi och en låg miljöpåverkan.

Alternativa bränslen

Alternativa bränslen spelar en viktig roll i arbetet med att minska transporters miljöpåverkan. Scania har ett av marknadens bredaste utbud av Euro 6-motorer för alternativa bränslen, såsom biodiesel och biogas som kan användas i stadsbussar och lastbilar.

Elektrifiering

Scania kommer att delta i ett fältprov med en elhybridbuss som laddas trådlöst. Med induktiv laddning tar fordonet trådlöst upp energi från vägen. Detta öppnar för möjligheten av helt elektrifierade vägar.

Motortillämpningar

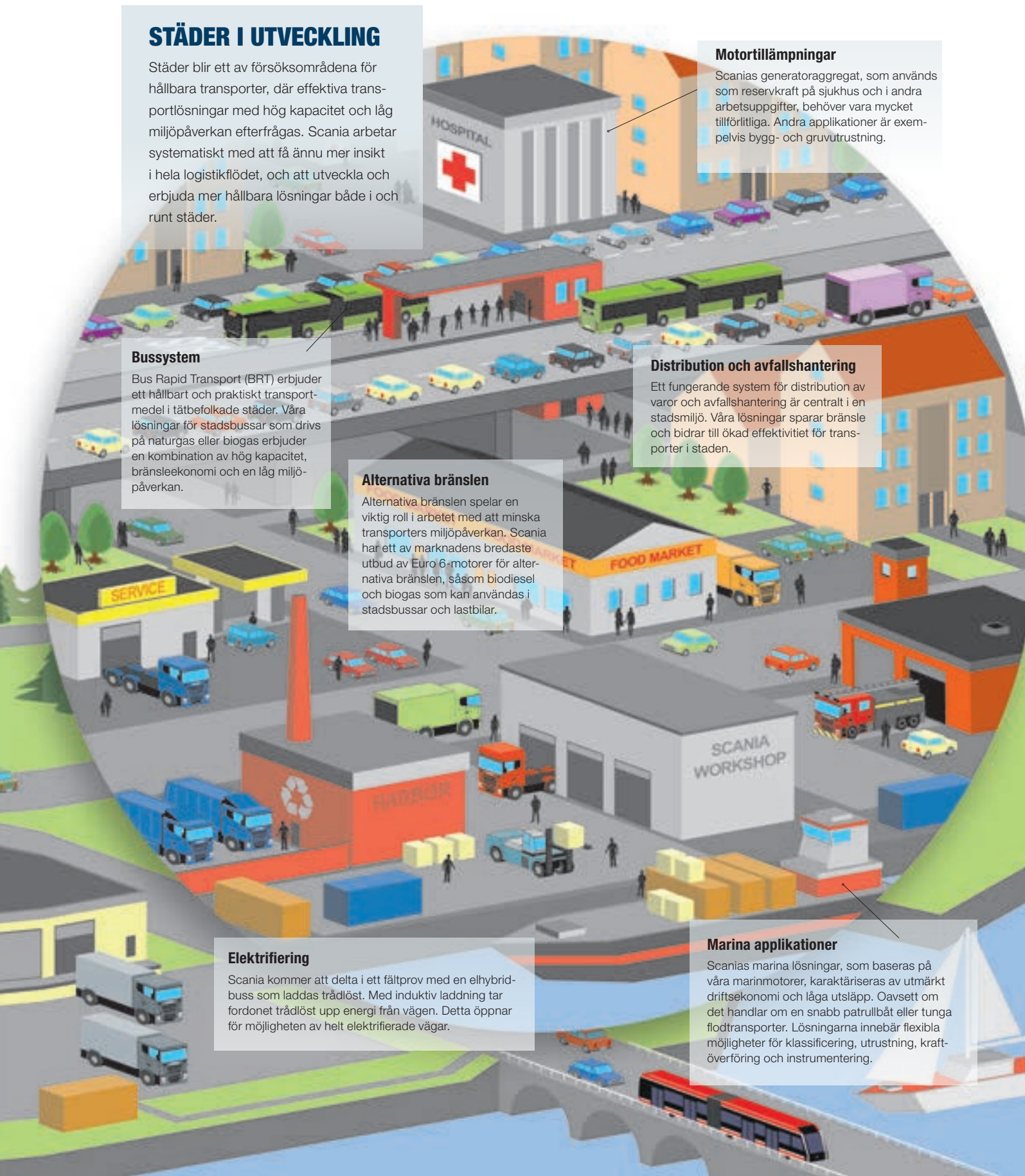
Scanias generatoraggregat, som används som reservkraft på sjukhus och i andra arbetsuppgifter, behöver vara mycket tillförlitliga. Andra applikationer är exempelvis bygg- och gruvutrustning.

Distribution och avfallshantering

Ett fungerande system för distribution av varor och avfallshantering är centralt i en stadsmiljö. Våra lösningar sparar bränsle och bidrar till ökad effektivitet för transporter i staden.

Marina applikationer

Scanias marina lösningar, som baseras på våra marinmotorer, karaktäriseras av utmärkt driftekonomi och låga utsläpp. Oavsett om det handlar om en snabb patrullbåt eller tunga flodtransporter. Lösningarna innebär flexibla möjligheter för klassificering, utrustning, kraftöverföring och instrumentering.



SKRÄDDARSYDDA LÖSNINGAR

Scanias unika modulssystem, som utvecklats under många decennier, är en av våra viktigaste framgångsfaktorer. Det är avgörande för vår flexibilitet och kärnan i vår affärsmodell.

Modulsystemet gör att Scania kan erbjuda individuella specifikationer till varje enskild kund med ett begränsat antal komponenter i produktprogrammet. Modulsystemet, som innebär ett begränsat antal artiklar och komponenter, möjliggör för Scania att uppnå skalfördelar inom forskning- och utveckling, produktion och servicenätverk. Med denna strategi får Scania den flexibilitet som behövs för att skräddarsy lösningar till olika transportbehov, behov som förändras över tiden.

Scanias modulssystem gör att varje fordon är skräddarsytt till den specifika uppgiften och att ny teknik med hög kvalitet introduceras på marknaden snabbt och effektivt. Kunderna drar nytta av ett skräddarsytt fordon med hög tillgänglighet, lägre bränsleförbrukning och optimerad lastkapacitet.

Standardiserade gränssnitt

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

Lika behov, identisk lösning

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

Väl avvägda prestandasteg

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



Genom Scanias modulssystem skräddarsys varje fordon för sin specifika uppgift.

MODULARISERING AV KOMPONENTER

De många valmöjligheterna för kunderna uppnås genom utformningen av gränssnitten mellan olika komponenter. Varje gränssnitt är mycket noggrant definierat för att medge största möjliga flexibilitet när komponenterna kombineras till rätt prestandasteg i fordonet. En stor del av chassikomponenterna i en buss är desamma i en lastbil. Scantias industri- och marinmotorer utvecklats från grundmotorer för fordon, för fullt utnyttjande av modulkonceptet.



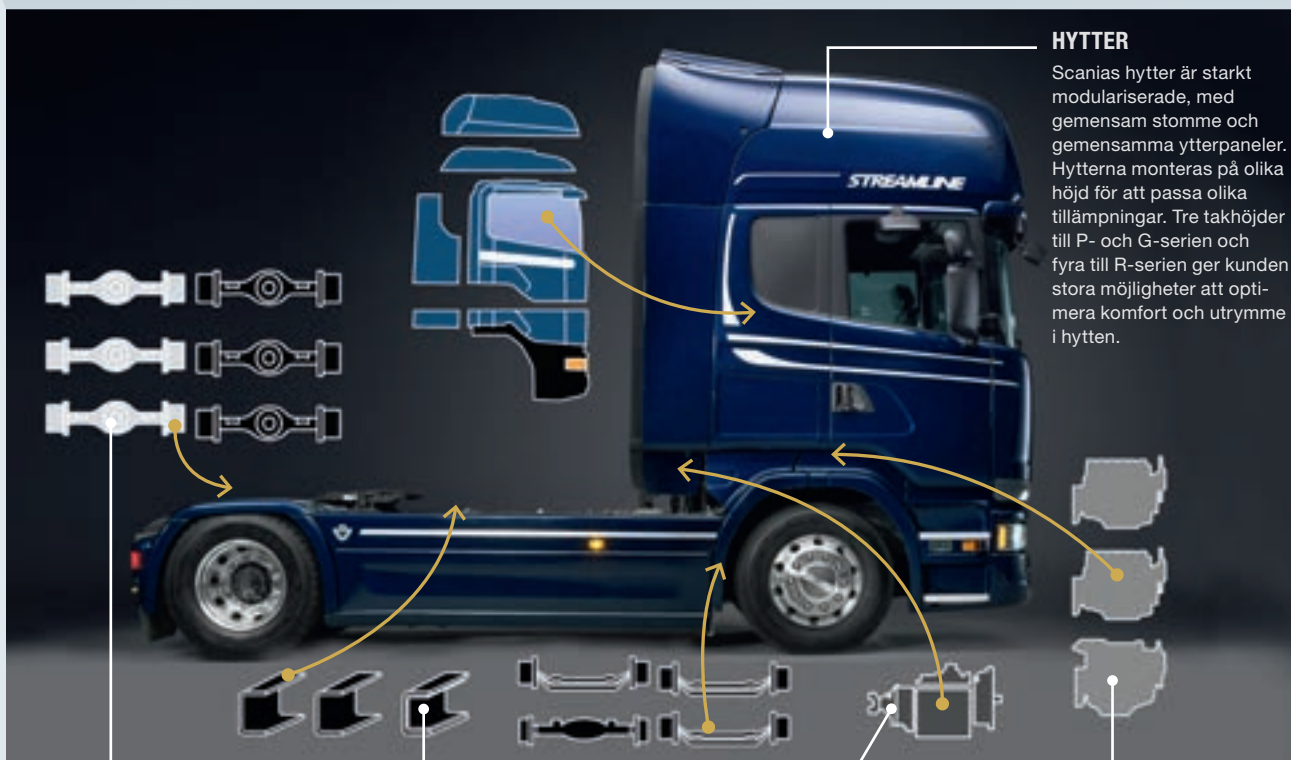
LASTBILAR



BUSSAR



MOTORER



AXLAR

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

RAMAR

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

VÄXELLÅDOR

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

MOTORER

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

HYTTOR

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.

MAXIMAL EFFEKTIVITET OCH HÖG PRESTANDA

Scania har skräddarsydda lösningar för en rad olika applikationer som erbjuder ökad effektivitet, hög prestanda och lägre miljöpåverkan.

LASTBILAR



Hög effektivitet är viktigt för distributionslastbilar som måste utföra snabba leveranser till exempelvis hotell och restauranger med pressat schema. Ett skåp med kontrollerbar temperatur, lättillgänglig hytt, god manövreringsförmåga och luftfjädring är viktiga egenskaper för att lösa uppgiften.



Tillgänglighet och bränsleförbrukning är de mest betydelsefulla faktorerna för fjärrtrafik. Scantias väl utbyggda verkstadsnät säkerställer hög tillgänglighet. Föraren har stor betydelse för driftsekonomi, trafik-säkerhet och miljöpåverkan. Förutom förarutbildning och personlig coaching, erbjuder Scania flera system i fordonen som hjälper föraren att förbättra fordonets prestanda och öka säkerheten.



Frekventa start och stopp är en utmaning för fordon inom avfallshantering. Scantias lösningar har fördelar som hytt med lågt insteg för att underlätta påstigning, automatisk växellåda, och motorer med högt vridmoment på låga varv.



Vid varudistribution i städer måste fordon klara att manövrera kring trånga gränder, fotgängare och intensiv stadstrafik. Större vindrutor och smala A-stolpar förbättrar förarens sikt och därmed trafiksäkerheten. Tillgänglighet och god lastkapacitet är också viktigt.



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.



I timmertransporter är det viktigt med en helhetssyn för att få bästa totalekonomi i hela transportkedjan. Hög utnyttjandegrad av fordonen under tuffa driftförhållanden och tillgänglighet till service är viktiga för såväl transportörens som skogsföretagets lönsamhet.

BUSSAR



Komfort och säkerhet, 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.



Bussystem (BRT) hjälper till att möta utmaningen med mobilitet i storstäder. Detta expressbussystem erbjuder mobilitet för ett stort antal passagerare med relativt låga investeringskostnader. Konceptet innefattar särskilda bussfiler, högfrekvenstrafik samt korta på- och avstigningstider. Scania erbjuder attraktiva lösningar för alla bussystems olika aspekter som säkerställer både effektivitet och nöjda passagerare.

MOTORER



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.



Hummerfiske i den oförutsägbara och stormiga Atlanten innebär flera risker. Scantias utbud av starka tillförlitliga motorer bidrar till säkerheten för fiskarna som förlitar sig på effektiva och kraftfulla marinmotorer.

TJÄNSTER NYCKELN TILL LÖNSAMHET

Kundernas lönsamhet är inte bara beroende av högpresterande fordon, utan även av högkvalitativa tjänster för att öka tillgängligheten och minska driftskostnaderna. Fordonstillgängligheten är avgörande för våra kunders lönsamhet över en livscykel.

Inspirerade av modulkonceptet anpassar vi tjänster för att tillgodose alla kunders behov. Snabb tillgång till reservdelar, skyndsamma reparationer, förarutbildning och förebyggande underhåll hör till de tjänster som Scania erbjuder för att öka fordonens prestanda och kundens lönsamhet.

Scania Financial Services

Scania bedriver egen finansverksamhet i 50 länder, vilket stärker förtroendet och lojaliteten för vårt varumärke på både mogna marknader och tillväxtmarknader. Vi räknar med att denna del av erbjudandet ska bli allt intressantare för kunderna, i synnerhet på nya marknader. Scania Insurance erbjuder också effektiv skadereglering och ibland ersättningsfordon, vilket bidrar till att öka tillgängligheten.

Scanias verkstadsnät

Omkring 18 000 personer arbetar med försäljning och service inom Scanias dotterföretag världen över. Scania har ett omfattande verkstadsnät med omkring 1,600 serviceverkstäder. Serviceverkstäderna ligger strategiskt placerade vid transportleder och logistikcenter i syfte att säkerställa hög tillgänglighet för kunden.

Scania Assistance

Scania Assistance erbjuder underhåll och reparationer dygnet runt och ger kunder i ett femtiotal länder kontinuerlig kontakt med Scania på deras eget språk via 17 assistanscenter.

Scania's Fleet Management Services

Scanias Fleet Management Services ökar fordonsflottans effektivitet. Kunderna kan välja mellan olika tjänstepaket som kan följa

fordonsanvändning, förarskicklighet och bränsleförbrukning. Gränssnitten omfattar även smarta telefoner och avvikelser kan upptäckas i realtid.

Scania Driver Training

Scanias förarutbildning hjälper även de mest erfarna förarna att köra mer ekonomiskt och säkert. I allmänhet leder förarutbildningen till bränslebesparingar på omkring 10 procent, samtidigt som även utsläppen minskar väsentligt. Andra positiva effekter är att däckens och drivlinans livslängd ökar samt ökad medvetenhet om trafiksäkerhet.

Ecolution by Scania

Ecolution by Scania är en lösning som kombinerar våra mest skräddarsydda produkter med tjänster och en kontinuerlig dialog med kunden. Det gemensamma målet är förbättrad bränsleeffektivitet. Våra resultat visar en genomsnittlig minskning av bränsleförbrukningen om 11 procent med hjälp av prestandadiagnostik, månatliga uppföljningar och förarutbildning.

Uppkopplade fordon

Den information som uppkopplingen möjliggör kan användas till att förbättra logistikflödena och bredda dialogen till olika aktörer i värdekedjan. Scania, som är en ledande aktör inom uppkopplade fordon, samlar in och analyserar en mängd data. Med hjälp av dessa kan vi skräddarsy tjänster för våra kunder som ökar effektivitet, bränsleekonomi och säkerhet.

UPPKOPPLING GER NYA INSIKTER

Uppkoppling ger viktig kunskap om hur våra fordon används – och vi får informationen i realtid. På så vis stärks Scantias förmåga att erbjuda säkra och effektiva transporter.

Scania började använda data över fordonsprestanda på ett systematiskt sätt tidigt detta årtionde. Detta visade sig vara en stor fördel vid utvecklingen av Ecolution by Scania, som är mycket beroende av information för fortsatta förbättringar av förarprestanda.

Fordonsdata används vid förarcoachning och för att kundanpassa underhållsprogram.

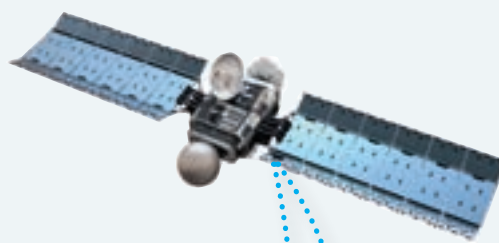
I dag är drygt 100 000 Scaniafordon helt uppkopplade, en uppgång från omkring 8 000 år 2011. Det innebär att en sjättedel av vår tioåriga rullande flotta nu är uppkopplad. Detta ger bland annat värdefull kunskap om driftförhållanden och annan nödvändig information för att stärka forsknings- och utvecklingsarbetet.

Målet är att det stora flertalet Scaniafordon i drift ska vara uppkopplade 2020. Redan nu ser vi hur uppkoppling kan öka vägsäkerheten, även om applikationen ännu inte är färdigutvecklad. Snart kommer det att vara möjligt för lastbilar och bussar att kommunicera med andra fordon, och även med infrastruktur som vägskyltar och trafikljus.

TILLGÄNGLIGT IDAG

Smarta funktioner

- Körfältsvakt (LDW).
- Adaptiv farthållare (ACC), Scania Active Prediction.
- Autonom nödbromsning (AEB).



Nya tjänster

- Uppföljning av förare och fordon.
- Underhåll: serviceintervall baserat på verkliga behov.
- Förebyggande underhåll: Fordonet varnar när en viss komponent inte fungerar som den ska. Ett planerat utbyte minimerar stilleståndstiden för reparationer och undanröjer oplanerade stopp.
- Konvojkörning (Platooning): Med hjälp av kommunikation mellan fordonen kan tunga fordon bilda bränsleeffektiva, aerodynamiska konvojer på motorvägar.

FRAMTIDA LÖSNINGAR

Autonoma (självkörande) fordon

- Passar fordon i gruvor och andra utmanande miljöer.
- Sensorer tar in den omgivande miljön utan behov av ständig anpassning.

Big Data

- Ger en överblick av transportaktivitet och transportflöden.
- Optimerar flöden.
- Eliminera väntetider och annat slöseri.
- Uppgifter om antal körda mil och fyllnadsgrad ger en bild av affärsklimatet, en indikator för kortsiktiga förändringar i efterfrågan.

VÅRA MEDARBETARE ÄR VÅR STYRKA

Attrahera, behålla och utveckla kvalificerade och engagerade medarbetare är viktigt för att kunna leverera lönsam tillväxt på lång sikt. Motiverade medarbetare och rätt blandning av olika kompetenser, tillsammans med ett starkt fokus på ständiga förbättringar, utgör grunden för Scantias framgång.

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

En bra balans mellan kön, ålder, bakgrund och erfarenhet när det gäller Scantias medarbetare är avgörande för företagets framtida framgång. Mångfald stärker företaget och bidrar till att förverkliga våra strategier till 2020. Vi gör framsteg mot våra mångfaldsmål. För två år sedan fanns bara en nationalitet bland de 26 mest seniora medlemmarna i företagsledningen. I dag är det sex. När det gäller könsfördelningen är idag mer än 15 procent av alla ledande befattningshavare kvinnor, globalt sett. Under 2010 var den siffran under 10 procent. Av det totala antalet medarbetare är 17 procent kvinnor.

Medarbetarnas välbefinnande högsta prioritet

Scania har ett starkt fokus på att säkerställa att vi attraherar och behåller rätt kompetens för att möta våra framtida utmaningar. Eftersom två-tredjedelar av Scantias 42 000 medarbetare är baserade utanför Sverige så är det tydligt att vi måste ha ett globalt fokus.

Våra medarbetares välbefinnande är högsta prioritet. Med 97 procents frisknärvaro vet vi att motivation engagerar våra medarbetare att ta ägarskapet i målsättningarna, vilket leder till ökad produktivitet. Under 2015 kommer vi att förstärka vårt sätt att mäta medarbetarnas tillfredsställelse genom att införa en global medarbetarundersökning.

Delaktighet leder till motivation

Ständiga förbättringar är i centrum för vårt arbetssätt, från forskning- och utveckling, produktionssystem till tjänster, medarbetarnas delaktighet och ansvarsfulla inköp. Den hjälper oss



Arbete med SPS, chassimontering i Narrasapura, India.

att minska riskerna, öka värdet för våra kunder och medarbetare samt förbättra det finansiella resultatet. Den här inställningen kan vi också dela med oss av till våra kunder.

Vi har en nollvision för avvikelser och försöker hitta grundorsakerna till felaktigheter så att vi kan förstå varför de inträffade – och lära av dem. Alla deltar i denna process i det dagliga arbetet. På så sätt kan vi fånga upp och tillvarata de omfattande kunskaper som finns inom organisationen. Vi införlivar även leverantörer och samarbetspartners med ständiga förbättringar.

Fokus på ökad effektivitet

Att arbeta med ständiga förbättringar är grunden i Scania Production System (SPS). Syftet med SPS är att förbättra effektiviteten, undvika slöseri med tid och resurser, öka produktiviteten och säkerställa hög kvalitet. Arbetssättet innebär att problem som uppstår kan identifieras och hanteras i ett tidigt skede, vilket möjliggör ett stabilt produktionsflöde. Genom att reducera användningen av energi, vatten och kemikalier och minska utsläppen i luft och vatten i samtliga produktionsprocesser värnar vi miljön och eliminerar slöseri.

SÄKRA KOMPETENS FÖR FRAMTIDA TILLVÄXT

Unik modell för Kina

De första 20 studenterna vid Dragon School i Kina utexaminerades 2014. Dragon School är ett samarbetsprojekt mellan Scania och Guangzhou Institute of Technology. Den treåriga utbildningen ger studenterna en unik utbildningsmodell för Kina – en kombination av teori och praktik i Scanias servicenätverk över hela landet. Målet är att utbilda ett större antal servicetekniker för att möta behoven hos Scanias växande kundbas i Kina.



Dragon School, Kina.



Scania Graduate Trainee Programme, Sverige.

Akademiker söker sig till Scania

Vårt globala Graduate Trainee Program fick nästan 1,000 ansökningar till de 20 lediga platserna 2014, 40 procent fler än 2013. De flesta sökande har studerat vid ledande svenska teknik- och ingenjörsskolor, såsom Kungliga Tekniska Högskolan. Programmet är öppet för masterstudenter inom teknik, infor-

mationssystem och företags- och nationalekonomi. 2014 var ungefär en tredjedel av de sökande kvinnor; Scania strävar efter att rekrytera samma andel. Valda kandidater erbjuds anställning som traineer.

Denna metod och princip tillämpas på försäljnings- och serviceorganisationen via Scania Retail System (SRS) och har sedan dess spritts till andra delar av organisationen, såsom forskning och utveckling, Scania Financial Services och administration.

Ständigt bättre tjänster

Scania Retail System (SRS), som omfattar omkring 18 000 medarbetare och syftar till att förbättra effektiviteten och tjänsterna för våra kunder. Det viktigaste är att betrakta verksamheten från kundens perspektiv och avpassa arbetsflödet för att på ett effektivare sätt kunna tillgodose kundernas behov.

Alla verkstäder utvärderas kontinuerligt för att identifiera förbättringsområden och hitta goda exempel som kan föras vidare i organisationen. Inom Scanias servicenätverk, inklusive de oberoende återförsäljarna, finns ett antal "modellverkstäder" i Europa och Latinamerika. Dessa sprider SRS-erfarenheter till hela vårt servicenätverk. Till vinsterna hör väsentligt kortare tid för rutinmässigt underhåll och minskade ledtider från beställning till leverans av fordonet. En annan fördel är ett ökat antal debiterbara timmar per servicetekniker.

Fokus på ansvarsfulla inköp

På en allt globalare marknadsplats drar vi nytta av vårt omfattande leverantörsnätverk för att möta den växande efterfrågan på tillväxtmarknaderna, där tilltagande protektionism är en utmaning. Vi strävar efter att minska kostnader och höja kvalitetsribban, och vi samarbetar med leverantörerna i den processen. En nyligen bildad inköpsstyrelse, Sourcing Board, som omfattar enheter som forskning och utveckling, produktion, kvalitet och inköp, bidrar med en integrerad metod för att nå våra kvalitetsmål.

Under 2014 lanserade vi vårt program för ansvarsfulla inköp. Syftet är inte bara att få fördelar av att arbeta närmare våra leverantörer på olika håll i världen utan även att se till att mänskliga rättigheter, arbetsförhållanden och miljörisker utvärderas och hanteras längs värdekedjan. Dessutom verkar vi för branschomfattande åtgärder för att förbättra leveranskedjan. Vi drar fördel av de synergier som Volkswagenkoncernens nätverk erbjuder för att med starkare röst framhålla vikten av höga hållbarhetsstandarder bland leverantörerna. Under 2014 anslöt sig Scania till European Automotive Working Group on Supply Chain Sustainability, som består av nio biltillverkare. Arbetsgruppen stöds av CSR Europe och arbetar för att förbättra social och miljömässig prestanda genom hela leveranskedjan.

INNOVATION MED SIKTE PÅ FRAMTIDEN

Scanias forskning och utveckling syftar till att tillgodose kundernas krav på ökad tillgänglighet och högre effektivitet. Efter den framgångsrika introduktionen av Euro 6-motorer fortsätter nu arbetet med att ta innovationen till nästa nivå av koldioxidsnåla transportlösningar.

Scania har under många år investerat i att snabbt introducera nya generationer av Euro 6-motorer, vilket har givit goda resultat under 2014. Det visar även hur vårt modulsysteem gynnar våra kunder. Med samma och ibland även bättre bränsleeffektivitet jämfört med Euro 5 kunde vi öka vår marknadsandel på den europeiska marknaden under 2014.

Standarden för Euro-6 trädde i kraft den 31 december 2013. Eftersom Scania inledde övergången långt innan konkurrenterna och innan lagstiftningen krävde det, kunde vi i början av 2014 erbjuda ett komplett utbud av motorer, vilket var en avgörande faktor för våra kunder. Dessutom har Scania ett av världens bredaste utbud av Euro 6-motorer för alternativa bränslen, som biodiesel, komprimerad naturgas, flytande naturgas och biogas.

Emissionsstandarder är olika i olika regioner. Scanias modulsysteem möjliggör ett motorprogram som omfattar alltifrån Euro 3 till Euro 6 och samtidigt hålla ett relativt litet antal artiklar och komponenter i produktionssystemet. Scanias industri- och marinmotorer uppfyller dessutom de mest strikta emissionsstandarder för off-road applikationer.

Ständiga förbättringar ger bränsleeffektivitet

Övergången till Euro 6 med förbättrad bränsleeffektivitet var en enorm utmaning för branschen. Scania har byggt upp omfattande kunskap kring de två grundteknologierna för att uppfylla de europeiska utsläppsstandarderna; Exhaust Gas Recirculation (EGR) och Selective Catalytic Reduction (SCR). Den första generationen av Euro 6 motorer från Scania använde både EGR- och SCR-teknologi. Tack vare lanseringen av den andra generationen motorer och lastbilsserien Scania Streamline 2013, med en potentiell bränslebesparing på 8 procent, tog Scania en ledande position. Ett resultat var att de ansedda tyska branschtidningarna *Verkehrs-*

Rundschau och *Trucker* tilldelade Scania Streamline utmärkelsen Green Truck 2014 i klassen för tunga lastbilar. Bränsleförbrukningen låg i genomsnitt på rekordlåga 23,3 liter diesel per 100 km.

Till nyheterna under 2014 hörde en olja som minskar friktionen, en frikopplande retarder samt en vidareutvecklad Scania Eco-roll. Tillsammans med tredje generationen Euro 6-motorer, som enbart använder SCR-teknik, kan detta minska bränsleförbrukningen för fjärrtransporter med 3 procent.

Övergången till Euro 6 visar hur Scania arbetar med ständiga produktförbättringar för att öka kundernas lönsamhet. Genom betydande investeringar i världsledande forskning och utveckling avser Scania att tillgodose kundernas efterfrågan på tillförlitliga, innovativa lösningar som ökar fordonens tillgänglighet och stöder transporter med låga koldioxidutsläpp.

Under 2015 ökar vi vårt fokus på alternativa bränslen och hybridisering.

Ökade insikter

Vår innovationskapacitet drar nytta av samarbetet med olika universitet, såsom vårt nya forskningscentrum på KTH (se ITRL).

Genom samverkan med Volkswagen och akademiska partner kan vi svara snabbare på trender, ny teknisk utveckling och hitta lösningar. Om Scania ska kunna behålla sitt tekniska ledarskap krävs samverkan med rätt partners.

Uppkopplade fordon är ett annat område som kan ge ett värdefullt bidrag till vår forskning och utveckling. Genom data-insamling kan Scania analysera fordonens prestanda under olika driftförhållanden. Data kan också användas till att analysera förarens beteenden i syfte att utveckla nya avancerade förarstödsystem (ADAS).

NYA IDÉER FÖR 2000-TALETS TRANSPORTER

Scania och Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) ska med gemensamma krafter anta utmaningarna kring framtidens transporter. Samarbetet inleddes 2014 kring Integrated Transport Research Lab (ITRL).

Möta städernas utmaningar

Syftet är att bidra till att forma logistikflöden i världsklass för att möta utmaningarna som utgörs av växande städer och ökat transportbehov. Labbet kommer att bidra med teknik- och systembaserade

lösningar som möjliggör betydande och konkreta minskningar av koldioxidutsläpp till nivåer som understiger EU:s mål. Förarlösa bussar för användning i system för kollektivtrafik, elektriska vägar, nya personbilskoncept, varustransporter på natten samt andra verktyg för att undvika trängsel och köbildning i rusningstid är bara några exempel.

Bygga broar

För att kunna skapa mer effektiva transportsystem och transportflöden är

ett brett systemtänkande som sträcker sig genom hela värdekedjan viktigt. Scania och KTH strävar också efter att genom ITRL skapa en brygga mellan akademisk forskning, samhällets behov och transportindustrins affärsmodell och utvecklingsprocesser. Scantias investeringar i ITRL är ett exempel på ett sådant partnerskap, något som kommer att vara nödvändiga för att kunna möta den komplexa förändringen mot hållbara transporter.

INFRASTRUKTUR

SERVICES



FORDONSKONCEPT



ITRL Integrated Transport Laboratory

RIKTLINJER



SAMHÄLLET



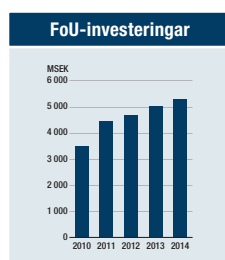
VÄRDESKAPANDE FÖR SCANIAS INTRESSENTER

Värdeskapande är det övergripande målet med vår affär och det länkar samman Scania med våra viktigaste intressentgrupper. Scania har konsekvent skapat värde för kunder, leverantörer, ägare och långgivare, samhället och medarbetare.

Scania har ett långsiktigt perspektiv på investeringar i innovationer, produktions- och servicekapacitet och på utbildning och träning av våra medarbetare. Detta säkerställer att vi kan förtsätta skapa värde för våra intressenter. Det skapar också förutsättningar för Scania att vara ett ledande företag på vägen mot mer hållbara transporter och för att nå långsiktig tillväxt och lönsamhet.

Scania

Vår affärsmodell har genererat en stark, framgångsrik och lönsam affär. En del av vinsterna återinvesteras i företaget, och skapar rätt förhållanden för fortsatt tillväxt.



En hög nivå av investeringar inom forskning- och utveckling kommer att stärka produktportföljen de kommande åren.



Medarbetare

En hälsosam, motiverad och dedikerad arbetsstyrka har ett betydande värde. Scania gagnas av hög produktivitet och av att medarbetarna vill stanna kvar inom företaget. Det indikerar att Scania är en stabil arbetsgivare.



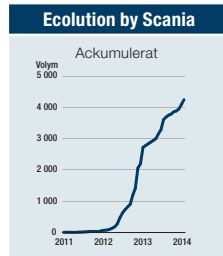
Frisknärvaron har varit stabil under många år. Det skapar förutsättningar för de anställda att nå sin fulla potential.



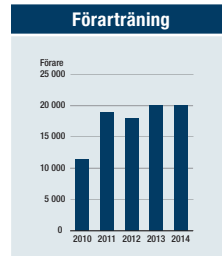
Personalomsättningen har varierat mellan 8 och 10 procent. Det indikerar att Scania är en stabil arbetsgivare.

Kunder

Scania skapar värde för kunderna genom produkter och tjänster av hög kvalitet som förbättrar deras lönsamhet. I gengäld stärks Scania's varumärke och kundlojaliteten.



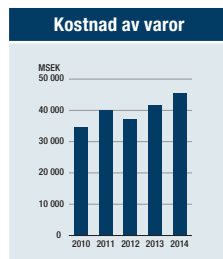
Antalet sålda Ecolution by Scania kontrakt överstiger 4000. I snitt minskar bränsleförbrukningen för en kund med 11 procent, vilket ökar kundens lönsamhet.



Under 2014, genomförde 20 000 Scania Förarutbildning i säker och effektiv körning.

Leverantörer

Genom att skapa affärsmöjligheter, delad teknologi och med en förväntan om höga miljö och sociala krav, skapas värde för våra leverantörer (och samhället i stort). I gengäld får Scania en högre kvalitet och en bättre produktivitet från leverantörerna.



Volymen av varor från leverantörer är nära sammankopplade med Scantias produktionsvolym.

Ägare och långgivare

Scania skapar värde för ägare och långgivare genom att fortsätta leverera tillväxt med lönsamhet och generera kassaflöde.



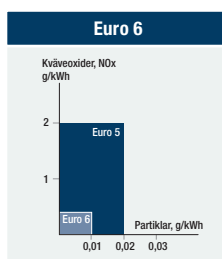
Trots en högre investeringsnivå och ett dämpat affärsklimat, har avkastningen på sysselsatt kapital varit stabil runt 20 procent de senaste åren.

Samhället

Samarbete med skolor och universitet och stöd till det lokala samhället ökar rekryteringsbasen och stödjer samtidigt Scantias affärsmiljö.



Scantias skattekostnad ökade något under 2014 på grund av att koncernens skattesats ökade till 27,8 procent. Betald skatt kan bidra till nödvändig infrastruktur och en generell samhällsutveckling.



Euro 6 blev obligatoriskt i Europa under 2014. Det resulterade i betydligt lägre utsläpp, vilket är viktigt, särskilt för stadsmiljön.



BOLAGSSTYRNING

Scania håller en hög internationell standard på styrningen av bolaget genom tydlighet och enkelhet i ledningssystem och styrande dokument. Bolagsstyrning i Scania utgår från bolagsordningen, den svenska lagstiftningen, främst den svenska aktiebolagslagen, årsredovisningslagen och Interna styrdokument. Volkswagenkoncernens styrdokument införs också gradvis.

Styrdokument i Scania

De viktigaste styrande dokumenten inom Scania är:

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

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

AKTIEÄGARNAS

Scania är ett av Scania AB helägt dotterföretag. Indirekta ägare till Scania som innehar mer än 10 procent av rösterna är per den 13 november 2014, Volkswagen AG och dess dotterföretag MAN SE. Volkswagenkoncernen äger således indirekt 99,57 procent av aktierna i Scania. Resterande 0,43 procent av aktierna i Scania AB innehas av ett stort antal aktieägare med små aktieposter. Dessa aktier är föremål för tvåårsinlösen. Volkswagen AG:s rätt och skyldighet till inlösen av och förhandstillträde till utestående minoritetsaktier har slagits fast i en särskild skiljedom meddelad den 11 november 2014. Skiljedomen vann laga kraft den 12 januari 2015 och Scania blev vid den tidpunkten således ett av Volkswagenkoncernen helägt dotterföretag.

Bolagsstämman

Aktieägarnas rätt att besluta i Scanias angelägenheter utövas ytterst vid bolagsstämman. Samtliga aktier i Scania ägs av Scania AB som därvid kontrollerar 100% av rösterna på bolagsstämman.

Enligt aktiebolagslagen ska svenska aktiebolag senast inom sex månader från utgången av varje räkenskapsår hålla en ordinarie bolagsstämma där styrelsen ska lägga fram årsredovisningen och revisionsberättelsen. Denna bolagsstämma benämns "årsstämma". Inom Scania hålls årsstämman normalt under april/

maj månad. Kallelse till årsstämma ska ske tidigast sex och senast fyra veckor före stämman. Kallelse till extra bolagsstämma ska ske tidigast sex veckor och senast tre veckor före stämman. Kallelsen till ordinarie och extra bolagsstämma ska ske genom publicering i *Post- och Inrikes Tidningar* (www.bolagsverket.se). Att kallelse skett ska annonseras i *Dagens Nyheter* och *Svenska Dagbladet*.

I enlighet med den svenska aktiebolagslagen och Scanias bolagsordning bestäms styrelsens sammansättning genom val. Stämmobeslut fattas vanligtvis med enkel majoritet. I vissa fall, exempelvis ändringar av bolagsordningen, föreskriver dock aktiebolagslagen antingen en viss närvaro för att uppnå beslutsamhet eller en särskild röstmajoritet. Bolagsstämman har under år 2014 inte bemyndigat styrelsen att besluta om att utge eller återköpa aktier.

STYRELSEN

Scanias styrelse väljs varje år av aktieägaren vid årsstämman. Styrelsen är länken mellan aktieägare och företagets ledning och har stor betydelse i arbetet med att utveckla Scanias 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.

Scanias årsstämma den 11 juni 2014 valde tio styrelseledamöter och inga suppleanter. Stämman valde Martin Winterkorn som ordförande och Leif Östling valdes till vice ordförande för styrelsen. I tillägg har fackföreningarna inom Scania utsett två ordinarie styrelseledamöter och två suppleanter för dem. För mer information om styrelsen se sidan 44.

Instruktion till verkställande direktören

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

Kommittéer

Styrelsen har för närvarande två kommittéer: revisionskommittén och ersättningskommittén. Styrelsen utser kommittéernas ledamöter inom sig. Ersättningskommittén behandlar frågor om ersättningsprinciper och incitamentsprogram. Kommittén bereder också beslut som rör anställningsvillkor för bolagets verkställande direktör och, i förekommande fall, verkställande ledningen.

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 användandet av de externa revisorerna för icke revisionsrelaterade tjänster.

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

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.

BOLAGETS LEDNING

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

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

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

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

Verkställande direktören

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

Verkställande ledningen (Executive Board)

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

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

Ledningsenheterna

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

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

Intern kontroll av den finansiella rapporteringen

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

Kontrollmiljö

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

Riskbedömning och kontrollaktiviteter

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

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

Information och kommunikation

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

Uppföljning

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



MARKNADSTRENDER 2014

Den globala BNP-tillväxten var låg under 2014. Europa klarade sig dock något bättre än under 2013. Scania flyttade fram positionen på lastbilsmarknaden i Europa tack vare ett starkt Euro 6 program och brett utbud av motorer för alternativa bränslen. Scania lanserade en hybridbuss och motorleveranserna och tjänsteförsäljningen slog rekord.

FORDON OCH TJÄNSTER

Scanias fordonsleveranser låg i princip kvar på oförändrade nivåer under 2014 jämfört med 2013. Lastbilsleveranserna minskade med 1 procent till totalt 73 015 enheter och leveranserna av stads- och långfärdsbussar minskade även de med 1 procent, till 6 767 enheter. Efterfrågan på service och tjänster ökade på alla marknader. Leveranserna av motorer blev de högsta hittills och ökade till 8 287 enheter och försäljningen av tjänster ökade med 8 procent till rekordnivån 18 828 miljoner kronor.

Lastbilsmarknaden i Europa

Den ekonomiska tillväxten i Europa var fortsatt låg, men något bättre än 2013. Den totala marknaden för tunga lastbilar i 26 av EU:s medlemsländer (alla EU-länder med undantag för Bulgarien och Malta) samt Norge och Schweiz sjönk med 6 procent till omkring 224 100 enheter under 2014, jämfört med cirka 239 400 lastbilar 2013. Föregående år fick i viss utsträckning stöd av förköp inför övergången till utsläppsstandarden Euro 6 i början av 2014. Som ett resultat av de stora leveranserna av lastbilar i Europa under 2005–2008, följt av lägre siffror de senaste åren, har lastbilsflottans genomsnittsålder varit relativt hög, enligt Scanias bedömning. Det gav ett stöd till efterfrågan i Europa under 2014.

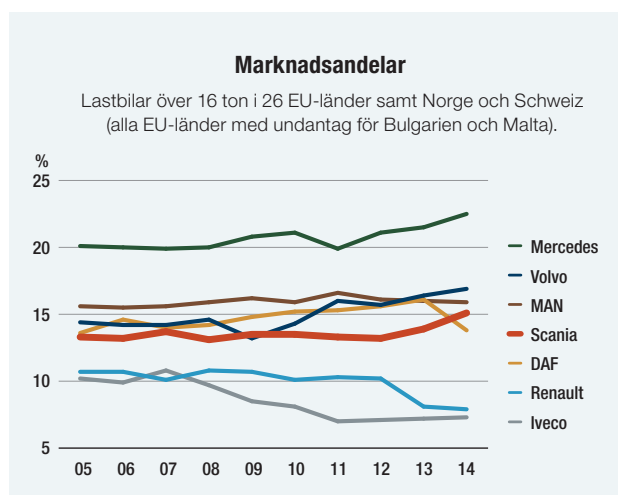
Högre marknadsandel

Scania ökade sin marknadsandel i Europa under 2014. Tack vare det tidiga införandet av Euro 6-fordon har Scania omfattande erfarenhet och har också lanserat andra och tredje generationen Euro 6-motorer. Scanias utbud av motorer för alternativa bränslen tillhör de mest omfattande i branschen. Under 2014 levererade Scania omkring 1 500 Euro 6-lastbilar i Europa som använder motormodeller som kan drivas med upp till 100 procent biodiesel.

Registreringar av Scania-lastbilar steg till cirka 33 800 enheter, motsvarande en marknadsandel på cirka 15,1 (13,9) procent.

Lägre ekonomisk aktivitet i Latinamerika

Den ekonomiska tillväxten i Brasilien blev svagare under 2014. Under större delen av året bidrog utvecklingsbanken BNDES med subventioner till bland annat lastbilsinvesteringar. Ett nytt subventionsprogram lanserades kring årsskiftet 2014–2015, men det är betydligt mindre förmånligt jämfört med 2014. I Argentina påverkades marknaden av trög ekonomisk aktivitet, men det fanns subventionerade finansieringsprogram för investeringar i lastbilar under 2014.



Scania ökade marknadsandelen för andra året i rad. Scanias huvudsakliga konkurrenter är andra västerländska tillverkare. Inom lastbilar konkurrerar Scania med DAF, Iveco, MAN, Mercedes, Renault och Volvo.



I Brasilien uppgick registreringarna av Scania-lastbilar till cirka 14 150 enheter, motsvarande en marknadsandel på cirka 15,3 (19,0) procent.

Möjligheter på tillväxtmarknader

Orderingången i Asien var högre under 2014 än under föregående år till följd av stora order från Mellanöstern. Totalt sett ökade leveranserna till Asien med 74 procent till 12 889 lastbilar. Som nischaktör på flera av tillväxtmarknaderna i Asien påverkas Scania normalt sett i mindre omfattning av konjunktursvängningar. I takt med att logistiksystemen på tillväxtmarknaderna blir mer effektiva, ökar även kraven på fordonens tillförlitlighet. Detta leder till ökad efterfrågan på de fordon och tjänster som Scania säljer. Därför är det strategiskt viktigt för Scania att redan ha ett fotfäste på marknaderna när logistiksystemen utvecklas.

I Eurasien, där Ryssland är den största marknaden, höll efterfrågan uppe och Scantias leveranser minskade något till 5 964 lastbilar under 2014. Den geopolitiska oron i regionen betyder dock att utsikterna är osäkra. Orderingången mot slutet av året fick stöd av en generell efterfrågan på importerade varor, som skydd mot en kraftig devalvering av den ryska rubeln. Scania har en stark position och ökade sin marknadsandel till 9,7 (8,1) procent.

Leveranserna till Afrika och Oceanien steg med 12 procent under året, främst genom ökad försäljning i södra Afrika och Australien.

Busmarknaden

Scantias leveranser av bussar uppgick till 6 767 enheter under 2014, i linje med 2013.

Jämfört med 2013 steg Scantias leveranser i Europa under 2014, från en låg nivå. Scania säkrade bland annat stora order i Norge.

Leveranserna ökade också i Asien och Afrika och Oceanien, medan de minskade i Eurasien, på grund av en stororder under 2013.

Under det tredje kvartalet 2014 presenterades en ny buss, Scania Citywide LE med Scantias egen hybridteknik.

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

Rekord för industri- och marinmotorer

Efterfrågan ökade under 2014 och Scantias orderingång och leveranser blev de högsta i företagets historia. Scania har ett antal stora avtal med OEM-företag, som Doosan, Atlas Copco och Terex, och volymerna ökar, vilket bidrog till uppgången.

Leveranserna av motorer ökade med 22 procent till 8 287 enheter. Leveranserna ökade även till Brasilien, där torkan drev på efterfrågan på gensets (dieselaggregat). Scantias leveranser till marina applikationer hade en stark utvecklingen i Asien.

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

Framgång för tjänsteverksamheten

Efterfrågan på service var god under året på de flesta marknader, både i och utanför Europa. Under de senaste åren har Scania ökat sina fordonsleveranser på många tillväxtmarknader i Asien och Latinamerika och samtidigt utökat sin servicekapacitet och stärkt erbjudandet. Detta har haft en positiv effekt på efterfrågan av service. Tjänsteintäkterna steg med 8 procent till rekordnivån 18 828 miljoner kronor. I lokal valuta var uppgången 6 procent. Efterfrågan på service och reparationer är mer stabil över konjunkturcykeln än efterfrågan på nya fordon. Det beror på att en transportör kan välja att skjuta nyinvesteringar på framtiden, men inte undvika reparationer och service i samma utsträckning.

FINANCIAL SERVICES

Kundfinansieringsportföljen ökade med 6,7 miljarder kronor till 55,6 miljarder kronor under året. Scantias andel finansierade fordon samt efterfrågan på försäkringslösningar ökade också. Huvuddelen av portföljen utgörs av kunder på de europeiska marknaderna. Finansieringsportföljen är väl spridd geografiskt och med avseende på kundkategori, kundstorlek, bransch samt fordonsapplikationer. En konservativ kreditpolicy och en refinansiering som matchar upplåning och utlåning medför låg risk för Scania.

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

Rekordresultat

Rörelseresultatet ökade till rekordhöga 1 016 miljoner kronor. En större finansieringsportfölj och högre räntemarginaler bidrog till ökningen, liksom lägre kostnader för osäkra fordringar.

Tillgången till krediter har betydelse för efterfrågan då kunderna normalt finansierar investeringen i fordonet antingen genom tillverkaren eller genom banker och andra finansbolag. Scantias strategi att bygga långsiktiga relationer med kunderna skapar affärsmöjligheter i tider av ekonomisk osäkerhet då bankerna intar en mer restriktiv hållning till fordonsfinansiering.

PRODUKTION OCH MILJÖ

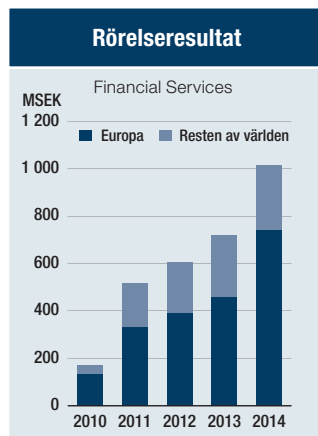
Liksom leveranserna på global nivå var Scantias produktionsnivå stabilare än under 2013.

Fokus låg på kortare ledtider, högre kvalitet och ökad leveransprecision, och samtliga parametrar förbättrades. Fordonskvaliteten nådde toppnoteringar, såväl internt som i kundundersökningar.

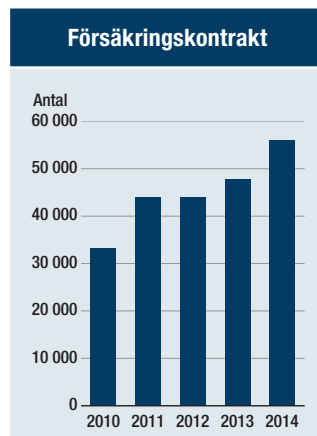
Flexibilitet är ett av Scantias kännetecken. Vid sidan av det gemensamma produktionsnätverket, har Scania ytterligare flexibilitet genom en hög andel rörliga kostnader. Cirka 70 procent av produktionskostnaden för ett chassi utgörs av direkt material från leverantörer.

Scania fortsätter att utöka sin tekniska kapacitet från dagens 100 000 fordon till 120 000 för att kunna öka volymen när efterfrågan ökar. Arbetet med att säkerställa flexibiliteten för att möta kortsiktiga förändringar i efterfrågan fortsätter, i takt med att Scania ökar kapaciteten. Under 2014 producerade Scania 82 208 fordon (82 854).

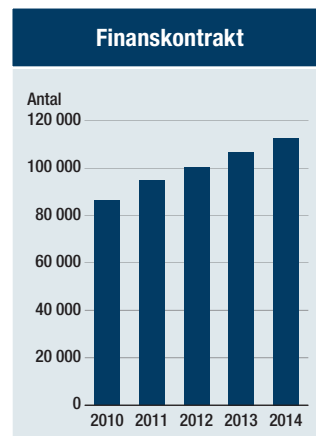
Miljöprestandan för Scantias produktionsenheter stärks fortfarande. Scania Production System (SPS) är ett kraftfullt instrument för att minska förbrukningen av energi, vatten och kemikalier. Vi fokuserar alltmer på miljöeffekterna av transporter, både vad gäller inkommande komponenter och andra artiklar från leverantörer, och utgående delar och fordon. Hittills är resultaten mycket goda.



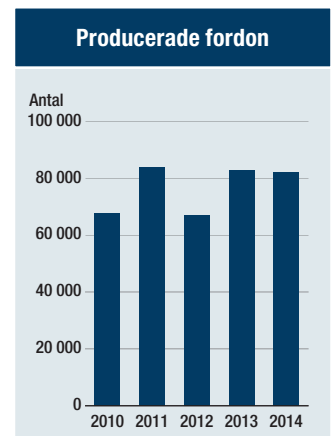
Rörelseresultatet översteg 1 miljard kronor under 2014. En växande portfölj bidrog till förbättringen tillsammans med bättre marginaler och lägre kreditförluster.



Efterfrågan på försäkringslösningar ökar. Genom dessa kan Scania bidra till en snabbare skadehantering för kunden.



Allt fler kunder väljer Scania som långsiktig partner i sin finansiering av fordon.



Produktionsvolymen var stabil under 2014. Kvaliteten och leveransprecision förbättrades.

MEDARBETARE

Att säkerställa att alla medarbetare, oavsett anställningsform, känner engagemang och intresse för sitt arbete är en viktig uppgift för ledare på alla nivåer i organisationen. Oavsett vad de arbetar med, eller var i världen de arbetar, ska de som arbetar på Scania kunna trivas och må bra. När luckor uppstår är det medarbetarna från bemanningsföretagen som i första hand erbjuds fasta anställningar. För de medarbetare inom produktionen som har andra arbetsgivare än Scania är möjligheten till vidareutbildning densamma som för Scantias egna medarbetare.

Frågor som rör välbefinnande, arbetsmiljö, säkerhet och hälsa har hög prioritet. Medarbetarnas engagemang och hälsa är nyckelfaktorer för att uppnå hållbarhetsmålen. Alla chefer och medarbetare inom produktionen görs delaktiga i utvecklingen av arbetsmetoder. På så sätt har Scania långsiktigt kunnat minska personalomsättningen och öka frisknärvaron, samtidigt som produktionen ökat. Principerna, som utvecklats under många år inom Scantias produktionsenheter, har anpassats och har börjat införas i övriga delar av företaget. Antalet anställda på Scania ökade till 42 129 vid utgången av 2014, vilket kan jämföras med 40 953 vid samma tidpunkt 2013.

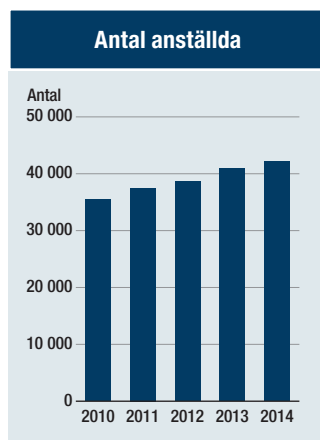
FORSKNING OCH UTVECKLING

Scantias forskning och utveckling strävar efter att utveckla lösningar för att förbättra produktiviteten och lönsamheten i kundernas verksamheter. Låg bränsleförbrukning, hög tillgänglighet och

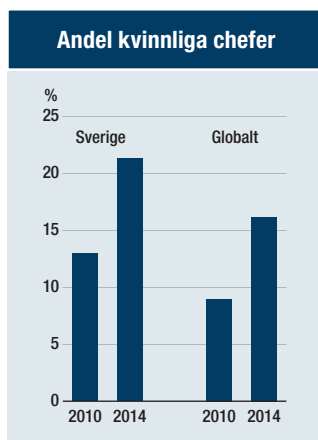
låga servicekostnader kombinerat med bra prestanda och hög kvalitet utgör grunden. Scania investerar stora resurser i forskning och utveckling, vilken är koncentrerad till Scania Tekniskt Centrum i Södertälje som har cirka 3 500 medarbetare. Under 2014 uppgick forsknings- och utvecklingskostnaderna till 5 304 kronor (5 024), vilket motsvarar 5,8 procent av nettoomsättningen.

Till nyheterna under 2014 hörde en olja som minskar friktionen, en frikopplande retarder samt en vidareutvecklad Scania Eco-roll. Tillsammans med tredje generationen Euro 6-motorer, som enbart använder SCR-teknik, kan detta minska bränsleförbrukningen för fjärrtransport med 3 procent.

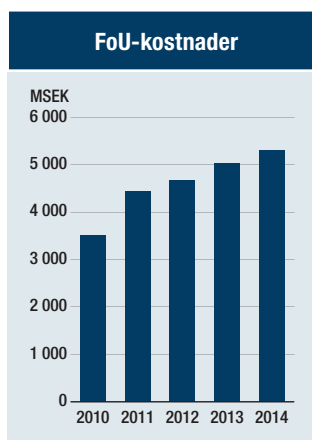
En ny 16-liters 580-hästars V8-motor lanserades i ett utförande för upp till 100 procent biodieseldrift i R-serien. Scania tillverkar utifrån sitt modulsystem tre olika grundmotorer för ren biodieseldrift (9 liter, rak femcylindrig, 13 liter, rak sexcylindrig och 16 liter, V8) i Euro 6-utförande. Tillsammans täcker de ett effektspann från 320 till 580 hästkrafter. Scania presenterade även en rad initiativ för att öka effektiviteten i transportsektorn. Ett exempel är att köra med två fullängdssläp, vilket kan minska bränsleförbrukningen med upp till 30 procent med motsvarande minskning av skadliga koldioxidutsläpp. På begäran från Scania har Transportstyrelsen nu gett tillstånd att på prov köra med lastbilskeppage på sammanlagt 31,5 meter mellan Södertälje och Helsingborg.



Antalet anställda har ökat i takt med att Scania investerat för framtida tillväxt. Under 2014 ökade anställningarna inom marknadsföring, försäljning och tjänster samt forskning och utveckling.



Mångfald är viktigt för Scania och en rad projekt drivs för att öka andelen kvinnor bland ledande befattningshavare.



Scania har hållit en hög investeringstakt för att stärka produktportföljen de kommande åren.

RISKER OCH RISKHANTERING

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

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

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

STRATEGISKA RISKER Företagsstyrnings- och policyrisker

Verkställande ledningen har huvudansvaret för hantering av företagsstyrnings- och policyrisker. Alla enheter inom företaget arbetar enligt ett ledningssystem, som uppfyller Scanias krav, riktlinjer och policies 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.

Affärsutvecklingsrisker

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

Såväl den tvärfunktionella mötesstrukturen som strategiprocessen är sedan länge etablerade och utvecklas kontinuerligt. Risker att förbise hot och möjligheter, att suboptimera 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 Scanias produkter styrs primärt av transportbehov och när det gäller fordon även ett visst ersättningsbehov för att upprätthålla en hög tillgänglighet och låga livscykelkostnader för fordonen.

Svängningar på världens finansiella marknader får i större eller mindre omfattning en påverkan på den reala ekonomins konjunkturcykler och därmed på efterfrågan på Scanias produkter. Eftersom kommersiella fordon är en investeringsvara påverkas efterfrågan inte bara av behov utan också av tillgång och pris på kapital. Marknader kan temporärt avstanna och lokala valutor deprecieras. Efterfrågan på serviceprodukter påverkas i mindre grad än efterfrågan på fordon av svängningar i konjunkturen.

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

Risker i distributörsledet

På de stora marknaderna är distributörerna i allmänhet ägda av Scania. Utöver volymrisker som är förknippade med marknadsriskerna ovan finns det i distributörsledet affärsrisker för kontrakterade servicetjänster av olika slag samt restvärdeåttaganden och begagnatpriser för fordon.

Reparations- och underhållsavtal utgör en viktig del av distributörernas verksamhet och bidrar till hög tillgänglighet för kunden och en god beläggning i verkstäderna samt 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 serviceåttaganden.

Restvärdeåttaganden och inbytesaffärer leder till att stora volymer av begagnade lastbilar och bussar hanteras i organisationen. Priser och avsättning kan variera med konjunkturen. Scanias 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 risken på varje enskild kund därmed begränsad.

Operativa risker i distributörsledet detekteras och avhjälpas med kvalitetssystemet Scania Retail System (SRS), som är en anpassning för den kommersiella verksamheten av Scania Production System (SPS). Utrullningen av SRS pågår löpande i form av utbildning, go-and-see utförd av Scanias ledning, utnämning av Role Models samt upprättande av ett globalt nätverk av lokala SRS-koordinatörer med uppgift att säkerställa relevant nytta av SRS.

Oberoende distributörer kan drabbas av problem, som kan få en negativ effekt på Scanias 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 oberoende distributörer för att tidigt uppfatta varningssignaler och kunna vidta åtgärder.

Regleringsrisker inom Scanias verksamhet för finansiella tjänster

Scanias verksamhet omfattar förmedling av finansierings- och försäkringstjänster, som i många länder måste följa de finansiella tillsynsmyndigheternas regelverk. Om regelverket inte följs kan det leda till olika påföljder eller till att verksamhetstillståndet dras in. Riskerna minskas med hjälp av specialiserade funktioner i relevanta enheter som övervakar och kontrollerar (riskhanterare, AML-ansvariga, efterlevnadsansvariga, internrevision).

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 Scanias 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 Scanias 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 Scanias produktionsanläggningar.

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

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

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

Produktions- och kvalitetsrisker i verkstadsnätets serviceproduktion säkerställs genom kvalitetssystemet Scania Retail System samt certifieringen Dealer Operating Standard (DOS) samt Scania Code of Practice.

Leverantörsrisker

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

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

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

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

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

Risk för naturkatastrofer

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

Personal- och kompetensförsörjning

För sin fortsatta framgång är Scania beroende av att attrahera och behålla motiverade medarbetare med rätt kompetens, 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. Scania driver ett gymnasium i Södertälje, Mälardalens Tekniska Gymnasium MTG, med ambitionen att erbjuda teknisk gymnasieutbildning av hög kvalitet med yrkesinriktning eller högskoleinriktning.

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

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

Utvecklingen följs kontinuerligt bland annat med nyckeltal för frisknärvaro, personalomsättning, åldersstruktur samt medarbetarnöjdhet och utvecklingssamtal. 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 förändras eller förvanskas

Scania har en central enhet för informationssäkerhet som ansvarar för införande och uppföljning av Scantias policy för informationssäkerhet. Chefer har som del i sitt normala ansvar att kontrollera och godkänna risknivå inom sitt ansvarsområde samt att säkerställa att alla medarbetare är medvetna om sitt ansvar. Uppföljning sker 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 affäretik 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 2014 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 också en återkommande omprövning av tillståndet.

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

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

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

Forsknings- och utvecklingsrisker

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

Ny lagstiftning

Förmågan att uppfylla kommande miljö- och säkerhetskrav på olika marknader är av stor betydelse för Scantias framtid. Detta gäller inte minst lagkrav för reducerat förbifartsbuller, som träder i kraft successivt med start 2016 och koldioxidlagstiftning för tunga fordon inom EU, som förväntas träda i kraft 2018. Andra viktiga kommande regleringar är förändrade nationella emissionslagkrav på flera av Scantias marknader.

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 produktansvar ingår att vid ett flertal tillfällen genomföra riskanalyser för att hantera denna typ av risker.

Produktansvar

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

Försäkringsbara risker

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

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

Placering av försäkring sker endast i värenommerade försäkringsbolag vilkas finansiella styrka övervakas kontinuerligt.

Riskbesiktningar, med huvudsaklig inriktning på fysiska risker, utförs i flertalet fall varje år på alla produktionsenheter och på ett antal Scaniaägda distributörer/verkstäder enligt ett standardiserat system, Scania Blue Rating Fire Safety. Detta arbete upprätthåller en hög skadeförebyggande nivå och ett lågt skadeutfall.

LEGALA RISKER

Avtal och rättigheter

Scantias verksamhet innefattar en mångfald av immateriella licensavtal, patent och andra immateriella rättigheter. Scania sluter även en mängd kommersiella och finansiella avtal, vilket är normalt för ett företag av Scantias omfattning och art. Scantias verksamhet är inte beroende av något enskilt kommersiellt eller finansiellt avtal, patent, licensavtal eller liknande rättighet. För ytterligare information se not 2 sid 66.

Rättsprocesser

Scania berörs av en mängd rättsliga förfaranden till följd av bolagets löpande verksamhet. I detta inbegrips påstådda kontraktsbrott, bristande leverans av varor eller tjänster, producentansvar, patentintrång eller intrång rörande andra immateriella rättigheter eller påstådda brott mot gällande lagar och regleringar. Även om tvister av detta slag skulle avgöras på gynnsamt sätt utan negativa ekonomiska konsekvenser, kan de påverka Scantias anseende negativt. För mer information se not 2 sid 66.

Handhavande av avtal, väsentliga rättigheter, legala risker samt riskrapportering

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

SKATTERISKER

Scania och dess dotterföretag är föremål för ett antal taxeringsprocesser till följd av bolagets löpande verksamhet. För ytterligare information se not 2 sid 66. Ingen av processerna bedöms kunna resultera i anspråk som avsevärt skulle påverka Scantias finansiella ställning. Skatterisker över en viss nivå rapporteras fortlöpande till ledningen. En gång per år lämnas en rapport till styrelsens revisionskommitté.

FINANSIELLA RISKER

Utöver affärsrisker är Scania exponerat för olika finansiella risker. De som är av störst betydelse är valuta-, ränte-, refinansierings- och kreditrisker. Dessa hanteras i enlighet med den Finance Policy som årligen fastställts av Scantias styrelse. Se vidare Ekonomisk översikt sid 47 och not 27 sid 90.

STYRELSE OCH VERKSTÄLLANDE LEDNING

STYRELSE



Martin Winterkorn

Ordförande sedan 2007. Ordförande i ersättningskommittén.
Född: 1947.

Utbildning: Prof. Dr. Dr. h. c. mult.

Övriga styrelseuppdrag:

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

Relevant arbetserfarenhet:

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



Leif Östling

Vice ordförande sedan 2012. Ledamot sedan 1994.

Född: 1945.

Utbildning: Civilekonom och civilingenjör.

Övriga styrelseuppdrag:

Ledamot i Board of Management, Volkswagen AG. Ledamot i ett flertal Supervisory Boards inom Volkswagenkoncernen. Ordförande i AB SKF och ledamot i EQT Holdings AB.

Relevant arbetserfarenhet:

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



Peter Abele

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

Född: 1941.

Utbildning: Ingenjörsexamen

("Graduate Engineer and Graduate Industrial Engineer").

Relevant arbetserfarenhet:

Ett flertal ledande chefsbefattningar i bland annat biltillverkningsindustrin sedan 1974. Ledamot i Audi AG, med ansvar för Finance and Information Technology till och med 2003.



Helmut Aurenz

Ledamot sedan 2008. Ledamot i revisionskommittén.

Född: 1937.

Utbildning: Lärotid inom hortikultur, företagare.

Övriga styrelseuppdrag:

Ledamot i ett flertal styrelser och rådgivande organ, bland annat de rådgivande församlingarna Baden-Württembergische Bank, Landeskreditbank Baden-Württemberg and Landesbank Baden-Württemberg. 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 Tyskland.



Francisco J. Garcia Sanz

Ledamot sedan 2007. Ledamot i ersättningskommittén.

Född: 1957.

Utbildning: Dr. rer. pol. h. c.

Övriga styrelseuppdrag:

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

Relevant arbetserfarenhet:

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



Martin Lundstedt

Ledamot sedan 2013.

Född: 1967.

Utbildning: Civilingenjör.

Övriga styrelseuppdrag:

Ordförande i Partex Marking Systems AB, Permobil AB och European Automobile Manufacturers' Associations (ACEA). Ledamot i Concentric AB och Laxå Special Vehicles AB.

Relevant arbetserfarenhet:

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



Ferdinand K. Piëch

Ledamot sedan 2012.
Född: 1937.

Utbildning: Ingenjörsexamen.

Övriga styrelseuppdrag:

Ordförande i Supervisory Board of Volkswagen AG och MAN SE. Ledamot i Supervisory Board of AUDI AG, Porsche Automobil Holding SE, Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Porsche Holding GmbH och ledamot i Ducati Motor Holding spa. Ordförande i Scania styrelse från år 2000 till 2002 och ledamot från 2002 till 2003.

Relevant arbetserfarenhet:

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



Christian Porsche

Ledamot sedan 2014.
Född: 1974.

Utbildning: Dr. Dr.

Övriga styrelseuppdrag:

Ledamot i Board of Directors of MAN Truck & Bus AG sedan 2013.

Relevant arbetserfarenhet:

"General Partner" för ett flertal företag inom Porsche Holding GmbH, Salzburg från 2005 till 2009.



Hans Dieter Pötsch

Ledamot sedan 2007. Ledamot i revisionskommittén.

Född: 1951.

Utbildning: Civilingenjör.

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 och i Bertelsmann Management SE.

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 för Finance and Administration på Trumpf GmbH & Co. Olika positioner inom BMW.



Peter Wallenberg Jr

Ledamot sedan 2005.
Född: 1959.

Utbildning: Civilekonom.

Övriga styrelseuppdrag:

Ordförande i Wallenberg Foundations AB, the Grand Group AB, Kungliga Automobilklubben och Marcus Wallenbergs Stiftelse bland andra. Vice ordförande i Knut och Alice Wallenbergs Stiftelse, Marianne och Marcus Wallenbergs Stiftelse bland andra. Ledamot i Investor AB, Aleris Holdings AB, Atlas Copco AB, Foundation Asset Management Sweden AB och EQT Holdings AB.

Relevant arbetserfarenhet:

Olika positioner inom Grand Hôtel.



Håkan Thurfjell*

Representant för Privattjänstemannakartellen (PTK) vid Scania. Ledamot sedan 2008. Avgick 2015.
Född: 1951.

Relevant arbetserfarenhet:

Olika ledande befattningar vid Scania.



Lisa Lorentzon*

Representant för Privattjänstemannakartellen (PTK) vid Scania. Ledamot sedan 2015. Tidigare suppleant sedan 2012.
Född: 1982.

Relevant arbetserfarenhet:

Olika befattningar vid Scania.



Johan Järvklo

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

Relevant arbetserfarenhet:

Olika befattningar vid Scania.



Mikael Johansson

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

Relevant arbetserfarenhet:

Olika befattningar vid Scania.

* Lisa Lorentzon, representant för Privattjänstemannakartellen (PTK) vid Scania ersatte Håkan Thurfjell som ordinarie ledamot den 8 januari 2015. Mari Carlquist utsågs som suppleant.

VERKSTÄLLANDE LEDNING



Martin Lundstedt

President and CEO.
Född: 1967.
Utbildning: Civilingenjör.
Anställd sedan 1992.



Jan Ytterberg

Executive Vice President,
Chief Financial Officer (CFO).
Född: 1961.
Utbildning: Civilekonom.
Anställd sedan 1987.



Kent Conradson

Executive Vice President,
Head of Human Resources.
Född: 1958.
Utbildning: Civilekonom.
Anställd sedan 1979.



Andrea Fuder

Executive Vice President,
Head of Purchasing.
Född: 1967.
Utbildning: Civilekonom och civilingenjör.
Anställd sedan 2012.



Per Hallberg

Executive Vice President,
Head of Production and Logistics.
Född: 1952.
Utbildning: Civilingenjör.
Anställd sedan 1977.



Henrik Henriksson

Executive Vice President,
Head of Sales and Marketing.
Född: 1970.
Utbildning: Civilekonom.
Anställd sedan 1997.



Christian Levin

Executive Vice President,
Head of Commercial Operations.
Född: 1967.
Utbildning: Civilekonom och civilingenjör.
Anställd sedan 1994.



Harald Ludanek

Executive Vice President,
Head of Research and Development.
Född: 1958.
Utbildning: Dr. och civilingenjör.
Anställd sedan 2012.

KONCERNENS EKONOMISKA ÖVERSIKT

NETTOOMSÄTTNING

Scaniakoncernens nettoomsättning, inom segmentet Fordon och tjänster, ökade med 6 procent till MSEK 92 051 (86 847). Valutaeffekter hade en positiv påverkan på omsättningen med 2 procent.

Intäkter från försäljningen av nya fordon ökade med 4 procent. Omsättningen påverkades positivt av valutaeffekter, ökad andel Euro 6 och något förbättrade priser. Intäkter från försäljning av motorer ökade med 31 procent. Serviceintäkterna ökade och uppgick till MSEK 18 828 (17 510). Högre volymer på verkstads-timmar och reservdelar samt valutaeffekter påverkade positivt.

Ränte- och hyresintäkter, inom segmentet Financial Services, ökade med 12 procent till följd av den högre finansieringsvolymen, högre räntenivåer och positiva valutaeffekter.

Nettoomsättning per produkt, MSEK	2014	2013
Lastbilar	59 587	57 502
Bussar	7 412	6 610
Motorer	1 495	1 140
Service	18 828	17 510
Begagnade fordon	5 173	4 912
Övrigt	2 790	2 319
Summa leveransvärde	95 285	89 993
Justering för hyresintäkter ¹⁾	-3 234	-3 146
Fordon och tjänster, totalt	92 051	86 847
Financial Services	5 029	4 494
Eliminering ²⁾	-2 200	-1 812
Scaniakoncernen totalt	94 880	89 529

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

2) Eliminering avser hyresintäkter på operationell leasing.

LEVERANSER

Under 2014 levererade Scania 73 015 (73 611) lastbilar, en minskning med 1 procent. Leveranserna av bussar minskade med 1 procent till 6 767 (6 853) enheter. Leverans av motorer ökade med 22 procent till 8 287 (6 783) enheter.

Levererade fordon	2014	2013
Fordon och tjänster		
Lastbilar	73 015	73 611
Bussar	6 767	6 853
Totalt nya fordon	79 782	80 464
Begagnade fordon	15 151	15 555
Motorer	8 287	6 783

Financial Services

Antal finansierade (nya under året)	2014	2013
Lastbilar	22 380	21 110
Bussar	768	569
Totalt nya fordon	23 148	21 679
Begagnade fordon	5 592	5 716
Nyfinansiering, MSEK	27 463	23 615
Portfölj, MSEK	55 556	48 863

RESULTAT

Scanias rörelseresultat uppgick till MSEK 8 721 (8 455) under 2014. Rörelsemarginalen uppgick till 9,5 (9,7) procent.

Rörelseresultatet för Fordon och tjänster uppgick till MSEK 7 705 (7 736) under 2014. Lägre fordonsleveranser samt mindre fördelaktig marknadsmix motverkades av positiva valutaeffekter, högre servicevolymer, något förbättrade priser och inköpsbesparingar.

Scanias utgifter för forskning och utveckling uppgick till MSEK 6 401 (5 854). Efter justering för aktivering med MSEK 1 454 (1 123) och avskrivningar på tidigare aktivering med MSEK 357 (293) ökade den redovisade kostnaden till MSEK 5 304 (5 024).

Jämfört med helåret 2013 var den totala valutaeffekten positiv och uppgick till MSEK 970.

Rörelseresultatet för Financial Services steg till MSEK 1 016 (719), vilket motsvarar 2,0 (1,5) procent av årets genomsnittsportfölj. Det förbättrade resultatet berodde främst på en större portfölj, högre marginaler och positiva valutaeffekter. Kostnaderna för osäkra fordringar minskade under året.

Storleken på kundfinansieringsportföljen uppgick vid utgången av 2014 till 55,6 miljarder kronor, vilket innebär en ökning med 6,7 miljarder kronor sedan utgången av 2013. I lokala valutor ökade portföljen med 4,0 miljarder kronor, motsvarande 8,1 procent.

Resultat per rörelsesegment, MSEK	2014	2013
Fordon och tjänster		
Rörelseresultat	7 705	7 736
Rörelsemarginal, %	8,4	8,9
Financial Services		
Rörelseresultat	1 016	719
Rörelsemarginal, % ¹⁾	2,0	1,5
Rörelseresultat Scaniakoncernen	8 721	8 455
Rörelsemarginal, %	9,5	9,7
Resultat före skatt	8 322	8 408
Skatt	-2 313	-2 214
Årets resultat	6 009	6 194

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

KONCERNENS EKONOMISKA ÖVERSIKT, FORTS.

Scanias finansnetto uppgick till MSEK -399 (-47). Räntenettot uppgick till MSEK -223 (-63). Räntenettot påverkades negativt av lägre räntemarginal. Övriga finansiella intäkter och kostnader uppgick till MSEK -176 (16). I dessa ingick värderingseffekter avseende finansiella instrument där säkringsredovisning inte tillämpats med MSEK 35 (72). I finansnettot 2014 ingick även kostnader relaterade till Volkswagens bud till Scanias aktieägare om MSEK 160.

Resultat före skatt uppgick till MSEK 8 322 (8 408). Scania-koncernens skattekostnad för 2014 motsvarade 27,8 (26,3) procent av resultatet före skatt. Skattesatsen påverkades negativt främst hänförligt till omvärdering av underskottsavdrag under året.

Årets resultat uppgick till MSEK 6 009 (6 194), motsvarande en nettomarginal på 6,5 (7,1) procent.

KASSAFLÖDE

Kassaflödet för Fordon och tjänster uppgick till MSEK 4 690 (3 742). Rörelsekapitalbindningen minskade med MSEK 1 388. Nettoinvesteringarna uppgick till MSEK 5 706 (5 320) inklusive aktivering av utvecklingsutgifter om MSEK 1 454 (1 123). Nettokassan inom Fordon och tjänster uppgick vid utgången av 2014 till MSEK 12 139 (8 019).

Kassaflödet för Financial Services uppgick till MSEK -3 554 (-3 336) beroende på en växande kundfinansieringsportfölj.

FINANSIELL STÄLLNING

Nyckeltal relaterade till balansräkningen	2014	2013
Soliditet, %	31,4	31,2
Soliditet, Fordon och tjänster, %	44,0	45,3
Soliditet, Financial Services, %	11,5	10,4
Avkastning på sysselsatt kapital, Fordon och tjänster, % ²⁾	19,9	20,9
Nettoskuldssättningsgrad, Fordon och tjänster ³⁾	-0,35	-0,25

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

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

Scaniakoncernens egna kapital ökade under året med MSEK 4 689 och uppgick vid årets utgång till MSEK 41 801 (37 112). Årets resultat tillförde 6 009 (6 194) och under året lämnades ingen utdelning (MSEK 3 800). Eget kapital har ökat med MSEK 951 (-907) avseende valutakursdifferenser som uppkommit vid omräkning av utländska nettotillgångar. Därutöver har det egna kapitalet minskat med MSEK 2 989 (+803), avseende aktuella förluster på pensionsskuld och kassaflödessäkringar.

Skatt hänförligt till poster som redovisats i övrigt totalresultat uppgår till +718 (-182). Innehav utan bestämmande inflytande var under året liksom föregående år oförändrad.

FINANSIELLA RISKER

Valutarisk

De största flödesvalutorna var euro, brasilianska real och brittiska pund.

Enligt 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 2014 säkrades i viss omfattning framtida valutaflöden i brittiska pund.

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 2014 var inga utländska nettotillgångar säkrade.

Ränterisk

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

Kreditrisk

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

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

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

Upplåning och refinansieringsrisk

Scanias upplåning består till största delen av obligationer emitterade under kapitalmarknadsprogram, samt övrig upplåning främst via banksystemet. Vidare säkerställs viss del av upplåningsbehovet via fem stycken bekräftade kreditfaciliteter, tre på den internationella lånemarknaden och två på den svenska marknaden. För mer information om hantering av finansiella risker se även not 27.

ANDRA KONTRAKTERADE RISKER

Restvärdeexponering

Scania levererar en del av fordonen med restvärdesgarantier alternativt med återköpsåtaganden där Scania således har en restvärdesexponering. Det finns även en restvärdesexponering för korttidsuthyrda fordon med ett beräknat restvärde. Värdet på restvärdesexponeringen uppgick vid årsskiftet till MSEK 11 666 (9 873). Exponeringen ökade med MSEK 1 793 främst på grund av ökat antal nytecknade åtaganden i Europa men är även hänförlig till den starkare euron. Under år 2014 nytecknades cirka 9 200 (8 700) avtal.

Serviceavtal

En stor del av Scantias försäljning av reservdelar och verkstads-timmar 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 2014 med 7 800 kontrakt och uppgick vid årets slut till 137 100 stycken. Merparten av dessa finns på den europeiska marknaden.

MODERBOLAGET

Moderbolaget Scania AB är ett publikt bolag vars tillgångar består av aktierna i Scania CV AB. Moderbolaget driver i övrigt ingen verksamhet. Resultat före skatt för Scania AB för 2014 uppgick till MSEK 0 (7 000).

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



SCANIA 2014

FINANSIELLA RAPPORTER

Belopp i tabeller redovisas i MSEK, där ej annat anges

Koncernens resultaträkningar	52
Koncernens balansräkningar	54
Rapport över förändringar i eget kapital för koncernen	56
Koncernens kassaflödesanalyser	57
Koncernens noter	58
Not 1 Redovisningsprinciper	58
Not 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar	66
Not 3 Intäkter från externa kunder	68
Not 4 Rörelsens kostnader	68
Not 5 Financial Services	69
Not 6 Finansiella intäkter och kostnader	70
Not 7 Skatt	70
Not 8 Avskrivningar	71
Not 9 Immateriella anläggningstillgångar	72
Not 10 Materiella anläggningstillgångar	74
Not 11 Andelar i intresseföretag och joint ventures	76
Not 12 Varulager	77
Not 13 Andra fordringar	77
Not 14 Eget kapital	78
Not 15 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	79
Not 16 Övriga avsättningar	84
Not 17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	84
Not 18 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser	85
Not 19 Leasingåtaganden	85
Not 20 Statliga stöd och bidrag	86
Not 21 Kassaflödesanalys	86
Not 22 Förvärvade/avyttrade verksamheter	87
Not 23 Löner och ersättningar samt antal anställda	87
Not 24 Transaktioner med närstående	88
Not 25 Ersättningar till ledande befattningshavare	89
Not 26 Arvoden och ersättningar till revisorer	90
Not 27 Finansiell riskhantering	90
Not 28 Finansiella instrument	96
Not 29 Dotterföretag	99
Moderbolaget Scania AB, räkningar	102
Moderbolaget Scania AB, noter	103
Förslag till vinstdisposition	105
Revisionsberättelse	106
Nyckeltal	108
Definitioner	109
Flerårsöversikt	110

KONCERNENS RESULTATRÄKNINGAR

Januari – december, MSEK	Not	2014	2013
Fordon och tjänster			
Nettoomsättning	3	92 051	86 847
Kostnad för sålda varor	4	-69 902	-65 303
Bruttoresultat		22 149	21 544
Forsknings- och utvecklingskostnader ¹⁾	4	-5 304	-5 024
Försäljningskostnader	4	-8 034	-7 740
Administrationskostnader	4	-1 138	-1 065
Andel av resultat i intresseföretag och joint ventures	11	32	21
Rörelseresultat Fordon och tjänster		7 705	7 736
Financial Services	5		
Ränte- och hyresintäkter		5 029	4 494
Kostnader för räntor och avskrivningar		-3 214	-2 920
Ränteöverskott		1 815	1 574
Andra intäkter		183	160
Andra kostnader		-60	-49
Bruttoresultat		1 938	1 685
Försäljnings- och administrationskostnader	4	-755	-686
Kreditförluster, konstaterade och befarade		-167	-280
Rörelseresultat Financial Services		1 016	719
Rörelseresultat		8 721	8 455
Ränteintäkter ²⁾		578	829
Räntekostnader ²⁾		-801	-892
Övriga finansiella intäkter		120	187
Övriga finansiella kostnader		-296	-171
Summa finansiella intäkter och kostnader	6	-399	-47
Resultat före skatt		8 322	8 408
Skatt	7	-2 313	-2 214
Årets resultat		6 009	6 194

1) De totala utgifterna för forskning och utveckling uppgick under året till MSEK -6 401 (5 854).

2) Jämförelsesiffrorna har justerats på grund av bruttoredovisning av cross-currency swappar.

Januari – december, MSEK	Not	2014	2013
Övrigt totalresultat	14		
<i>Poster som kan komma att omklassificeras till årets resultat</i>			
Omräkningsdifferenser		951	-907
Kassaflödessäkringar			
årets värdeförändring		-23	-
omklassificerat till årets resultat		-	0
Skatt		36	-3
		964	-910
<i>Poster som inte kommer att omklassificeras till årets resultat</i>			
Omvärdering av förmånsbestämda planer	15	-2 966	803
Skatt		682	-179
		-2 284	624
Summa övrigt totalresultat		-1 320	-286
Årets totalresultat		4 689	5 908
Årets resultat hänförligt till:			
Scanias aktieägare		6 019	6 201
Innehav utan bestämmande inflytande		-10	-7
Årets totalresultat hänförligt till:			
Scanias aktieägare		4 690	5 913
Innehav utan bestämmande inflytande		-1	-5
Avskrivningar ingår i rörelseresultatet med ³⁾	8	-3 125	-2 929

3) Värdeminskning på operationell leasing ingår ej.

KONCERNENS BALANSRÄKNINGAR

31 december, MSEK	Not	2014	2013
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar	9	5 259	4 046
Materiella anläggningstillgångar	10	23 322	21 678
Uthyrningstillgångar	10	17 489	14 610
Andelar i intresseföretag och joint ventures	11	535	490
Långfristiga räntebärande fordringar	28	27 156	24 082
Andra långfristiga fordringar ^{1) 2)}	13, 28	1 382	2 114
Uppskjutna skattefordringar	7	1 580	1 495
Skattefordringar		442	294
Summa anläggningstillgångar		77 165	68 809
Omsättningstillgångar			
Varulager	12	16 780	14 552
Kortfristiga fordringar			
Skattefordringar		275	303
Räntebärande fordringar	28	16 929	15 377
loke räntebärande kundfordringar	28	7 205	6 737
Andra kortfristiga fordringar ¹⁾	13, 28	3 717	3 502
Summa kortfristiga fordringar		28 126	25 919
Kortfristiga placeringar	28	51	47
Likvida medel	28		
Kortfristiga placeringar som utgör likvida medel		7 161	7 301
Kassa och bank		3 754	2 261
Summa likvida medel		10 915	9 562
Summa omsättningstillgångar		55 872	50 080
Summa tillgångar		133 037	118 889
1) Verkligt värde av derivat för lånesäkringar ingår med:			
Andra långfristiga fordringar, derivat med positivt värde		504	542
Andra kortfristiga fordringar, derivat med positivt värde		640	345
Andra långfristiga skulder, derivat med negativt värde		706	228
Andra kortfristiga skulder, derivat med negativt värde		443	307
Netto		-5	352

31 december, MSEK	Not	2014	2013
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Aktiekapital		2 000	2 000
Övrigt tillskjutet kapital		1 120	1 120
Reserver		-1 455	-2 410
Balanserat resultat		40 080	36 345
Eget kapital hänförligt till Scantias aktieägare		41 745	37 055
Innehav utan bestämmande inflytande		56	57
Summa eget kapital	14	41 801	37 112
Långfristiga skulder			
Långfristiga räntebärande skulder ²⁾	28	26 503	30 174
Avsättningar för pensioner	15	9 039	5 788
Övriga långfristiga avsättningar	16	3 079	2 750
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	17	6 522	5 359
Uppskjutna skatteskulder	7	7	432
Andra långfristiga skulder ¹⁾	28	836	257
Summa långfristiga skulder		45 986	44 760
Kortfristiga skulder			
Kortfristiga räntebärande skulder ¹⁾	28	20 238	14 483
Kortfristiga avsättningar	16	1 896	1 841
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	17	8 912	7 817
Förskott från kunder		827	708
Skulder till leverantörer	28	9 707	8 682
Skatteskulder		573	518
Andra kortfristiga skulder ¹⁾	28	3 097	2 968
Summa kortfristiga skulder		45 250	37 017
Summa eget kapital och skulder		133 037	118 889
Nettoskldsättning, exklusive avsättningar för pensioner, MSEK ¹⁾		35 780	34 696
Nettoskldsättningsgrad		0,86	0,93
Soliditet, %		31,4	31,2
Sysselsatt kapital, MSEK		97 586	87 205

2) På grund av ändringar i IAS 32 Finansiella instrument: Klassificering (se Redovisningsprinciper) har jämförelsetalen justerats.

RAPPORT ÖVER FÖRÄNDRINGAR I EGET KAPITAL FÖR KONCERNEN

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

	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Säkrings- reserv	Om- räknings- reserv	Balanserat resultat	Summa Scanias aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande	Summa eget kapital
2014								
Ingående eget kapital	2 000	1 120	0	-2 410	36 345	37 055	57	37 112
Årets förändring av omräkningsreserv				942		942	9	951
Säkringsreserv								
Värdeförändring avseende kassaflödessäkring redovisad i övrigt totalresultat			-23			-23		-23
Kassaflödesreserv upplöst mot rörelseresultatet			-			-		-
Omvärdering av förmånsbestämda planer					-2 966	-2 966		-2 966
Skatt hänförlig till poster som redovisats i övrigt totalresultat			5	31	682	718		718
Summa övrigt totalresultat			-18	973	-2 284	-1 329	9	-1 320
Årets resultat					6 019	6 019	-10	6 009
Utdelning till Scania ABs aktieägare						-		-
Utgående eget kapital per 31 december	2 000	1 120	-18	-1 437	40 080	41 745	56	41 801
2013								
Ingående eget kapital	2 000	1 120	0	-1 498	33 320	34 942	62	35 004
Årets förändring av omräkningsreserv				-909		-909	2	-907
Säkringsreserv								
Värdeförändring avseende kassaflödessäkring redovisad i övrigt totalresultat			-			-		-
Kassaflödesreserv upplöst mot rörelseresultatet			0			0		0
Omvärdering av förmånsbestämda planer					803	803		803
Skatt hänförlig till poster som redovisats i övrigt totalresultat			0	-3	-179	-182		-182
Summa övrigt totalresultat	-	-	0	-912	624	-288	2	-286
Årets resultat					6 201	6 201	-7	6 194
Utdelning till Scania ABs aktieägare					-3 800	-3 800		-3 800
Utgående eget kapital per 31 december	2 000	1 120	0	-2 410	36 345	37 055	57	37 112

KONCERNENS KASSAFLÖDESANALYSER

Januari – december, MSEK	Not	2014	2013
Den löpande verksamheten			
Resultat före skatt	21 a	8 322	8 408
Icke kassaflödespåverkande poster	21 b	3 684	3 236
Betald skatt		-2 027	-2 394
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		9 979	9 250
Förändring av rörelsekapital			
Varulager		-1 401	-959
Fordringar ¹⁾		556	-875
Avsatt till pensioner		193	-604
Skulder till leverantörer		825	1 163
Andra skulder och avsättningar		1 215	1 888
Summa förändring av rörelsekapital		1 388	613
Kassaflöde från den löpande verksamheten		11 367	9 863
Investeringsverksamheten			
Nettoinvesteringar genom förvärv/avyttring av verksamheter	21 c	-154	-26
Nettoinvesteringar av anläggningstillgångar, Fordon och tjänster	21 d	-5 561	-5 294
Nettoinvesteringar i kreditportfölj mm, Financial Services	21 d	-4 516	-4 137
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-10 231	-9 457
Kassaflöde före finansieringsverksamheten		1 136	406
Finansieringsverksamheten			
Förändring av skuldsättning från finansieringsaktiviteter ¹⁾	21 e	53	1 505
Utdelning		-	-3 800
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		53	-2 295
Årets kassaflöde		1 189	-1 889
Likvida medel vid årets början		9 562	11 918
Valutakursdifferens i likvida medel		164	-467
Likvida medel vid årets slut	21 f	10 915	9 562
Kassaflödesanalys, Fordon och tjänster		2014	2013
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		9 008	8 449
Förändring i rörelsekapital mm ¹⁾		1 388	613
Kassaflöde från den löpande verksamheten		10 396	9 062
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-5 706	-5 320
Kassaflöde före finansieringsverksamheten		4 690	3 742

1) På grund av ändringar i IAS 32 Finansiella instrument: Klassificering (se Redovisningsprinciper) har jämförelsetalen justerats.

NOT 1 Redovisningsprinciper

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

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

ÄNDRADE REDOVISNINGSPRINCIPER

Nedan beskrivs vilka ändrade redovisningsprinciper som koncernen tillämpar från och med 1 januari 2014. Övriga nya och omarbetade standarder och tolkningsuttalanden med tillämpning från den 1 januari 2014 har inte medfört några väsentliga effekter på Scantias finansiella rapporter.

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 har inte haft någon 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 har inte haft någon väsentlig påverkan på Scantias finansiella rapporter.

IFRS 12 Upplysningar om andelar i andra företag – innehåller nya upplysningskrav för alla typer av innehav i andra företag oavsett om innehavet konsolideras eller inte. Standarden har lett till begränsade ytterligare upplysningar.

Ändringar i IAS 32 Finansiella instrument: Klassificering. Ändringen avser nya regler för kvittning av finansiella tillgångar och skulder. Ändringen innebär i årsredovisningen att per 31 december 2014 har Kortfristiga placeringar justerats med MSEK 1 048 (ändring av Andra långfristiga fordringar per 31 dec 2013 MSEK 824) och Räntebärande skulder med MSEK 1 048 (31 dec 2013 MSEK 824).

Då Scania inte längre har noterade aktier har Scania valt att inte längre tillämpa IFRS 8 Rörelsesegment och IAS 33 Resultat per aktie.

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 överlåtelsesdagen 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 förvärvstid-

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

Intresseföretag och joint ventures

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

Utländska valutor – omräkning

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

Vid upprättande av koncernens bokslut omräknas de utländska dotterföretagens resultat- och balansräkningar till koncernens rapporteringsvaluta svenska kronor. Samtliga poster i resultaträkningen för utländska dotterföretag omräknas med de genomsnittliga valutakurserna under året (medelkurser). Samtliga poster i balansräkningen omräknas med valutakurserna på balansdagen (balansdagskurs). De omräkningsdifferenser som uppstår vid omräkning av utländska dotterbolag redovisas i övrigt totalresultat

och ackumuleras i omräkningsreserven inom eget kapital. Dotterföretagen använder den lokala valutan som funktionell valuta, förutom ett fåtal dotterföretag för vilka euro är den funktionella valutan.

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

Höginflation – justering av finansiella rapporter

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

BALANSRÄKNING – KLASSIFICERINGAR

Scanias verksamhetscykel, det vill säga den tid som förflyter från anskaffning av material till dess att likvid för levererade varor erhålls, understiger tolv månader, vilket innebär att rörelserelaterade poster klassificeras som omsättningstillgångar respektive kortfristiga skulder om dessa förväntas bli realiserade/reglerade inom tolv månader räknat från balansdagen. Likvida medel klassificeras som omsättningstillgångar om de inte omfattas av restriktioner. Andra tillgångar klassificeras som anläggningstillgångar och övriga skulder klassificeras som långfristiga. För klassificering av finansiella instrument – se avsnitt Finansiella tillgångar och skulder under avsnittet Klassificering av finansiella instrument sidan 61.

Klassificering av finansiell och operationell leasing (Scania som leasegivare)

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

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

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

NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.

Leasingåtaganden (Scania som leasetagare)

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

BALANSRÄKNING – VÄRDERINGSPRINCIPER**Materiella anläggningstillgångar inklusive uthyrningstillgångar**

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

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 provas 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 likviditetsredovisning för allt utom för sådana tillgångar som innehas för handel där redovisning sker på affärsdagen. Derivat med positiva värden (realiserade vinster) redovisas som andra kortfristiga eller långfristiga fordringar medan derivat med negativa värden (realiserade 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;
 - ii) Finansiella tillgångar och finansiella skulder som innehas för handel vilket innefattar Scantias alla derivat förutom de derivat som används som säkringsinstrument när säkringsredovisning tillämpas. Derivathandel bedrivs i huvudsak för att säkra koncernens valuta- och ränterisker.

- ii) Finansiella tillgångar och finansiella skulder som vid det första redovisningstillfället identifieras som en post värderad till verkligt värde via resultatet. Scania har inga finansiella instrument klassificerade i denna undergrupp.

- b) Investeringar som hålls till förfall

Denna kategori innefattar finansiella tillgångar med fastställda eller fastställbara betalningar och fastställd löptid som Scania har för avsikt och förmåga att hålla till förfall. Scania har inga finansiella instrument klassificerade i denna kategori.
- c) Lånefordringar och kundfordringar

Dessa tillgångar har fastställda eller fastställbara betalningar och är inte noterade på en aktiv marknad. Scantias likvida medel, kundfordringar och lånefordringar ingår i denna kategori.
- d) Finansiella tillgångar som kan säljas

Denna kategori består av finansiella tillgångar som inte klassificerats i någon annan kategori såsom aktier och andelar i både börsnoterade och icke börsnoterade bolag. Scania har inga finansiella instrument klassificerade i denna kategori.
- e) Övriga finansiella skulder

Innefattar finansiella skulder som inte innehas för handel. Scantias leverantörsskulder samt upplåning ingår i denna kategori.

Redovisning och värdering

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

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

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

NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.

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

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

Säkringsredovisning

Scania är exponerad för olika finansiella risker i sin verksamhet. För säkring av valutarisker och ränterisker används i huvudsak derivat. Redovisningsmässigt tillämpas kassaflödessäkring för säkring av valutarisker. 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 15 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser. För avsättning avseende uppskjutna skatteskulder, se Skatter nedan.

Skatter

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

Ersättningar till anställda

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

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

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

Räntan på förstklassiga företagsobligationer används i de länder där det finns en fungerande marknad för sådana obligationer, i övriga länder används istället räntan på statsobligationer.

För planer som är fonderade minskas det beräknade nuvärdet på åtagandet med marknadsvärdet på förvaltningstillgångarna. Omvärderingar av nettopensionsskulden, som omfattar aktuariella vinster och förluster, avkastning på förvaltningstillgångar exklusive belopp som ingår i räntenettet på den förmånsbestämda nettoskulden, och varje förändring i effekten av tillgångstaket exklusive belopp som ingår i räntenettet på den förmånsbestämda nettoskulden, redovisas i övrigt totalresultat och påverkar inte årets resultat. Omvärderingarna omklassificeras inte till årets resultat i efterföljande perioder.

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

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

RESULTATRÄKNING – KLASSIFICERINGAR

Forsknings- och utvecklingskostnader

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.

NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.

Finansiella intäkter och kostnader

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

RESULTATRÄKNING – VÄRDERINGSPRINCIPER**Intäktsredovisning**

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

Nettoomsättning – Fordon och tjänster**Försäljning**

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

Uthyrning

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

Service och tjänster

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

Financial Services

Vid finansiell och operationell leasing, med Scania som lease-givare, 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 Scania-koncernens 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 (ansvarförbindelser)

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

Incitamentsprogram och aktierelaterade ersättningar

Utfallet av incitamentsprogrammet för ledande befattningshavare redovisas som lönekostnad det år ersättningen avser. En del av programmet disponeras på så sätt att den anställda själv förvärvar aktier till marknadspris i Scania AB (se not 25 Ersättningar till ledande befattningshavare). Detta medför att reglerna enligt IFRS 2 Aktierelaterade ersättningar inte är tillämpliga.

ÄNDRADE REDOVISNINGSPRINCIPER KOMMANDE ÅR

Nya standarder, ändringar i standarder och tolkningsuttalanden som träder i kraft från och med 1 januari 2015 och senare har inte förtidstillämpats. Nedanstående nya standarder och ändringar har ännu ej börjat tillämpas.

IFRS 9 Financial Instruments – denna standard kommer ersätta IAS 39 Finansiella instrument: Redovisning och värdering. Den innehåller regler för klassificering och värdering av finansiella tillgångar och skulder, nedskrivning av finansiella instrument och säkringsredovisning. För tillgångarna ersätts dagens fyra kategorier med tre – finansiella instrument värderade till upplupet anskaffningsvärde, verkligt värde via resultaträkningen och verkligt värde via övrigt totalresultat. För skulder ska värdeförändringar beroende av egen kreditrisk redovisas i övrigt totalresultat för

kategoriin fair value option. I nedskrivningsmodellen ska även förväntade framtida förluster beaktas. Säkringsredovisning bygger mer på den interna riskhanteringen för att företagets riskhantering ska återspeglas i de finansiella rapporterna. Så kallad makrosäkringar har flyttats till ett särskilt projekt och företag kan välja att fortsätta tillämpa säkringsredovisning enligt IAS 39 i avvaktan på att detta projekt slutförs. Standarden träder i kraft 1 januari 2018. Förtidstillämpning är tillåten när EU godkänt. Godkännande av EU förväntas under andra halvåret 2015.

IFRS 15 Revenue from Contracts with Customers ersätter IAS 11, IAS 18, IFRIC 13, IFRIC 15, IFRIC 18 och SIC 31. Den ska tillämpas på samtliga kontrakt med kunder, med vissa undantag. Standarden beskriver de principer ett företag skall tillämpa för att värdera och redovisa intäkter. Huvudprincipen är att ett företag ska redovisa intäkter till ett belopp som motsvarar den ersättning som företaget räknar med att ha rätt till i utbyte mot överföring av varor eller tjänster till en kund. Standarden träder i kraft 1 januari 2017. Godkännande av EU förväntas under andra kvartalet 2015. Standarden bedöms inte få någon väsentlig påverkan på Scantias finansiella rapporter, förutom utökade upplysningskrav.

Övriga ändringar i standarder och tolkningsuttalanden som träder i kraft från och med 1 januari 2015 eller senare bedöms inte ha någon väsentlig påverkan på Scantias redovisning.

MODERBOLAGET

Moderbolagets redovisningsprinciper

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

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

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

Dotterföretag

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

Anteciperade utdelningar

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

Skatter

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

Koncernbidrag

Moderbolagets erhållna och lämnade koncernbidrag redovisas som bokslutsdispositioner i resultaträkningen.

NOT 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar

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

Åtaganden

Scania levererar cirka 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 11 666 (9 873).

Kreditrisk

Scania har inom verksamheten Financial Services en exponering i form av kontrakterade betalningar. Dessa uppgick per årsskiftet till MSEK 55 556 (48 863). 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 869 (805). Se vidare Kreditrisk under not 27 Finansiell riskhantering.

Immateriella tillgångar

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

Försäljningsutvecklingen av Scantias produkter bedöms långsiktigt korrelera väl med den ekonomiska utvecklingen på respektive marknad (BNP), vilken har bedömts till 2 procent (2 procent). Relationen intäkt/kostnad, dvs marginal, för såväl fordon som service bibehålls konstant över tiden jämfört med senast kända nivå. Vid diskontering till nuvärde används Scantias genomsnittliga kapitalkostnad, för närvarande 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 1 148 (1 086). 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 3 851 (2 753).

Pensionsåtaganden

I de aktuariella metoder som används för att fastställa Scantias pensionsskulder är ett antal antaganden av stor betydelse. Det mest kritiska avser diskonteringsräntan på åtaganden. Andra väsentliga antaganden är bedömd löneökningstakt samt beräknad livslängd. En höjd diskonteringsränta minskar den redovisade pensionsskulden. Vid beräkningen av den svenska pensionskulden har diskonteringsränta om 2,50 procent (4,00) använts. Förändringar av ovannämnda aktuariella parametrar redovisas i övrigt totalresultat netto efter skatt.

Produktåtaganden

Scanias produktåtagande avser i huvudsak fordonsgarantier i form av en ettårig så kallad fabriksgaranti samt förlängda garantier och i förekommande fall särskilda kvalitetskampanjer. För varje sålt fordon görs en garantiavsättning. För förlängda garantier och kampanjer sker avsättning vid beslutstillfället. Avsättningarna är beroende av bedömt kvalitetsläge och graden av utnyttjande vid kampanjer. En väsentlig förändring av kvalitetsläget kan medföra att tidigare avsättningar måste korrigeras. Scanias produktåtagande framgår av not 16 Övriga avsättningar och uppgick per 31/12 till MSEK 1 572 (1 473).

Legala och skattemässiga risker

Avsättningar för legala och skattemässiga risker uppgick per 31/12 till MSEK 1 377 (1 337), se not 16 Övriga avsättningar.

Legala risker

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

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

Under 2011 blev Scania föremål för en utredning som genomförs av EU-kommissionen rörande otillbörligt samarbete. Scania mottog i november 2014 ett meddelande om invändningar (Statement of Objections) i den utredningen, vilket Scania nu kan besvara innan EU-kommissionen fattar sitt beslut. Scanias uppfattning är att om kommissionen skulle väcka talan i enlighet med de påståenden som framförs i dess meddelande om invändningar är det mer troligt än inte att kommissionen i slutänden inte lyckas. Med tanke på den pågående utredningen och den osäkerhet som råder kan Scania ännu inte förutspå eller uppskatta hur länge utredningen kommer att fortgå, vilket handlande, om något, som tillsynsmyndigheten kan vända sig mot, vad tillsynsmyndigheten kan komma fram till eller vilka sanktioner tillsynsmyndigheten kommer att begära. Således kan Scania inte bedöma vilken påverkan utredningen kan få. Med det sagt går det inte att utesluta att kommissionen ålägger Scania böter.

Skattemässiga risker

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

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

NOT 3 Intäkter från externa kunder

Fordon och tjänster	2014	2013
Lastbilar	59 587	57 502
Bussar	7 412	6 610
Motorer	1 495	1 140
Service	18 828	17 510
Begagnade fordon	5 173	4 912
Övrigt	2 790	2 319
Summa leveransvärde	95 285	89 993
Justering för hyresintäkter ¹⁾	-3 234	-3 146
Nettoomsättning Fordon och tjänster	92 051	86 847
Financial Services	5 029	4 494
Eliminering ²⁾	-2 200	-1 812
Intäkter från externa kunder	94 880	89 529

- 1) Avser i huvudsak nya lastbilar MSEK -2 878 (-2 769) och nya bussar MSEK -242 (-74). Justeringsbeloppet utgör skillnaden mellan faktureringsvärde baserat på leveranser och resultatavräknade intäkter. Denna skillnad uppstår då uthyrning eller leverans kombineras med en restvärdegaranti eller ett återköpsåtagande. De väsentliga riskerna kvarstår därmed varför redovisning sker som operationella leasingavtal. Detta medför att intäkten och resultatet redovisas fördelat på åtagandets löptid.
- 2) Eliminering av det belopp som motsvarar avskrivningen av operationella leasor i segmentet Financial Services. På koncernnivå skall intäkten från operationella leasor bestå av upplupna intäkter i segmentet Fordon och tjänster och räntintäkter i segmentet Financial Services, vilket uppnås genom eliminering av avskrivningen.

Geografisk fördelning	2014	2013
Fordon och tjänster		
Europa	49 993	43 631
Eurasien	5 321	6 052
Asien	12 121	7 760
Amerika	17 648	23 551
Afrika och Oceanien	6 968	5 853
	92 051	86 847

Financial Services	2014	2013
Europa	3 855	3 367
Eurasien	298	308
Asien	138	143
Amerika	521	460
Afrika och Oceanien	217	216
	5 029	4 494

NOT 4 Rörelsens kostnader

Fordon och tjänster	2014	2013
Kostnad för sålda varor		
Varukostnader	45 481	41 756
Personal	12 908	12 460
Avskrivningar ¹⁾	2 201	2 070
Övrigt	9 312	9 017
Summa	69 902	65 303

1) varav nedskrivning MSEK 19 (-).

Forsknings- och utvecklingskostnader	2014	2013
Personal	1 922	1 820
Avskrivningar	632	559
Övrigt	2 750	2 645
Summa	5 304	5 024

Försäljningskostnader	2014	2013
Personal	4 502	4 097
Avskrivningar ¹⁾	267	275
Övrigt	3 265	3 368
Summa	8 034	7 740

1) varav nedskrivning MSEK 1 (18).

Administrationskostnader	2014	2013
Personal	595	560
Avskrivningar	7	7
Övrigt	536	498
Summa	1 138	1 065

Financial Services	2014	2013
Försäljnings- och administrationskostnader		
Personal	509	467
Avskrivningar	18	18
Övrigt	228	201
Summa	755	686

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

NOT 5 Financial Services

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

	2014	2013
Ränteintäkter	2 362	2 274
Hysesintäkter	2 667	2 220
Avskrivningar	-2 200	-1 812
Räntekostnader	-1 014	-1 108
Ränteöverskott	1 815	1 574
Andra intäkter och kostnader	123	111
Bruttoresultat	1 938	1 685
Försäljnings- och administrationskostnader	-755	-686
Kreditförluster, konstaterade och befarade ¹⁾	-167	-280
Rörelseresultat	1 016	719

1) Kostnaderna motsvarar 0,32 procent (0,60) av den genomsnittliga kreditportföljen.

Uthyrningstillgångar (operationell leasing)	2014	2013
Vid årets början	9 505	8 135
Tillkommande kontrakt	5 156	4 452
Avskrivning	-2 200	-1 812
Avslutade kontrakt	-1 685	-1 466
Förändring av värdegräning	27	13
Valutakursdifferenser	810	183
Redovisat värde vid årets slut ²⁾	11 613	9 505

2) I koncernens balansräkning tillkommer eliminering avseende uppskjuten vinst om MSEK 1 771 (1 564).

Finansiella fordringar (avbetalningskontrakt och finansiella leasingavtal)

	2014	2013
Vid årets början	39 358	36 902
Tillkommande fordringar	22 307	19 163
Amortering/avslutade kontrakt	-19 261	-16 201
Avyttring av dotterföretag	-578	-
Förändring av värdegräning	-90	-56
Valutakursdifferenser	2 207	-450
Redovisat värde vid årets slut	43 943	39 358

Summa fordringar och uthyrningstillgångar ³⁾

55 556 48 863

3) Antalet kontrakt i portföljen vid årets slut uppgick till cirka 113 000 (107 000).

Nettoinvesteringar i finansiella leasingavtal

	2014	2013
Fordringar avseende framtida minimileaseavgifter	25 225	22 738
Avgår belopp för:		
Reserv för osäkra fordringar	-575	-560
Beräknad ränta	-2 032	-1 931
Nettoinvestering ⁴⁾	22 618	20 247

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

Framtida minimileaseavgifter ⁵⁾	Operationell leasing	Finansiell leasing	Varav ränta
2015	2 427	9 361	985
2016	1 788	6 909	581
2017	1 151	4 732	289
2018	544	2 633	118
2019	189	1 136	38
2020 och därefter	76	454	21
Summa	6 175	25 225	2 032

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

NOT 6 Finansiella intäkter och kostnader

	2014	2013
Ränteintäkter		
Banktillgodohavanden och finansiella placeringar	309	438
Derivat ^{1) 4)}	265	389
Pensionstillgångar	4	2
Summa ränteintäkter	578	829
Räntekostnader		
Upplåning	-681	-675
Derivat ^{1) 4)}	-454	-608
Summa upplåning och derivat	-1 135	-1 283
Avgår redovisade räntekostnader inom Financial Services ²⁾	585	617
Pensionsskuld	-251	-226
Summa räntekostnader	-801	-892
Summa räntenetto	-223	-63
Övriga finansiella intäkter ³⁾	120	187
Övriga finansiella kostnader ³⁾	-296	-171
Summa övriga finansiella intäkter och kostnader	-176	16
Finansiella intäkter och kostnader, netto	-399	-47

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 35 (72), samt valutakursdifferenser och realiserade/realiserade vinster om MSEK 3 543 (2 481) och realiserade/orealiserade förluster om MSEK 3 530 (2 478) hänförliga till valutaderivat samt bankkostnader.

4) Jämförelsesiffrorna har justerats på grund av bruttoredovisning av cross-currency swappar.

NOT 7 Skatter

Periodens skattekostnad/skatteintäkt	2014	2013
Aktuell skatt ¹⁾	-2 153	-2 553
Uppskjuten skatt	-160	339
Summa	-2 313	-2 214
1) Varav betald skatt:	-2 027	-2 394
Uppskjuten skatt är hänförlig till följande:	2014	2013
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	47	12
Uppskjuten skatt till följd av ändrade skattesatser och skatteregler ²⁾	-9	17
Uppskjuten skatteintäkt till följd av under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	61	71
Uppskjuten skattekostnad till följd av utnyttjande av tidigare aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	-276	-49
Uppskjuten skatt avseende förändring i avsättning till periodiseringsfond	0	299
Övriga uppskjutna skatteskulder/tillgångar	17	-11
Summa	-160	339

2) Effekt av ändrad skattesats avser i huvudsak Chile, Danmark och Norge (år 2014) och Storbritannien (år 2013).

Avstämning av effektiv skatt	2014		2013	
	Belopp	%	Belopp	%
Resultat före skatt	8 322		8 408	
Skatt beräknad med svensk skattesats	-1 831	22,0	-1 850	22,0
Skatteeffekt och procentuell påverkan:				
Skillnad mellan svensk och utländsk skattesats	-410	5	-734	9
Ej skattepliktiga intäkter	112	-1	50	-1
Ej avdragsgilla kostnader	-132	2	-127	2
Nyttjande av skattevärde i underskottsavdrag som ej tidigare aktiverats	160	-2	194	-2
Värdering av skattevärde i underskottsavdrag som ej tidigare aktiverats	3	0	3	0
Justering av skatt avseende tidigare år	-12	0	225	-3
Ändrade skattesatser	-14	0	14	0
Övrigt	-189	2	11	0
Redovisad skatt	-2 313	28	-2 214	26

NOT 7 Skatter, forts.

Uppskjutna skattefordringar och skulder är hänförliga till följande:	2014	2013
Uppskjutna skattefordringar		
Avsättningar	966	875
Avsättningar för pensioner	1 703	967
Anläggningstillgångar	885	956
Varulager	585	514
Ej utnyttjade underskottsavdrag ³⁾	411	579
Andra kortfristiga skulder	1 521	1 261
Derivat	252	195
Övrigt	387	337
Kvittning inom skatteenheter	-5 130	-4 189
Summa uppskjutna skattefordringar⁴⁾	1 580	1 495

Uppskjutna skatteskulder

Avsättningar	205	268
Anläggningstillgångar	4 605	4 166
Periodiseringsfond ⁵⁾	22	22
Derivat	253	118
Övrigt	52	47
Kvittning inom skatteenheter	-5 130	-4 189
Summa uppskjutna skatteskulder	7	432

Uppskjuten skattefordran (-) / skatteskuld (+), netto	-1 573	-1 063
--	---------------	---------------

3) Av den uppskjutna skattefordran som härrör från ej utnyttjade underskottsavdrag kan MSEK 236 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 12 513 (12 447) har inte värderats. Huvuddelen av dessa har inte värderats mot bakgrund av att underskottsavdragen endast kan utnyttjas mot en begränsad del av verksamheten. Ej värderade underskott kan nyttjas utan tidsbegränsning.

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

Avstämning av uppskjuten skattefordran (-) / skatteskuld (+), netto:	2014	2013
Redovisat värde vid årets början	-1 063	-989
Uppskjuten skatt redovisat i årets resultat	160	-339
Valutakursdifferenser	4	78
Förvärvade/avytttrade verksamheter	13	5
Redovisat i övrigt totalresultat, förändringar hänförligt till:		
omvärdering av förmånsbestämda planer	-682	179
omräkningsreserv	-	3
säkringsreserv	-5	0
Uppskjuten skattefordran (-) / skatteskuld (+), netto	-1 573	-1 063

NOT 8 Avskrivningar

Fordon och tjänster	2014	2013
Immateriella anläggningstillgångar		
Forsknings- och utvecklingskostnader	357	293
Försäljningskostnader	78	70
Summa	435	363

Materiella anläggningstillgångar

Kostnad för sålda varor ¹⁾	2 201	2 070
Forsknings- och utvecklingskostnader	275	266
Försäljningskostnader	189	205
Administrationskostnader	7	7
Summa	2 672	2 548

Summa avskrivning, Fordon och tjänster²⁾	3 107	2 911
--	--------------	--------------

1) Varav värdeminskning avseende korttidsuthyrning inom Fordon och tjänster MSEK 282 (271). Därutöver tillkommer värdeminskning avseende aktiverade återköpsåtaganden med MSEK 1 086 (869).

2) Varav MSEK 19 (19) är nedskrivningar.

Financial Services	2014	2013
Operationell leasing (amortering)	2 200	1 812
Övriga anläggningstillgångar ¹⁾	18	18
Summa avskrivning, Financial Services	2 218	1 830

I koncernen nedjusteras avskrivningarna till koncernmässigt värde med MSEK 611 (545). I not 10 uppgår därmed avskrivningarna avseende korttidsuthyrning, aktiverade återköpsåtaganden samt operationell leasing under rubriken uthyrningstillgångar till MSEK 2 956 (2 408).

1) Varav immateriella tillgångar MSEK 6 (7).

NOT 9 Immateriella anläggningstillgångar

2014	Goodwill	Utveckling	Övriga immateriella ¹⁾	Totalt
Ackumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	1 111	5 488	699	7 298
Förvärv/avyttring av dotterföretag	3	–	25	28
Nyanskaffningar	–	1 454	86	1 540
Avyttringar och utrangeringar	–2	–	–3	–5
Omklassificeringar	–	1	18	19
Valutakursdifferenser	61	–	26	87
Summa	1 173	6 943	851	8 967
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar				
Vid årets början	25	2 735	492	3 252
Årets avskrivningar				
– Fordon och tjänster	–	357	77	434
– Financial Services	–	–	6	6
Årets nedskrivningar	1	–	–	1
Avyttringar och utrangeringar	–2	–	–3	–5
Valutakursdifferenser	1	–	19	20
Summa	25	3 092	591	3 708
Redovisat värde vid årets slut	1 148	3 851	260	5 259
– varav aktiverade utgifter för projekt som tagits i bruk		1 333		
– varav aktiverade utgifter för projekt under utveckling		2 518		
1) Avser främst programvara vilken i sin helhet är externt anskaffad.				
Låneutgifter Koncernen				
Låneutgifter som inräknats i anskaffningsvärde för posten Utveckling under året		10		
Räntesats för fastställande av låneutgifter inräknade i anskaffningsvärde		1,3%		

NOT 9 Immateriella anläggningstillgångar, forts.

2013	Goodwill	Utveckling	Övriga immateriella ¹⁾	Totalt
Ackumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	1 097	4 365	588	6 050
Förvärv/avyttring av dotterföretag	17	–	–	17
Nyanskaffningar	–	1 123	110	1 233
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–10	–10
Omklassificeringar	–	–	21	21
Valutakursdifferenser	–3	–	–10	–13
Summa	1 111	5 488	699	7 298
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar				
Vid årets början	15	2 442	443	2 900
Årets avskrivningar				
– Fordon och tjänster	–	293	60	353
– Financial Services	–	–	7	7
Årets nedskrivningar	10	–	–	10
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–10	–10
Valutakursdifferenser	–	–	–8	–8
Summa	25	2 735	492	3 252
Redovisat värde vid årets slut	1 086	2 753	207	4 046
– varav aktiverade utgifter för projekt som tagits i bruk		1 494		
– varav aktiverade utgifter för projekt under utveckling		1 259		

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

Låneutgifter Koncernen

Låneutgifter som inräknats i anskaffningsvärde för posten Utveckling under året	7
Räntesats för fastställande av låneutgifter inräknade i anskaffningsvärde	1,3%

Scania prövar minst årligen värdet på goodwill och immateriella tillgångar. Nedskrivningsprövningen görs för kassagenererande enheter, vilket oftast motsvarar en rapporterende enhet. Goodwill har fördelats på flera kassagenererande enheter och det belopp som fördelats på varje enhet är inte betydande jämfört med koncernens sammanlagda redovisade värde för goodwill. Goodwill som fördelats på kassagenererande enheter sammanfaller med det totalt redovisade värdet av goodwill. Upplysningar om antaganden som använts vid beräkning av återvinningsvärden lämnas i not 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar.

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

NOT 10 Materiella anläggningstillgångar

2014	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar och förskott	Uthyrnings- tillgångar ¹⁾	Totalt
Ackumulerade anskaffningsvärden					
Vid årets början	18 204	29 746	2 501	18 977	69 428
Förvärv/avyttring av dotterföretag	-126	-7	-	-	-133
Nyanskaffningar	200	813	2 868	7 678	11 559
Avyttringar och utrangeringar	-83	-942	-13	-4 437	-5 475
Omklassificeringar	526	1 544	-2 108	-1 317	-1 355
Valutakursdifferenser	592	385	2	1 811	2 790
Summa	19 313	31 539	3 250	22 712	76 814
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar²⁾					
Vid årets början	7 264	21 509	-	4 367	33 140
Förvärv/avyttring av dotterföretag	-69	-18	-	-	-87
Årets avskrivningar					
– Fordon och tjänster	425	1 947	-	1 367	3 739
– Financial Services	-	12	-	2 200	2 212
– Eliminering	-	-	-	-611	-611
Årets nedskrivningar	10	9	-	-27	-8
Avyttringar och utrangeringar	-28	-780	-	-2 096	-2 904
Omklassificeringar	4	-	-	-471	-467
Valutakursdifferenser	205	290	-	494	989
Summa	7 811	22 969	-	5 223	36 003
Redovisat värde vid årets slut	11 502	8 570	3 250	17 489	40 811
– varav Maskiner		2 355			
– varav Inventarier		6 215			
– varav Byggnader	8 505				
– varav Mark	2 997				
– varav Financial Services		31		11 613	11 644

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 10 Materiella anläggningstillgångar, forts.

2013	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar och förskott	Uthyrnings- tillgångar ¹⁾	Totalt
Akkumulerade anskaffningsvärden					
Vid årets början	17 322	28 667	2 288	16 533	64 810
Förvärv/avyttring av dotterföretag	–	4	–	–	4
Nyanskaffningar	636	778	2 457	6 604	10 475
Avyttringar och utrangeringar	–200	–694	–5	–3 647	–4 546
Omklassificeringar	519	1 650	–2 190	–854	–875
Valutakursdifferenser	–73	–659	–49	341	–440
Summa	18 204	29 746	2 501	18 977	69 428
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar²⁾					
Vid årets början	6 944	20 696	–	3 872	31 457
Förvärv/avyttring av dotterföretag	–	–	–	–	–
Årets avskrivningar					
– Fordon och tjänster	409	1 859	–	1 141	3 409
– Financial Services	–	11	–	1 812	1 823
– Eliminering	–	–	–	–545	–545
Årets nedskrivningar	8	–	–	–13	–5
Avyttringar och utrangeringar	–88	–538	–	–1 745	–2 371
Omklassificeringar	5	–6	–	–247	–248
Valutakursdifferenser	–23	–513	–	92	–444
Summa	7 264	21 509	–	4 367	33 140
Redovisat värde vid årets slut	10 940	8 237	2 501	14 610	36 288
– varav Maskiner		5 890			
– varav Inventarier		2 347			
– varav Byggnader	8 095				
– varav Mark	2 845				
– varav Financial Services		29		9 505	9 534

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

2) Nedskrivningar av uthyrningstillgångar avser värdereglering för kreditförluster.

NOT 11 Andelar i intresseföretag och joint ventures

	2014	2013
Redovisat värde vid årets början	470	474
Förvärv, kapitaltillskott, avyttringar och nedskrivningar under året ¹⁾	14	-20
Valutakursdifferenser	76	1
Årets resultatandel	32	21
Utdelning	-77	-6
Redovisat värde vid årets slut	515	470
Eventualförpliktelser	-	-

1) MSEK 11 avser ökat innehav i Laxå Special Vehicles AB, 2014.

Intresseföretag / Organisationsnummer / Säte	Ägarandel, %	Redovisat värde hos moderbolag	Andelens värde i koncernen	
			2014	2013
BITS DATA i Södertälje AB, 556121-2613, Sverige	33	2	9	8
Cummins-Scania HPI L.L.C.; 043650113, USA	30	-	8	7
Laxå Special Vehicles AB, 556548-4705, Sverige	48	24	41	23
ScaValencia S.A., ES A46332995, Spanien	26	15	25	24
Andelar i intresseföretag		41	83	62
Andel i:				
Årets resultat			12	8
Årets totalresultat			12	8

Joint ventures / Organisationsnummer / Säte	Ägarandel, %	Redovisat värde hos moderbolag	Andelens värde i koncernen	
			2014	2013
Cummins-Scania XPI Manufacturing L.L.C.; 20-3394999, USA	50	361	423	400
Oppland Tungbilservice AS, 982787602, Norge	50	1	5	4
Tynset Diesel AS, 982787508, Norge	50	1	4	4
Andelar i joint ventures		363	432	408
Andel i:				
Årets resultat			20	13
Årets totalresultat			20	13
Andelar i intresseföretag och joint ventures			515	470
Övriga aktier och andelar			20	20
Summa			535	490

NOT 11 Andelar i intresseföretag och joint ventures, forts.

Nedan följer summerad finansiell information för Scania-koncernens innehav i joint venture Cummins-Scania XPI Manufacturing L.L.C.

Summerade resultaträkningar	2014	2013
Nettoomsättning	1 693	1 216
Rörelseresultat ¹	60	35
Räntekostnader och liknande resultatposter	-6	-2
Inkomstskatter	-16	-10
Periodens resultat	38	23
Övrigt totalresultat	-	-
Periodens totalresultat	38	23
Scaniakoncernens andel (50%)	19	11

1) Avskrivningar uppgående till MSEK 106 (78) inkluderas i rörelseresultatet.

Summerade balansräkningar	2014	2013
Anläggningstillgångar	621	626
Kortfristiga placeringar och likvida medel	245	104
Övriga omsättningstillgångar	457	327
Summa tillgångar	1 323	1 057
Eget kapital	846	800
Övriga kortfristiga skulder	477	257
Summa eget kapital och skulder	1 323	1 057
Scaniakoncernens andel av Eget kapital (50%)	423	400
Redovisat värde	423	400

Scania har erhållit utdelning från Cummins-Scania XPI Manufacturing L.L.C. om MUSD 10 (-). Cummins-Scania XPI Manufacturing L.L.C. är ett joint venture med Scania och Cummins som delägare. Joint venture tillverkar bränsleinsprutningssystem för enhetsinsprutning med extra högt tryck (XPI). Cummins-Scania XPI Manufacturing L.L.C. redovisas enligt kapitalandelsmetoden.

NOT 12 Varulager

	2014	2013
Råvaror, komponenter och förbrukningsmaterial	2 241	2 315
Varor under tillverkning	1 277	960
Färdiga varor ¹⁾	13 262	11 277
Summa	16 780	14 552
1) Varav begagnade fordon	1 585	1 324
Värderegleringsreserv vid årets slut	-846	-755

NOT 13 Andra fordringar

	2014	2013
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	78	59
Derivat med positivt värde	504	542
Förskottsbetalningar	8	18
Övriga fordringar	792	1 495
Summa andra långfristiga fordringar	1 382	2 114
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	1 001	1 063
Derivat med positivt värde	644	345
Mervärdesskatt	1 282	1 199
Förskottsbetalningar	143	256
Övriga fordringar	647	639
Summa andra kortfristiga fordringar	3 717	3 502
Summa andra fordringar	5 099	5 616

NOT 14 Eget kapital

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

Aktiekapitalet för Scania AB består av 400 000 000 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 kassaflödesäkringar, där säkringsredovisning enligt IAS 39 Finansiella instrument tillämpas.

Omräkningsreserv uppstår vid omräkning av utländska nettotillgångar enligt dagskursmetoden. I omräkningsreserven ingår också valutakursdifferenser avseende monetära poster till utlandsverksamhet som bedöms vara en del av företagens nettoinvestering. Årets positiva valutakursdifferens på MSEK 951 har uppstått som en följd av att den svenska kronan har försvagats mot för Scania viktiga valutor. Valutakursdifferensen härrör från att kronan försvagats främst mot euron.

Balanserat resultat består utöver upparbetade vinstmedel även av pensionsskuld förändring som härrör från omvärdering av förmånsbestämda pensionsplaner med mera som redovisas i övrigt totalresultat. Avseende förändringar i aktuariella antaganden, se vidare not 15 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser. Moderbolaget lämnade ingen utdelning för 2013. Föreslagna utdelning avseende 2014 är MSEK 3 000, vilket motsvarar SEK 3,75 per aktie.

Innehav utan bestämmande inflytande utgör den andel av eget kapital som tillhör externa ägare utanför Scania-koncernen i vissa dotterföretag inom koncernen. Scania-koncernen har några få icke helägda dotterföretag varav ett bedöms ha ett väsentligt innehav utan bestämmande inflytande. Qanadeel AL Rafidaini Automotive Trading Co, Ltd, i Irak har ett innehav utan bestämmande inflytande som uppgår till 49% av aktierna och röstandelen i företaget. Under 2014 uppgår resultatet hänförligt till innehav utan bestämmande inflytande till MSEK -10 (-7) och ackumulerat innehav utan bestämmande inflytande i bolaget uppgår till MSEK 56 (57) per 31 december 2014.

Avstämning förändring i antal utestående aktier	2014	2013
Antal utestående A-aktier vid årets början	400 000 000	400 000 000
Antal utestående A-aktier vid årets slut	400 000 000	400 000 000
Antal utestående B-aktier vid årets början	400 000 000	400 000 000
Antal utestående B-aktier vid årets slut	400 000 000	400 000 000
Summa antal aktier vid årets slut	800 000 000	800 000 000

Scania-koncernens kapital utgörs av summan av eget kapital hänförligt till Scantias aktieägare och eget kapital hänförligt till Innehav utan bestämmande inflytande. Vid årsskiftet uppgick koncernens kapital till MSEK 41 801 (37 112). Enligt koncernens finanspolicy skall koncernens finansiella ställning motsvara kraven i uppställda affärsmässiga mål. För närvarande bedöms detta förutsätta en finansiell ställning motsvarande kraven för att erhålla minst kreditvärderingen A- från de mest betydelsefulla kreditvärderingsinstituten.

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

Inom Financial Services ingår elva bolag som är tillsynspliktiga under nationella finansinspektioner. I vissa länder måste Scania följa lokala krav avseende kapitaltäckning. Under 2014 har kapitaltäckningskraven i dessa enheter uppfyllts.

Koncernens finanspolicy innehåller mål avseende nyckeltal för koncernens finansiella ställning. Dessa överensstämmer med de nyckeltal kreditvärderingsinstitut använder. Scantias kreditvärdering enligt Standard and Poors vid utgången av 2014 var för:

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

NOT 15 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser

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

Koncernens kostnader för avgiftsbestämda planer exklusive inlösen under 2014 uppgick till MSEK 756 (764). Förpliktelser som redovisas i balansräkningen härstammar från de förmånsbestämda planerna. Planerna är tryggade genom återförsäkrade avsättningar i balansräkningen, stiftelser och fonder. Beräkningarna utförs enligt Projected Unit Credit Method med de antaganden som gäller för respektive land enligt nedan.

Scanias prognosticerade utbetalningar av pensioner gällande de förmånsbestämda planerna, både fonderade och ofonderade, är MSEK 253 för 2015.

De största planerna beskrivs i mer detalj nedan.

Sverige

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

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

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

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

Schweiz

Både Pensionskasse och Wohlfahrtsstiftung är förvaltare av pensionsplanerna. Det finns tre pensionsplaner:

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

2. Tilläggsplan för medlemmar i ledningsgruppen, som omfattar ålderspension, sjukpension, efterlevandepension till make/maka, barnpension och livförsäkring.
3. Förtidspension, som omfattar anställda med minst fem års tjänstgöring eller som gått i pension i förtid på begäran av företaget. Bidragen delas mellan arbetsgivare och anställda för grundpensionsplan och tilläggsplan för medlemmar i ledningsgruppen.

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

Brasilien

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

Storbritannien

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

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

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

Den normala pensionsåldern i planerna är 65 år.

FÖRMÅNSBESTÄMDA PLANER SOM OMFATTAR FLERA ARBETSGIVARE

Sverige

En del av ITP2-planerna tryggas genom premier till Alecta, vilka också är förmånsbestämda. Alecta saknar information om fördelning av intjänade, avsättning och tillgångar mellan olika arbetsgivare, varför dessa åtaganden redovisas som en avgiftsbestämd plan.

Vid utgången av året uppgick Alectas överskott i form av den kollektiva konsolideringsnivån (tillgångar i förhållande till försäkringsåtagandet) till 143 procent (148). Om konsolideringsnivån under- eller överstiger normalintervallet (122–155) ska Alecta vidta åtgärder, till exempel höja avtalade priser för nyteckning och ökning av befintliga förmåner, eller införa premierreduktioner.

Alectas försäkringsåtagande beräknas enligt Alectas försäkringstekniska metoder och antaganden, vilka skiljer sig från de metoder och antaganden som tillämpas vid värdering av förmånsbestämda pensioner enligt IAS 19.

NOT 15 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser, forts.

Särskild löneskatt är numera inkluderad i pensionsavsättningen. Avgifterna till Alecta exklusive inlösen uppgick till MSEK 112 (103).

Holland

Anställda på Scantias bolag i Holland omfattas av de holländska kollektivavtalade pensionsplanerna som är förmånsbestämda och omfattar flera arbetsgivare. Pensioenfonds Metaal en Techniek (PMT) och Bedrijfstakenpensioenfonds Metalektro (PME) administreras via MN Services. Både PMT och PME saknar information om fördelning av åtaganden varför dessa redovisas som en avgiftsbestämd plan. I de holländska planerna bidrar både företag och anställda till planen. Företagens avgifter till MN Services uppgick till 74 MSEK (69). Konsolideringsgraden för MN Services uppgick till 103 procent (104).

Information gällande de största planerna 2014	Sverige	Schweiz	Brasilien	Storbritannien
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	7 607	733	709	741
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	–	–877	–69	–615
Nettotillgångar som ej värderas fullt ut pga begränsningsregel	–	–	20	–
Redovisat som pensionsskuld (tillgång) i balansräkningen, MSEK	7 607	–144	660	126

Uppdelning i kategorier

Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för aktiva, MSEK	5 035	376	158	–
Aktiva, antal	7 857	335	3 325	–
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för fribrevshavare, MSEK	1 054	–	–	588
Fribrevshavare, antal	2 600	–	–	451
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för pensionärer, MSEK	1 518	357	551	153
Pensionärer, antal	2 256	91	1 156	166

Antaganden/förutsättningar

Diskonteringsränta, %	2,5	1,5	11,8	3,5
Genomsnittlig livslängd, kvinnor/män, år	86 ¹⁾	86	78	87
Genomsnittlig duration på utfästelserna, år	29,4	14,7	15,6	23,0

Känslighetsanalys på förändring av nuvärdet på utfästelserna, MSEK

0,5% ökning diskonteringsräntan	–820	–47	–46	–73
0,5% minskning diskonteringsräntan	950	54	81	93
1 års ökning livslängd	364	27	27	25

1) Förändrad dödlighetstabell till DUS06

NOT 15 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser, forts.

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

Kostnader avseende pensioner och liknande förpliktelser

Kostnader för pensioner och andra förmånsbestämda ersättningar redovisade i resultaträkningen	2014	2013
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	–223	–235
Räntekostnader nettoskuld	–251	–227
Ränteintäkter nettotillgång	4	2
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år	–9	0
Vinster (+) och förluster (–) beroende av reduceringar och regleringar, netto	0	–9
Total kostnad för förmånsbestämda ersättningar redovisad i resultaträkningen	–479	–469

Pensionskostnader och andra förmånsbaserade ersättningar återfinns i resultaträkningen under rubrikerna Forskning och utveckling MSEK 80 (86), kostnad för sålda varor MSEK 77 (85), försäljningskostnader MSEK 66 (63) och administrativa kostnader MSEK 9 (10). Räntedelen i nettoskulden redovisas som räntekostnad och räntedelen i nettotillgången redovisas som ränteintäkt.

NOT 15 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser, forts.

Kostnader för pensioner och andra förmånsbestämda ersättningar redovisade i övrigt totalresultat	Kostnader avseende pensioner och liknande förpliktelser	
	2014	2013
Utfallsbaserade omvärderingar av nettoskulden	-930	-59
Effekter av ändrade demografiska antaganden	278	-137
Effekter av ändrade finansiella antaganden	-2 469	938
Verklig avkastning på förvaltningstillgångarna exklusive belopp som ingår i ränteintäkterna	122	62
Förändringar i nuvärdet av tillgångstaket som ej inkluderats i räntekostnaden	33	-1
Total kostnad/intäkt för förmånsbestämda ersättningar redovisad i övrigt totalresultat	-2 966	803

Redovisat som avsatt till pensioner i balansräkningen	Pensionsförpliktelser	
	2014	2013
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser, helt eller delvis fonderade	2 720	2 046
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser, ofonderade	8 091	5 156
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	10 811	7 202
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	-1 937	-1 575
Nettotillgångar som ej värderats fullt ut pga begränsningsregel	21	51
Redovisat i balansräkningen	8 895	5 678
Varav pensionsskuld redovisad under rubriken Avsättningar till pensioner	9 039	5 788
Varav pensionstillgång redovisad under rubriken Andra långfristiga fordringar	-144	-110

Nuvärdet av de förmånsbestämda utfästelserna har under året förändrats enligt nedan:	Skulder avseende pensioner och liknande förpliktelser	
	2014	2013
Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna vid årets början	7 202	8 494
Nuvärde vid årets början av utfästelser som omklassificerats	26	9
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	223	235
Räntekostnader	303	271
Inbetalningar gjorda av deltagare i pensionsplanen	11	13
Utfallsbaserade aktuariella vinster och förluster	930	59
Omvärderingseffekter av ändrade demografiska antaganden	-278	137
Omvärderingseffekter av ändrade finansiella antaganden	2 469	-938
Valutakursdifferenser	212	-23
Utbetalningar av pensionsersättningar	-291	-235
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år	9	0
Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna i köpta/sålda bolag	-	-
Regleringar	-4	-831
Vinster och förluster beroende av regleringar netto för året	-1	11
Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna vid årets slut	10 811	7 202

NOT 15 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser, forts.

Verkligt värde av förvaltningstillgångarna har under året förändrats enligt nedan:	Förvaltningstillgångar avseende pensioner och liknande förpliktelser	
	2014	2013
Verkligt värde av förvaltningstillgångarna vid årets början	1 575	1 436
Verkligt värde vid årets början på förvaltningstillgångar i utfästelser som omklassificerats	14	–
Ränteintäkter på förvaltningstillgångarna	57	46
Verklig avkastning på förvaltningstillgångarna exklusive belopp som ingår i ränteintäkterna	122	62
Effekter av ändrade finansiella antaganden	0	0
Valutakursdifferenser	158	31
Inbetalningar till pensionsplanen	92	74
Inbetalningar gjorda av deltagare i pensionsplanen	14	13
Utbetalningar av pensionsersättningar	–95	–87
Verkligt värde av förvaltningstillgångar i köpta/sålda bolag	–	–
Regleringar	0	–
Verkligt värde av förvaltningstillgångarna vid årets slut	1 937	1 575

Nuvärde av tillgångstaket	Tillgångstak	
	2014	2013
Nuvärde av tillgångstaket vid årets början	51	50
Nuvärde vid årets början av tillgångstak som omklassificerats	–	–
Räntekostnader	2	–
Förändringar i nuvärdet av tillgångstaket som ej inkluderats i räntekostnaden	–33	1
Valutakursdifferenser	1	0
Nuvärde av tillgångstaket vid årets slut	21	51

Fördelning av verkligt värde förvaltningstillgångar	2014		2013	
	Noterat pris på en aktiv marknad	Onoterat pris	Noterat pris på en aktiv marknad	Onoterat pris
Likvida medel	32	–	28	–
Eget kapitalement utgivet av annan	10	–	8	–
Skuldinstrument utgivet av Scania	–	4	–	4
Skuldinstrument utgivet av annan	99	–	84	–
Fastigheter uthyrda till Scaniaföretag	–	40	–	32
Fastigheter investeringsobjekt	17	–	17	–
Aktiefonder	720	–	618	–
Räntefonder	679	–	548	–
Fastighetsfonder	256	–	175	–
Övriga investeringsfonder	17	20	15	–
Övriga förvaltningstillgångar	43	–	46	–
Totalt	1 873	64	1 539	36

NOT 16 Övriga avsättningar

2014	Produktåtaganden	Legala och skattemässiga risker	Andra avsättningar ¹⁾	Summa
Vid årets ingång	1 473	1 337	1 781	4 591
Avsättningar under året	1 354	347	1 348	3 049
Under året ianspråktaga avsättningar	-1 225	-217	-990	-2 432
Under året återförda avsättningar	-60	-122	-189	-371
Valutakursdifferenser	30	32	76	138
Vid årets utgång	1 572	1 377	2 026	4 975
- varav kortfristiga avsättningar	1 166	15	715	1 896
- varav övriga långfristiga avsättningar	406	1 362	1 311	3 079
2013	Produktåtaganden	Legala och skattemässiga risker	Andra avsättningar ¹⁾	Summa
Vid årets ingång	1 480	1 200	1 560	4 240
Avsättningar under året	1 423	537	894	2 854
Under året ianspråktaga avsättningar	-1 310	-31	-625	-1 966
Under året återförda avsättningar	-66	-251	-46	-363
Valutakursdifferenser	-54	-118	-2	-174
Vid årets utgång	1 473	1 337	1 781	4 591
- varav kortfristiga avsättningar	1 115	113	613	1 841
- varav övriga långfristiga avsättningar	358	1 224	1 168	2 750

1) I andra avsättningar ingår avsättningar för befarade förluster på serviceavtal. Totalt antal kontrakt ökade under 2014 med 7 800 stycken (12 000) och uppgick vid årets slut till 137 100 stycken (129 300).

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

NOT 17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2014	2013
Upplupna personalrelaterade kostnader	3 676	3 410
Förutbetalda intäkter vid service- och reparationsavtal	3 287	2 578
Förutbetalda intäkter vid avtal med återköpsåtagande ¹⁾	6 396	5 585
Upplupna finansiella kostnader	77	100
Övriga sedvanliga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	1 998	1 503
Summa	15 434	13 176
- varav kortfristig	8 912	7 817
- varav långfristig	6 522	5 359
Av summan ovan härrör sig följande från Financial Services verksamheten	307	284

1) Av ovanstående förutbetalda intäkter avseende fordon sålda med återköpsåtagande förväntas MSEK 1 299 (1 025) intäktsföras inom 12 månader. MSEK 319 (383) förväntas intäktsföras senare än 5 år.

NOT 18 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser

Ställda säkerheter	2014	2013
Finansiella fordringar ²⁾	3 216	3 107
Övrigt	1	0
Summa¹⁾	3 217	3 107

1) Varav säkerheter ställda för:

Upplåning	3 216	3 107
Annans skuld	1	0

2) Avser i huvudsak pantsatta leasingavtal inom Financial Services, MSEK 3 197 (3 093).

Eventalförpliktelser	2014	2013
Ansvarsförbindelse avseende kreditförsäkring i FPG	58	53
Borgensförbindelser	3	4
Övriga garantiförbindelser	211	170
Summa	272	227

Utöver dessa eventalförpliktelser har garantier lämnats till kunders kreditgivare att återköpa fordon till ett värde av MSEK 67 (63).

Under 2011 blev Scania föremål för en utredning som genomförs av EU-kommissionen rörande otillbörligt samarbete. Scania mottog i november 2014 ett meddelande om invändningar (Statement of Objections) i den utredningen, vilket Scania nu kan svara på innan EU-kommissionen tar sitt beslut. Scanias uppfattning är att om kommissionen skulle väcka talan i enlighet med de påståenden som framförs i dess meddelande om invändningar är det mer troligt än inte att kommissionen i slutänden inte lyckas. Med tanke på den pågående utredningen och den osäkerhet som råder kan Scania ännu inte förutspå eller uppskatta hur länge utredningen kommer att fortgå, vilket handlande, om något, som tillsynsmyndigheten kan vända sig mot, vad tillsynsmyndigheten kan komma fram till eller vilka sanktioner tillsynsmyndigheten kommer att begära. Således kan Scania inte bedöma vilken påverkan utredningen kan få. Med det sagt går det inte att utesluta att kommissionen ålägger Scania böter.

NOT 19 Leasingåtaganden

Scaniakoncernen har som leasetagare ingått finansiella och operationella leasingavtal.

Framtida betalningsåtaganden för ej uppsägningsbara operationella leasingkontrakt

Operationell leasing	2014		2013	
	Framtida minimi-leaseavgifter	Därav avseende lokaler	Framtida minimi-leaseavgifter	Därav avseende lokaler
Inom ett år	561	275	514	237
Mellan ett år och fem år	1 077	714	1 078	687
Senare än fem år	365	313	349	331
Summa	2 003	1 302	1 941	1 255

Kostnadsförda minimi-leaseavgifter uppgår till MSEK 652 (577), varav MSEK 265 (243) avser kostnader för lokalyra.

Framtida betalningsåtaganden för ej uppsägningsbara finansiella leasingkontrakt

Finansiell leasing	2014			2013		
	Framtida minimi-leaseavgifter	Ränta	Nuvärde av framtida minimi-leaseavgifter	Framtida minimi-leaseavgifter	Ränta	Nuvärde av framtida minimi-leaseavgifter
Inom ett år	7	3	4	26	1	25
Mellan ett år och fem år	14	9	5	19	7	12
Senare än fem år	7	7	0	9	9	0
Summa²⁾	28	19	9	54	17	37

2) Avser finansiella leasingavtal där förpliktelsen överstiger ett år.

NOT 19 Leasingåtaganden, forts.

Tillgångar i balansräkningen under finansiell leasing

Redovisat värde	2014	2013
Uthyrningsfordon	0	23
Byggnader	19	20
Maskiner	0	0
Övrigt	21	21
Summa	40	64

NOT 20 Statliga stöd och bidrag

Scania-koncernen erhöll under året statliga bidrag till ett belopp av MSEK 19 (29) hänförliga till rörelsekostnader på MSEK 143 (152).

NOT 21 Kassaflödesanalys

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

	2014	2013
a. Fordon och tjänster; erhållen/erlagd ränta och utdelning		
Erhållen utdelning från intresseföretag	77	6
Erhållen ränta	557	911
Erlagd ränta	-611	-719

b.1. Fordon och tjänster; icke kassaflödespåverkande poster

Avskrivningar	3 107	2 911
Osäkra fordringar	32	56
Intresseföretag	45	-15
Vinstavräkning uthyrningstillgångar	238	90
Övrigt	67	-104
Summa	3 489	2 938

b.2. Financial Services; icke kassaflödespåverkande poster

Avskrivningar	18	18
Osäkra fordringar	167	280
Övrigt	10	0
Summa	195	298

c. Nettoinvestering genom förvärv/avyttring av verksamheter¹⁾

Försäljning av verksamheter	67	-
Förvärv av verksamheter	-221	-26
Summa	-154	-26

1) Se not 22 Förvärvade/avyttrade verksamheter.

	2014	2013
d.1. Fordon och tjänster; förvärv av anläggningstillgångar		
Investeringar i anläggningstillgångar ²⁾	-6 598	-6 098
Försäljning av anläggningstillgångar ³⁾	1 037	804
Summa	-5 561	-5 294

2) Varav aktiverade utgifter för forskning och utveckling MSEK 1 454 (1 123).

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

d.2. Financial Services; förvärv av anläggningstillgångar

Nyfinansiering ⁴⁾	-27 491	-23 642
Amorteringar och avslutade kontrakt	22 975	19 505
Summa	-4 516	-4 137

4) Inkluderar övriga materiella och immateriella anläggningstillgångar.

e. Förändring av skuldsättning genom finansieringsaktiviteter

Nettoförändring av kortfristiga placeringar	-4	83
Nettoförändring av kortfristig upplåning ⁵⁾	2 831	-1 620
Omklassificering av långfristig upplåning till kortfristig upplåning	-11 089	-9 223
Minskning av långfristig upplåning	-168	-631
Ökning av långfristig upplåning ⁵⁾	8 483	12 896
Summa	53	1 505

5) På grund av ändringar i IAS 32 Finansiella instrument: Klassificering (se Redovisningsprinciper) har jämförelsetalen justerats.

f. Likvida medel

Kassa och bank	3 754	2 261
Kortfristiga placeringar, som utgör likvida medel	7 161	7 301
Summa	10 915	9 562

NOT 22 Förvärvade/avytttrade 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 2013–2014.

Rörelseförvärv brukar framförallt bestå av återförsäljare. Under 2014 gjordes två mindre förvärv av återförsäljare i Kenya och Kina och ett förvärv av en tillverkare av busskarosser i Finland.

Under 2014 såldes Financial service verksamheten i Turkiet och återförsäljarverksamheten av privatbilar i Schweiz. Under 2013 gjordes två mindre förvärv av återförsäljare i Norge och Spanien.

NOT 23 Löner och ersättningar samt antal anställda

Löner och ersättningar, pensionskostnader och andra sociala kostnader (exklusive inhyrd personal)

	2014	2013
Styrelser och ledande befattningshavare ¹⁾	374	326
– varav <i>tantiem</i>	93	77
Övriga anställda	13 936	13 388
Summa ²⁾	14 310	13 714
Pensionskostnader och andra sociala kostnader	4 397	4 364
– varav pensionskostnader ³⁾	1 055	1 042
Summa	18 707	18 078

1) Antal personer i styrelser och ledande befattningar var 552 (550).

2) Inklusive icke-monetära ersättningar.

3) Av koncernens pensionskostnad avser MSEK 29 (45) styrelser och ledande befattningshavare i Scania-koncernen. Per årsskiftet uppgick den totala pensionsförpliktelsen till MSEK 150 (107) för denna grupp.

Löner och andra ersättningar, pensionskostnader och andra sociala kostnader fördelade per region	2014			2013		
	Löner och andra ersättningar	Sociala kostnader (varav pension)		Löner och andra ersättningar	Sociala kostnader (varav pension)	
Sverige	5 952	2 597	(575)	5 901	2 633	(588)
Europa (exklusive Sverige)	5 263	1 146	(397)	4 731	1 064	(369)
Eurasien	214	33	(26)	221	37	(25)
Amerika	1 958	539	(1)	2 054	560	(12)
Asien	483	39	(19)	389	33	(17)
Afrika och Oceanien	440	43	(37)	418	37	(31)
Summa	14 310	4 397	(1 055)	13 714	4 364	(1 042)

Medelantal anställda (exklusive inhyrd personal)	2014		2013	
	Totalt	Andel kvinnor	Totalt	Andel kvinnor
Sverige	13 061	20%	12 939	20%
Europa (exklusive Sverige)	13 484	13%	13 079	13%
Eurasien	965	22%	939	23%
Amerika	6 354	13%	6 703	11%
Asien	2 095	18%	1 479	18%
Afrika och Oceanien	1 575	16%	1 389	15%
Summa	37 534	16%	36 528	16%

NOT 23 Löner och ersättningar samt antal anställda, forts.

Könsfördelning	2014	2013
Styrelseledamöter i moderbolag och dotterföretag	451	453
– varav män	423	439
– varav kvinnor	28	14
VD i moderbolag och dotterföretag samt den verkställande ledningen i koncernen	101	97
– varav män	99	96
– varav kvinnor	2	1
Antal anställda per 31 december	2014	2013
Fordon och tjänster		
Produktion och centrala staber	19 304	19 069
Forskning och utveckling	3 671	3 596
Försäljnings- och servicebolag	18 395	17 549
Summa	41 370	40 214
Financial Services	759	739
Summa	42 129	40 953
– varav tillfälligt anställd och inhyrd personal	5 172	5 221

NOT 24 Transaktioner med närstående

	Intäkter		Kostnader		Fordringar		Skulder	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Volkswagenkoncernen	169	167	535	489	1 302	828 ¹⁾	1 359	999 ¹⁾
Intresseföretag och joint ventures								
BITS DATA i Södertälje AB	–	–	18	13	–	–	3	2
Cummins-Scania HPI L.L.C	–	–	24	20	–	–	7	2
Cummins-Scania XPI Manufacturing L.L.C	62	61	461	259	7	9	38	20
Laxå Special Vehicles AB	19	18	165	178	4	6	47	40
ScaMadrid S.A. ²⁾	–	7	–	2	–	–	–	–
ScaValencia S.A.	64	59	48	34	3	10	–	1
Övriga	8	4	5	5	–	–	–	–

1) På grund av ändringar i IAS 32 Finansiella instrument: Klassificering (se Redovisningsprinciper) har jämförelsetalen justerats.

2) ScaMadrid S.A. anses som närstående tom 1 juli 2013, därefter har bolaget förvärvats och konsoliderats.

Upplýsingar om närståenderelationer som innefattar ett bestämmande inflytande lämnas i förteckningen över dotterföretag. Se även presentationen av Scania's styrelse och verkställande ledning samt not 25 Ersättningar till ledande befattningshavare. Upplýsing om utdelningar från samt kapitaltillskott i intresseföretag, joint ventures med mera lämnas i not 11 Andelar i intresseföretag och joint ventures.

Upplýsingar om pensionsplaner lämnas i not 15 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser samt not 23 Löner och ersättningar samt antal anställda. Köp och hyra av tjänstebilar är inkluderade i transaktionerna med Volkswagenkoncernen.

Samtliga transaktioner med närstående sker på marknads-mässiga villkor.

NOT 25 Ersättningar till ledande befattningshavare

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 marknadsmässig i relation till positionen, de individuella kvalifikationerna och prestationen. Den fasta lönen revideras årligen. Den rörliga löns storlek är beroende av Scanias resultat. Pensionen omfattas av ett premiebaserat pensionssystem som gäller utöver allmän pension och ITP.

UPPSÄGNINGSVILLKOR FÖR DEN VERKSTÄLLANDE LEDNINGEN

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

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.

2014, KSEK	Fast lön	Styrelse-arvode ¹⁾	Rörlig lön	Övriga ersättningar	Summa lön och arvode	Pensionskostnader avgiftsbestämd pension	Pensionskostnader förmånsbestämd pension (ITP)	Totala pensionskostnader	Pensionsförpliktelser
Styrelsens ordförande									
Verkställande direktören	7 900		6 474	258	14 632	2 907	360	3 267	2 381
Övriga verkställande ledningen (7 personer)	26 913		21 104	2 006	50 023	5 892	2 714	8 606	18 511

1) Andra styrelseledamöters totala ersättningar: Hans Dieter Pötsch 0; Francisco J. Garcia Sanz 0; Peter Abele 750; Helmut Aurenz 550; Peter Wallenberg Jr. 500; Åsa Thunman 300; Ferdinand K. Piëch 0; Leif Östling 0; Christian Porsche 0. Åsa Thunman avgick vid årsstämman den 11 juni 2014.

2013, KSEK	Fast lön	Styrelse-arvode ¹⁾	Rörlig lön	Övriga ersättningar	Summa lön och arvode	Pensionskostnader avgiftsbestämd pension	Pensionskostnader förmånsbestämd pension (ITP)	Totala pensionskostnader	Pensionsförpliktelser
Styrelsens ordförande									
Verkställande direktören	7 500		3 976	217	11 693	2 669	327	2 996	2 030
Övriga verkställande ledningen (7 personer)	25 060		13 196	2 098	40 354	5 683	2 411	8 094	15 842

1) Andra styrelseledamöters totala ersättningar: Hans Dieter Pötsch 0; Francisco J. Garcia Sanz 0; Peter Abele 750; Helmut Aurenz 500; Peter Wallenberg Jr. 500; Åsa Thunman 600; Jochem Heizmann 0; Ferdinand K. Piëch 0; Leif Östling 0. Jochem Heizmann avgick vid årsstämman den 3 maj 2013.

Pensionskostnader avgiftsbestämd pension: årspremier enligt avgiftsbestämt pensionssystem, samt ITPK (avgiftsbestämd del av ITP-planen).

Pensionskostnader förmånsbestämd pension (ITP): premier för riskförsäkring samt ökning av pensionsskulden för ålderspensionen enligt ITP-planen.

Övriga ersättningar: skattepliktigt förmånsvärde av bil, dagstidningar etc.

Pensionsålder: avtalad pensionsålder är 60 år för den verkställande direktören och den verkställande ledningen. Pensionsåldern enligt ITP är 65 år.

NOT 26 Arvoden och ersättningar till revisorer

Nedan redovisas arvoden och ersättningar till revisorer som kostnadsförts under året. Ersättning för konsultationer redovisas i de fall samma revisionsbyrå innehar revisionsuppdraget i det enskilda bolaget. Med revisionsuppdrag avses den lagstadgade revisionen av årsredovisningen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning. Med revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag avses granskning av förvaltning eller ekonomisk information som ska utföras enligt författning, bolagsordning, stadgar eller avtal

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

Revisionsfirma	2014		2013	
	EY	Övriga revisorer	EY	Övriga revisorer
Revisionsuppdrag	46	1	45	1
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag	2	0	0	0
Skatterådgivning	2	0	2	0
Övriga tjänster	2	0	1	0
Summa	52	1	48	1

NOT 27 Finansiell riskhantering**FINANSIELL RISKHANTERING INOM SCANIAKONCERNEN**

Scania är i sin verksamhet utöver affärsrisker, exponerad för olika finansiella risker. De finansiella risker som är av störst betydelse är valuta-, ränte-, kredit och refinansieringsrisk, vilka regleras i en av 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 treasury-enhet. Den centrala treasuryenheten mäter dagligen risken på utestående positioner mot fastställda limiter enligt finanspolicyn.

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 valutan med balansdagskursen. Vid reglering av monetära tillgångar och skulder uppstår en valutakursdifferens mellan transaktionsdagens kurs och betalkurs. Samtliga valutakursförändringar hänförliga till omräkning eller reglering av monetära poster, redovisas i resultaträkningen (transaktionseffekt).

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

Under 2014 utgjorde Scantias försäljning till länder utanför Sverige 95 (95) 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 2014 cirka MSEK 34 600 (30 600). De största flödesvalutorna var EUR, BRL och GBP. I tabellen på nästa sida framgår valutaexponeringen i rörelseresultatet i de vanligast förekommande valutorna.

NOT 27 Finansiell riskhantering, forts.

Valutaexponering i rörelseresultat, Fordon och tjänster	2014	2013
Brittiska pund, GBP	4 300	4 500
Ryska rubel, RUB	3 700	3 900
Norska kronor, NOK	2 700	2 100
Brasilianska real, BRL	2 400	5 800
Euro, EUR	2 100	1 100
US dollar, USD	2 000	5 700
Australiska dollar, AUD	1 800	1 400
Polska zloty, PLN	1 600	900
Sydafrikanska rand, ZAR	1 400	600
Koreanska won, KRW	1 300	600
Danska kronor, DKK	1 300	1 000
Schweiziska franc, CHF	1 200	800
Argentinska peso, ARS	-1 100	-1 300
Övriga valutor	8 700	2 600
Summa valutaexponering i rörelseresultat	33 400	29 700

Valutaexponering i rörelseresultat, Financial Services	2014	2013
Euro, EUR	600	400
Övriga valutor	600	500
Summa valutaexponering i rörelseresultat	1 200	900

Baserat på 2014 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 346 (306).

För Fordon och tjänster uppgick de totala positiva valuta-effekterna jämfört med 2013 till cirka MSEK 970.

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 valutoptioner. Under 2014 säkrades i viss omfattning framtida valutaflöden i brittiska pund.

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 2014 till MSEK 24 900 (21 350). 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 2014 var inga utländska nettotillgångar säkrade (-).

Nettotillgångar, Fordon och tjänster	2014	2013
Brasilianska real, BRL	6 300	4 000
Euro, EUR	4 400	3 900
Argentinska pesos, ARS	1 100	1 200
Brittiska pund, GBP	1 300	600
Norska kronor, NOK	600	500
Schweiziska franc, CHF	600	400
Ryska rubel, RUB	400	700
Polska zloty, PLN	300	400
Mexikanska pesos, MXN	300	400
Danska kronor, DKK	300	200
Sydafrikanska rand, ZAR	200	250
Peruanska soles, PEN	150	150
US dollar, USD	-150	-150
Övriga valutor	1 500	1 500
Summa nettotillgångar i utländsk valuta, Fordon och tjänster	17 300	14 050

Nettotillgångar, Financial Services	2014	2013
Euro, EUR	4 600	4 800
Övriga valutor	3000	2 500
Summa nettotillgångar i utländsk valuta, Financial Services	7 600	7 300
Summa nettotillgångar i utländsk valuta, Scaniakoncernen	24 900	21 350

Valutakursdifferensers påverkan på årets resultat

Årets resultat har påverkats av valutakursdifferenser enligt nedanstående uppställning:

	2014	2013
Rörelseresultat	99	-103
Finansiella intäkter och kostnader	14	3
Skatter	-4	0
Påverkan på årets resultat	109	-100

NOT 27 Finansiell riskhantering, forts.

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 2014 bestod Scantias räntebärande tillgångar främst av tillgångar inom segmentet Financial Services samt kortfristiga placeringar och likvida medel. Räntebärande skulder bestod i huvudsak av lån, i stor utsträckning avsedda att finansiera utlåningen inom Financial Services verksamhet och i mindre omfattning att finansiera rörelsekapital inom Fordon och tjänster.

Ränterisk inom Fordon och tjänster

Upplåningen inom Fordon och tjänster används främst för finansiering av rörelsekapital. För att motsvara omsättnings hastigheten 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 12 139 (8 019) vid årets slut. Låneskulderna uppgick till MSEK 166 (513) och den genomsnittliga räntebindningstiden för dessa understiger 6 (6) månader. Kortfristiga placeringar och likvida medel uppgick till MSEK 12 310 (9 004) och den genomsnittliga räntebindningstiden på dessa tillgångar understiger 1 (1) månad. I nettokassan ingår även derivat som säkrar upplåningen till ett nettovärde på MSEK -5 (352).

Givet samma låneskuld, kortfristiga placeringar, likvida medel och samma räntebindningstider som vid årsskiftet skulle en förändring av marknadsräntan med 100 baspunkter (1 procentenhet) förändra räntekostnaderna inom Fordon och tjänster med cirka MSEK 0 (5) samt ränteintäkterna med cirka MSEK 120 (90) 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 2014:

Räntebindning inom Financial Services per den 31 december 2014	Räntebärande portfölj ¹⁾	Räntebärande skulder ²⁾
2015	29 569	27 698
2016	10 805	10 909
2017	8 427	7 471
2018	4 679	2 495
2019	1 711	395
2020 och senare	365	56
Summa	55 556	49 024

Räntebindning inom Financial Services per den 31 december 2013	Räntebärande portfölj ¹⁾	Räntebärande skulder ²⁾
2014	26 558	26 217
2015	9 704	8 667
2016	6 943	5 950
2017	3 825	1 948
2018	1 536	519
2019 och senare	297	19
Summa	48 863	43 320

1) Inklusive operationell leasing.

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

Scantias totala upplåning uppgick vid årsskiftet till MSEK 46 741 (44 657).

Upplåning per den 31 december 2014	Upplåning inkl. valutaswapavtal	Upplåning exkl. valutaswapavtal
EUR	17 263	20 992
BRL	7 457	7 457
GBP	4 339	-
SEK	2 718	13 379
ZAR	2 228	1 210
RUB	2 035	104
DKK	1 291	-
CLP	1 289	181
USD	1 191	985
NOK	1 051	525
KRW	811	427
THB	510	47
CHF	503	14
AUD	357	-
PLN	166	-
CZK	54	-
Övriga	3 304	1 246
Summa¹⁾	46 567	46 567
Upplupen ränta	174	174
Summa	46 741	46 741

1) Total upplåning exkluderar MSEK 174 avseende upplupna räntor.

NOT 27 Finansiell riskhantering, forts.

KREDITRISK

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

Kreditrisk inom Fordon och tjänster

Inom segmentet Fordon och tjänster uppgick bokförda fordringar innan avsättning för osäkra fordringar på kunder till MSEK 7 728 (7 193), varav merparten utgjordes av fordringar på fristående återförsäljare och slutkunder. Totalt finns det säkerheter till ett estimerat verkligt värde av MSEK 1 468. Huvuddelen av säkerheterna består av återtaganderätter samt bankgarantier. Under året realiserades säkerheter till ett värde av MSEK 182.

Tidsanalys på kundfordringar som är förfallna men inte nedskrivna	Förfallna betalningar 2014	Förfallna betalningar 2013
< 30 dagar	1 032	921
30–90 dagar	296	289
91–180 dagar	155	76
> 180 dagar	102	39
Summa	1 585	1 325

Avsättningar för osäkra fordringar uppgick till MSEK 370 (383) motsvarande 4,6 (5,1) procent av totala fordringar. Årets kostnad för osäkra fordringar uppgick till MSEK 32 (56).

Tidsanalys på portföljens tillgångar

Förfallna men inte nedskrivna	2014			2013		
	Förfallna betalningar	Total exponering ¹⁾	Beräknat verkligt värde på säkerhet	Förfallna betalningar	Total exponering ¹⁾	Beräknat verkligt värde på säkerhet
< 30 dagar	69	3 005	2 728	86	3 212	3 083
30–90 dagar	100	1 704	1 717	89	1 269	1 260
Förfallna och nedskrivna						
91–180 dagar	52	423	409	42	321	304
> 180 dagar	79	272	251	75	282	224
Ej aktiva kontrakt	123	586	383	156	606	432
Summa	423	5 990	5 488	448	5 690	5 303

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

Avsättning för osäkra fordringar har ändrats enligt följande:

Avsättning för osäkra fordringar	2014	2013
Avsättning vid årets början	383	462
Reservering för befarade förluster	7	8
Upplösning på grund av konstaterade förluster	-42	-75
Valutakursdifferenser	22	-12
Övrigt	0	0
Avsättning vid årets slut	370	383

Kreditrisk inom Financial Services

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

Kreditportfölj	2014	2013
Exponering	56 425	49 668
– varav operationell leasing	11 628	9 546
Kreditriskreserv	869	805
Redovisat värde	55 556	48 863
– varav operationell leasing	11 613	9 505

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

NOT 27 Finansiell riskhantering, forts.

Portföljen består i huvudsak av finansiering av lastbilar, bussar och trailers till mindre och medelstora företag. Koncentrationen av kreditrisken 2014 är likvärdig med hur den såg ut 2013. En beskrivning av exponering av kreditrisk framgår av tabellen nedan:

Koncentration av kreditrisk	31 december 2014			31 december 2013		
	Antal kunder	Procent av totala antalet kunder	Procent av portföljvärdet	Antal kunder	Procent av totala antalet kunder	Procent av portföljvärdet
Exponering < 15 MSEK	28 459	98,5	69,6	26 895	98,7	69,2
Exponering 15–50 MSEK	349	1,2	13,9	283	1,0	14,3
Exponering > 50 MSEK	87	0,3	16,5	80	0,3	16,5
Summa	28 895	100,0	100,0	27 258	100,0	100,0

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

För Scantias kunder var behovet av omförhandling något högre under 2014 men betalningsplanerna fullföljdes. Därför har det redovisade värdet för finansiella tillgångar, vars villkor omförhandlats, ökat och uppgick vid utgången av 2014 till MSEK 1 505 (1 124).

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 2014. Under året återtog 1 759 (2 170) finansierade fordon. Vid årets slut uppgick antalet återtagna men ännu ej sålda fordon till 404 (409) med ett totalt redovisat värde på MSEK 115 (116). Återtagna fordon realiserar genom nytt finansieringskontrakt till annan kund, direkt försäljning till slutkund eller försäljning via Scantias återförsäljarnät.

Avsättning för osäkra fordringar har ändrats enligt följande:

Avsättning för osäkra fordringar	2014	2013
Avsättning vid årets början	805	763
Reservering för befarade förluster	162	246
Upplösning på grund av konstaterade förluster	-104	-203
Valutakursdifferenser	23	-1
Avyttring av dotterföretag	-17	-
Avsättning vid årets slut	869	805
Avsättning som procent av bruttoportföljen	1,6	1,6

Årets kostnader för konstaterade och befarade kreditförluster uppgick till MSEK 167 (280).

Övriga kreditrisker inom Scania

Hantering av de finansiella kreditriskerna som främst uppkommer inom den centrala treasuryverksamheten, bland annat vid placering av likviditet och derivathandel, regleras i Scantias finanspolicy. Transaktioner sker endast inom fastställda limiter och med utvalda kreditvärda motparter. Med kreditvärdig motpart avses att motparten erhållit ett godkänt kreditbetyg (minst A- eller motsvarande) från kreditinstituten 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 nettning (International Swaps and Derivatives Association) med de flesta av sina motparter. Den centrala treasuryenheten ansvarar för att reglerna i finanspolicyn följs.

Nettoexponering för motpartsrisker avseende derivathandel uppgick till MSEK -25 (348) vid utgången av 2014. Beräknad bruttoexponering för motpartsrisker avseende derivathandel uppgick till MSEK 1 148 (887) samt för likvida medel och kortfristiga placeringar till MSEK 10 966 (9 609). De kortfristiga placeringarna finns deponerade hos ett flertal banker. Dessa bankers rating är i normalfallet lägst A- hos Standard and Poor's och/eller motsvarande hos Moody's. Scania hade kortfristiga placeringar till ett värde av MSEK 7 212 (7 348) varav MSEK 7 161 (7 301) utgörs av placeringar med en löptid på mindre än 90 dagar och MSEK 51 (47) utgörs av placeringar med en löptid på 91–365 dagar. Utöver kortfristiga placeringar har Scania banktillgodohavanden om MSEK 3 754 (2 261).

NOT 27 Finansiell riskhantering, forts.

REFINANSIERINGSRISK

Refinansieringsrisk utgör risken att inte kunna möta behovet av framtida finansiering. Scania tillämpar en konservativ policy avseende refinansieringsrisk. För Fordon och tjänster ska det finnas en likviditetsreserv bestående av tillgängliga likvida medel och 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.

Scanias likviditetsreserv, bestående av ej utnyttjade kreditfaciliteter, likvida medel och kortfristiga placeringar, uppgick vid utgången av 2014 till MSEK 40 134 (37 694). Scanias 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 2014	Total upplåning	Rambelopp
Medium Term Note Program	–	–
European Medium Term Note Program	20 920	33 304
Övriga obligationer	–	–
Kreditfacilitet (EUR)	–	29 168
Företagscertifikat Sverige	1 250	10 000
Företagscertifikat Belgien	–	3 806
Banklån	24 397	–
Summa²⁾	46 567³⁾	76 278

Upplåning 2013	Total upplåning	Rambelopp
Medium Term Note Program	–	–
European Medium Term Note Program	21 082	31 301
Övriga obligationer	–	–
Kreditfacilitet (EUR)	–	28 085
Företagscertifikat Sverige	700	10 000
Företagscertifikat Belgien	–	3 577
Banklån	22 679 ¹⁾	–
Summa²⁾	44 461³⁾	72 963

1) På grund av ändringar i IAS 32 Finansiella instrument: Klassificering (se Redovisningsprinciper) har jämförelsetalen justerats.

2) Av totalt rambelopp utgör garanterade kreditlöften MSEK 29 168 (28 085).

3) Total upplåning exkluderar MSEK 174 (196) avseende upplupna räntor samt verkligt värdejustering på obligationer där säkringsredovisning tidigare tillämpats.

Kontrollen av refinansieringsrisken innefattar säkerställande av tillgång på kreditfaciliteter samt att tillse att förfallostrukturen på upptagna lån är diversifierad. Vid årsskiftet hade Scanias totala upplåning följande förfallostruktur:

Förfallostruktur på Scanias upplåning	2014	2013
2014	–	14 287
2015	20 065	11 674
2016	13 982	11 640 ¹⁾
2017	6 579	4 276
2018	3 410	607
2019 och senare	2 375	1 977
2020 och senare	156	–
Summa	46 567²⁾	44 461²⁾

1) På grund av ändringar i IAS 32 Finansiella instrument: Klassificering (se Redovisningsprinciper) har jämförelsetalen justerats.

2) Total upplåning exkluderar MSEK 174 (196) avseende upplupna räntor samt verkligt värdejustering på obligationer där säkringsredovisning tidigare tillämpats.

Förfallostruktur derivat hänförliga till upplåning 2014	Derivat med positivt värde	Derivat med negativt värde
2015	2	81
2016	38	–
2017	49	–
2018	–	–
2019	–	–
2020 och senare	–	–
Summa¹⁾	89	81

Förfallostruktur derivat hänförliga till upplåning 2013	Derivat med positivt värde	Derivat med negativt värde
2014	22	72
2015	84	–
2016	41	–
2017	5	–
2018	–	–
2019 och senare	–	–
Summa¹⁾	152	72

1) Inkluderar ej upplupen ränta.

NOT 28 Finansiella instrument

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

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

VERKLIGT VÄRDE PÅ FINANSIELLA INSTRUMENT

I Scantias balansräkning är det i huvudsak derivat och kortfristiga placeringar som värderas till verkligt värde. För derivat där säkringsredovisning inte tillämpas redovisas verkligt värdejusteringen via resultatet. Derivat hänförliga till kassaflödessäkringar redovisas till verkligt värde via övrigt totalresultat. Verkligt värde fastställs enligt olika nivåer, definierade i IFRS 13, som speglar i vilken grad marknadsvärden har använts. Kortfristiga placeringar och likvida medel har värderats enligt nivå 1, dvs utifrån noterade priser på aktiva marknader för identiska tillgångar och uppgår till MSEK 1 023(1 002). Övriga tillgångar som värderats till verkligt värde avser derivat. Dessa har värderats enligt nivå 2 som utgår från andra data än de noterade priser som ingår i nivå 1 och avser direkt eller indirekt observerbara marknadsdata. Scania tillämpar en värderingsteknik som består i att nuvärdesberäkna framtida kassaflöden utifrån observerbara räntekurvor. Tillämpad räntekurva härleds från noterade relevanta räntor för respektive löptid som kassaflödena erhålls eller betalas. De är redovisade under andra långfristiga tillgångar, andra kortfristiga tillgångar, andra långfristiga skulder respektive andra kortfristiga skulder och uppgår netto till MSEK –2 (348).

För finansiella instrument som redovisas till upplupet anskaffningsvärde lämnas upplysning om verkligt värde i tabellen nedan.

Redovisat värde på räntebärande tillgångar och skulder i balansräkningen kan avvika från dess verkliga värde, bland annat som följd av förändringar i marknadsräntor. För att fastställa verkligt värde på finansiella tillgångar och skulder har officiella marknadsnoteringar använts för de tillgångar och skulder som omsätts på en aktiv marknad.

I de fall tillgångarna och skulderna inte omsätts på en aktiv marknad har verkligt värde fastställts genom diskontering av framtida betalningsflöden till aktuell marknadsränta och sedan konverterats till svenska kronor med aktuell valutakurs.

För finansiella instrument som kundfordringar, leverantörs-skulder och andra ej räntebärande finansiella tillgångar och skulder, vilka redovisas till upplupet anskaffningsvärde med avdrag för eventuell nedskrivning, bedöms det verkliga värdet överensstämma med det redovisade värdet. Verkligt värde upplysningar om samtliga finansiella instrument som inte värderas till verkligt värde är hänförliga till nivå 2.

Finansiella tillgångar och skulder som har kvittats mot varandra består utav lånefordringar och låneskulder. Brutto-beloppen uppgår till MSEK 417 (1 279) respektive MSEK 417 (1 118). Det belopp som har kvittats från respektive belopp uppgår till MSEK 417 (1 118).

Finansiella tillgångar och skulder som kan kvittas mot varandra består av derivat som täcks av juridiskt bindande ramavtal om netting. Redovisade värden på tillgångar och skulder uppgår till MSEK 1 135 (887) respektive MSEK 1 149 (499). Det belopp som inte har kvittats från respektive belopp uppgår till MSEK 708 (413).

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.

NOT 28 Finansiella instrument, forts.

Koncernen 2014, 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	Kassaflödes-säkringar	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Långfristiga räntebärande fordringar			27 156				27 156	27 311
Kortfristiga räntebärande fordringar			16 929				16 929	16 952
Icke räntebärande kundfordringar			7 205				7 205	7 205
Kortfristiga placeringar och likvida medel	1 023		9 943				10 966	10 883
Andra långfristiga fordringar ¹⁾	504		466				970	970
Andra kortfristiga fordringar ²⁾	644		8			0	652	652
Summa tillgångar	2 171	-	61 707	-	-	0	63 878	63 973
Långfristiga räntebärande skulder				26 503			26 503	26 664
Kortfristiga räntebärande skulder				20 238			20 238	20 347
Leverantörsskulder				9 707			9 707	9 707
Andra långfristiga skulder ³⁾	706						706	706
Andra kortfristiga skulder ⁴⁾	444					23	467	467
Summa skulder	1 150	-	-	56 448	-	23	57 621	57 891

1) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga fordringar MSEK 1 382.

2) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga fordringar MSEK 3 717.

3) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga skulder MSEK 836.

4) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga skulder MSEK 3 097.

Koncernen 2013, 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	Kassaflödes-säkringar	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Långfristiga räntebärande fordringar			24 082				24 082	24 206
Kortfristiga räntebärande fordringar			15 377				15 377	15 408
Icke räntebärande kundfordringar			6 737				6 737	6 737
Kortfristiga placeringar och likvida medel	1 002		8 607				9 609	9 596
Andra långfristiga fordringar ¹⁾	542		1 252				1 794	1 794
Andra kortfristiga fordringar ²⁾	345		11				356	356
Summa tillgångar	1 889	-	55 242	-	-	-	57 955	58 097
Långfristiga räntebärande skulder				30 174			30 174	30 394
Kortfristiga räntebärande skulder				14 483			14 483	14 524
Leverantörsskulder				8 682			8 682	8 682
Andra långfristiga skulder ³⁾	228						228	228
Andra kortfristiga skulder ⁴⁾	311						311	311
Summa skulder	539	-	-	53 339	-	-	53 878	54 139

1) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga fordringar MSEK 2 114.

2) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga fordringar MSEK 3 502.

3) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga skulder MSEK 257.

4) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga skulder MSEK 2 968.

NOT 28 Finansiella instrument, forts.

SÄKRINGSREDOVISNING

Scania tillämpar säkringsredovisning i enlighet med IAS 39 enligt nedanstående:

- År 2014 tillämpade Scania i mindre omfattning kassaflödes-säkringsredovisning på valutaderivat för att säkra delar av det kommersiella flödet i GBP till SEK.

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	2014	2013
Finansiella tillgångar och skulder som innehas för handel värderade till verkligt värde	-815	445
Lånefordringar och kundfordringar ¹⁾	1 168	652
Övriga finansiella skulder	-370	-1 209
Summa	-17	-112

1) Inkluderar även operationell leasing.

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

RÄNTEINTÄKTER OCH RÄNTEKOSTNADER PÅ FINANSIELLA INSTRUMENT

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

	2014	2013
Ränteintäkter på finansiella tillgångar ¹⁾	3 150	2 772
Räntekostnader på finansiella skulder ^{2), 3)}	-1 857	-1 576
Summa	1 293	1 196

1) MSEK 516 (112) 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 -458 (-329) består av räntekostnader genererade av finansiella skulder som värderas till verkligt värde.

Anledningen till att resultatet avviker från redovisat ränteresultat i finansnettot beror till stor del på att Financial Services ingår i tabellen samt att ränteintäkter och räntekostnader hänförliga till pensioner är exkluderade.

NOT 29 Dotterbolag

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
Dynamate AB	556070-4818	Södertälje	Sverige	100
DynaMate Industrial Services AB	556528-9286	Södertälje	Sverige	100
DynaMate IntraLog AB	556718-5409	Södertälje	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Flygmotorn	556528-9112	Södertälje	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Hjulnavet	556084-1198	Södertälje	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Motorblocket	556716-6698	Södertälje	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Vindbron	556040-0938	Södertälje	Sverige	100
Ferruform AB	556528-9120	Luleå	Sverige	100
Kai Tak Holding AB	556548-4739	Södertälje	Sverige	100
MW-Hallen Restaurang AB	556616-7747	Södertälje	Sverige	100
Mälardalens Tekniska Gymnasium AB	556548-4754	Södertälje	Sverige	80
Scania Bilbyggaren AB	556905-6061	Södertälje	Sverige	100
Scania Bus Financing AB	556728-9433	Stockholm	Sverige	100
Scania CV AB	556084-0976	Södertälje	Sverige	100
Scania Delivery Center AB	556593-2976	Södertälje	Sverige	100
Scania Holding Europe AB	556017-7825	Södertälje	Sverige	100
Scania IT AB	556084-1206	Södertälje	Sverige	100
Scania Overseas AB	556593-2984	Södertälje	Sverige	100
Scania Real Estate AB	556084-1180	Södertälje	Sverige	100
Scania Real Estate Lund AB	556791-9823	Södertälje	Sverige	100
Scania Real Estate Services AB	556593-3024	Södertälje	Sverige	100
Scania Sales and Services AB	556593-3073	Södertälje	Sverige	100
Scania Saltskogen AB	556905-6053	Södertälje	Sverige	100
Scania Trade Development AB	556013-2002	Södertälje	Sverige	100
Scania Transportlaboratorium AB	556528-9294	Södertälje	Sverige	100
Scania Treasury AB	556528-9351	Södertälje	Sverige	100
Scania Truck Financing AB	556020-4231	Södertälje	Sverige	100
Scania 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
SRE Kiruna AB	556185-2129	Södertälje	Sverige	100
Stockholms Industriassistans AB	556662-3459	Södertälje	Sverige	100
Vabis Försäkringsaktiebolag	516401-7856	Södertälje	Sverige	100
Vindbron Arendal AB	556822-2367	Södertälje	Sverige	100
Aconcagua Vehiculos Comerciales S.A.	30-70737179-6	Mendoza	Argentina	100
Automotores del Atlantico S.A.	30-70709795-3	Mar del Plata	Argentina	100
Concesionaria Automotores Pesados S.A.	30-55137605-9	Tucumán	Argentina	100
Motorcam S.A.	33-70791031-9	Buenos Aires	Argentina	100
Scania Argentina S.A.	30-51742430-3	Buenos Aires	Argentina	100
Scania Australia Pty Ltd.	000537333	Melbourne	Australien	100
Scania Belgium SA-NV	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 BH d.o.o., Sarajevo	4200363460007	Sarajevo	Bosnien-Hercegovina	100
Scania Botswana (Pty) Ltd.	CO.2000/6045	Gaborone	Botswana	100
Codema Comercial e Importadora LTDA.	60.849.197/0001-60	Guarulhos	Brasilien	99,99
Scania Administradora de Consórcios Ltda.	96.479.258/0001-91	Cotia	Brasilien	99,99
Scania Latin America Ltda.	59.104.901/0001-76	Saõ Bernardo do Campo	Brasilien	100
Suvesa Super Veics Pesados Ltda.	88.301.668/0001-10	Eldorado do Sul	Brasilien	99,98
Scania Bulgaria EOOD	BG121796861	Sofia	Bulgarien	100
Scania Real Estate Bulgaria EOOD	201589120	Sofia	Bulgarien	100
Scania Chile S.A.	96.538.460-K	Santiago	Chile	100
Scania Colombia S.A.	900.353.873-2	Bogotá	Colombia	100
Scania Danmark A/S	DK17045210	Ishøj	Danmark	100
Scania Danmark Ejendom Aps	33156332	Ishøj	Danmark	100
Scania Eesti AS	10238872	Tallinn	Estland	100
Scania Real Estate Finland Oy	2559582-1	Helsinki	Finland	100
Scania Real Estate Holding Oy	2566377-5	Helsinki	Finland	100
Scania Suomi Oy	0202014-4	Helsinki	Finland	100
SOE Busproduction Finland OY	26121679	Lahti	Finland	100
Scania France S.A.S.	307166934	Angers	Frankrike	100
Scania Holding France S.A.S.	403092786	Angers	Frankrike	100
Scania IT France S.A.S.	412282626	Angers	Frankrike	100
Scania Production Angers S.A.S.	378442982	Angers	Frankrike	100
Scania Real Estate France S.A.S.	78961241300011	Angers	Frankrike	100
Scania Middle East FZE	150175	Dubai	Förenade Arabemiraten	100
SCANIA WEST AFRICA LIMITED	CS450862014	Accra	Ghana	100
Scania Commercial Vehicles India Pvt. Ltd.	U35999KA2011FTC05698	Bangalore	Indien	100
PT Scania Parts Indonesia	AHU-09655.40.10.2014	Balikpapan	Indonesien	100
Qanadeel Al Rafidain Automotive Trading Co. Ltd.	7500	Erbil	Irak	51
Italscania S.p.A.	11749110158	Trento	Italien	100
Scania Commerciale S.p.A.	IT 01184460226	Trento	Italien	100
Scania Milano S.p.A.	IT 02170120220	Trento	Italien	100
Scania Japan Limited	0104-01-083452	Tokyo	Japan	100
Scania Central Asia LLP	84931-1910-TOO	Almaty	Kazakhstan	100
Scania East Africa Ltd.	POS1426902Z	Nairobi	Kenya	100

NOT 29 Dotterbolag, forts.

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
Scania (Hong Kong) Limited	1205987	Hongkong	Kina	100
Scania Real Estate Hong Kong Ltd.	2083208	Hongkong	Kina	100
Scania Sales (China) Co. Ltd.	110000450001661	Beijing	Kina	100
Scania Sales and Service (Guangzhou) Co., Ltd.	440101400126397	Guangzhou	Kina	100
Scania Hrvatska d.o.o.	080213913	Zagreb	Kroatien	100
Scania Latvia SIA	50003118401	Riga	Latvia	100
UAB Scania Lietuva	123873025	Vilnius	Litauen	100
Scania Luxembourg S.A.	B53.044	Münsbach	Luxemburg	100
Scania Real Estate Holding Luxembourg Sàrl	B160795	Münsbach	Luxemburg	100
Scania Treasury Luxembourg S.à.r.l	19992418373	Luxembourg	Luxemburg	100
Scania (Malaysia) SDN BHD	518606-D	Kuala Lumpur	Malaysia	100
Scania Comercial, S.A. de C.V.	SCO031124MF5	Queretaro	Mexiko	100
Scania Servicios, S.A. de C.V.	SSE031124MF5	Queretaro	Mexiko	99,99
Scania Maroc S.A.	06100472	Casablanca	Morocco	100
Scania Namibia (Pty) Ltd.	2004/438	Windhoek	Namibia	100
Scania IT Nederland B.V.	05062402	Zwolle	Nederländerna	100
Scania Logistics Netherlands B.V.	NL8521.82.697.B.01	Zwolle	Nederländerna	100
Scania Nederland B.V.	27136821	Breda	Nederländerna	100
Scania Production Meppel B.V.	05046846	Meppel	Nederländerna	100
Scania Production Zwolle B.V.	05020370	Zwolle	Nederländerna	100
Scania Real Estate The Netherlands B.V.	50687921	Breda	Nederländerna	100
Norsk Scania AS	879 263 662	Oslo	Norge	100
Norsk Scania Eiendom AS	996036545	Oslo	Norge	100
Scania del Perú S.A.	20101363008	Lima	Peru	100
Scania Polska S.A.	KRS0000091840	Warszawa	Polen	100
Scania Power Polska Sp. z o.o.	517301	Warszawa	Polen	100
Scania Production Slupsk S.A.	KRS0000083601	Slupsk	Polen	100
Scania Real Estate Polska Sp.z o.o.	435 941	Nadarzyn	Polen	100
Scania Investimentos Imobiliários S.A.	PT508948118	Vialonga	Portugal	100
Scania Portugal S.A.	PT502929995	Vialonga	Portugal	100
Scania Real Estate Romania S.R.L.	J23/2019/29.07.2011	Ciorogârla	Rumänien	100
Scania Romania S.R.L.	J23/588/27.04.2004	Ciorogârla	Rumänien	100
OOO Petroskan	1027808004102	St. Petersburg	Ryssland	100
OOO Scania Peter	1027804908372	St. Petersburg	Ryssland	100
OOO Scania Service	1035006456044	Golitsino	Ryssland	100
OOO Scania-Rus	1025004070079	Golitsino	Ryssland	100
Garage Vetterli AG	CH-020.3.909.930-2	Seuzach	Schweiz	100
Scania Real Estate Schweiz AG	CH-020.3.035.714-4	Kloten	Schweiz	100
Scania Schweiz AG	CH-020.3.926.624-8	Kloten	Schweiz	100
Scania Real Estate D.o.o. Beograd	20659874	Belgrad	Serbien	100
Scania Srbija d.o.o.	17333321	Krnjesevci	Serbien	100
Scania Singapore Pte. Ltd.	200309593R	Singapore	Singapore	100
Scania Real Estate Slovakia s.r.o.	44767668	Senec	Slovakien	100
Scania Slovakia s.r.o.	35826649	Senec	Slovakien	100
Scania Slovenija d.o.o.	1 124 773	Ljubljana	Slovenien	100
Scania Hispania Holding S.L.	B82853938	Madrid	Spanien	100
Scania Hispania S.A.	ESA59596734	Madrid	Spanien	100
Scania Real Estate Hispania, S.L.U.	B36682003	Pontevedra	Spanien	100
Griffin Automotive Ltd.	27922106	Road Town	Storbritannien	100
Scania Great Britain Ltd.	831 017	Milton Keynes	Storbritannien	100
Scania Real Estate (UK) Ltd.	7648886	Milton Keynes	Storbritannien	100
Scania South Africa Pty Ltd.	1995/001275/07	Sandton	Sydafrika	100
Scania Incheon Ltd.	120111-0639065	Incheon	Sydkorea	100
Scania Korea Ltd.	120111-0122515	Seoul	Sydkorea	100
Scania Korea Seoul Ltd.	110111-5304681	Seoul	Sydkorea	100
Scania Tanzania Ltd.	39320	Dar es Salaam	Tanzania	100
Power Vehicle Co. Ltd.	01055547132895	Bangkok	Thailand	100
Scan Siam Service Co. Ltd.	0105545023525	Bangkok	Thailand	100
Scania Siam Co Ltd.	0105543060121	Bangkok	Thailand	100
Scania Thailand Co Ltd.	0105534098031	Bangkok	Thailand	100
Scania Czech Republic s.r.o.	CZ61251186	Prahy	Tjeckien	100
Scania Real Estate Czech Republic s.r.o.	24196746	Prahy	Tjeckien	100
B. + V. Grundstücks- Verwaltungs- und Verwertungs-GmbH	HRB 2277	Koblenz	Tyskland	100
B. + V. Grundstücksverwertungs-GmbH & Co. KG	HRB 3377	Koblenz	Tyskland	100
Scania CV Deutschland Holding GmbH	HRB 6077	Koblenz	Tyskland	100
Scania Danmark GmbH	DE 15 295 18862	Flensburg	Tyskland	100
SCANIA DEUTSCHLAND GmbH	HRB 532	Koblenz	Tyskland	100
Scania Flensburg GmbH	15 295 18587	Flensburg	Tyskland	100
SCANIA Real Estate Deutschland GmbH	HRB 23796	Koblenz	Tyskland	100
SCANIA Real Estate Deutschland Holding GmbH	HRB 23798	Koblenz	Tyskland	100
SCANIA Vertrieb und Service GmbH	HRB 20490	Koblenz	Tyskland	100
SCANIA Vertrieb und Service GmbH	HRB 59787	Kerpen	Tyskland	100
TOV Donbas-Scan-Service	34516735	Makjivka	Ukraina	100
TOV Kyiv-Scan	35706433	Kalynivka	Ukraina	100
TOV Scania Ukraine	30 107 866	Kyiv	Ukraina	100
TOV Scania-Lviv	37497108	Lviv	Ukraina	100
SCANIA HUNGÁRIA Kft.	10 415 577	Biatorbágy	Ungern	100

NOT 29 Dotterbolag, forts.

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
Scania Real Estate Hungaria Kft.	13-09-159119	Biatorbágy	Ungern	100
Scanexpo International S.A.	21.490591.0012	Montevideo	Uruguay	100
Scania Holding Inc.	4019619	Wilmington/ DE	USA	100
Scania USA Inc.	06-1288161	San Antonio / TX	USA	100
Scania de Venezuela S.A.	J-30532829-3	Valencia	Venezuela	100
Scania Real Estate Österreich GmbH	FN95419y	Brunn am Gebirge	Österrike	100
Scania Österreich Ges.m.b.H	FN366024x	Brunn am Gebirge	Österrike	100
Financial Services				
Scania Credit AB	556062-7373	Södertälje	Sverige	100
Scania Finance Holding AB	556548-4697	Södertälje	Sverige	100
Scania Finans AB	556049-2570	Södertälje	Sverige	100
Scania Projektfinans AB	556593-3008	Södertälje	Sverige	100
Scania Finance Belgium N.V.-S.A.	BE0413.545.048	Neder-Over-Heembeek	Belgien	100
Scania Insurance Belgium N.V.-S.A.	BE0819.368.007	Neder-Over-Heembeek	Belgien	100
Scania Banco S.A.	CNPJ11.417.016/00011	São Paulo	Brasilien	100
Scania Corretora de Seguros Ltda.	CNPJ11.513.179/00105	São Paulo	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 Location S.A.S.	402496442	Angers	Frankrike	100
Scania Finance Ireland Ltd.	482137	Dublin	Irland	100
Scania Finance Italy S.p.A.	03333020158	Milano	Italien	100
Scania Credit (Hong Kong) Ltd.	1945045	Hongkong	Kina	100
Scania Credit Hrvatska d.o.o.	80516047	Lucko	Kroatien	100
Scania Finance Luxembourg S.A.	B0082907	Münzbach	Luxemburg	100
Scania Credit (Malaysia) SDN BHD	1011611-H	Selangor	Malaysia	100
Scania Finance Nederland B.V.	3446773	Breda	Nederländerna	100
Scania Insurance Nederland B.V.	1745773	Middelharnis	Nederländerna	100
Scania Services del Perú S.A.	20392923277	Lima	Peru	100
Scania Finance Polska Sp.z.o.o.	0000036594	Nadarzyn	Polen	100
Scania Insurance Polska Sp.z.o.o.	0000478529	Nadarzyn	Polen	100
SCANRENT - Alguer de Viaturas sem Condutor, S.A.	502631910	Lisboa	Portugal	100
Scania Credit Romania IFN S.A.	J23/1818/2005	Ciorogârta	Rumänien	100
Scania Regional Agent de Asigurare S.R.L.	J23/534/2011	Ciorogârta	Rumänien	100
Scania Rent Romania S.R.L.	J23/1669/2008	Ciorogârta	Rumänien	100
OOO Autobusnaya Leasingovaya Compania Scania	1045005504774	Moskva	Ryssland	100
OOO Scania Leasing	1027700203970	Moskva	Ryssland	100
OOO Scania Strachovanie	1127747003097	Moskva	Ryssland	100
Scania Finance Schweiz AG	CH-020.3.029.627-6	Kloten	Schweiz	100
Scania Finance Slovak Republic s.r.o.	43874746	Senec	Slovakien	100
Scania Leasing d.o.o.	356417700	Ljubljana	Slovenien	100
Scania Commercial Vehicles Renting S.A.	A82853995	Madrid	Spanien	100
Scania Finance Hispania EFC S.A.	A82853987	Madrid	Spanien	100
Scania Finance Great Britain Ltd.	2173954	London	Storbritannien	100
Scania Credit Solutions Pty Ltd.	2009/016998/07	Aeroton, Gauteng	Sydafrika	100
Scania Finance Southern Africa (Pty) Ltd.	2000/025215/07	Aeroton, Gauteng	Sydafrika	100
Scania Finance Korea Ltd.	195411-0007994	Kyeong nam	Sydkorea	100
Scania Credit Taiwan Ltd.	54330725	Taipeh	Taiwan	100
Scania Siam Leasing Co. Ltd.	0105550082925	Bangkok	Thailand	100
Scania Finance Czech Republic spol. s r.o.	CZ25657496	Prahy	Tjeckien	100
Scania Finance Deutschland GmbH	HRB 3917	Koblenz	Tyskland	100
Scania Versicherungsvermittlung GmbH	HRB 22831	Koblenz	Tyskland	100
TOV Scania Credit Ukraine	33052443	Kyiv	Ukraina	100
Scania Finance Magyarorszag zrt.	13-10-040959	Biatorbágy	Ungern	100
Scania Lizing Kft.	13-09-107823	Biatorbágy	Ungern	100
Scania Leasing Österreich Ges.m.b.H.	FN246699v	Brunn am Gebirge	Österrike	100
Scania Österreich Holding GmbH	FN 316321 d	Brunn am Gebirge	Österrike	100

Vilande bolag är inte inkluderade.

MODERBOLAGET SCANIA AB, RÄKNINGAR

RESULTATRÄKNING

Januari – december, MSEK	Not	2014	2013
Administrationskostnader		0	0
Rörelseresultat		0	0
Finansiella intäkter och kostnader	1	29	7 041
Resultat efter finansiella poster		29	7 041
Bokslutsdispositioner	2	-29	-41
Resultat före skatt		0	7 000
Skatt	3	-	-
Årets resultat		0	7 000

RAPPORT ÖVER TOTALRESULTAT

Januari – december, MSEK		2014	2013
Årets resultat		0	7 000
Övrigt totalresultat		-	-
Årets totalresultat		0	7 000

BALANSRÄKNING

31 december, MSEK	Not	2014	2013
TILLGÅNGAR			
Finansiella anläggningstillgångar			
Aktier i dotterföretag	4	8 435	8 435
Omsättningstillgångar			
Fordran på dotterföretag	5	11 167	11 167
Summa tillgångar		19 602	19 602
EGET KAPITAL			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		2 000	2 000
Reservfond		1 120	1 120
Fritt eget kapital			
Balanserade vinstmedel		16 482	9 482
Årets resultat		0	7 000
Summa eget kapital		19 602	19 602
Ställda säkerheter		-	-
Ansvarsförbindelser	7	31 925	32 638

FÖRÄNDRINGAR I EGET KAPITAL

2014	Bundet kapital			Fritt eget kapital	Totalt
	Aktie-kapital	Reserv-fond			
Ingående eget kapital	2 000	1 120	16 482	19 602	
Årets totalresultat			0	0	
Utdelning			-	-	
Utgående kapital per den 31 december 2014	2 000	1 120	16 482	19 602	
2013					
Ingående eget kapital	2 000	1 120	13 282	16 402	
Årets totalresultat			7 000	7 000	
Utdelning			-3 800	-3 800	
Utgående kapital per den 31 december 2013	2 000	1 120	16 482	19 602	

KASSAFLÖDESANALYS

Januari – december, MSEK	Not	2014	2013
Den löpande verksamheten			
Resultat efter finansiella poster	8	29	7 041
locke kassaflödespåverkande poster		-	-7 000
Betald skatt		-	-
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		29	41
Kassaflöde från förändring av rörelsekapital			
Fordran dotterföretag		-29	3 792
Summa förändring av rörelsekapital		-29	3 792
Kassaflöde från den löpande verksamheten		0	3 833
Investeringsverksamheten			
Aktieägartillskott lämnat		-	-33
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-	-33
Summa kassaflöde före finansieringsverksamheten		-	3 800
Finansieringsverksamheten			
Utbetald utdelning		-	-3 800
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-	-3 800
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

	2014	2013
Ränteintäkter från dotterföretag	29	41
Utdelning från Scania CV AB	-	7 000
Övrigt	0	0
Totalt	29	7 041

NOT 2 Bokslutsdispositioner

	2014	2013
Koncernbidrag till Scania CV AB	-29	-41
Totalt	-29	-41

NOT 3 Skatt

Periodens skattekostnad/skatteintäkt	2014	2013
Aktuell skatt	-	-
Totalt	-	-

Avstämning av effektiv skatt	2014		2013	
	Belopp	%	Belopp	%
Resultat före skatt	0		7 000	
Skatt beräknad med svensk skattesats	0	22,0	- 1 540	22,0
Skatteeffekt och procentuell påverkan:				
Ej skattepliktiga utdelningar	-	22,0	1 540	22,0
Redovisad skatt	-	-	-	-

NOT 4 Aktier i dotterbolag

Dotterföretag/org.nr/säte	Ägarandel, %	Antal aktier i tusental	Redovisat värde	
			2014	2013
Scania CV AB, 556084-0976, Södertälje	100,0	1 000	8 435	8 435
Totalt			8 435	8 435

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

MODERBOLAGET SCANIA AB, NOTER

FORTS.

NOT 5 Fordran på dotterföretag

	2014	2013
Kortfristig, räntebärande fordran Scania CV AB	11 167	4 167
Kortfristig, ej räntebärande fordran Scania CV AB ¹⁾	-	7 000
Totalt	11 167	11 167

1) Avser anteciperad utdelning.

Fordringarna är i SEK varför ingen valutarisk föreligger.

NOT 6 Eget kapital

För förändringar i eget kapital hänvisas till eget kapitalrapporten sidan 102.

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

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

NOT 7 Ansvarförbindelser

	2014	2013
Ansvarförbindelse avseende kreditförsäkring i FPG till förmån huvudsakligen för dotterföretag	-	2 664
Borgensförbindelser till förmån för upplåning i Scania CV AB	31 925	29 967
Övriga borgensförbindelser till förmån för dotterföretag	0	7
Totalt	31 925	32 638

NOT 8 Kassaflödesanalys

Erhållen ränta var MSEK 29 (41).

NOT 9 Löner och ersättningar till styrelsen, ledande befattningshavare och revisorer

Styrelsen, den verkställande direktören i Scania AB och den övriga företagsledningen upprätthåller identiska befattningar i Scania CV AB. Löner och ersättningar betalas av Scania CV AB, varför hänvisningar sker till Scaniakoncernens not 23, "Löner och ersättningar samt antal anställda" och not 25, "Ersättningar till ledande befattningshavare". Ersättning till revisorer har utgått med KSEK 20 (20) avseende moderbolaget.

NOT 10 Transaktioner med närstående

Scania AB är ett dotterföretag till Volkswagen AG med org.nr HRB 100484 och säte i Wolfsburg, Tyskland.

Koncernredovisning för det utländska moderbolaget finns tillgängligt på webbplats www.volkswagenag.com. Transaktioner med närstående består av utdelning till Volkswagen AG och MAN SE. Utbetalad utdelning 2014 uppgick till MSEK – (1 873) för Volkswagen AG och till MSEK – (507) för MAN SE.

FÖRSLAG TILL VINSTDISPOSITION

Styrelsen föreslår att till årsstämmans förfogande stående vinstmedel:

Belopp i MSEK	
Balanserade vinstmedel	16 482
Årets resultat	0
Övrigt totalresultat	–
Summa	16 482

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

Belopp i MSEK	
Aktiekapital	2 000
Reservfond	1 120
Balanserad vinst	13 482
Summa	16 602

Disponeras enligt följande:

Till aktieägarna utdelas SEK 3,75 per aktie	3 000
Till nästa år balanseras	13 482
Summa	16 482

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 4 februari 2015. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på årsstämman den 24 april 2015.

Södertälje den 4 februari 2015

Martin Winterkorn
Styrelsens ordförande

Leif Östling
Vice ordförande

Peter Abele
Styrelseledamot

Helmut Aurenz
Styrelseledamot

Francisco J. Garcia Sanz
Styrelseledamot

Ferdinand K. Piëch
Styrelseledamot

Hans Dieter Pötsch
Styrelseledamot

Christian Porsche
Styrelseledamot

Peter Wallenberg Jr
Styrelseledamot

Johan Järvklo
Styrelseledamot
Arbetsstagarrepresentant

Lisa Lorentzon
Styrelseledamot
Arbetsstagarrepresentant

Martin Lundstedt
Styrelseledamot
VD och koncernchef

Vår revisionsberättelse har lämnats den 18 februari 2015

Ernst & Young AB

Helene Siberg Wendin
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 2014. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår i den tryckta versionen av detta dokument på sidorna 35–105.

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 2014 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 2014 och av dess finansiella resultat och kassaflöden enligt International Financial Reporting Standards, såsom de antagits av EU, och årsredovisningslagen. 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 2014.

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.

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 ersättningskyldig 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.

Uttalanden

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

Stockholm den 18 februari 2015

Ernst & Young AB

Helene Siberg Wendin
Auktoriserad revisor

NYCKELTAL

	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Scania-koncernen										
Rörelsemarginal, %	9,5	9,7	10,4	14,1	16,3	4,0	14,1	14,4	12,4	10,8
Soliditet, % ²⁾	31,4	31,2	30,6	31,1	30,2	23,7	19,9	27,1	29,7	30,3
Nettoskudsättning, exkl avsättning för pension, MSEK ^{1), 2)}	35 780	34 696	31 591	28 213	24 606	39 767	50 112	31 534	23 297	25 476
Nettoskudsättningsgrad ^{1), 2)}	0,86	0,93	0,90	0,82	0,82	1,71	2,28	1,27	0,89	1,07
Fordon och tjänster										
Rörelsemarginal, %	8,4	8,9	9,7	13,5	16,1	4,3	13,6	13,8	11,7	10,0
Kapitalomsättningshastighet, gånger ²⁾	2,18	2,15	2,02	2,47	2,35	1,77	3,01	2,82	2,35	2,48
Avkastning på sysselsatt kapital, % ²⁾	19,9	20,9	21,4	35,9	39,1	9,2	42,8	40,5	29,9	28,5
Avkastning på operativt kapital, % ²⁾	24,5	26,0	27,1	44,3	48,7	9,0	47,1	51,2	35,2	27,4
Nettoskudsättning, exkl avsättning för pension, MSEK ^{1), 2)}	-12 139	-8 019	-8 026	-8 834	-6 575	4 038	8 364	-1 902	-4 335	269
Nettoskudsättningsgrad ^{1), 2)}	-0,35	-0,25	-0,27	-0,29	-0,25	0,21	0,49	-0,09	-0,19	0,01
Financial Services										
Rörelsemarginal, %	1,9	1,5	1,4	1,3	0,5	-0,4	1,0	1,5	1,6	1,9
Soliditet, %	11,5	10,4	10,3	10,3	11,1	10,4	9,6	10,1	9,6	10,0

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

2) På grund av ändringar i IAS 32 Finansiella instrument: Klassificering (se Redovisningsprinciper) har jämförelsetalen justerats.

DEFINITIONER

Rörelsemarginal

Rörelseresultat i procent av nettoomsättningen.

Soliditet

Totalt eget kapital i procent av balansomslutning per respektive balansdag.

Nettoskuldsättning, nettokassa exklusive avsättning för pensioner

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

Nettoskuldsättningsgrad

Nettoskuldsättning, nettokassa i relation till totalt eget kapital.

Sysselsatt kapital

Totala tillgångar med avdrag för rörelsens skulder.

Operativt kapital

Totala tillgångar med avdrag för likvida medel och rörelsens skulder.

Kapitalomsättningshastighet

Nettoomsättning i relation till sysselsatt kapital.¹⁾

Avkastning på sysselsatt kapital

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

Avkastning på operativt kapital

Rörelseresultat i procent av operativt kapital.¹⁾

Rörelsemarginal, Financial Services

Rörelseresultat i procent av genomsnittlig portfölj.

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

Geografiska områden

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

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

Asien: Afghanistan, Bahrain, Bangladesh, Bhutan, Förenade Arabemiraten, Hong Kong, Indien, Indonesien, Iran, Irak, Israel, Japan, Jordanien, Kina, Kuwait, Libanon, Malaysia, Mongoliet, Myanmar, Oman, Qatar, Saudiarabien, Republiken Jemen, Singapore, Sri Lanka, Sydkorea, Syrien, Taiwan, Thailand, Turkiet.

Amerika: Argentina, Bolivia, Brasilien, Chile, Colombia, Costa Rica, Dominikanska republiken, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Kuba, Mexico, Panama, Paraguay, Peru, St Lucia, Trinidad, Uruguay, USA, Venezuela.

Afrika och Oceanien: Algeriet, Angola, Australien, Botswana, Egypten, Equatorial Guinea, Eritrea, Etiopien, Ghana, Kenya, Liberia, Libyen, Malawi, Marocko, Mocambique, Namibia, Nigeria, Nya Zeeland, Rwanda, Seychellerna, Sudan, Sydafrika, Tanzania, Tunisien, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

FLERÅRSÖVERSIKT

Belopp i MSEK om ej annat anges	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Leveransvärde per marknadsområde										
Europa	53 211	46 712	43 490	47 747	41 533	37 988	60 360	59 553	53 117	47 712
Eurasien	5 319	6 047	5 966	6 084	2 413	1 449	5 267	5 126	2 534	1 731
Amerika ¹⁾	17 648	23 552	18 391	20 912	21 725	11 812	12 822	10 573	8 420	7 575
Asien	12 155	7 758	7 853	10 182	9 035	6 097	6 665	5 699	4 603	4 137
Afrika och Oceanien	6 952	5 925	5 796	5 360	5 403	5 243	4 364	4 511	3 953	3 943
Justering för hyresintäkter ²⁾	-3 234	-3 146	-1 894	-2 599	-1 941	-515	-501	-976	-1 889	-1 770
Totalt	92 051	86 847	79 603	87 686	78 168	62 074	88 977	84 486	70 738	63 328
Rörelseresultat										
Fordon och tjänster	7 705	7 736	7 694	11 881	12 575	2 648	12 098	11 632	8 260	6 330
Financial Services	1 016	719	606	517	171	-175	414	532	493	529
Totalt	8 721	8 455	8 300	12 398	12 746	2 473	12 512	12 164	8 753	6 859
Rörelsemarginal, %										
Fordon och tjänster	8,4	8,9	9,7	13,5	16,1	4,3	13,6	13,8	11,7	10,0
Totalt³⁾	9,5	9,7	10,4	14,1	16,3	4,0	14,1	14,4	12,4	10,8
Finansnetto	-399	-47	-19	214	-213	-871	-534	-258	-170	-94
Årets resultat	6 009	6 194	6 640	9 422	9 103	1 129	8 890	8 554	5 939	4 665
Specifikation av forsknings- och utvecklingskostnader										
Utgifter	-6 401	-5 854	-5 312	-4 658	-3 688	-3 234	-3 955	-3 214	-2 842	-2 479
Aktivering	1 454	1 123	860	387	351	282	202	289	180	278
Avskrivning	-357	-293	-229	-169	-168	-264	-475	-418	-361	-283
Forsknings- och utvecklingskostnader	-5 304	-5 024	-4 681	-4 440	-3 505	-3 216	-4 228	-3 343	-3 023	-2 484
Nettoinvesteringar genom förvärv/avyttringar av verksamheter	154	26	-25	-44	56	118	-61	268	-	205
Nettoinvesteringar i anläggningstillgångar	5 561	5 294	4 480	3 776	2 753	3 031	5 447	4 277	3 810	3 597
Portfölj Financial Services verksamhet	55 556	48 863	45 038	42 235	36 137	40 404	47 220	38 314	31 841	29 634
Kassaflöde, Fordon och tjänster	4 690	3 231	3 025	6 970	11 880	5 512	1 774	8 229	6 942	3 865
Lageromsättningshastighet, gånger ⁴⁾	5,4	5,8	5,4	6,1	6,4	4,5	6,5	7,5	6,9	6,0

1) Avser i huvudsak Latinamerika.

2) Justeringsbeloppet utgör skillnaden mellan faktureringsvärde baserat på leveranser och resultatavräknade intäkter. Denna skillnad uppstår då uthyrning eller leverans kombineras med en restvärdegaranti eller ett återköpsåtagande. De väsentliga riskerna kvarstår därmed varför redovisning sker som operationella leasingavtal. Detta medför att intäkten och resultatet redovisas fördelat på åtagandets löptid. Se vidare not 3.

3) Financial Services inkluderad.

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

	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Antal producerade fordon										
Lastbilar	75 287	75 957	60 647	75 349	60 963	29 573	72 656	71 017	60 867	53 368
Bussar	6 921	6 897	6 283	8 708	6 700	6 236	7 709	7 314	5 870	6 141
Totalt	82 208	82 854	66 930	84 057	67 663	35 809	80 365	78 331	66 737	59 509
Antal levererade lastbilar per marknadsområde										
Europa	34 008	32 625	27 720	31 443	23 315	18 824	41 184	44 433	40 349	35 493
Eurasien	5 964	6 260	6 798	7 445	2 369	1 084	5 455	5 765	2 877	1 592
Amerika ⁵⁾	16 150	23 756	15 391	17 632	18 056	9 566	10 775	9 790	7 957	7 776
Asien	12 889	7 400	8 089	12 485	10 179	4 843	6 721	6 061	5 546	5 415
Afrika och Oceanien	4 004	3 570	3 053	3 115	2 918	2 490	2 381	2 605	2 615	2 291
Totalt	73 015	73 611	61 051	72 120	56 837	36 807	66 516	68 654	59 344	52 567
Antal levererade bussar per marknadsområde										
Europa	1 361	1 000	1 312	1 916	1 760	1 954	2 412	2 212	2 426	2 390
Eurasien	105	850	198	84	82	130	194	235	284	275
Amerika ⁵⁾	2 542	2 778	2 738	3 272	2 104	1 421	2 009	2 344	1 679	1 727
Asien	1 620	1 388	1 304	2 065	2 120	1 876	1 721	1 495	879	616
Afrika och Oceanien	1 139	837	798	651	809	1 255	941	938	669	808
Totalt	6 767	6 853	6 350	7 988	6 875	6 636	7 277	7 224	5 937	5 816
Totalt antal levererade fordon	79 782	80 464	67 401	80 108	63 712	43 443	73 793	75 878	65 281	58 383
Antal levererade industri- och marinmotorer per marknadsområde										
Europa	2 823	2 719	3 664	3 450	2 634	1 834	3 019	3 538	3 578	3 417
Amerika	3 176	2 925	2 582	2 809	3 281	1 775	2 798	2 537	2 245	2 073
Övriga marknader	2 288	1 139	817	701	611	626	854	1 153	723	214
Totalt	8 287	6 783	7 063	6 960	6 526	4 235	6 671	7 228	6 546	5 704
Totalmarknad tunga lastbilar och bussar, antal										
Europa (EU28) ⁶⁾										
Lastbilar	223 187	237 325	221 188	241 200	178 100	161 100	316 000	326 200	299 300	277 300
Bussar	24 815	22 962	21 813	25 200	25 400	26 500	28 700	28 100	25 900	23 800
Antal anställda per 31 december ⁷⁾										
Produktion och centrala staber	19 304	19 069	17 663	17 489	17 006	14 672	16 264	17 291	16 517	15 174
Forskning och utveckling	3 671	3 596	3 509	3 327	2 930	2 642	2 922	2 528	2 174	2 058
Försäljnings- och servicebolag	18 395	17 549	16 734	16 038	14 987	14 475	15 079	14 797	13 682	13 128
Summa Fordon och tjänster	41 370	40 214	37 906	36 854	34 923	31 789	34 265	34 616	32 373	30 360
Financial Services	759	739	691	642	591	541	512	480	447	405
Totalt	42 129	40 953	38 597	37 496	35 514	32 330	34 777	35 096	32 820	30 765

5) Avser Latinamerika.

6) 25 av Europeiska Unionens medlemsländer (alla EU-länder förutom Grekland, Malta och Kroatien) plus Norge och Schweiz.

7) Inklusive inhyrd och tillfälligt anställd personal.

FINANSIELL INFORMATION

På Scanias webbplats, www.scania.com, är det enkelt att följa bolagets utveckling under året. På webbplatsen finns statistik över lastbilsregistreringar, nyckeltal med mera.

Du kan också prenumerera på de finansiella rapporterna och pressmeddelandena via e-post. Det är också möjligt att beställa en kopia av de tryckta rapporterna.

www.scania.com/prenumerera

www.scania.com/trycksaker

FINANSIELL KALENDER

Delårsrapport, januari–mars, den 23 april 2015

Delårsrapport, januari–juni, den 22 juli 2015

Delårsrapport, januari–september, den 27 oktober 2015

KONTAKT

Du är välkommen att kontakta oss:

Per Hillström, Head of Investor Relations

E-post: per.hillstrom@scania.com

Telefon: 08-553 502 26

Hans-Åke Danielsson, Press Manager

E-post: hans-ake.danielsson@scania.com

Telefon: 08-553 856 62

Scania Group, huvudkontor

Telefon: 08-553 810 00

Fax: 08-553 810 37

Postadress

Scania AB

151 87 Södertälje

Besöksadress

Scania AB


Vagnmakarvägen 1

151 87 Södertälje

Foto: Carl-Erik Andersson, Peggy Bergman, Dan Boman, Marcello Cosenza, Mikael Friis, Peter Holgersson, Gustav Lindh, Allan Macdonald, Wagner Menezes, Silvio Serber, Tedd Soost, Lennart Ström, Göran Wink, Ramon Wink, Scania China och Shutterstock.

Illustration: AB Television





Scanias årsredovisning publiceras på svenska och engelska. Den svenska årsredovisningen är bindande version. De finansiella rapporterna omfattar sidorna 51–104 och har upprättats i enlighet med internationell redovisningsstandard (IFRS). Förvaltningsberättelsen omfattar sidorna 35–49 samt 105. Förvaltningsberättelsen med tillhörande finansiella rapporter uppfyller kraven enligt årsredovisningslagen och har reviderats av Scanias revisorer. Scanias organisationsnummer: Scania AB (publ) 556184-8564. Samtliga jämförelser i årsredovisningen gäller motsvarande period föregående år om inte annat anges.



Scania AB, 151 87 Södertälje
Telefon: 08-55 38 10 00. Fax: 08-55 38 10 37
www.scania.com