

# ÅRSREDOVISNING 2010





Scanias årsredovisning publiceras på svenska och engelska. Den svenska årsredovisningen är bindande version.

De finansiella rapporterna omfattar sidorna 68–136 och har upprättats i enlighet med internationell redovisningsstandard (IFRS). Förvaltningsberättelsen omfattar sidorna 4–71 samt 135–136.

Förvaltningsberättelsen med tillhörande finansiella rapporter uppfyller även 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.



**VERKSAMHETEN**

VD har ordet	2
<b>FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE</b>	<b>4 – 71</b>
Scania i korthet	4
Scanias strategi	6
Scanias modulsystem	8
Scanias arbetsmetoder	12
Marknad	14
<i>Lastbilar</i>	14
<i>Bussar</i>	18
<i>Motorer</i>	22
<i>Tjänster</i>	26
<i>Finansiella tjänster</i>	30
Produktion	32
Forskning och utveckling	36
Hållbarhetsredovisning	40
<i>Hållbart företagande</i>	40
<i>Hållbara transporter</i>	42
<i>Medarbetare</i>	44
<i>Miljö</i>	46
<i>Styrning och uppföljning av hållbarhetsarbetet</i>	48
Scaniaaktien	50
Bolagsordning	52
Risker och riskhantering	53
Bolagsstyrningsrapport	57
Styrelse	64
Ledning	66

**FINANSIELLA RAPPORTER**

Koncernens ekonomiska översikt	68
Koncernens resultaträkningar	72
Koncernens balansräkningar	74
Rapport över förändringar i eget kapital för koncernen	76
Koncernens kassaflödesanalyser	77
Koncernens noter	78
Moderbolaget Scania AB, räkningar	131
Moderbolaget Scania AB, noter	133
<b>FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE</b>	<b>135–136</b>
Förslag till riktlinjer för lön och annan ersättning	135
Förslag till vinstdisposition	136
Revisionsberättelse	137
Kvartalsöversikt	138
Nyckeltal	140
Definitioner	141
Flerårsöversikt	142
Årsstämma och finansiell information	144

Scania är en ledande tillverkare av tunga lastbilar och bussar samt industri- och marinmotorer. En växande del av verksamheten utgörs av produkter och tjänster inom service och kundfinansiering, som garanterar Scanias kunder kostnadseffektiva transportlösningar och hög tillgänglighet.

# Scania stärkt efter krisen

Det gångna året kännetecknades av klart bättre försäljningsvolym av fordon, motorer och service på de flesta marknader. Scania var väl rustat för uppgången och är idag ett starkare företag än före den djupa nedgången i konjunkturen. Vi har inte bara behållit vår kärnkompetens i företaget genom att undvika varsel av personal, utan också utvecklat våra medarbetare genom omfattande utbildningsprogram, både teoretiska och praktiska direkt på arbetsplatserna. De förnyade produktprogrammen – för lastbilar, bussar, motorer och tjänster – mottogs väl av våra kunder. När efterfrågan återkom kunde vi snabbt öka produktionen, vilket bidrog till att vi levererade det bästa resultatet och kassaflödet i bolagets historia.

Rörelseresultatet steg till 12 746 miljoner kronor under 2010. Högre fordons- och servicevolym och ett betydligt högre kapacitetsutnyttjande var det som främst förklarade den kraftiga förbättringen jämfört med 2009. Återhämtningen i den globala ekonomin ledde till ökad aktivitet i transportnäringsen under 2010, där flera marknader utanför Europa snabbt kom tillbaka efter nedgången. Latinamerika har haft en stark utveckling, bland annat har länder som Brasilien kunnat dra stor nytta av Asiens efterfrågan på jordbruksprodukter och mineraler. Samtidigt växer medelklassens konsumtion snabbt, vilket också ökar transportbehovet. Efterfrågan på lastbilar i Brasilien har också stötts av skattelättnader och räntesubventioner. Scania har dragit fördel av koncernens gemensamma globala produktprogram och produktionsstruktur för att kunna möta den starka efterfrågan på fordon och reservdelar i Latinamerika. Efterfrågan på lastbilsmarknaden i Europa förbättrades gradvis under 2010. Åkeriernas kapacitetsutnyttjande förbättrades och fraktpriserna började återhämta sig. Den ryska lastbilsmarknaden hade en stark återhämtning under fjärde kvartalet. Servicevolymerna i Europa tog fart under andra delen av 2010 och ledde till ett högre kapacitetsutnyttjande i verkstäderna.

## Stark utveckling av produktiviteten

Under lågkonjunkturen 2009/10 har Scania satsat stort på kompetensutveckling i koncernen. Framförallt har kompetensen inom produktionen förbättrats och detta har involverat majoriteten av medarbetarna i Scantias produktionsenheter.

Den ökade ordergången har lett till en kraftig ökning av produktionstakten. Detta har kunnat ske snabbt och med få störningar. Därmed har vi snabbt kommit tillbaka till den produktivitet som rådde före nedgången hösten 2008. Under en så djup lågkonjunktur, som under 2009/10, så finns en bättre öppenhet och förståelse för att ta bort tids- och kostnadskrävande arbeten och moment som inte tillför något kundvärde. Under tiden med fyradagarsvecka lärde vi oss också att arbeta effektivare inom de administrativa delarna av företaget.

Med vår flexibla produktionsstruktur kunde vi genomföra snabba produktionsökningar utan att leveranstiderna förlängdes. En kund i Scania ska kunna räkna med en snabb leverans av det fordon som beställts, normalt sex till åtta

veckor från orderdatum till leverans av chassit. En stor orderbok med långa leveranstider innebär alltid en hög risk för avbokningar av redan lagda beställningar.

Scania har anställt personal under året för att möta den ökande efterfrågan. För att säkerställa flexibiliteten har detta i många fall skett med temporära anställningskontrakt. Jag vill gärna peka på den imponerande insats som Scantias underleverantörer gjort under den snabba uppgången, framförallt under det andra halvåret 2010. Samarbetet med våra leverantörer har löpt utmärkt trots de stora och snabba svängningar som vi upplevt under de två senaste åren.

## Nya produktprogram framgångsrika

Scania har lanserat en rad nya produkter och tjänster som mottagits väl på marknaden. Scantias R-serie – International Truck of the Year 2010 – är byggd för att klara höga krav på bränsleekonomi, förarvänlighet och driftsäkerhet. R-serien har en stor bredd av drivlinealternativ och har mottagits mycket väl av våra kunder.

Scantias nya V8 har ett högt vridmoment och en hög effekt jämfört med konkurrenter på marknaden. Scantias V8-modeller har en stark position inom lastbilsmarknadens högeffektsegment, med en marknadsandel på cirka 30 procent i effektområdet över 600 hk. V8-motorerna är mycket uppskattade av våra kunder som opererar under riktigt tuffa driftsförhållanden och har krav på höga prestanda och funktion.

## Stegvis mindre miljöbelastning

Arbetet med att steg för steg minska miljöbelastningen både från de fordon vi levererar och från Scantias industriella verksamheter fortsatte med oförminskad kraft. Scania har tekniken på plats för Euro 6, nästa steg i de europeiska lagkraven när det gäller avgasutsläpp. Utvecklingsarbetet fram till utgången av 2013, då Euro 6 träder i kraft, inriktas nu på att göra olika tekniska lösningar enklare och mera robusta, allt för att kunna leverera Euro 6 fordon med hög kvalitet till våra kunder.

Scantias industriella processer effektiviseras ständigt när det gäller förbrukning av energi, vatten, kemikalier och råvaror. Alla former av slöseri åtgärdas.



### Ecolution by Scania

Scania arbetar nära sina kunder för att miljöoptimera deras transporter. Ecolution by Scania är ett nytt paket av produkter och tjänster som ger betydande besparingar för kunden. Det handlar bland annat om att fintrimma fordrens tekniska egenskaper, välja rätt typ av bränsle, träna förarna, sätta in förarstöd, utforma service och underhåll på optimalt sätt. Ambitionen är att skapa låga utsläpp av koldioxid genom lägsta möjliga bränsleförbrukning och därmed bättre förutsättningar för lönsamhet hos kunden. Scania kommer att arbeta vidare tillsammans med kunderna för att utveckla konceptet.

### Långsiktigt expanderande marknad

Den globala ekonomiska utvecklingen leder till ständigt ökande transportbehov av gods och människor. I dag går 70 procent av alla godstransporter i Europa på väg. Det är en relation som varit stabil sedan början av 70-talet, och det finns inget som pekar på att detta förhållande kommer att ändras. Också för bussar är förutsättningar för tillväxt goda. De miljömässiga fördelarna med att flytta persontransporter i städerna från bil till buss är uppenbara. I högtrafik är utsläppen av koldioxid för en passagerare i en fullsatt buss 15 gram per kilometer att jämföra med cirka 150 gram per kilometer för en person som tar sin bil till jobbet. I de megastäder som nu globalt växer fram blir kollektivtrafiken helt avgörande för om dessa städer trafikmässigt överhuvudtaget ska kunna fungera. Vi kan alltså se fram emot en mycket expansiv global marknad för tunga kommersiella fordon och servicetjänster.

### Utredning av möjligheter att gå samman med MAN

Sedan 2010 har Scania och MAN genomfört ett antal utredningar rörande projekt på det industriella området, huvudsakligen avseende tunga fordon, vilka skulle göra det möjligt för företagen att dra nytta av synergier inom

forskning och utveckling, tillverkning och inköp. Utredningarna har visat att ett förverkligande fullt ut av de möjliga synergier förutsätter ett närmare samarbete genom att de båda företagen går samman, samtidigt som respektive företags varumärke bevaras. Inget beslut har fattats då ett antal kommersiella och legala frågor återstår.

### Vår syn på 2011

Vi har haft en väldigt kraftig återhämtning av vårt resultat under 2010. Vår bedömning är att efterfrågenivån i inledningen av 2011 kommer att likna nivån som rådde under andra halvåret 2010. Men samtidigt ska vi komma ihåg att den svenska kronan fortsatt att stärkas, vilket ökar betydelsen av kostnadseffektivitet och förbättrad produktivitet. De negativa effekterna av den starkare kronan som påverkade oss under fjärde kvartalet 2010 kommer att bli mer uttalade under det första kvartalet 2011. Det är också viktigt att behålla fokus på leveranstiderna. Det finns fortsatt risk för flaskhalsar hos såväl underleverantörer som hos tillverkare av påbyggnationer.

### Medarbetarnas engagemang ovärderligt

De stora förbättringar som Scania åstadkommit i hela sin globala verksamhet – forskning och utveckling, tillverkning, distribution, service och administration – har sin bas i alla medarbetares engagemang i det dagliga arbetet med att genomföra ständiga förbättringar.

Jag vill tacka alla medarbetare i Scania för en imponerande arbetsinsats.

Leif Östling  
Verkställande direktör  
och koncernchef



## Scania i siffror

Scania är en ledande tillverkare av tunga lastbilar och bussar samt industri- och marinmotorer. En växande del av verksamheten utgörs av produkter och tjänster inom service och kundfinansiering, som garanterar Scanias kunder kostnadseffektiva transportlösningar och hög tillgänglighet.

### FORDON OCH TJÄNSTER



#### LASTBILAR

Scania utvecklar, tillverkar och säljer lastbilar med en totalvikt över 16 ton för fjärrtrafik, bygg- och anläggnings-transporter samt för distribution och samhällstjänster.

Under 2010 levererades 56 837 lastbilar.



#### BUSSAR

Scania levererar bussar och busschassier för hög passagerarkapacitet i turist-, linje- och stadstrafik, ofta i kombination med tjänster.

Under 2010 levererades 6 875 bussar.



#### MOTORER

Industri- och marinmotorer från Scania används i generatoraggregat, entreprenad- och jordbruksmaskiner samt i fartyg och fritidsbåtar. Huvuddelen av försäljningen är till generatoraggregat, antingen för kontinuerlig drift eller reservkraft.

Under 2010 levererades 6 526 motorer.



#### TJÄNSTER

Scanias service och tjänster säkerställer en hög tillgänglighet för kunderna. Service- och tjänstebudet omfattar såväl reservdelar, underhållsavtal och övriga tjänster som förarutbildning, Scania Assistance och Fleet Management.

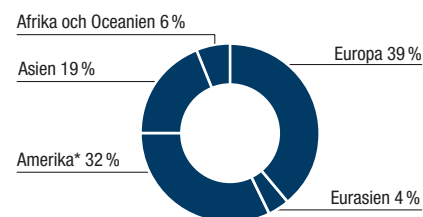
Under 2010 uppgick nettoomsättningen till 16 455 miljoner kronor.

### NYCKELTAL

	2010	2009	2008
<b>Leveranser, antal</b>			
Lastbilar	56 837	36 807	66 516
Bussar	6 875	6 636	7 277
Motorer	6 526	4 235	6 671
<b>Nettoomsättning, Fordon och tjänster, MSEK</b>	<b>78 168</b>	62 074	88 977
<b>Rörelseresultat, MSEK</b>			
Fordon och tjänster	12 575	2 648	12 098
Financial Services	171	-175	414
<b>Totalt</b>	<b>12 746</b>	2 473	12 512
<b>Rörelsemarginal, procent</b>	<b>16,3</b>	4,0	14,1
<b>Resultat före skatt, MSEK</b>	<b>12 533</b>	1 602	11 978
Årets resultat, MSEK	9 103	1 129	8 890
Resultat per aktie, SEK	11,38	1,41	11,11
<b>Kassaflöde, Fordon och tjänster, MSEK</b>	<b>11 880</b>	5 512	1 774
<b>Avkastning, procent</b>			
på eget kapital	34,7	5,1	38,3
på sysselsatt kapital, Fordon och tjänster	39,5	9,4	43,1
<b>Nettoskuldssättningsgrad*, Fordon och tjänster</b>	<b>-0,30</b>	0,21	0,49
<b>Soliditet, procent</b>	<b>30,5</b>	23,7	19,9
<b>Nettoinvesteringar, exkl förvärv Fordon och tjänster, MSEK</b>	<b>2 753</b>	3 031	5 447
<b>Utgifter för forskning och utveckling, MSEK</b>	<b>3 688</b>	3 234	3 955
<b>Anställda 31 december, antal</b>	<b>35 514</b>	32 330	34 777

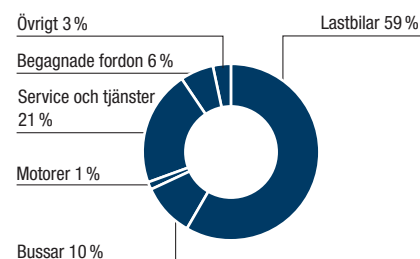
\* Nettoskuld (+), nettokassa (-).

### Fordonsleveranser per region, 2010



\* Avser Latinamerika

### Nettoomsättning per produktområde, 2010



## Scania i världen

Scania är verksamt i ett hundratal länder och har drygt 35 500 anställda. Av dessa arbetar omkring 15 000 med försäljning och service i de egna dotterföretagen runt om i världen. Ungefär 12 300 personer arbetar vid produktionsenheter i sju länder samt leveranscentra på sex tillväxtmarknader. Forskning- och utvecklingsverksamheten är koncentrerad i Södertälje och där arbetar cirka 2 900 personer. Scantias huvudkontor finns i Södertälje och där finns huvuddelen av de 5 300 som arbetar med bland annat administrativa uppgifter. Scantias centrala inköpsfunktion i Södertälje kompletteras med lokala inköpskontor i Polen, Tjeckien, USA, Kina och Ryssland.

### FINANCIAL SERVICES



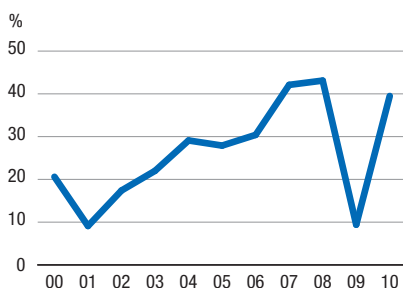
### FINANSIELLA TJÄNSTER

Finansiella tjänster är en viktig del av Scantias affär som ofta ingår i kostnads-effektiva totallösningar för kunderna, som kan välja mellan lånefinansiering, olika former av leasingkontrakt och försäkringslösningar.



## FORDON OCH TJÄNSTER

### Avkastning på sysselsatt kapital (ROCE)



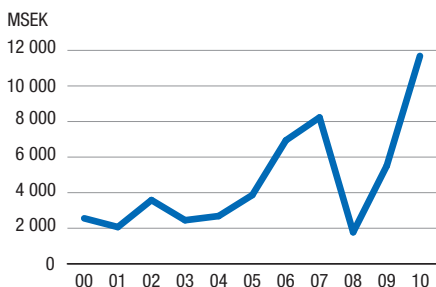
### Avkastning på sysselsatt kapital

Scantias rörelseresultat ökade kontinuerligt från 2001 som resultat av ökade affärs-volymer och högre marginaler. Samtidigt var det sysselsatta kapitalet i Fordon och tjänster i stort sett oförändrat.

De viktigaste förklaringarna till den framgångsrika utvecklingen var att ökningen i fordonsleveranser kunde ske till stor del genom produktivitetsökningar i befintliga anläggningar och att serviceverksamheten expanderade i samarbete med fristående entreprenörer och genom effektivisering av det egenägda försäljnings- och servicenätet.

Scantias rörelseresultat ökade kraftigt under 2010 främst som ett resultat av ökad efterfrågan av fordonsleveranser och betydligt högre kapacitetsutnyttjande i produktionen, medan det sysselsatta kapitalet minskade något under året.

### Kassaflöde



### Kassaflöde

Scania har haft en stark historisk utveckling av kassaflödet, främst beroende på den starka resultatutvecklingen.

Konjunkturavmattningen under andra halvåret av 2008 ledde till ökat rörelsekapitalbehov med främst en ökning av lager. Under 2009 uppvägdes den kraftiga minskningen i kassaflöde före rörelsekapitalförändring av en minskning av lager och fordringar. Kassaflödet under 2010 har påverkats av den starka resultatutvecklingen samt av ökade skulder som en följd av den högre produktionstakten och ett minskat lager av begagnade fordon.

Nettoinvesteringarna under 2010 uppgick till 2 753 miljoner kronor och var i paritet med avskrivningarna som uppgick till 2 544 miljoner kronor.

# Scanias strategi

Scania har som mål att leverera optimerade tunga lastbilar och bussar, motorer och tjänster så att kunderna uppnår bästa intjäningsförmåga och driftsekonomi. Därigenom blir Scania det ledande företaget i branschen. Scanias kärnvärden är basen för att utveckla arbetsmetoderna och för att engagera medarbetarna.



## KÄRNVÄRDEN

Scanias kärnvärden genomsyrar hela företagskulturen och påverkar det dagliga arbetet. *Kunden först*, *Respekt för individen* och *Kvalitet* hör starkt samman och tillämpas som en helhet. Kärnvärdena utgör basen för Scanias företagskultur och är utgångspunkten för all affärsutveckling.

### Kunden först

Genom kunskap om kundernas verksamhet levererar Scania lösningar för uthållig lönsamhet genom hög intjäningsförmåga och låga rörelsekostnader. Kunden är i fokus för hela värdekedjan: från forskning och utveckling via inköp och produktion till försäljning, finansiering och leverans av tjänster.

### Respekt för individen

Alla medarbetare stimuleras till att åstadkomma ständiga förbättringar i verksamheten genom att deras kunskaper och erfarenheter tillvaratas. Det dagliga arbetet ger inspiration och nya idéer, samtidigt som medarbetarna utvecklar sina färdigheter. Detta ger förbättrad kvalitet, effektivitet och arbetstillfredsställelse.

### Kvalitet

Kundnöjdhet och lönsamhet kräver leverans av högkvalitativa lösningar från Scania. Genom kunskap om kundernas behov vidareutvecklar Scania kontinuerligt kvaliteten på sina produkter och tjänster. Avvikelse från mål och standarder används som en värdefull källa till ständig förbättring av Scanias processer inom forskning och utveckling, produktion, försäljning och service.



## STRATEGIER

### Ständiga förbättringar

Kunskapen och erfarenheterna från företagets förbättringsarbete tillvaratas. Stor vikt läggs på metoder snarare än på traditionella resultatmål. Dessa principer har utvecklats sedan 1990-talet och spridits och anpassats för olika delar av företaget. Det har lett till ett sätt att tänka som har stor betydelse för att utveckla Scantias medarbetare och organisation.

### Modulsystemet

Scantias modulsystem har byggts upp under flera årtionden och möjliggör individuella specifikationer till ett stort antal olika kunder med ett begränsat antal komponenter i produktprogrammet. Detta gör att varje kund kan få en optimerad produkt, samtidigt som kostnaderna i hela värdekedjan kan hållas på en mer konkurrenskraftig nivå än annars möjligt.

### Försäljnings- och servicenät

Scantias servicenät består av både egenägda och fristående enheter och ger Scania närhet till kunderna. Ett egenägt servicenät som är välutbyggt ger bättre kontroll över verksamheten och varumärket. Konkurrensen mellan egenägda och fristående enheter stimulerar kreativiteten och entreprenörskandan, vilket leder till högre kundtillfredsställelse.

### Flexibel produktion

Genom att Scania har korta och stabila ledtider kan kunden få snabb leverans av sitt fordon. Detta är möjligt tack vare en global produktionsstruktur, ett globalt produktutbud, en flexibel struktur för produktionskostnaderna samt bemanning med bibehållen kärnkompetens. Detta gör att Scania snabbt och effektivt kan anpassa produktionsvolymen till förändringar i efterfrågan.

### Tvårfunktionellt arbetssätt

Lokaliseringen av försäljning, marknadsföring, forskning, utveckling, produktion och inköp till Södertälje har bidragit till att Scania präglas av en helhetssyn och ett tvårfunktionellt perspektiv. Att medarbetaren känner till värdet av sin leverans till nästa steg i arbetsflödet minskar risken för slöseri och kortar ledtiderna till marknaden för nya produkter och tjänster.

### Långsiktig tillväxt

Varje kund är unik och har olika transportuppgifter. Därför måste Scania kunna erbjuda ett stort antal olika tekniska lösningar genom en kombination av produkter, tjänster och finansiering.

Scania arbetar för att maximera kundens intäkter och minimera kostnaderna. För att maximera intäkterna optimeras den tekniska specifikationen, lastkapaciteten och tillgängligheten till fordonet. För att minimera kostnaderna levererar Scania hög kvalitet, bränsleeffektivitet samt effektiva reparationer och underhåll. Det leder till långtgående samarbeten mellan kunden och Scania vilket är lönsamt för båda parter. Det stöder också Scantias långsiktiga tillväxt där fokus ligger på att växa tillsammans med kunderna på lönsamma marknader och i lönsamma segment.





# Kundanpassade lösningar genom modulsystemet

Modularisering börjar och slutar hos kunden. Utgångspunkten är kundernas verksamheter och behov – skiftande arbetsuppgifter, varierande klimat, god eller dålig infrastruktur, långa eller korta körsträckor. Modulsystemet är Scantias metod för att möta kundernas krav på olika specifikationer. Det totala antalet artiklar i Scantias produkter begränsas genom modularisering, kvaliteten blir hög och produktionsserierna längre, vilket är kostnads-effektivt både för kunderna och för Scania.

Utgångspunkten för modularisering är att förstå kundens verksamhet och behov. De komponenter som behövs för att tillfredsställa de varierande kundbehoven utvecklas och tillverkas på ett effektivt sätt. Komponenterna kombineras så att kunderna får fordon som passar just deras specifika behov och kan lösa transportuppgifterna på det mest effektiva och lönsamma sättet.

Scantias modulsystem innebär att kundönskemål – liksom nya lagkrav – snabbt kan förverkligas, utan att antalet artiklar som ingår i fordonen växer.

## Standardisering av gränssnitten

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

i olika kombinationer. Gränssnitten utformas så att de inte förändras över tiden. Detta gör det möjligt att sätta in nya komponenter med förbättrade prestanda i fordonen utan att omgivande komponenter behöver ändras. Som prestandasteg betraktas exempelvis olika hyttstorlekar, motorens effektsteg och antalet axlar.

Behovet kan vara lika trots skilda användningsområden. Då används principen "lika behov – identisk lösning". Kortaste hyttvarianten kan vara ett krav för att maximera lastkapaciteten både i lätt distributionskörning och på en tung tippbil som arbetar i en gruva. En stark motor med högt vridmoment kan tillfredsställa kravet på maximal dragkraft i krävande drift eller för att hålla hög snitthastighet på långa landsvägsetapper.

## Fordon för varierande kundbehov



Lastbilar i fjärrtrafik kör ibland upp till 30 000 mil per år eller till och med mer. Att minimera bränsleförbrukningen med aerodynamiska hjälpmedel och ekonomisk utväxling blir då en självklarhet för kunden, liksom hög tillgänglighet och tillgång till service när det passar körningarna.



Scantias P-serie med lågt monterad hytt lämpar sig för stads- och distributionskörning. Söpbilen med Scantias lågtréhytt, extra lågt monterad, har bekvämare insteg för transporter med extremt många stopp per dag. Finns med diesel-, etanol- eller gasmotor.



### Val av komponenter utifrån behov av prestanda

Genom att förstå hur kunden använder fordonet, tekniskt uttryckt i användarfaktorer, kan Scaniaförsäljaren rekommendera de komponenter som har rätt prestandasteg.

Fordonet specificeras genom val av kombinationer av komponenter i ordern. Det ger Scania möjlighet att arbeta med orderstyrd produktion.

Löpande utvärdering av de varianter av lastbilar och bussar som byggs sker för att Scania ska ha minsta möjliga antal artiklar och största möjliga antal varianter i sin produktportfölj. Detta är kostnadseffektivt både för kunderna och Scania.

### Optimerade produkter lönsamma för kunden

Modularisering ökar kundernas lönsamhet genom optimerade fordon med exakt den specifikation kunderna behöver. Modulsystemet bidrar till hög kvalitet och färre stillestånd, ett mindre antal reservdelar samt effektivare service.

Modulsystemet gör det också möjligt att producera fordonen sent före leveransen. Kunden kan därför göra ändringar i ett sent skede, samtidigt som Scania binder mindre kapital.

Scanias modulsystem spelar också en nyckelroll för ett effektivt och lönsamt Scania. Det bidrar starkt till företagskulturen och är ett gemensamt synsätt genom alla led från forskning, utveckling och produktion till försäljnings- och serviceledet.



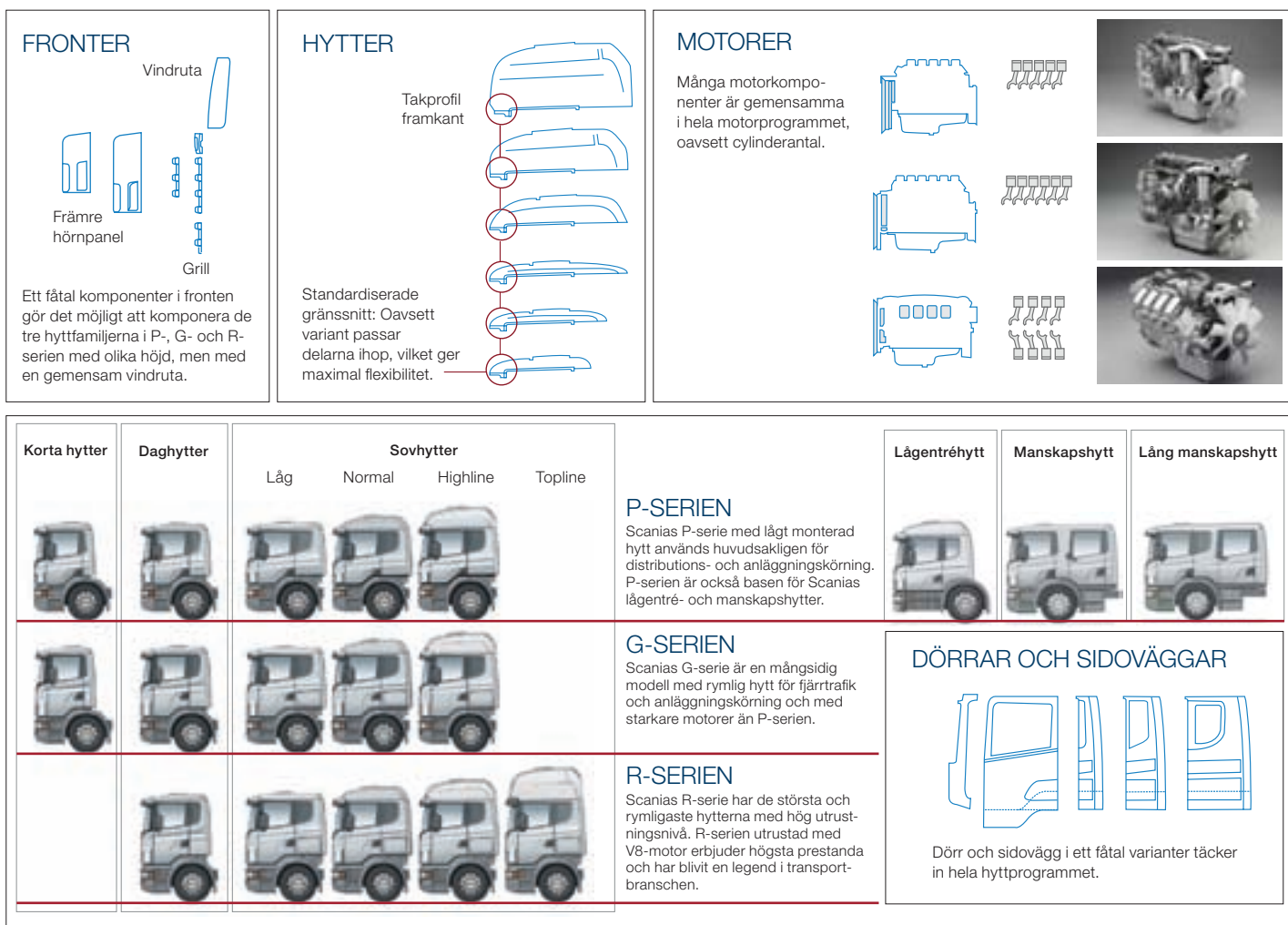
Fordonsbeställning anpassas till kundens önskemål.



Tung gruvdrift kräver komponenter med kraftiga dimensioner och hög tillgänglighet. Denna Scania R 580 i Indonesien har en stark V8-motor, Scania Opticruise automatiserad växling och drar vikter på upp till 200 ton 18–24 timmar per dygn.



Även specialbilar som denna brandbil utnyttjar modulsystemet med Scanias fabriksbyggda manskapshytt, som byggs i det normala produktionsflödet.



Många komponenter i en turistbuss är gemensamma med lastbilsprogrammet – till exempel motor, kraftöverföring, axlar, elektronik- och styrsystem, instrument och reglage – vilket garanterar tillgång till service och reservdelar över hela världen via Scantias nät.



Scantias stads- och förortsbussar bygger liksom turistbussarna på modulariserade komponenter. Det gäller även karossen som kan byggas skräddarsydd enligt kundens krav i många olika konfigurationer, exempelvis som låggolvsbuss, lågentrébuss, tvåaxlig, treaxlig, dubbeldäckare och ledbuss med hjälp av samma komponentutpättning.







# Arbetsmetoder för högsta effektivitet

Hela Scaniaorganisationen är starkt inriktad på att utveckla sina arbetsmetoder. Kundens perspektiv är styrande och arbetsflödena avpassas för att på ett allt effektivare sätt möta kundernas behov och leverera skräddarsydda fordon och tjänster.

Scantias arbetsmetodik utvecklades först inom Scantias globala produktion i form av Scania Production System (SPS). Samma arbetssätt har anpassats för försäljnings- och serviceleden – Scania Retail System (SRS) – och för forskning och utveckling i konceptet R&D Factory.

Förbättringsarbetet drivs av de anställda med stöd från chefer och ledning. Fokus ligger på att förkorta ledtiderna genom att eliminera slöseri.

## Alla tar ansvar för ständiga förbättringar

Medarbetarnas engagemang är kärnan i effektiviseringen. Att sätta av tid för att arbeta med ständiga förbättringar är en del i den normala verksamheten. Detta innebär att stora delar av förbättringsarbetet flyttats från stabs- och ledningsnivå till de enskilda medarbetarna.

Resultatet är ett brett engagemang i arbetet, ökad produktivitet, ökad trivsel och närvaro på jobbet samt lägre personalomsättning.

## Tvärfunktionellt arbetssätt

En viktig del av effektiviseringen sker i tvärfunktionella arbetsgrupper mellan forskning och utveckling, produktion och inköp, försäljning och service. Detta bidrar till att ledtiderna kapas och att kvaliteten säkras på ett tidigt stadium.

## Finna och undanröja avvikelser

Arbetsmetoderna i Scania är standardiserade. Medarbetarna uppmuntras att hitta avvikelser från normalläget i form av störningar som hindrar att verksamheten löper på ett optimalt sätt.

Genom att man hittar avvikelserna går det också att göra något åt dem, men de får inte sändas vidare, varken internt eller till kunden. Nya lösningar testas och utvärderas. När en ny lösning införts vid en enhet, sprids den metodiskt till andra enheter i den globala Scaniaorganisationen så att avvikelserna inte kommer tillbaka.

## Ständiga ökningar av produktiviteten

SPS, SRS och R&D Factory är kraftfulla instrument för att öka produktiviteten i alla led. Med begränsade investeringar kan exempelvis samma antal anställda i produktionen bygga fler fordon. På motsvarande sätt kan serviceorganisationen betjäna ett ökande antal kunder utan att personalstyrkan växer i motsvarande grad.

Sättet att arbeta har avgörande betydelse för Scantias förmåga att ständigt förbättra produktiviteten och att växa i den befintliga strukturen. Scantias vision är att vid nästa topp i konjunkturen för tunga fordon ha kapacitet att leverera 150 000 fordon per år i befintlig struktur.



Förbättringsgrupperna är ett naturligt inslag i den normala verksamheten på Scania.







# Global återhämtning

Genom sin flexibla produktionsstruktur och bibehållna kompetens kunde Scania möta stigande efterfrågan utan att leveranstiderna ökade. Den nya R-serien fick utmärkelsen International Truck of the Year 2010.

Lastbilsmarknaden vände uppåt på de flesta marknader efter den kraftiga nedgången under 2008 och 2009.

Återhämtningen var dock långsam i Europa, och 2010 blev det första året då Scania levererade mer än hälften av sin lastbilsproduktion till kunder utanför Europa.

Långsiktigt utvecklas transportsystemen över hela världen och närmar sig förhållandena i industriländerna. För transportföretagen är lönsamheten under fordonens hela livslängd och lastkapaciteten i fokus. Det gör att kunderna prioriterar faktorer såsom optimerad specifikation av fordonet, tillförlitlighet, produktivitet, tillgång till service, bränsleeffektivitet, miljöegenskaper, förarkompetens och andrahandsvärde. Scania ser mycket goda möjligheter att växa i en marknad som alltmer efterfrågar den typen av fordon och tjänster.

## Flexibla leveranstider och stigande efterfrågan

Scanias totala leveranser av lastbilar ökade med 54 procent till 56 837 enheter under 2010 jämfört med 2009. I Europa ökade leveranserna med 24 procent, främst relaterat till Tyskland och Frankrike. I Eurasien ökade leveranserna med 119 procent tack vare en ökning i Ryssland. I Latinamerika var uppgången i leveranser 89 procent vilket förklaras av en mycket stark utveckling i Brasilien. I Asien samt i Afrika och Oceanien noterades också ökade leveranser under året 2010. Genom sin flexibla produktionsstruktur kunde Scania hantera den stigande efterfrågan utan att leveranstiderna blev längre. Snabba leveranser av beställda fordon gav kunderna möjlighet att ta hand om de ökande transportbehoven. Scania kunde undvika att orderboken växte. Scania försåg Latinamerika, där försäljningen växte snabbast, med komponenter från de europeiska produktionsenheterna och mötte på så sätt den stora efterfrågan där.

## Befäst ledarposition med nya V8-motorn

För kunder med högsta krav på produktivitet och effekt har Scanias V8-lastbilar en stark ställning. De utgör också en stark imagebärare. Scanias nya V8-motor, som lanserades



under våren 2010, har med 730 hk och 3500 Nm i sin starkaste version den högsta effekten och det högsta vridmomentet av alla serietillverkade lastbilar.

Med ett flertal innovationer höjer den nya motorn ribban för produktiviteten i tunga lastbilar och ger ökade intäkter för kunder som utför transporter i de mest krävande områdena i världen.

Den nya motorn bygger på den modulära plattformen och tekniken som också används i Scantias övriga motorer.

### Lösningarna på plats för Euro 6

För den ökande gruppen av miljömedvetna kunder är det viktigt att så tidigt som möjligt kunna komplettera sin fordonflotta med bästa miljöteknik. I och med introduktionen av den nya V8-serien har Scania de tekniska lösningarna och den kompletta motorplattformen som behövs för att möta kraven enligt EUs kommande emissionslagstiftning, Euro 6, som träder i kraft vid utgången av 2013. Partikelutsläppen ska halveras och utsläppen av kväveoxider minskas med cirka 80 procent jämfört med tidigare krav.

### Produktsegmentering viktig framgångsfaktor

Scantias lastbilsförsäljning sker huvudsakligen inom tre områden, fjärrtransporter som vanligen utgör drygt 70 procent av de totala lastbilsleveranserna, bygg, anläggning och distribution som utgör cirka 25 procent, samt fordon för samhällstjänster och specialfordon som utgör mindre än 5 procent.

I syfte att bredda sitt produktutbud hos fler kategorier av lastbilsköpare har Scania under senare år genomfört en mera uttalad segmentering i sitt arbete på marknaden. Genom modulsystemet har Scania särskilt goda möjligheter att tillgodose specialiserade behov.

För fjärrtrafik har Scantias nya R-serie – International Truck of the Year 2010 – blivit mycket uppskattad av kunderna. Genom att den kan utrustas med den nya V8-motorn förstärks Scantias dominans i det växande prestigeområdet över 540 hk.

För bygg- och anläggningstransporter erbjuder Scania mycket robusta produkter för de allra tyngsta uppgifterna exempelvis i gruvor. Där är lastbilar från Scania ett flexibelt alternativ till traditionella tyngre dumpers, främst tack vare lägre bränsle- och underhållskostnader samt betydligt lägre investeringskostnad.

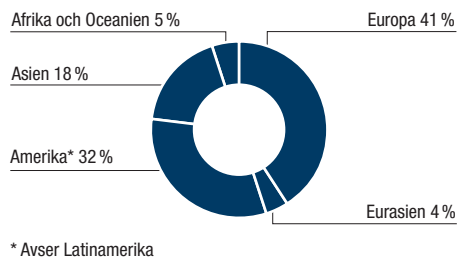
Under senare år har Scania ökat sitt fokus på många marknader med fordon för varudistribution i tätorter. Scantias förmåga att leverera och utföra service på fordon inklusive påbyggnader är en tydlig konkurrensfördel. Scania har också stärkt sin ställning inom området för specialfordon för exempelvis sophämtning och brandbekämpning. Förmågan att erbjuda fordon som drivs med alternativa bränslen som biogas, biodiesel och etanol är viktig för många kunder.

### Begagnade fordon en kärnaffär

För Scania är begagnade lastbilar en strategisk affär, både genom försäljningen av fordonen och möjligheten till fortsatt service i Scantias verkstäder. Försäljningen av begagnade lastbilar ökade under 2010 med 5 procent och prisnivån var högre än 2009. Lagret av begagnade lastbilar minskade gradvis under året.

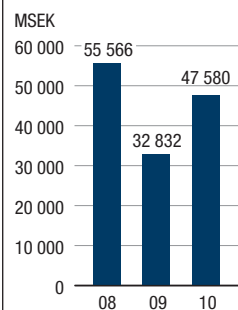
Även en begagnad Scania-lastbil är en premiumprodukt och dess skick är viktigt för Scantias varumärke. Scania Approved är en formaliserad hantering av begagnade fordon, från inbyte, rekonditionering, eventuell uppgradering exempelvis avseende miljöprestanda – möjlig tack vare Scantias modulsystem – och garantier till en ny ägare.

Levererade Scania-lastbilar per region, 2010



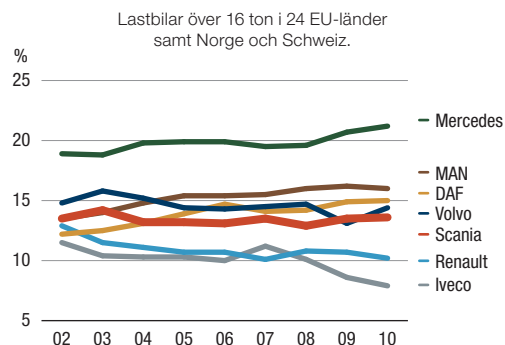
Totalt levererade Scania 56 837 lastbilar under 2010.

Lastbilar, nettoomsättning



Nettoomsättningen ökade med 45 procent under 2010.

Marknadsandelar



Scantias konkurrenter i Europa är Mercedes, MAN, DAF, Volvo, Renault och Iveco.



## EUROPA

### Långsam återhämtning

Hela den europeiska lastbilsmarknaden förbättrades under 2010. Återhämtningen var som mest uttalad i norra Europa. Året karaktäriserades av en högre utnyttjandegrad av den befintliga vagnparken hos åkerierna, och av något högre fraktpriser mot slutet av året.

Orderingången ökade med 102 procent till 29 176 enheter. Särskilt Tyskland, Frankrike, de nordiska länderna, Nederländerna och Storbritannien noterade en ökning i efterfrågan. Servicevolymen i Europa återhämtade sig under den andra halvan av 2010.

Scania noterade en uppgång i verksamheten inom korttidsuthyrning i norra Europa och utökade kapaciteten.



## LATINAMERIKA

### Stark efterfrågan

I Latinamerika låg efterfrågan på en hög nivå med Brasilien som främsta draglok. Orderingången ökade med 68 procent jämfört med 2009.

I Brasilien stärktes lastbilsmarknaden till följd av en hög ekonomisk aktivitet. Den stöttades också av räntesubventioner och skattelättnader. I Brasilien fortsatte kunderna att öka användningen av Scania verkstäder för service och reparationer. Genom att Scania öppnat ett finansieringsbolag i Brasilien stärktes Scania kunderbjudande ytterligare. I slutet av året stabiliserades efterfrågan på en hög nivå.

Även Argentina, Chile och Peru visade god efterfrågan.

## ASIEN OCH ÖVRIGA MARKNADER

### Ökad orderingång

I Asien skedde en återhämtning på samtliga marknadsområden, och orderingången steg med 192 procent. Störst var ökningen i Mellanöstern. Både Kina och Indien ökade men från en låg nivå. Även på andra marknader skedde en uppgång, bland annat i södra Afrika. Efterfrågan i Ryssland förbättrades under 2010 från en mycket låg nivå under 2009, med en kraftig uppgång i orderingången under fjärde kvartalet.

På de största marknaderna i Asien är efterfrågan på den typ av lastbilar som Scania tillverkar fortfarande begränsad, och de stora volymerna levereras av lokala tillverkare. I takt med att logistiksystemen utvecklas blir dock faktorer som driftsäkerhet, bränsleekonomi, lastkapacitet, andrahandsvärde och miljöprestanda allt viktigare. Det innebär att den del av marknaden som efterfrågar fordon av Scania typ ökar.

En viktig del i Scania strategi är närhet till kunderna. Därför byggs servicenätet ut i takt med att flottan av Scaniafordon växer. Scania etablerar dessutom leveranscentra på tillväxtmarknader för att komma närmare kunderna och minska leveranstiderna.







# Breddning av kundbasen

Scania har under senare år satsat på ett förnyat bussprogram som säkerställer bästa driftsekonomi, komfort och säkerhet. Detta ger en allt bredare kundkrets. Under 2010 fick Scania exempelvis ett genombrott som leverantör av stadsbussar i Tyskland.


Ökad urbanisering leder till mer persontransporter i och mellan städer. Efterfrågan på miljöekonomiskt hållbara persontransporter kommer att öka i de snabbväxande städerna i tillväxtregionerna. Det finns stora vinster med att omfördela persontransporter från bil till buss, särskilt med avseende på koldioxidutsläpp per person och kilometer.

Scania levererar bussar och busschassier för hög passagerarkapacitet i turist-, linje- och stadstrafik. Scantias leveranser avser i ökande grad helhetslösningar för persontransporter med kompletta bussar inklusive karosser, tjänster och andra system ofta i kombination med tjänster som service, förarutbildning, finansiering och försäkring.

Scantias modulsystem innebär att samma huvudkomponenter och teknik används till olika produkter, vilket ger betydande skalfördelar. En stor del av komponenterna i ett busschassi är gemensamma med ett lastbilschassi. Det ger stora fördelar i utveckling, produktion, reservdelsförsörjning och service.

## Högre efterfrågan i Latinamerika och Asien

Den mycket kraftiga nedgång som inträffade i lastbilsmarknaden under hösten 2008 fick inte sin motsvarighet i bussmarknaden. Men både orderingången och leveranserna av bussar gick ned något under 2009. Efterfrågan ökade under 2010 och främst då på marknaderna i Asien och Latinamerika, medan orderingången i Europa var stabil. I Asien var uppgången relaterad till Mellanöstern medan orderökningen i Latinamerika skedde på flera marknader. I antal beställda bussar var Latinamerika den största regionen, och där finns förutsättningar för en fortsatt god utveckling. Bland annat är Brasilien värdnation för världsmästerskapen i fotboll 2014 och olympiska spelen 2016.



I Johannesburg, Sydafrika, finns ett effektivt transportsystem för bussar enligt Bus Rapid Transit, ett system där bussar med hög passagerarkapacitet kör i egna filer på befintliga gator. Detta ökar framkomligheten och bidrar till snabba, bekväma och miljöanpassade transporter.



Scaniafordonen kan drivas med samtliga tillgängliga alternativa bränslen. Under året lanserade Scania en ny effektiv motor för metangas, avsedd att användas i bussar och distributionsbilar.

Totalt ökade Scanias leveranser av bussar och busschassier med 4 procent under 2010. På Europamarknaden minskade leveranserna med 10 procent medan Latinamerika ökade med 48 procent. Leveranserna i Asien ökade med 13 procent, medan de minskade i Eurasien samt Afrika och Oceanien med 37 respektive 36 procent.

### Långsiktigt förstärkt marknadsposition

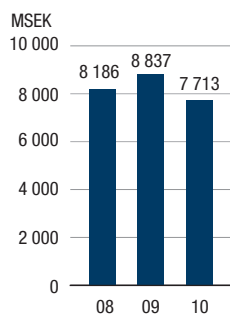
Scania har successivt under ett antal år stärkt sin ställning på bussmarknaden. Bakom detta ligger utveckling av nya bussmodeller för olika områden såsom OmniCity för innerstadstrafik och OmniLink för förortstrafik samt av nya tjänster. Scania levererar i ökad utsträckning kompletta bussar med egentillverkade karosser. Genom att kunden då inte behöver beställa karosser av fristående karossörer förkortas tiden från order till leverans av färdig buss avsevärt och kunden har bara en leverantör som tar helhetsansvar. Scania har också etablerat närmare samarbete med ett antal utvalda karossörer i syfte att effektivisera leveranserna till kunderna samt att säkerställa kvaliteten.

BRT (Bus Rapid Transit) är ett nytt koncept för Scania för snabba och effektiva persontransportsystem och är ytterligare ett exempel på segmentering. Scania ser betydande möjligheter i storstäder som måste förbättra sin miljö och erbjuda effektiva alternativ till biltrafik.

### Modern och effektiv fabrik i Polen

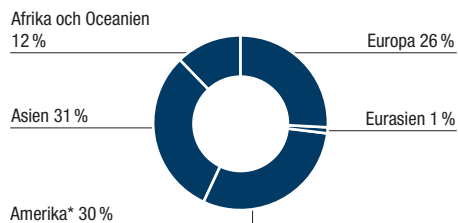
I september 2010 återinvigdes Scanias anläggning i Slupsk i Polen som genom en omfattande ombyggnad blivit en mycket modern och effektiv fabrik för busstillverkning. Anläggningen som har 700 anställda är Scanias huvudanläggning i Europa för tillverkning av helbyggda (karosserade) bussar för kollektivtrafik.

#### Bussar, nettoomsättning



Nettoomsättningen minskade med 13 procent under 2010.

#### Levererade Scaniabussar per region, 2010



\* Avser Latinamerika

Totalt levererade Scania 6 875 bussar under 2010.







## Snabba och effektiva persontransportsystem

Bus Rapid Transit, BRT, ger med separata kollektivfiler och enkel på- och avstigning snabbare trafik och effektiviserar flödet av passagerarna.

Inför fotbolls-VM 2010 valde Johannesburg, Sydafrika, Scania som leverantör av samtliga 143 bussar, varav 41 så kallade ledbussar och 102 i normalutförande. Ledbussarna, som är 18 m långa och tar 112 passagerare, är utrustade med Scantias 9-liters Euro 4-motor på 310 hk. De övriga bussarna är 12 m långa och tar 81 passagerare. De är försedda med Scantias 9-liters Euro 4-motor på 270 hk. Avgörande för valet av Scania var ett komplett erbjudande av fordon med god driftsekonomi och miljöprestanda samt ett brett utbud av tjänster.



## Genombrott för stadsbussar i Tyskland

Transportkoncernen Transdev, en av de största bussoperatörerna i Europa, har beställt bussar av typen Scania OmniCity och Scania OmniLink för att gå i stads- och förortstrafik i Köln med omgivning. Vid utvärderingen lade Transdev stor vikt vid de totala kostnaderna för drift och ägande samt Scantias utvecklade servicenät. Kontraktet omfattar även service och reparation för att ge högsta tillgänglighet på fordonen. Bussarna utrustas med Scantias justerbara instrumentpanel för att ge bästa arbetsmiljö för bussförarna.



## Scania Touring introduceras

I slutet av 2010 skedde de första leveranserna till kund av Scania Touring, den nya turistbussen som utvecklats gemensamt av Scania och den kinesiska busstillverkaren Higer. Bussen har formgivits med typiska Scania-drag av Scantias stylingavdelning. Samarbetet är ett led i Scantias strävan att industrialisera busstillverkningen. Scaniachassier karosseras vid Higers fabrik i Kina, och försäljning med komplett stöd av service och reservdelar sker via Scantias nät. Detta säkerställer kvaliteten i alla led.





Scania levererar motorer bland annat för lasthanteringsutrustning i hamnar.



# Stark framgång för Scania som motorleverantör

Scanias långsiktiga satsning på försäljning av motorer för generatoraggregat till industriella och marina applikationer har de senaste åren gett goda resultat. Särskilt industrimotorerna har haft en god utveckling. Scania har etablerat sig som en viktig leverantör av motorer till maskintillverkare över hela världen.

Scania inriktar sig på dieselmotorer med 9- till 16-liters cylindervolym. Största andelen av Scanias motorleveranser, vanligtvis cirka 60 procent, är till generatoraggregat, antingen för kontinuerlig drift eller som reservkraft. Leveranser till industriapplikationer utgör cirka 25 procent. Resterande 15 procent levereras till marina verksamheter. Största kundgruppen är tillverkare av anläggningsmaskiner inom industri-segementet.

Den ekonomiska tillbakagången 2009 drabbade samtliga geografiska områden. Marknaden återhämtade sig under 2010 och orderingången steg med 54 procent till 6 249 (4 064) motorer. Liksom för lastbilar och bussar visade Latinamerika på en stark ökning av efterfrågan. Framförallt den brasilianska marknaden var stark där det dominerade området är motorer för generatoraggregat. I Europa återhämtade sig marknaden kraftigt från en låg nivå under 2009. Totalt ökade leveranserna med 54 procent till 6 526 enheter (4 235).

## Stor satsning på USA

Scania Engines är den enda del av Scania som är verksam i Nordamerika. Ett viktigt genombrott var det avtal som Scania tecknade i början av 2010 med Terex Corporation. Med sin bas i USA är Terex en ledande global tillverkare av anläggnings- och materialhanteringsmaskiner. Företaget är representerat över hela världen och Scania kan genom sitt globala servicenät uppfylla de höga krav på service och underhåll som Terex kunder ställer.

Avtalet avser leverans av motorer för montering i maskiner och annan tung utrustning. I samband med avtalet har Scania under året satsat på att förstärka sitt fristående servicenät för motorer i Nordamerika med fler än 120 nya verkstäder. Leveranser till Terex påbörjas under 2011.



### Alt fler kunder bland maskintillverkare

Förutom genombrottet med Terex har Scania haft flera framgångar bland stora maskintillverkare. På samma sätt som lastbilar i kontinuerlig drift belastas grävmaskiner, hjullastare, dumprar, stenkrossar och gaffeltruckar mycket hårt och kräver motorer med kraftfulla prestanda, god bränsleekonomi och hög tillförlitlighet. Användningsområdet passar därför Scantias inriktning på att ge kunden bästa driftsekonomi under produktens hela livslängd.

Under året tecknade Scania avtal med sydkoreanska Doosan Infracore om leverans av motorer till anläggningsmaskiner och andra produkter.

### Genombrott i Kina

Också i Kina hade Scania Engines framgång. Avtal tecknades med bland andra Shanghai Boden Engine Co, Ltd, en distributör av motorer till generatoraggregat. Under året levererades även marinmotorer till den kinesiska sjörädd-

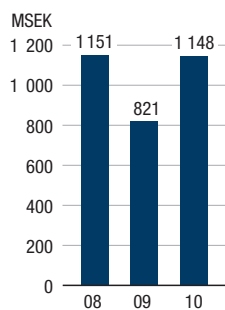
ningen. Kinesiska tillverkare, som tidigare prioriterat lågt pris, värdesätter i ökande grad driftsäkerhet, bränsleekonomi och lång livslängd.

### Scaniamotorena klara för nya emissionskrav

Ökande miljökrav innebär nya möjligheter för Scania. Skärpta miljökrav för industriapplikationer, Steg IIIB och Tier4 interim, träder i kraft 2011 inom EU respektive USA. Redan 2009 kunde Scania visa kunderna en ny motor-generation som uppfyller de nya kraven.

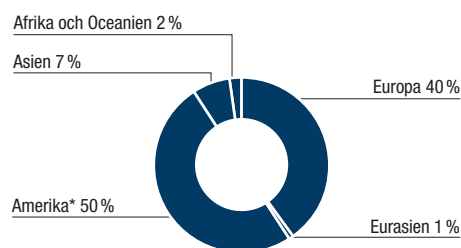
Nästa steg i emissionskraven tas 2014 med Steg IV inom EU och Tier4 final i USA. Scania har redan utvecklat tekniken som klarar de nya kraven. De kunder som väljer Scaniamotorer idag kommer inte att behöva ändra installationen i någon större omfattning för att klara nästa steg.

**Motorer, nettoomsättning**



Nettoomsättningen ökade med 40 procent under 2010.

**Levererade Scaniamotorer per region, 2010**



\* Avser i huvudsak Latinamerika

Totalt levererade Scania 6 526 motorer under 2010.





## Motorer för kraftgenerering

Under 2010 lanserades Scantias nya program av motorer för elkraftsgenerering. Motorerna har ökad cylindervolym och förbättrad stegladd. Detta ger bättre driftsekonomi för kunden genom högre prestanda och 25 procent längre serviceintervall.

Brasilien är en av de största marknaderna för motorer för kraftgenerering.



## Avtal med Terex

Den ledande amerikanska tillverkaren av byggnads- och anläggningsmaskiner, Terex Corporation valde Scantias motorer till sina maskiner. Avtalet om leverans av motorer med Terex innebär att företagets anläggningsmaskiner och annan tung utrustning kommer att drivas av Scantias nya industrimotorer.

Scantias strategi är att fortlöpande utveckla och utöka sitt globala servicenät för att kunna stödja användarna av maskiner med Scaniamotorer. Tillgängligheten är avgörande för kundernas verksamhet, liksom för deras kunder.

Under 2010 har Scania USA Inc. ökat antalet servicepunkter i en hög takt och fler än 120 nya serviceverkstäder för industrimotorer har anslutit sig. Servicepunkterna har valts för att ge bästa geografiska täckning.



## Motorer till sydkoreanska Doosan

En av världens största tillverkare av anläggningsmaskiner är koreanska Doosan Infracore. Doosan har tecknat avtal med Scania om leverans av motorer för sina produkter på världsmarknaden. Avgörande var Scaniamotorernas höga prestanda och Scantias globala servicenät.

Avtalet med Doosan Infracore ger Scania en kraftigt förbättrad position som leverantör av motorer på den snabbt växande asiatiska marknaden för anläggningsmaskiner.



Kunniga och engagerade medarbetare  
i Scantias servicenät ger kunden maximal  
tillgång till fordonen.



## Service och tjänster centrala för kundens lönsamhet

Scanias service och tjänster har stor betydelse för att kunden ska få maximal drifttid och låga kostnader. Genom sitt omfattande servicenät med anpassade tjänster kan Scania utföra rätt service på rätt tid och på rätt plats och ge kunden maximal tillgång till fordonen. Serviceverksamheten bidrar väsentligt till Scanias lönsamhet och det finns god potential att öka volymerna och förbättra effektiviteten.

Scanias verkstäder ligger strategiskt placerade vid viktiga transportleder och logistikcentra i syfte att säkerställa hög tillgänglighet för den stora flottan av rullande Scaniafordon. Servicenätet består av drygt 1 500 serviceverkstäder, varav cirka 1 000 finns i Europa. Cirka hälften av den totala tjänstevolymen utförs i verkstäder som ägs av Scania. Cirka 25 procent av alla medarbetare i Scania är verksamma i verkstäder ägda av företaget. Tjänsteförsäljningen är mindre konjunkturskänslig än fordonsförsäljningen och stabiliserar Scanias intjäningsförmåga.

### Tillgänglighet, kvalitet och effektivitet

Scania engagerar sig för kundens affär hela vägen – från att specificera och ta fram det bäst anpassade fordonet till att bistå med bästa service och stöd i det dagliga transportarbetet. Serviceverkstäderna är den viktigaste kontaktpunkten med kunderna och är därför av avgörande betydelse för bilden av hela Scania. Fler och fler kunder utnyttjar auktoriserade Scania-verkstäder med välutbildade fordonstekniker och omgående tillgång till reservdelar, vilket bidrar till den ökande affärsvolymen.

För att alla kunder ska få samma höga servicegrad, säkras kvaliteten i servicenätet genom Scania Dealer Operating Standard. Den är uppbyggd kring ett antal löften till kunden som måste uppfyllas för att en serviceanläggning ska vara auktoriserad av Scania.

Servicenätet genomför ständiga förbättringar genom att arbeta med Scania Retail System, SRS. Varje medarbetare engagerar sig i att ta fram den bästa lösningen för kunden, förbättra sin egen och sitt teams betjäning av kunden, förbättra processflöden och eliminera slöseri med tid och resurser. En viktig del i detta är också att förbättra ergonomi och arbetsmiljö.

### Åter växande marknad

Stabiliseringen av det ekonomiska läget under 2010 ledde till ökade transportvolymerna och ett högre utnyttjande av transportfordon. Försäljningen steg med 8 procent i lokal valuta jämfört med en nedgång på 9 procent 2009. Efterfrågan på service och tjänster är störst på de mogna marknaderna i Europa, där framför allt Tyskland och de nordiska länderna visade en klar ökning under året. I Storbritannien, Beneluxländerna och Frankrike var kunderna fortfarande avvaktande. I östra och centrala Europa skedde en viss återhämtning, medan läget för transportbranschen i södra Europa fortsatte att vara mycket svårt.

I Latinamerika var efterfrågan på servicemarknaden stark. Där ökar Scantias andel av underhållet av Scaniafordon i takt med att allt fler transportörer koncentrerar sig på sin huvudverksamhet. På de asiatiska marknaderna ökade efterfrågan i synnerhet i de verksamheter som är särskilt känsliga för oplanerade stillestånd.

### Brett utbud av service och tjänster

Varje Scaniakund är unik och därför är Scantias tjänstutbud uppbyggt i moduler. Kunderna kan välja en enskild tjänst eller ett anpassat servicekontrakt omfattande de tjänster de behöver. Tjänstutbudet omfattar bland annat reparation och underhåll, assistans vid stillestånd, fleet management, förarutbildning samt finansiering.

Genom att erbjuda servicekontrakt med tjänster till fast pris kan Scania fördjupa kundkontakten. En känd totalkostnad från den dag fordonet tas i bruk gör det ännu enklare för kunden vid prissättning av de egna transportuppdragen. Vid regelbunden och professionell service

hos Scania får kunden kontinuerlig rådgivning för att minimera stillestånd. En annan viktig faktor för kunden är att ett fordon som kontinuerligt blivit servat av en Scania-verkstad normalt har ett högre andrahandsvärde.

Service nätverket i kombination med tjänsten Scania Assistance innebär att Scania kan erbjuda underhåll och reparationer dygnet runt, 365 dagar per år, i hela Europa och på många andra marknader. Genom Scania Assistance kan kunden ständigt få kontakt på sitt eget språk via 17 assistans-centra i ett femtiotal länder och få starthjälp eller reparation på plats vid driftstopp på vägen, kontakt med verkstad och bärgning. Scania kan även sätta upp mobila verkstäder som tillgodoser tillfälliga servicebehov hos kunden. Scania tillhandahåller reparation, underhåll och reservdelar också för släp och påbyggnader. För kunden innebär det en avsevärd effektivisering att ha en enda leverantör av alla tjänster, all service på ett ställe.

### Förarutbildning och stödsystem

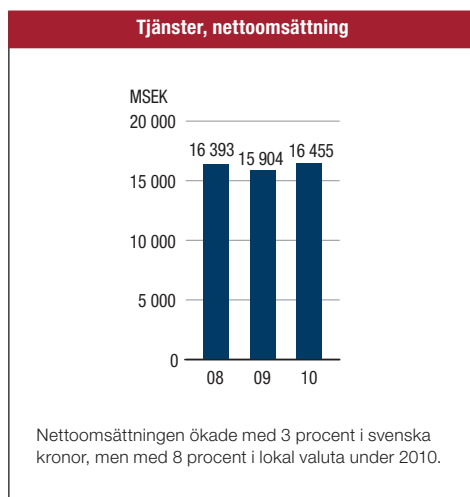
Scania bedriver förarutbildning i över 40 länder. Under året utbildades nära 12 000 lastbils- och bussförare. För kunden innebär välutbildade förare bättre bränsleekonomi, minskade reparations- och underhållskostnader, ökad trafiksäkerhet och minskad miljöpåverkan. Scania Driver Support är ett unikt elektroniskt stödsystem som ger föraren direkt återkoppling under körning med tips för att förbättra körstilen. Detta kan ge stora vinster för ekonomin och miljön genom att spara upp till 10 procent bränsle.

### Fleet managementsystem för optimal drift

Kunderna efterfrågar i ökande omfattning driftdata om sina fordon. Scania Fleet Management hjälper kunden att utnyttja sin fordonsflotta på ett optimalt sätt. Via e-post eller en webbportal får kunden information om fordonen, förarnas prestanda samt var fordonen befinner sig. Kunden kan själv analysera informationen och därmed bättre planera verksamheten. Informationen används även som underlag och för uppföljning i förarutbildningen. Med början 2011 kommer ett startpaket av systemet att finnas som standard i alla Scaniafordon som levereras i Europa.

### Minimerat stillestånd med effektiv logistik

Reservdelshanteringen har till uppgift att uppfylla marknadens högsta krav på effektivitet och snabbhet. I Europa levereras reservdelar inom 12 timmar från Scania Parts Centre i Opglabbeek i Belgien. Leveranssäkerheten för reservdelar är mycket hög. Ett centrallager för de latinamerikanska marknaderna finns i São Paulo i Brasilien.







## Skräddarsytt för kunden

Det finska miljöföretaget Lassila & Tikanoja är sedan 90-talet kund hos Scania. Det senaste reparations- och servicekontraktet har skräddarsytt utifrån kraven att varje fordon ska vara i drift i två skift. Service sker enbart utanför arbetsskiftet. Lassila & Tikanoja informerar Scania löpande om uppkomna behov så att Scantias tekniker kan åtgärda innan nästa arbetsdag börjar. Scania utför reparationer och underhåll även på företagets fordon av andra märken. Arbetet utförs i Lassila & Tikanojas verkstäder i Helsingfors och Uleåborgstrakten.



## Transporttjänster från dörr till dörr

Det globala transport- och logistikföretaget TNT erbjuder transporttjänster från dörr till dörr i flera asiatiska länder. En förutsättning för verksamheten är effektiv service längs alla rutter. Scania har i Sydostasien utvecklat en lösning utifrån högt ställda kundkrav tillsammans med TNT.



## Service i gruvor ny viktig bransch

Scantias kombinerade erbjudande av fordon och service gav fortsatta framgångar bland kunder i gruvnäringen i bland annat Brasilien, Indonesien och Indien. Scantias servicetekniker och erforderlig utrustning finns på plats i gruvan. De utför såväl löpande och förebyggande underhåll som reparationer. På detta sätt undviks dyrbara stillestånd och Scantias kunder får högsta tillgänglighet till fordonen.



Andreas Söderström, Sverige, vinnare av YETD 2010.

## Världens största förartävling

Scania arrangerar regelbundet Scania Driver Competitions — världens största förartävling för tunga fordon. Syftet är att inspirera till en bränsleeffektiv körning, ökad medvetenhet om trafiksäkerhet och till att minska fordonens miljöpåverkan. Tävlingar arrangeras i Europa, Sydamerika, Asien, Australien och Sydafrika. Totalt deltog närmare 45 000 tävlande förare under 2010.

I Europa går tävlingen under namnet Young European Truck Driver och stöds av Europeiska kommissionen. Finalen pågick under två dagar i oktober 2010 och omfattade moment som förutseende och bränsleeffektiv körning, lastsäkring, kontroll före körning samt säkerhetsmanövrering.





Under 2010 startades verksamhet i bland annat Brasilien där Scania Financial Services nu kan erbjuda sina kunder flertalet finans- och försäkringsprodukter.

## Viktigt stöd i kundens affär

Finansiella tjänster spelar en nyckelroll för kunderna genom att man effektivt kan finansiera fordon och maskiner till goda villkor. Scania tillhandahåller också försäkring av fordon på allt fler marknader. Scania bedriver finansverksamhet i 49 länder.

De största marknaderna för Scantias finansiella tjänster är Norden, Tyskland, Benelux, Storbritannien och Frankrike, vilka svarar för cirka 60 procent av den totala portföljen. Länder som Sydafrika, Polen och Brasilien blir allt viktigare för verksamheten.

Scantias lösningar är extra viktiga för kunder på tillväxtmarknader, eftersom de lokala möjligheterna till finansiering är mindre. På de marknader där Scania inte har egen finansverksamhet erbjuds finansiering i form av exportfinansiering eller genom samarbete med lokala banker.

Erfarenheten visar att märkeslojaliteten är högre bland kunder med finansierings- och underhållskontrakt.

Servicegraden är hög, och den nära relationen ger utrymme för initiativ till fler erbjudanden från Scantias sida.

Finansieringsportföljen är väl spridd geografiskt och med avseende på typer av kunder, storlek, bransch och fordonsapplikationer. Genom en god riskspridning geografiskt och avseende storlek på enskilt kundengagemang, en konservativ kreditpolicy och en refinansiering som är matchad mellan upplåning och utlåning begränsar Scania riskerna i verksamheten.

Vid årets utgång var portföljen fördelad på 22 000 kunder (21 600), varav 282 kunder hade en kreditexponering som översteg 15 miljoner kronor.



### Viss återhämtning av marknaden

Transportbranschens djupa svacka fortsatte att sätta sin prägel på finansieringsverksamheten under 2010. Bankerna har haft en restriktiv inställning till fordonsfinansiering. Återhämtningen skedde relativt långsamt i Europa. Scania Financial Services har haft fokus på att hantera fordringar på kunder med betalningsproblem i syfte att aktivt omstrukturera och stärka kundens förmåga att klara sina betalningsförpliktelser gentemot Scania.

Värdet på Scantias finansieringsportfölj minskade under 2010 med 10,6 procent till 36 137 miljoner kronor. Scantias andel av finansieringen av Scaniafordon sjönk till 39 (42) procent på de marknader där Scania har egen finansverksamhet, exklusive Brasilien. Motsvarande siffror inklusive Brasilien är 27 (31) procent.

### Lägre kreditförluster – färre återtaganden

Rörelseresultatet för affärsområdet Financial Services ökade till 171 (-175) miljoner kronor. Kostnaderna för kreditförluster, inklusive reservavsättning, sjönk till 493 (833) miljoner kronor, vilket motsvarade 1,3 (1,9) procent av den genomsnittliga portföljen. De konstaterade kreditförlusterna uppgick till 500 (517) miljoner kronor. Förfallna fordringar som andel av den totala portföljen sjönk till 1,46 (2,11) procent vid årets slut.

Antalet återtagna fordon minskade under året till 3 579 (4 354). Flertalet fordon kunde säljas direkt tack vare ökad efterfrågan på begagnade fordon och ett allt närmare samarbete mellan Scania Financial Services och Scantias säljorganisation.

### Finansbolag på fler marknader

Scania har etablerat ett finansbolag i Brasilien. Med tanke på att Brasilien är Scantias största enskilda marknad är potentialen betydande. Scania har vidare öppnat finansbolag i Slovenien och Irland.

### Effektiva försäkringar

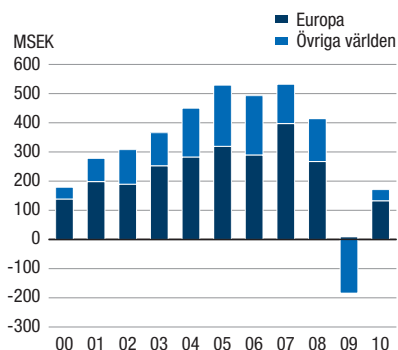
En viktig del i Scantias helhetslösningar för kunden är Scania Insurance. Med denna tjänst erbjuds kunden ett totalpris, som förutom fordonet inkluderar heltäckande försäkring med effektiv skadereglering samt tillgång till Scantias hela servicenät i syfte att minimera stillestånd och intäktsförluster för kunden.

#### Diversifierad finansieringsportfölj, december 2010

Kundkategori	Antal kunder	% av totalt portföljvärde
Exponering under 15 MSEK	21 732	70,8
Exponering 15–50 MSEK	222	14,2
Exponering över 50 MSEK	60	15,0
<b>Totalt</b>	<b>22 014</b>	<b>100</b>

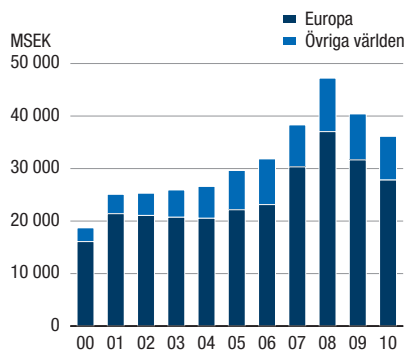
222 kunder har en kreditexponering på 15 till 50 miljoner kronor och 60 kunder har en kreditexponering som överstiger 50 miljoner kronor.

#### Rörelseresultat



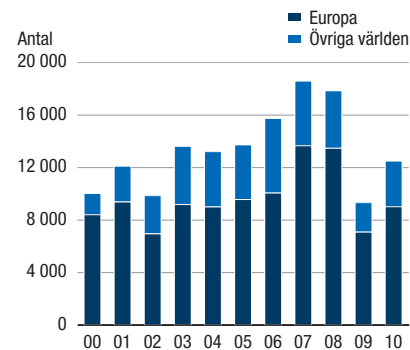
Rörelseresultatet ökade till 171 miljoner kronor under 2010.

#### Portföljstorlek



Kundfinansieringsportföljen minskade med 4,3 miljarder kronor under 2010.

#### Finansierade lastbilar



Scania finansierade 12 502 lastbilar under 2010. Totalt levererades 56 837 lastbilar.



I september 2010 återinvigdes Scantias anläggning i Stupsk, Polen. Genom en omfattande ombyggnad har det blivit en modern och effektiv fabrik för busstillverkning.



# Korta och stabila leveranstider vid snabba svängningar

Året präglades av en snabb omställning till en högre produktionstakt. Ett globalt produktprogram och produktionssystem, bibehållen kärnkompetens och utveckling av produktionssystemet gjorde att Scania kunde möta ökande efterfrågan med fortsatt korta leveranstider till kunderna.

Under den djupa svacka i efterfrågan som rådde mellan hösten 2008 och början av 2010 satsade Scania på att så långt som möjligt undvika varsel av fast anställda och istället höja kärnkompetensen i bolaget. Detta skedde genom att arbetet i produktionen varvades med utbildning.

Medarbetarna kunde då ta en större aktiv roll i utvecklingen av arbetsmetoder. Kompetenshöjningen i kombination med den stora lojaliteten och engagemanget bland medarbetarna ledde till högre produktivitet, och Scania kunde behålla korta och stabila leveranstider. Därmed har orderboken kunnat begränsas.

## Ökad flexibilitet

En viktig del i Scantias förmåga att parera svängningar i konjunkturen är det långsiktiga arbetet med att hela tiden öka flexibiliteten vid produktionsenheterna. Flexibiliteten uppnås på flera sätt; ett gemensamt globalt produktionssystem, Scania Production System (SPS), en hög grad av rörliga kostnader samt flexibla anställningsavtal genom tidbanker, kortveckor och visstidsanställningar.

Scantias produktion är globalt integrerad genom ett gemensamt produktionssystem. Med samma arbetsmetoder och krav på kvalitet kan produktionen samutnyttjas på ett flexibelt sätt mellan Europa och Latinamerika för att optimera kapacitetsutnyttjandet.

Scania Production System – SPS – är en aldrig avstannande process av ständiga förbättringar för att öka effektiviteten, flexibiliteten och eliminera slöseri med tid och material.



Förutom fortsatta åtgärder i Scantias egna produktionsanläggningar förbättras flödena i hela logistikkedjan från leverantör till kund. Det finns exempelvis potential att integrera påbyggare i kedjan. Det kan ge avsevärda tidsvinster för kunden från beställning till dess fordonet är i trafik.

En stor andel av Scantias kostnader är direkt beroende av den producerade volymen och innebär att kostnadsbasen är flexibel. Inköp av material och komponenter står för en ökande andel och utgör cirka 70 procent av produktionskostnaderna. Av förädlingsvärdet på 30 procent är cirka en femtedel direkt kopplad till produktionsvolymen.

Flexibla anställningsavtal underlättar anpassningen till konjunktursvängningarna utan att medföra stora neddragningar av företagets kärnkompetens. Under första kvartalet 2010 avvecklades fyradagarsveckan. Under året ökade också Scania sin personalstyrka för att kunna möta produktionsökningarna. Anställningar har i huvudsak skett med temporära kontrakt för att kunna säkerställa flexibiliteten.

### Leveranscentra närmare kunden

En viktig del av Scantias framtida tillväxt kommer från marknader utanför Europa och Latinamerika. För att minska avståndet, bland annat till kunder i Asien, har Scania etablerat leveranscentra för slutmontering av lastbilar och bussar. Det innebär att Scania flyttar fabriksporten närmare kunden. Det ger kortare leveranstider och en kraftig förbättring av stödet till kunderna. Strategin med

leveranscentra är kostnadseffektiv, eftersom investeringsbehovet är begränsat, och stärker Scantias position på de viktiga tillväxtmarknaderna.

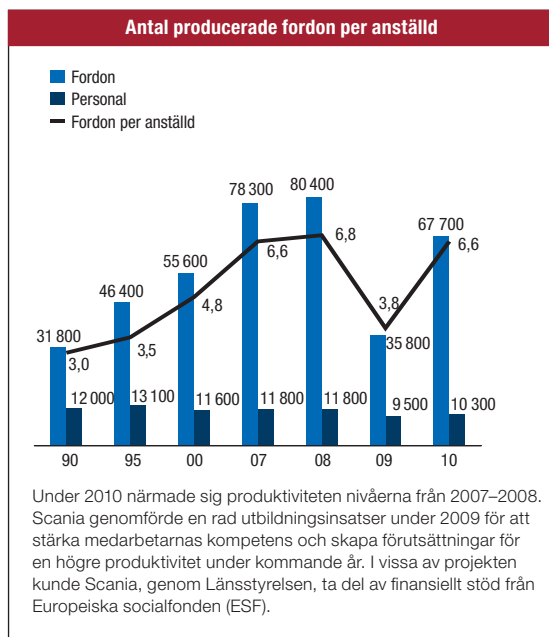
Under året togs nya anläggningar i bruk i St Petersburg, Ryssland samt i Busan, Sydkorea. I anläggningarna sker en anpassning av fordonen efter de krav och driftförhållanden som gäller lokalt.

### Kapacitet mot 150 000

Under lågkonjunkturen har plattformen lagts för fortsatt kapacitetsutbyggnad. Genom ständiga förbättringar av produktionssystemet kan detta ske med begränsade investeringar i befintliga produktionsanläggningar. Scania planerar för att öka sin produktionskapacitet till 150 000 fordon vid nästa topp i efterfrågan. Samtidigt fortsätter arbetet med att öka flexibiliteten för att kunna möta svängningar i efterfrågan.

### Säkerhet – hälsa – miljö

Säkerhet, hälsa, arbetsmiljö och miljöskyddsarbete är viktiga komponenter i de ständiga förbättringarna i produktionen. Under fjärde kvartalet etablerades en global ny, effektivare och mer samordnad hälsoorganisation.











Speciellt utformade pedaler ingår i stylingpaketet på de nya V8-lastbilarna som introducerades under året.



## Med sikte på kundens lönsamhet

Kundernas produktivitet och lönsamhet är drivkraften för Scantias forskning och utveckling. Arbetet grundas på Scantias unika modulsystem som gör det möjligt att tillfredsställa kundernas krav på rätt specifikationer på ett kostnadseffektivt sätt. Kundernas behov och intjäningsmöjligheter är prioriterade samt hur Scania kan effektivisera utveckling, tillverkning och service.

Scania investerar cirka 4 procent av omsättningen i forskning och utveckling över en konjunkturcykel. Scania har valt att utveckla och tillverka strategiskt och konkurrens-mässigt viktiga komponenter i egen regi eller i strategiska samarbeten med andra ledande tillverkare. Till exempel med den amerikanska motortillverkaren Cummins kring bränsleinsprutningssystemet Scania XPI. Att ha spetskompetens inom strategiskt viktiga områden är basen för Scantias roll som ledande märke. Samlade resurser för alla produktslag ger stora samordningsfördelar. Forsknings- och utvecklingsresurserna är därför koncentrerade till Scania Tekniskt Centrum i Södertälje.

Hållbara transporter är en ledstjärna för Scantias utvecklingsarbete. Det innefattar minsta möjliga miljöpåverkan i såväl konstruktion, produktion, underhåll och skrotning som under drift av produkterna.

Cirka 60 procent av investeringen i forskning och utveckling avser motorer och transmission. Det ger Scania möjlighet att inta en världsledande ställning vad gäller motorteknik och bränsleeffektivitet. Av strategisk betydelse är också att ha en egen utveckling av elektroniska system.

### Scaniaprodukter med ökad effektivitet

Under svackan i efterfrågan från hösten 2008 till början av 2010 fortsatte Scania att ta fram nya produkter och tjänster. Scania arbetar med kontinuerliga introduktioner och ständiga produktförbättringar. Det ger alltid kunden tillgång till senaste teknik och möjlighet att förbättra sin driftsekonomi.

Bland nyheterna finns en ny motorplattform för industriella applikationer som direkt öppnat intressanta affärsmöjligheter. Scantias nya R-serielastbilar, det nya V8-programmet, det optimerade automatiska växlings-

systemet Scania Opticruise samt Scania Driver Support bidrar till bättre intjäningsförmåga och lägre kostnader för Scantias kunder. Introduktionen av Scania Touring, de nya långfärdsbussarna byggda tillsammans med den kinesiska busstillverkaren Higer, breddar utbudet av karosserade bussar med fullt servicestöd från Scania.

Genom att utnyttja modulsystemets möjligheter till nya prestandasteg har Scania också kunnat gå in i nya segment för exempelvis bygg-, anläggnings- och gruvdrift.

### Tillgång till fordonen i fokus

Allt fler kunder behöver ha ständig tillgång till sina fordon. Kravet att fordonen ska vara i drift dygnet runt, 365 dagar om året är särskilt uttalat i bland annat fjärrtrafik och i gruvdrift. Oplanerade stillestånd måste undvikas, vilket ställer stora krav på teknik, logistikplanering, underhåll och förebyggande åtgärder.

Scania arbetar med begreppet "Design for uptime". Det syftar till att redan i utvecklingen av fordon och tjänster tydliggöra kundkraven. Intelligent service-lösningar, nya elektroniska system för snabbare och enklare felsökning samt system för förebyggande service och byten av komponenter ingår i utvecklingsarbetet.

### Vidareutveckling av unikt kommunikationssystem

Satsningen på egen elektronikutveckling har gjort att Scania kunnat utveckla ett nytt koncept för fleet management. Det ger kunderna ökade möjligheter att kontinuerligt följa hur förare och fordon presterar. Systemet bygger på att en "black box" i fordonet – Scania Communicator – läser av fordons- och förar-data och förmedlar uppgifter till kunden om bland annat bränsleförbrukning via e-post eller en webbportal. Det är också utvecklat för att kunna utföra fjärrdiagnos och ge föraren anvisningar om lämpligaste plats för bränslepåfyllning eller byte av däck, bromsbelägg eller andra komponenter. Den bäst belägna Scaniaverkstaden kommer då att vara förberedd på just den insats och med de reservdelar som behövs. Fordonet kan vara ute på vägen efter ett minimum av tidsförlust.

### All teknik för Euro 6 på plats

Från den 31 december 2013 gäller en krävande ny norm i Europa för avgasutsläpp från nyttotrafiken, Euro 6, som innebär en stor utmaning för fordonsleverantörerna. Trots att det dröjer innan normen börjar gälla, har Scania alla tekniska lösningar klara och den nya motorplattform som behövs för att möta de nya utsläppskraven.

Scania har nu ett integrerat, moduluppbyggt motorprogram med fem-, sex-, och åttacylindriga motorer, som utgör grunden för att tillgodose kraven i Euro 6. Även andra kontinuerliga modellförändringar har förts in som bäddar för Euro 6. De nya R-serielastbilar som Scania presenterade hösten 2009 har exempelvis avsevärt bättre kylkapacitet för motorerna, en förutsättning för att klara de nya kraven.

### Ecolution by Scania

Scania har utvecklat ett produkt- och tjänstepaket som syftar till att stödja kundernas ansträngningar att minska miljöpåverkan från sina transporter. Detta drivs av såväl kundernas egna behov som av krav från deras kunder och från myndigheter. Det nya EU-direktivet om offentlig upphandling av fordon och transporttjänster (2009/33/EG), är exempel på detta.

I "Ecolution by Scania" ingår en miljöoptimerad specifikation på fordonet – inklusive möjligheten till drift med alternativa bränslen, förarutbildning och föraruppföljning samt olika typer av serviceavtal, som är inriktade på att bibehålla de optimala prestanda som fordonet har från början. Lösningarna kan variera mellan olika kunder och marknader men har det gemensamt att de ger bästa möjliga balans mellan minskade koldioxidutsläpp och bränsle- och driftsekonomi.





## Unikt vindtunnelprojekt

En unik avancerad klimatvindhunnel för tunga fordon byggs vid Scania Tekniskt Centrum i Södertälje. Den nya anläggningen öppnar möjligheter för Scania att återskapa de flesta av världens olika klimatförhållanden. Detta innebär att Scania i olika skeden av utvecklingsfasen kan testa fordon och enskilda komponenter oberoende av årstid och typ av transport. Anläggningen beräknas stå färdig 2013.



## Nya V8-motorn för de mest krävande kunderna

Den nya versionen av Scanias V8 på 16,4 liter erbjuder marknadens högsta effekt och vridmoment: 730 hk och 3500 Nm. Motorn ingår i den nya motorplattformen som ska användas för Euro 6, de nya europeiska emissionskraven som träder i kraft vid utgången av 2013.



## Minskad bränsleförbrukning

Under 2010 testade Scania Transportlaboratorium en bakre luftriktare, en så kallad boat-tail. Den aerodynamiska spoileren kan minska bränsleförbrukningen med upp till två procent. Det motsvarar en årlig besparing på nästan 1 200 liter bränsle och 3 ton lägre koldioxidutsläpp per lastbil i denna typ av drift.

Scania Transportlaboratorium AB är ett Scaniaägt åkeri som testar och utvärderar fordonsegenskaper och prestanda i yrkes- trafik.

# Scanias kärnvärden ger hållbart företagande

Att verka för ett hållbart samhälle är en naturlig del av Scanias vardag och en av faktorerna bakom Scanias position som ledande företag i branschen. Närvaron på fler än 100 marknader med 35 500 Scaniaanställda skapar möjligheter för att bidra till utvecklingen i samhället. Att ta ansvar miljömässigt, socialt och ekonomiskt är därför viktigt för Scania.

Hållbarhetsarbetet i Scania genomsyrar hela verksamheten – från miljökrav på produktionsanläggningar och innovationer för hållbara transporter till satsningar på medarbetarnas hälsa och kompetens. Hållbarhetsarbetet innefattar också en hög standard för etiskt uppträdande i relationen till medarbetare, kunder, affärspartners och samhället i stort.

Scanias kärnvärden *Kunden först*, *Respekt för individen* och *Kvalitet* utgör grunden för Scanias hållbarhetsarbete.

## Kunden först

Att ligga steget före i miljöhänsyn och att ha framförhållning i förhållande till miljölagstiftningen är en framgångsfaktor för Scania. Genom sin djupa kunskap om kundernas verksamheter och arbetsvillkor kan Scania utveckla effektiva lösningar tillsammans med kunderna. Detta ökar förutsättningarna för en hållbar och lönsam utveckling för både kunderna och Scania.

Scania arbetar systematiskt för att stödja transportörernas hållbarhetsarbete. Ett exempel på detta är "Ecolution by Scania" som hjälper kunderna att minska sina utsläpp av koldioxid och samtidigt öka sin lönsamhet.

## Respekt för individen

Respekt för individen innebär att se och använda varje persons kunnande, erfarenhet och ambition att löpande utveckla och förbättra sitt sätt att arbeta. Inspiration, nya idéer och ständiga förbättringar kommer ur Scaniamedarbetarnas dagliga arbete. Resultatet är högre kvalitet, effektivitet och tillfredsställelse i arbetet.

Respekt för individen är också en grundsten i Scanias mångfaldsarbete. I företaget finns utrymme för olikheter och Scania präglas av ett öppet arbetsklimat. Genom arbetsgrupper, sammansatta av medarbetare med olika bakgrund och erfarenhet, breddas kunskapsbasen. Det ger bättre möjlighet att möta olika kunders behov och stärka Scanias position.

## Kvalitet

Ett centralt begrepp i Scanias kvalitetsarbete är att eliminera slöseri i alla avseenden, såväl i form av material och naturresurser som i tid. Genom små, gradvisa förbättringar av processerna i koncernen – bland annat med hjälp av tvärfunktionella grupper inom forskning och utveckling, produktion och inköp samt försäljning och service – kan leveranstiderna kapas, resursåtgången reduceras och kvalitetssäkring ske på ett tidigt stadium. Målet är att minska produkternas och tjänsternas miljöpåverkan i alla faser under den tid de används samt underlätta för ett ansvarsfullt slutligt omhändertagande av produkterna.

Information i hållbarhetsfrågor uppdateras löpande på [www.scania.com/sustainability](http://www.scania.com/sustainability). På webbplatsen finns även GRI-index (Global Reporting Initiative) till denna redovisning. Frågor kan skickas till [csr@scania.com](mailto:csr@scania.com)



### Forskning och utveckling



Genom att sätta kunderna först och förstå deras behov utvecklar Scania ständigt nya produkter och tjänster som bidrar till hållbara transporter.

### Produktion



Genom att ta tillvara varje medarbetares unika kunskap, vilja och förmåga utvecklar Scania arbetsmetoder och resurshantering kontinuerligt.

### Återvinning



Genom medvetna materialval, identifiering av material och utfasning av farliga ämnen nås hög återvinningsbarhet.



### Drift



Genom att arbeta för ökad resurseffektivitet i alla led stärker Scania kundens konkurrens kraft genom bland annat minskad bränsleförbrukning. I det här arbetet har föraren en viktig roll.

### Service



Genom en väl fungerande serviceorganisation kan Scania fokusera på att optimera fordonen och öka tillgängligheten för kunderna.



## Det hållbara transportsystemet

Att utveckla effektiva transportlösningar för kunderna bidrar till minskade koldioxidutsläpp och stärker Scantias konkurrenskraft på lång sikt. Scania är därför starkt engagerat i arbetet för att skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem. Visionen är att halvera koldioxidutsläppen i förhållande till det utförda transportarbetet.

I Scantias hållbarhetsprioriteringar ingår utbildning av förarna, förfinad motor- och fordonsteknik, förnybara bränslen, förbättrade logistiksystem samt effektivare fordonsekipage. En betydande del av hållbarhetsarbetet rör också säkerhet i trafiken. Scaniafordonen utvecklas med målet att undvika olyckor och att minska skador då olyckor ändå sker.

### I partnerskap med kunden

Scantias kunder ska erbjudas den bästa möjliga drifts-ekonomi under produktens livscykel. För en normalkund kan bränslekostnaden utgöra en tredjedel av den totala kostnaden. Att kontinuerligt minska bränsleförbrukning och utsläpp är således en central och naturlig del i utvecklingen av nya produkter och tjänster.

Efterfrågan på transporter växer långsiktigt, samtidigt som det ställs krav på bättre miljöprestanda och trafiksäkerhet. Scania bidrar till att kunderna kan uppfylla de krav som deras kunder och myndigheter ställer.

### Valfrihet mellan olika drivmedel

Scania gör bedömningen att förbränningsmotorn förblir den dominerande drivkällan i fordonen under många år. Scantias dieselmotor är välkänd för sin höga effektivitet och har stor utvecklingspotential. Den kan dessutom drivas med tillgängliga alternativa drivmedel, till exempel biodiesel av vätebehandlade växtoljor och rapsmetylester.

Etanoldrivna Scaniabussar har i ett tjugotal år bidragit till minskad miljöbelastning i flera städer. Scania erbjuder nu även etanoldrivna lastbilar som minskar miljöpåverkan



från distributionstrafiken i tätorterna. Genom användning av etanol som uppfyller hållbarhetskriterierna kan netto-sänkningen av koldioxidutsläpp uppgå till drygt 70 procent enligt EUs direktiv om förnybar energi. Vid användning av biodiesel kan sänkningen bli cirka 40 procent.

Under året lanserade Scania en ny effektiv motor för metangas, som uppfyller EEV-kraven, en variant av EUs avgaskrav Euro 5. Den är avsedd att användas i buss- och distributionsbilssegmenten. Bäst effekt på koldioxidutsläppen nås när motorn körs på biogas, men även med naturgas som drivmedel nås klimatvinster.

### Effektivisering av transporterna

Betydande miljövinster kan nås genom utveckling av logistiksystem. Transportarbetet skulle kunna öka betydligt med oförändrad miljöbelastning om fordonen och den befintliga infrastrukturen användes mer rationellt.

Ökad effektivitet nås också genom exempelvis informationsteknik och nya sätt att utnyttja befintlig teknik. Scania stöder transportföretagens effektivitetsarbete genom att erbjuda planerings- och uppföljningssystem, det mest effektiva och lättillgängliga servicenätet och det mest kundanpassade systemet för förarstöd.

Scania verkar också för införande inom hela EU av längre och mer effektiva fordonskombinationer. Därigenom skulle varje fordons lastförmåga kunna öka med 50 procent. Det minskar miljöbelastningen mätt som utsläpp i förhållande till transporterade godsmängder och dessutom kostnaderna för transporter i samhället.

### Effektivare persontrafik

Scania strävar även efter att låta bussen få en större roll i såväl stads- som landsvägstrafik. Det finns stora miljömässiga fördelar med att flytta persontransporter från bilar till bussar i tätortsområden. Både trängsel och utsläpp minskar avsevärt även om man kör med fossilbränsle-drivna bussar. Med en kollektivtrafik, där fordonen drivs med förnybara drivmedel, kan koldioxidutsläppen från persontrafik bli i det närmaste försumbara.

Scania satsar på att utveckla fordon och tjänstestöd till effektiva och miljöoptimerade bussnät. Bus Rapid Transit, BRT, med separata filer och enkel på- och avstigning ger snabbare trafik och effektiviserar flödet av passagerare.

### Förarna som nyckelpersoner

Scania satsar på förarna för att minska energiåtgången och miljöbelastningen samt öka trafiksäkerheten. Scania Driver Training och det datoriserade stödsystemet Scania Driver Support är viktiga bidrag till detta. Föraren har möjlighet att minska bränsleförbrukningen och sänka transportkostnaden med omkring 10 procent genom att förbättra sitt körsätt. Satsning på förarnas arbetsmiljö och kompetens ökar dessutom yrkets attraktivitet.

## Framtidsvyer



Fotomontage

### Platooning

Platooning innebär att man arrangerar fordon i konvoj med täta avstånd och elektrisk dragkoppling. Konvojen styrs sedan som en enhet. Scania forskar kring platooning-tekniken tillsammans med KTH och analyserar de besparingar i bränsle och koldioxid som kan göras. Potentialen bedöms som stor och redan med dagens teknik kan bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp minskas med 7 procent. Projektet analyserar även hur trafikflödena och -säkerheten kan förbättras.



### El från väg

Dagens elfordon drivs ofta med batterier, men på grund av dess låga lagringskapacitet har sådana fordon begränsad körsträcka. Scania deltar i ett forskningsprojekt som studerar eldrift och olika metoder för att överföra elektricitet mellan väg och fordon. Särskilt intressant är ett projekt kring så kallad induktiv överföring via vägbanan eftersom den är enklare att göra tillgänglig för alla vägfordon. Med energi direkt från vägen skulle det vara möjligt att göra vägtransporter mer eller mindre oberoende av fossil olja.

# Framgång byggd på engagerade medarbetare

Scanias framgång bygger på kompetenta och engagerade medarbetare som utvecklas och mår bra – både i sitt arbete och privat. Under de senaste årens lågkonjunktur har Scania satsat på att behålla sina fast anställda medarbetare och därmed sin kärnkompetens. Detta har bidragit till goda relationer i företaget och till att Scania snabbt kunnat öka produktionen i takt med att efterfrågan stigit.

Scania är verksam i ett hundratal länder, och över hälften av Scanias medarbetare arbetar utanför Sverige. För ett internationellt företag som Scania är därför ledarskapet ett strategiskt verktyg för att sprida företagets värderingar, kultur och arbetssätt. Tydliga värderingar och gemensamma principer för både arbete och ledarskap genomsyrar verksamheten och binder samman organisationen.

Scania utvärderar regelbundet mångfald och jämställdhet som viktiga delar av ledarskaputbildningen. Scania ser mångfald som en framgångsfaktor och strävar efter god bredd bland sina medarbetare. Genom ökad mångfald förbättras möjligheten att förstå och möta olika kunders behov och därmed stärka företagets position på marknaden.

## Globalt ledarskapsprogram viktig plattform

Scanias globala ledarskapsprogram riktar sig till samtliga chefer och ledare inom hela organisationen. Syftet är att utbilda chefer och ledare hur de ska omsätta Scanias kultur, värderingar och ledarskapsprinciper i det dagliga arbetet.

I de nätverk som byggs mellan chefer inom Scanias globala organisation sprids goda exempel och kunskap om att leda Scanias verksamheter inom olika kulturer. Därmed utökas kunskapsbasen vilket ger bättre möjlighet att möta olika kunders behov och stärka Scanias position.

## Utbildningsinsatserna inom produktion gav resultat

Under 2009 och början av 2010 valde Scania att behålla fast anställd personal i så hög grad som möjligt och vidareutbilda dessa medarbetare. Att behålla och utveckla kärnkompetensen inom företaget har visat sig vara ett framgångsrecept för Scania. Utbildningsinsatserna har gjort att Scania snabbt har kunnat öka takten i produktionen och möta den stigande efterfrågan under 2010.

Ökningen i kompetens och medarbetarnas engagemang har också lagt basen till förbättringar i produktiviteten.

## Hållbarhet genom engagemang och välbefinnande

Scanias medarbetare uppmuntras att bidra till ständiga förbättringar, att leva upp till Scanias kärnvärden och att ta ansvar för sin egen hälsa och utveckling. En god och ständigt förbättrad arbetsmiljö är inte bara en förutsättning för att medarbetarna trivs och utvecklas, utan är också viktig för en hållbar utveckling och ett lönsamt Scania.

God lönsamhet gör det möjligt att ytterligare stärka medarbetarna genom bland annat kompetensutveckling och fortbildning. Samspelet mellan motiverade medarbetare som trivs på jobbet och företagets lönsamhet blir därmed en positiv spiral. Genom att investera i sina medarbetare kan Scania förbättra lönsamheten och därmed skapa resurser för att göra Scania till en ännu mer attraktiv arbetsgivare.

## SCANIAS PRINCIPER FÖR LEDARSKAP OCH MEDARBETARSKAP

1. Samordna men arbeta självständigt – ta ansvar
2. Arbeta med detaljerna och förstå sammanhanget
3. Agera nu – tänk långsiktigt
4. Bygg kunskande genom kontinuerligt lärande
5. Stimulera till engagemang genom delaktighet





## Globala utbildningsinsatser

Scanias närvaro i ett hundratal länder kräver effektiva sätt att utbilda och lära nytt. Scania har därför utvecklat kurser för självstudier via webben och aktiviteter som Scaniamedarbetarna kan genomföra på hemmaplan. Fördelarna är många, dels kan utbildningen förläggas precis när behov uppstår, dels bidrar ett sådant upplägg till en kostnadseffektiv utbildning och mindre koldioxidutsläpp genom minskat resande.

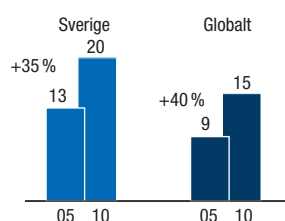
För nya medarbetare erbjuds Scania Global Introduction, ett webbaserat introduktionsprogram. Det innehåller Scanias historia, produkter och arbetsmetoder och förmedlar även företagets kultur och värderingar. De nya medarbetarna ges därmed tidigt möjligheten att se sin egen del i det större sammanhanget.

## Andel kvinnliga chefer ökar

Scania arbetar målmedvetet med att öka andelen chefer som är kvinnor. Erfarenhet av och känsla för företagskulturen är mycket viktiga för ett framgångsrikt ledarskap.

Rekryteringen till de högsta chefspositionerna i Scania sker därför huvudsakligen internt. De chefer i Scania som är kvinnor utgör därmed grunden för att åstadkomma ökad jämställdhet även i koncernledningen och verkställande ledningen.

Andel kvinnliga chefer, 2005–2010



20 procent av cheferna och 21 procent av de anställda var kvinnor inom Scanias svenska verksamhet vid utgången av 2010.

## Socialt ansvarstagande

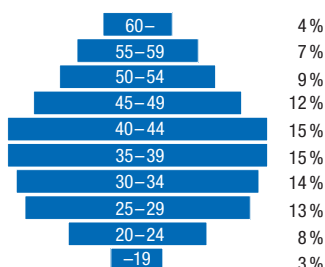
I Sydafrika pågår sedan flera år ett hälso-program för att höja kunskapen i livsstilsfrågor. HIV-prevention är en viktig del. Samtliga Scania-medarbetare och deras familjemedlemmar erbjuds att delta i programmet. Hälsoprogrammet resulterar i förbättrad hälsa hos medarbetarna och bidrar till att färre personer insjuknar i HIV/AIDS.



## Hälsoarbete i vardagen

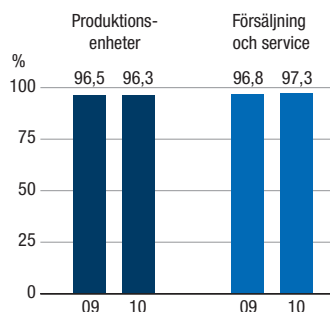
Alla medarbetare inom Scania engageras i förbättringar av arbetsmiljön. Det pågår ständigt ett arbete inom företaget med att långsiktigt och målmedvetet föra in hälsofrågor i alla processer – från utvecklings- och produktionsenheter till försäljnings- och serviceledet. Exempelvis är mekanikerna delaktiga i utprovning av hjälpmedel och verktyg. Detta är en viktig del i att undvika belastningsbesvär.

### Åldersfördelning



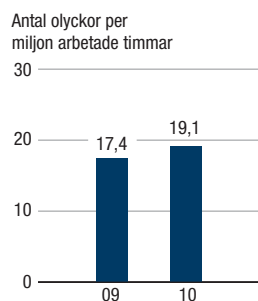
Åldersfördelningen bland Scanias medarbetare är välbalanserad.

### Frisknärvaro globalt



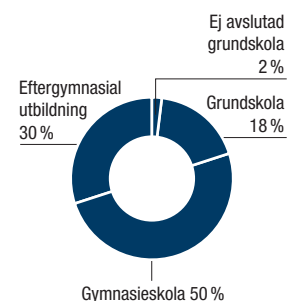
Den globala frisknärvaron bland de anställda i Scanias produktionsenheter minskade med 0,2 procentenheter. Inom försäljning och service ökade frisknärvaron med 0,5 procentenheter.

### Arbetskadorna globalt



Arbetsolyckor med sjukfrånvaro per miljon arbetade timmar (globalt industriellt) var under 2010 19,1.

### Utbildningsnivå

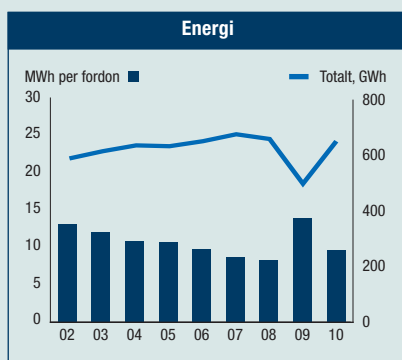


Scanias medarbetare har en hög utbildningsnivå.

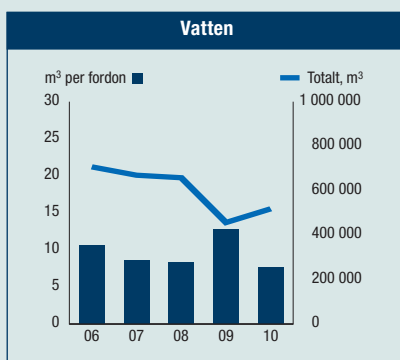
# Miljöpåverkan

## ANVÄNDNING AV RESURSER

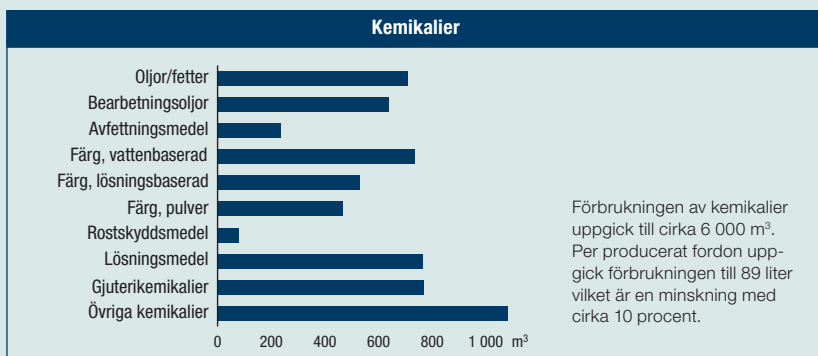
Scanias miljöarbete är proaktivt, baserat på ett livscykelerspektiv och försiktighetsprincip. Scania effektiviserar ständigt sitt resursutnyttjande. Miljöaspekter beaktas redan i utvecklings- och investeringsprocessen i syfte att kunna möta framtida krav med bästa tillämpbara teknik, dvs att göra rätt från början och eliminera slöseri. Genom att fokusera på minskade energi-, material- och kemikalieinsatser kan miljöpåverkan minimeras på ett resurssnålt och kostnads-effektivt sätt.



Energianvändningen ökade med den ökade produktionsvolymen, men minskade till 9,7 MWh per producerat fordon. Den totala energianvändningen var 652 GWh.



Trenden med en minskad vattenanvändning per producerat fordon fortsätter och ligger nu på 7,7 m³ per fordon. Den totala vattenförbrukningen ökade till 519 000 m³.



## SCANIAS VERKSAMHET

Att omvandla råvaror och komponenter till slutprodukter är en grundläggande del av Scanias verksamhet. Därför är effektivare resursanvändning ett av Scanias viktigaste miljömål.

- Mer än hälften av Scanias FoU-budget går till miljöförbättringar.
- Scania arbetar aktivt med att byta ut farliga ämnen och strävar efter att undvika användning av sådana ämnen inom produktutveckling, produktion och inom servicenätet.

## FORSKNING OCH UTVECKLING

- Optimering av alla delar av fordonstekniken – från effektivare drivmedel till bättre aerodynamik och hybridlösningar.
- Utveckling av nya produkter och tjänster som hjälper föraren att sänka koldioxidutsläppen och öka trafik-säkerheten.

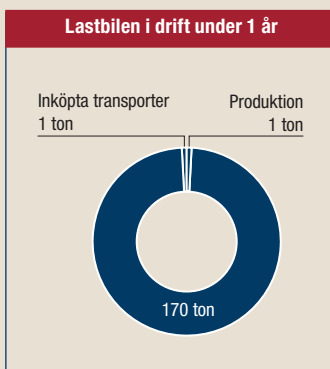
## PRODUKTION OCH SERVICE

- Miljöarbetet är integrerat i det dagliga arbetet med ständiga förbättringar genom en stark koppling till Scanias produktionssystem i form av Scania Production System (SPS). Inom försäljnings- och servicenätet sker detta arbete genom Scania Retail System (SRS).
- Produktionsanläggningar utvärderas kontinuerligt för att hitta goda exempel samt identifiera förbättringsområden.
- Kemikaliearbetet är inriktat på minskad användning av kemikalier samt övergång till alternativ med lägre miljöpåverkan.
- Tvärfunktionella team fokuserar på hälso- och miljöfrågor.

## PÅVERKAN UNDER FORDONETS LIVSLÄNGD

### TOTALA KOLDIOXIDUTSLÄPP UNDER LIVSCYKELN

Huvuddelen av miljöpåverkan uppstår när fordon och motorer används. Ett sätt att beskriva miljöbelastningen är att se på koldioxidutsläppen. Tillverkningen av en Scania lastbil genererar drygt 1 ton koldioxid. Transporter av komponenter och leverans av fordonet ger upphov till ytterligare 1 ton. En lastbil i fjärrtrafik, som körs snålt och rullar 200 000 km per år, släpper ut cirka 170 ton koldioxid under ett års användning. Den stora skillnaden mellan tillverkning och användning visar hur viktigt det är för Scania att stödja kundernas miljöarbete.



### ECOLUTION BY SCANIA

För att stödja kundernas hållbarhetsarbete har Scania tagit fram "Ecolution by Scania", ett paket med miljöanpassade produkter och tjänster som förarutbildning, aktiv uppföljning och vägledning av förare och extra service. Biodrivmedel är en viktig del i ecolutionpaketet. Genom optimering av fordonet kan bränsleförbrukningen minska upp till 10 procent. Lika mycket kan sparas med hjälp av återkommande förarutbildning. Koldioxidutsläppen kan minska ytterligare genom användning av förnybara biodrivmedel.



## UTSLÄPP, ÅTERVINNING OCH DEPONI

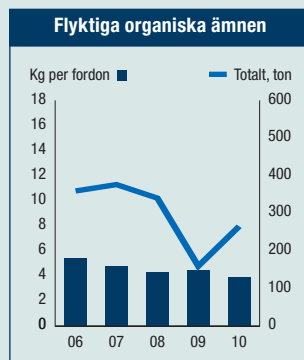
### STÄNDIGA FÖRBÄTTRINGAR

- Energieffektiviseringar är högprioriterat och det pågår fortlöpande ett systematiskt arbete med lokala energikartläggningar och handlingsplaner.
- Andelen fossila bränslen minskar ständigt. Samtliga anläggningar i Sverige har nu fjärrvärme som uppvärmning. Fossila bränslen exklusive provning står nu för mindre än 15 procent av den totala energi-användningen.
- Vattenburen färg och pulverfärg används i huvudsak i all målning, vilket har lett till betydande minskning av utsläpp av flyktiga organiska ämnen (VOC).
- Processutveckling inom logistik har minskat transportarbetet och därmed utsläpp till luft. Fokusområden för detta arbete är till exempel:
  - Kontinuerligt arbete med att öka fyllnadsgraden på godstransporter.
  - Utveckling av transportupplägg som stödjer varierad godsvolym vilket möjliggör högre fyllnadsgrad.
  - Ökad användning av intermodala transporter dvs kombination av flera transportslag, vilket medför lägre koldioxidutsläpp.

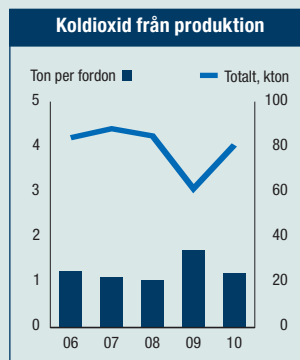
Scania minskar ständigt utsläppen till luft och vatten i förhållande till produktionsvolym.

Slutna produktionsprocesser eftersträvas för att undvika resurskrävande reningsåtgärder.

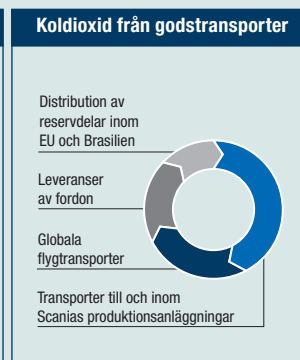
Genom omställningar i målningsprocesser, kortare testkörningar och utbyte av fossila bränslen minskar vi utsläppen till luft.



Utsläppen av flyktiga organiska ämnen (VOC) minskade till 3,9 kg per producerat fordon. De totala utsläppen var 266 ton.



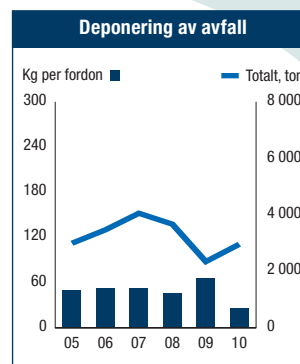
Utsläppen av koldioxid ökade med den totala produktionsvolymen till 81 kton, men minskade till 1,2 ton per producerat fordon.



De totala utsläppen för 2010 uppgick till 165 000 ton. Årets redovisning inkluderar även transporter med flyg, vilket tidigare inte redovisats fullt ut.

### ÅTERVINNING FRÅN PRODUKTION

Trenden med ökad återvinning håller i sig. Under 2010 omhändertogs 66 000 ton avfall (exklusive gjuterisand), varav nästan 85 procent har utnyttjats för material- och energiåtervinning. Avfall som ska omhändertas externt och i huvudsak klassas som farligt uppgick till 7 000 ton 2010.



## ÅTERVINNING

### SCANIAS CO<sub>2</sub> VISION

Scantias vision för transportbranschen är att minska CO<sub>2</sub>-utsläppen per transporterat ton med 50 procent mellan år 2000–2020 genom satsningar på:

- Föraren
- Fordonsteknologi
- Biobränslen
- Logistik

För att nå dit krävs samarbete mellan alla parter i vägtransportsektorn och lagstiftare.

### SKROTNING

Scantias mål är att minska avfallsmängderna och sortera avfallet och restprodukterna så att de kan behandlas efter sina egenskaper och återföras i kretsloppet. Scania upprättar demonterings- och deponiprotokoll för att återvinningen av fordon ska ske på rätt sätt. En lastbil är kommersiellt återvinningsbar till 95 procent.

### Forskning och utveckling



## MILJÖEKONOMISK REDOVISNING I SAMMANDRAG

### Produktionens miljöprestanda i sammandrag

	2010	2009	2008
Antal producerade fordon	67 567	35 698	79 874
<b>Nettoomsättning, MSEK</b>			
Scaniaprodukter	78 168	62 074	88 977
<b>Förbrukning av råvaror</b>			
Per fordon, kg	2 500	2 300	2 500
Totalt, ton	168 000	80 500	202 000
Totalt, MSEK	1 950	970	2 540
<b>Förbrukning av kemikalier</b>			
Per fordon, m <sup>3</sup>	0,089	0,098	0,086
Totalt, m <sup>3</sup>	6 000	3 500	6 850
Totalt, MSEK	238	133	249
<b>Energianvändning</b>			
Per fordon, MWh	9,7	14,0	8,3
Totalt, GWh	652	500	660
Totalt, MSEK	385	315	346
<b>Utsläpp av koldioxid</b>			
Transporter, 1 000 ton	102	56	108
Fossila bränslen, 1 000 ton	35	25	38
Inköp el, 1 000 ton	37	29	41
Inköp värme, 1 000 ton	9,4	7,0	5,8
Per fordon, ton	2,7	3,3	2,4
varav anläggningsrelaterat	1,2	1,7	1,1
Totalt, 1 000 ton	183	117	193
<b>Vattenanvändning</b>			
Per fordon, m <sup>3</sup>	7,7	12,8	8,3
Totalt, 1 000 m <sup>3</sup>	520	460	660
Totalt, MSEK	6	6	8
<b>Utsläpp av lösningsmedel</b>			
Per fordon, kg	3,9	4,5	4,3
Totalt, ton	270	160	341
<b>Återvinning av restprodukter och avfall</b>			
Per fordon, kg	830	890	860
Totalt, ton	56 000	32 000	69 000
Intäkter, MSEK	91	29	112
<b>Deponering och externt omhändertagande</b>			
Per fordon, kg	150	220	170
Totalt, ton	9 900	7 800	14 000
Totalt, MSEK	22	16	25

Emissioner från transporter har beräknats enligt NTM (Nätverket för Transporter och Miljö). En fördjupad redovisning av åtgärder och resultat liksom en sammanställning av miljöprestanda per produktionsenhet finns på [www.scania.com](http://www.scania.com). Webbplatsen har inte granskats av företagets revisorer.

## SCANIAS PERSONALPOLICY

Scania ska vara en eftertraktad arbetsgivare med kompetenta och engagerade medarbetare som arbetar i en kreativ och sund miljö där mångfald och etik främjas.

## SCANIAS MILJÖPOLICY

Scania förbättrar ständigt miljöprestanda hos sina produkter, processer och tjänster. Förbättringsarbetet baseras på affärsmässiga såväl som andra krav, där efterlevnad av lagkraven är grundläggande. Scantias miljöarbete är proaktivt, baserat på ett livscykelperspektiv och försiktighetsprincipen.



## OECDs RIKTLINJER I KORTHET

**Generellt:** Respektera mänskliga rättigheter.

**Information:** Delge relevant information till alla intressenter.

**Anställda:** Respektera anställdas fackliga rättigheter och motverka barnarbete.

**Miljö:** Förbättra miljöprestanda.

**Korruption:** Aldrig erbjuda, lova, ge eller kräva mutor eller annat som kan uppfattas som mutor.

**Kundintresse:** Delge kunder produktinformation samt etablera förbättringsrutiner.

**Forskning och utveckling:** Arbeta för att överföra kunskap till världsländer.

**Konkurrens:** Aldrig samarbeta med konkurrenter i syfte att förhindra konkurrens.

**Skatter:** Betala i tid.



# Styrning och uppföljning av hållbarhetsarbetet

Scanias hållbarhetsarbete spänner över ett brett fält – från miljökrav på produktionsanläggningar och innovationer inom hållbara transporter till satsningar på medarbetarnas hälsa och kompetens. Det innefattar också en hög standard för etiskt uppträdande i relationen till medarbetare, kunder, affärspartners och samhället i stort.

Scanias hållbarhetsarbete är integrerat i företagets ledningsstruktur. Det bygger på Scanias kärnvärden, ledningsfilosofi och strategier. Ett etiskt förhållningssätt i arbetet är samtliga medarbetares ansvar. Arbetet med hållbarhetsfrågor beskrivs främst i styrdokumentet "How Scania is Managed" och är integrerat i Scanias ledningsorganisation. Rapportering sker kvartalsvis i linjeorganisationen och årligen till verkställande ledningen.

För att löpande följa upp och rapportera om produktionsprestanda har Scania etablerat ett internt rapporteringssystem som omfattar samtliga producerande enheter samt forskning och utveckling. Det finns även en rutin för anställda att rapportera avvikelser inom företaget mot gällande regelverk. Förslag till förbättringar i hållbarhetsarbetet kommer fram i den löpande processen kring ständiga förbättringar.

På Scania har varje produktionsenhet övergripande mål för hållbarhetsarbetet som ligger till grund för detaljerade mål på lokal nivå. Miljöarbetet inklusive arbetsmiljön inom produktionsenheterna utvärderas årligen genom Scania Blue Rating Environment and Health & Work Environment systems. Denna metod används också för att utveckla arbetet, sprida goda exempel och bedöma risker (se Risker och riskhantering sid 53–56).

Scanias produktionsanläggningar liksom forsknings- och utvecklingsenheter och centrala staber är certifierade enligt ISO 14001.

För enheterna i försäljnings- och serviceorganisationen gäller Scania Dealer Operating Standard, DOS, där miljöarbetet ingår. DOS följs upp vid regelbundna revisioner. För mer information se Bolagsstyrningsrapporten sid 57–62.

## Samma krav på leverantörer

Scanias värderingar avspeglas också i de krav som ställs på koncernens leverantörer. Scanias inköbspolicy ställer höga krav på kvalitets- och miljöledningssystem enligt ISO/TS 16949 och ISO 14001, samt att leverantörerna

lever upp till FNs deklaration om mänskliga rättigheter. Scania för en nära dialog med sina leverantörer för att stötta dem och följa upp att kraven efterlevs.

## Dialog med Scanias intressenter

Dialog och samarbete med kunder, politiker, myndigheter och andra relevanta samhällsfunktioner är en strategisk del av verksamheten.

Scania har identifierat de relevanta intressenterna på basis av deras betydelse för koncernens verksamhet och användningen av Scanias produkter. Scania för löpande diskussioner med dessa intressenter i frågor kring hållbarhet. Dialogen syftar dels till att Scania ska ha en god grund för affärsbeslut, dels till att bidra med synpunkter på hur lagstiftningen bäst ska utformas för att gynna en hållbar och konkurrenskraftig transportindustri – en förutsättning för ett väl fungerande transportsystem.

Scania stöder lagstiftning som uppmuntrar investeringar och innovationer i hållbar teknik och som främjar rättvis konkurrens.

## Scania som tillförlitlig partner

Att ett företag lever upp till höga etiska krav är en förutsättning för att medarbetare, partners, kunder och ägare ska känna förtroende.

Scania ställer sig bakom OECDs riktlinjer för multinationella företag, vilket bland annat innebär ett åtagande att respektera mänskliga rättigheter, aldrig erbjuda eller ta emot mutor och att ta avstånd från konkurrensbegränsande aktiviteter.



## Kraftig uppgång för Scaniaaktien

Aktiemarknaden hade en positiv utveckling under 2010. Börsen bottnade vid slutet av 2008. Därefter har aktiemarknaden haft en slagig utveckling, dock med en klart positiv trend, stödd av en stabilisering av den ekonomiska utvecklingen. NASDAQ OMX Stockholm steg med 23 procent och Scanias B-aktie steg 2010 med 68 procent.

Efter att ha nått botten 2009 förbättrades efterfrågan i världsekonomin. Detta gynnade bland annat efterfrågan på transportutrustning som låg till grund för en stark utveckling på aktiemarknaden för lastbilstillverkarna. Scaniaaktien utvecklades mycket positivt under året och gick betydligt bättre än börsen som helhet. Totalavkastningen blev 69 procent för B-aktien vilket kan jämföras med SIXRX som hade en avkastning på 27 procent. De senaste fem åren har Scanias B-aktie i genomsnitt haft en total avkastning på 34 procent per år. Motsvarande siffra för SIXRX är 13 procent.

### Aktiens omsättning

Omsättningen i Scanias B-aktie var i genomsnitt 1 224 300 aktier per dag under 2010. Omsättningen

var därmed lägre än 2009. Omsättningshastigheten var 77 (84) procent vilket kan jämföras med 88 (108) procent för NASDAQ OMX Nordic som helhet.

### Utdelning och finansiella mål

Den föreslagna utdelningen på 5,00 kronor per aktie för 2010 motsvarar 44 procent av årets nettovinst. De senaste fem åren har i genomsnitt 47 procent av nettovinsten delats ut till aktieägarna.

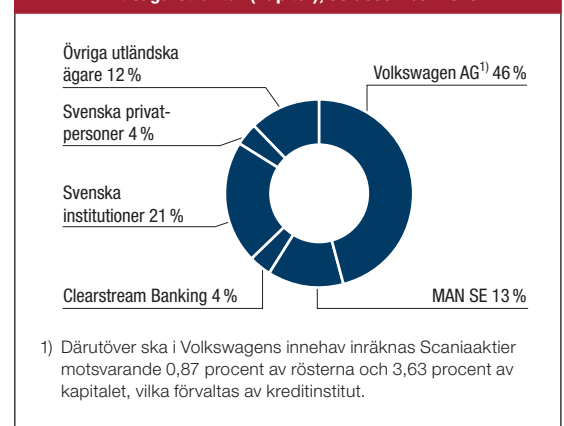
Scanias ledningsfilosofi är att utnyttja kunskapen och erfarenheterna från företagets förbättringsarbete. Det innebär att större vikt läggs vid metoder än vid traditionella resultatmål. Dessa principer, som först applicerades inom produktionsenheterna, har spridits och anpassats till olika delar av företaget. Scania

#### De tio största aktieägarna, 30 december 2010

Ägare	Innehav %	Röster %	Resultatbonusstiftelse
Volkswagen AG <sup>1)</sup>	45,66	70,94	Anställda äger via resultatbonusstiftelse Scaniaaktier, vilket per den 30 december 2010 uppgick till 0,6 procent av aktiekapitalet. Scanias resultatbonusstiftelse får maximalt äga 10 procent av aktiekapitalet i Scania.
MAN SE	13,35	17,37	
Clearstream Banking	4,31	1,02	
Swedbank Robur Fonder	3,42	0,62	
Alecta Pensionsförsäkring	2,37	0,43	
Skandia Liv	1,15	0,42	
AMF Försäkring och Fonder	1,55	0,41	
Svenska Handelsbanken	0,12	0,18	
Nordea Investment Funds	0,94	0,17	
SEB Investment Management	0,92	0,17	
Summa	73,79	91,73	

1) Därutöver ska i Volkswagens innehav inräknas Scaniaaktier motsvarande 0,87 procent av rösterna och 3,63 procent av kapitalet, vilka förvaltas av kreditinstitut.

#### Aktieägarstruktur (kapital), 30 december 2010







ställer därför inte upp finansiella mål för koncernen i traditionell mening. Kapitalbehovet i bolaget utvärderas löpande och anpassas efter de investeringar som behövs för att säkerställa Scania's tillväxt.

Sedan 2010 har Scania och MAN genomfört ett antal utredningar rörande projekt på det industriella området, huvudsakligen avseende tunga fordon, vilka skulle göra det möjligt för företagen att dra nytta av synergier inom forskning och utveckling, tillverkning och inköp. Utredningarna har visat att ett förverkligande fullt ut av de möjliga synergierna förutsätter ett närmare samarbete genom att de båda företagen går samman, samtidigt som respektive företags varumärke bevaras. Inget beslut har fattats då ett antal kommersiella och legala frågor återstår.

### Om Scaniaaktien

Scania är noterat på NASDAQ OMX Stockholm sedan den 1 april 1996. Aktiekapitalet är fördelat på 400 miljoner A-aktier och 400 miljoner B-aktier, där varje A-aktie representerar en röst och varje B-aktie en tiondel röst. I övrigt finns inga skillnader mellan aktieslagen. Kvotvärdet är 2,50 kronor. Mer information om Scaniaaktien finns på [www.scania.com/se](http://www.scania.com/se), Investor Relations. Frågor kan skickas till [ir@scania.com](mailto:ir@scania.com).

### Data per aktie

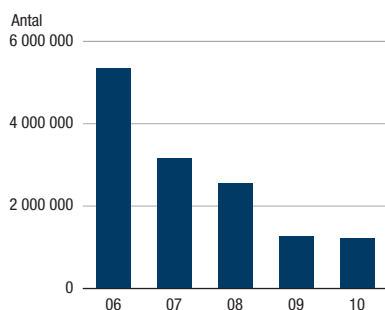
	2010	2009	2008	2007	2006
SEK (om annat ej anges)					
Kurs vid årets slut, B-aktien	154,70	92,30	77,75	145,01	107,37
Högsta kurs, B-aktien	160,00	103,00	162,43	188,80	112,50
Lägsta kurs, B-aktien	88,40	57,75	50,25	98,44	64,06
Kursförändring, %, B-aktien	67,6	18,7	-46,4	35,1	67,3
Totalavkastning, %, B-aktien	69,1	22,0	-40,8	45,5	74,7
Börsvärde, MSEK	122 440	73 640	61 900	128 800	97 150
Resultat	11,38	1,41	11,11	10,69	7,42
P/E-tal, B-aktien, ggr	14	65	7	14	14
Utdelning*	5,00	1,00	2,50	5,00	3,75
Inlösen	-	-	-	7,50	8,75
Direktavkastning, %**	3,2	1,1	3,2	3,4	3,5
Utdelningsandel, %	43,9	70,9	22,5	46,8	50,5
Eget kapital	37,5	29,1	27,4	31,0	32,7
Kassaflöde, Fordon och tjänster	14,85	6,89	2,22	10,62	8,68
Aktieägare, antal***	121 038	119 973	130 020	124 413	107 487

\* Enligt styrelsens förslag för år 2010.

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

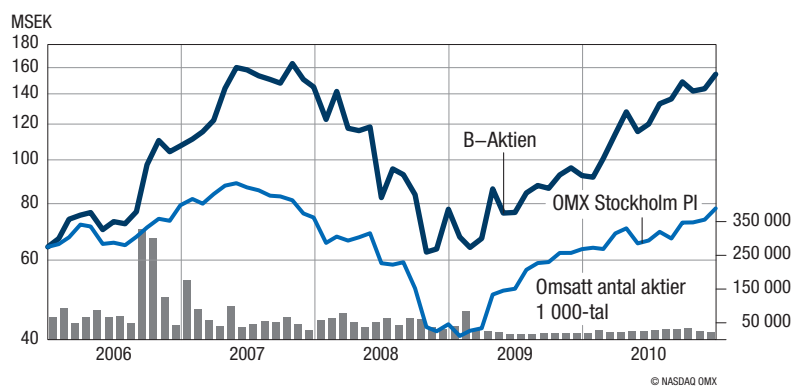
\*\*\* Per 30 december 2010.

### Genomsnittlig daglig handel med B-aktier



Utöver NASDAQ OMX Stockholm handlas Scaniaaktierna också på alternativa marknadsplatser såsom Chi-x, Bats Europe, Burgundy och Turquoise. Under 2010 omsattes totalt cirka 350 000 B-aktier i snitt per dag på de största alternativa handelsplatserna.

### Aktiekurs



# Bolagsordning

Antagen vid årsstämman den 5 maj 2008.

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

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

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

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

**§ 5** Det totala antalet aktier i bolaget skall vara lägst sexhundrafyrtio miljoner (640 000 000) och högst tvåmiljarderfemhundrasextio miljoner (2 560 000 000) aktier.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**§ 11** Ordinarie bolagsstämma (årsstämma) skall hållas en gång om året senast under juni månad. På årsstämma skall följande ärenden förekomma till behandling:

1. Val av ordförande vid stämman;
2. Godkännande av röstlängden;
3. Godkännande av dagordning;
4. Val av två justeringsmän;
5. Fråga om stämman blivit behörigen sammankallad;
6. Framläggande av årsredovisningen och revisionsberättelsen samt koncernredovisningen och koncernrevisionsberättelsen;
7. Beslut
  - a. om fastställelse av resultaträkningen och balansräkningen samt koncernresultaträkningen och koncernbalansräkningen;

- b. om dispositioner beträffande vinst eller förlust enligt den fastställda balansräkningen;

- c. om ansvarsfrihet åt styrelseledamöterna och verkställande direktören;

8. Fastställande av antal styrelseledamöter och styrelsesuppleanter;

9. Fastställande av arvoden åt styrelsen och revisorerna;

10. Val av styrelseledamöter och styrelsesuppleanter;

11. Val av revisorer och revisorssuppleanter i förekommande fall;

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

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

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

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

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

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



# Risker och riskhantering i Scania

Risker är ett naturligt inslag i affärsverksamhet och företagande. Det tillhör det dagliga arbetet i Scania att hantera risker, att förhindra att risker drabbar bolaget och att begränsa effekten av de skador som kan uppstå.

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 betenden som skulle kunna påverka företagets varumärke och förtroende negativt är viktiga att bevaka och minimera. Scanias starka företagskultur baseras på etablerade värderingar, principer och metoder och är grunden för företagets arbete med att hantera risker. Scanias styrelse ansvarar inför aktieägarna för bolagets riskhantering. Företaget rapporterar löpande i riskfrågor till styrelsen och till styrelsens revisionskommitté.

## STRATEGISKA RISKER

### Företagsstyrnings- och policyrisker

Verkställande ledningen har huvudansvaret för hantering av företagsstyrnings- och policyrisker. Alla enheter inom företaget arbetar enligt ett ledningssystem, som uppfyller Scanias krav, riktlinjer och policier och är väl dokumenterat. Snabb spridning av ändamålsenlig information säkerställs via bolagets ledningsstruktur och ledningsprocesser. Ledningssystemen förbättras kontinuerligt bland annat genom regelbunden översyn, utförd såväl internt som av tredje part. För en närmare beskrivning av ledningsstrukturen i Scania se avsnittet Bolagets ledning i Bolagsstyrningsrapporten på sid 61.

### Affärsutvecklingsrisker

Risker förknippade med affärsutveckling och långsiktig planering hanteras främst genom 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 tunga lastbilar, bussar och motorer påverkas av konjunkturen och är därför utsatta för fluktuationer. Beträffande lastbilsförsäljningen kan man vidare historiskt urskilja ett cykliskt mönster med toppar i försäljning omkring var tionde år. I lastbilsförsäljning förekommer också mer temporära svängningar kring den långsiktiga tillväxttenden och den beskrivna tioårscykeln.

Länder och regioner kan drabbas av ekonomiska eller politiska problem som påverkar efterfrågan på tunga fordon negativt. Svängningar på världens finansiella marknader får i större eller mindre omfattning en påverkan på den reala ekonomins konjunkturcykler och därmed på efterfrågan på Scanias produkter. Marknader kan temporärt avstanna och lokala valutor deprecieras.

Genom en väl diversifierad marknadsstruktur begränsas effekten av en enskild marknads nedgång. På enskilda marknader kan väsentliga ändringar i spelreglerna ske såsom införande eller höjning av tullar och skatter, införande eller upphörande av stimulansåtgärder samt ändrade krav på fordonsspecifikationer. Införande av sanktioner mot vissa länder kan reducera möjligheterna att få avsättning för 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

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

En avancerad form av affärsåtagande utgör tillgänglighetsgaranti för fordonet där kunden betalar för nyttjad distans eller tid. Scania arbetar aktivt med att utveckla

distributörernas kompetens och förmåga att förstå kundens affär samt att bedöma och hantera riskerna i dessa åtaganden.

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

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

Oberoende distributörer kan drabbas av problem, som kan få en negativ effekt på Scantias verksamhet. Det kan bland annat avse bristande ledning och investeringsförmåga eller problem med generationsväxlingar i familjeföretag. Om problemen inte är övergående kan Scania byta distributör alternativt överta verksamheten.

Scania håller löpande nära kontakt med sina distributörer för att tidigt uppfatta varningssignaler och kunna vidta åtgärder. På de stora marknaderna är distributörerna i allmänhet ägda av Scania.

### Produktionsrisker

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

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

Med resultatet av detta arbete som grund utvecklas löpande kontinuitetsplaneringen som en del av varje chefs ansvar, innefattande verksamhetsanpassad planering. Utbildning och övning sker med samtliga anställda och utförare av tjänster inom Scantias produktionsanläggningar. Uppföljning sker genom kontrollsystem, rapporterings- och åtgärdsrutiner. Årlig avrapportering sker till ledningen för produktion och logistik.

Scantias Blue Rating Fire Safety är en standardiserad metod för att genomföra riskbesiktningar med fokus på

fysiska risker och för att kunna presentera Scantias risk på återförsäkringsmarknaden. Årliga riskbesiktningar utförs på alla produktionsenheter och åtskilliga Scaniaägda distributörer/verkstäder.

Scantias Blue Rating Health and Work Environment är en metod som används för att utvärdera och utveckla hälso- och arbetsmiljöarbetet så att Scania successivt kan förbättra verksamheternas arbetsmiljö. På motsvarande sätt är Scantias Blue Rating Environment en metod för att utvärdera och utveckla miljöarbetet och förbättra förmågan att undvika miljörisker. Besiktningar utförs återkommande på alla större produktionsenheter. Se vidare Hållbarhetsredovisningen sid 49.

### Leverantörsrisker

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

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

Svängningarna på världens finansiella marknader riskerar även att i större eller mindre omfattning påverka Scantias leverantörer. Scania följer löpande upp leverantörernas finansiella status. Även Scania Blue Rating Fire Safety har använts för att genomföra riskbesiktningar på utvalda leverantörer.

### Personal- och kompetensförsörjning

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

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

För att säkerställa försörjningen av nyckelkompetens har Scania en etablerad struktur och arbetsmetod för nära samarbete med ett flertal universitet och högskolor. Sedan 1941 har Scania ett eget gymnasium som



ger unik kompetens inom skärande bearbetning och montering för dagens och framtidens produktion.

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 med utvecklingsamtal, och vid behov genomförs riktade åtgärder.

### Informationsrisker

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

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

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

### Hållbarhetsrisker

Med hållbarhetsrisker avses risker för icke önskvärda konsekvenser rörande miljö, hälsa och säkerhet, mänskliga rättigheter och affärsetik i den affärsverksamhet som Scania bedriver. Riskidentifiering och kontinuitetsplanering är en del av varje chefs ansvar och innefattar en verksamhetsanpassad planering. Utbildning och övning sker med samtliga 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 2010 har inga olyckor förekommit som givit betydande miljöpåverkan eller orsakat större saneringskostnader. Samtliga produktionsanläggningar har tillstånd enligt nationell lagstiftning. Utöver lagkrav och villkor i tillstånd kan det också finnas lokala krav och regler för verksamheten. Vid en ökad produktion görs ansökan om nytt tillstånd för berörd verksamhet. För vissa av Scantias verksamheter krävs dock en återkommande omprövning av tillståndet.

### Forsknings- och utvecklingsrisker

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

#### *Emissionslagstiftning*

Att uppfylla regleringskrav är ett villkor för att Scania ska kunna sälja sina produkter. Regleringskraven kan röra sig om smärre modifieringar men även krav på totalt minskad miljöpåverkan av användning av fordonen, främst emissioner. Medan produktmodifieringar ofta är relativt enkla och avsedda för lokala marknader, är de tekniska kraven i emissionslagstiftningen mycket komplicerade och gemensamma för hela regioner. Förmågan att uppfylla kommande emissionskrav är av stor betydelse för Scantias framtid, vilket inte minst gäller Euro 6-kraven som träder i kraft vid utgången av 2013.

Idag finns två tekniker för att begränsa utsläpp av kväveoxider: SCR (Selective Catalytic Reduction) och EGR (Exhaust Gas Recirculation). Scania har valt att utveckla både SCR och EGR för att tillgodose de stränga kraven i Europa. Därigenom har Scania kunskap att kombinera teknikerna för att nå mycket låga utsläppsnivåer.

Scania har även gjort stora satsningar på utveckling av förbränningsteknik för att redan vid källan minimera bildandet av skadliga emissioner samt investerat i strategiskt samarbete med bland annat den amerikanska motortillverkaren Cummins kring bränsleinsprutnings-systemet Scania XPI, som nu även tillverkas i Södertälje av det samägda produktionsbolaget.

Kvarvarande osäkerhet om detaljer i den slutliga utformningen av lagstiftningen för Euro 6 rörande fordonsburen diagnostik (On Board Diagnostics, OBD) kräver beredskap för introduktion av kompletterande tekniska lösningar. Detta tillgodoses genom att Scania i hög grad bedriver egen utveckling av ingående system.

#### *Produktanseringsrisker*

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

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

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

#### *Produktansvar*

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

#### **Försäkringsbara risker**

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

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

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

## **LEGALA RISKER**

### **Avtal och rättigheter**

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

### **Rättsprocesser**

Scania berörs av en mängd rättsliga förfaranden till följd av bolagets löpande verksamhet. I detta inbegrips påstådda kontraktsbrott, bristande leverans av varor eller tjänster, producentansvar, patentintrång eller intrång rörande andra immateriella rättigheter. Varken Scania eller något av dess dotterbolag är dock berört av något rättsligt förfarande eller skiljedomsprocess eller har informerats om något anspråk som bedöms avsevärt kunna påverka Scantias finansiella ställning.

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

Handhavandet av avtal, väsentliga rättigheter och legala risker sker i den normala verksamheten i enlighet med de anvisningar som framgår av Scantias bolagsstyrningsrapport (se sid 57–62). Scania har även infört ett system för legal riskrapportering, enligt vilket legala risker definieras och rapporteras. Minst en gång per år lämnas en rapport om sådana risker till styrelsens revisionskommitté.

## **SKATTERISKER**

Scania och dess dotterföretag är föremål för ett stort antal taxeringsprocesser till följd av bolagets löpande verksamhet. Dessa processer avser i allt väsentligt områdena mervärdesskatt, internprissättning samt avräkning av utländsk skatt. För mer information se även not 2 sid 86. Ingen av processerna bedöms kunna resultera i något anspråk som avsevärt skulle påverka Scantias finansiella ställning. Skatterisker över en viss nivå rapporteras fortlöpande till ledningen. En gång per år lämnas en rapport till styrelsens revisionskommitté.

## **FINANSIELLA RISKER**

Utöver affärsrisker är Scania exponerat för olika finansiella risker. De som är av störst betydelse är valuta-, ränte-, refinansierings- och kreditrisker. Dessa hanteras i enlighet med den finanspolicy som fastställts av Scantias styrelse. Se vidare Ekonomisk översikt sid 68 och not 30 sid 118.



# Bolagsstyrning i Scania

Scania strävar efter att styrningen av bolaget ska hålla en hög internationell standard genom tydlighet och enkelhet i ledningssystem och styrande dokument.

Bolagsstyrningen i Scania utgår från svensk lagstiftning, främst den svenska aktiebolagslagen, årsredovisningslagen, regelverket för emittenter vid NASDAQ OMX Stockholm ("Stockholmsbörsen") samt Svensk kod för bolagsstyrning ("bolagsstyrningskoden").

## Styrdokument i Scania

De viktigaste styrande dokumenten inom Scania är:

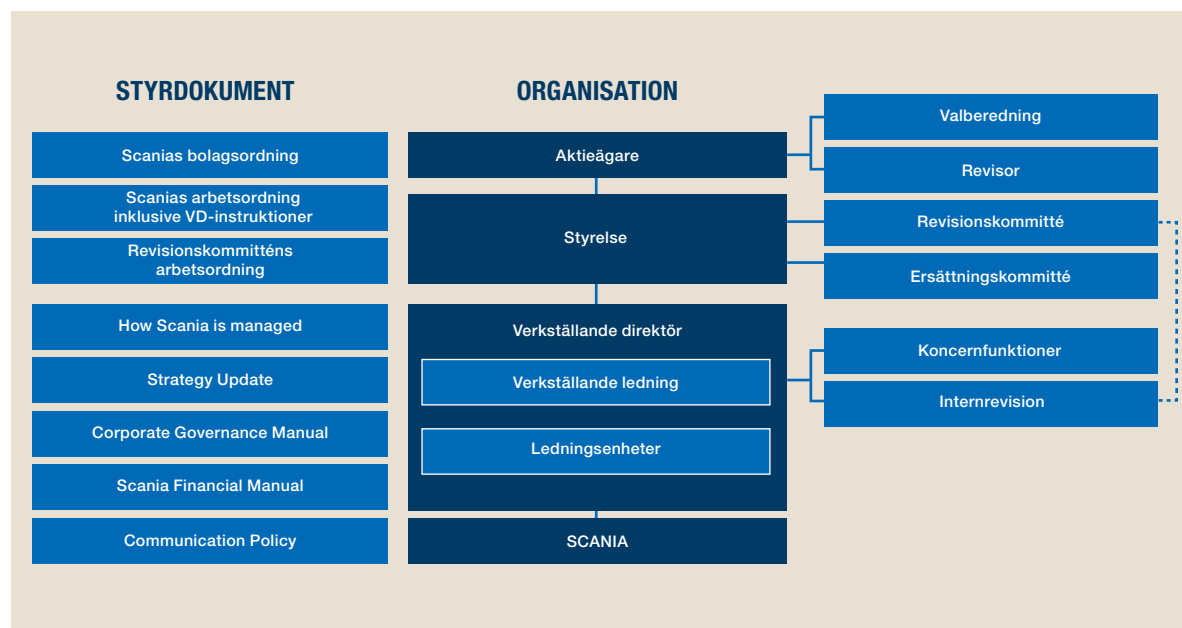
- Scanias bolagsordning (återges på sidan 52)
- Styrelsens arbetsordning, inklusive instruktionen till den verkställande direktören och riktlinjer för väsentliga rapporteringsprocesser inom Scania
- Revisionskommitténs arbetsordning
- How Scania is Managed (Så styrs Scania)
- Strategy Update (Uppdatering av Scanias strategi)
- Corporate Governance Manual (Scanias ledningshandbok)
- Scania Financial Manual (Scanias finansiella styrnings- och rapporteringshandbok)
- Communication Policy (kommunikationspolicy)

## Tillämpning och avvikelser

Bolagsstyrningsrapporten är upprättad i enlighet med bolagsstyrningskoden. Inför årsstämman 2010 avgick två ledamöter ur bolagets valberedning. På grund av detta kom valberedningen från den 19 mars 2010 bestå av endast två ledamöter inför årsstämman. Förutom denna avvikelse från bolagsstyrningskodens regel att valberedningen ska bestå av minst tre ledamöter har Scania följt bolagsstyrningskoden för 2010 utan undantag.

## AKTIEÄGARNA

Vid utgången av 2010 hade Scania cirka 121 000 aktieägare. Volkswagen AG var största ägare med ett direktregistrerat innehav om 45,66 procent av aktierna och 70,94 procent av rösterna. Därutöver ska i Volkswagens innehav inräknas Scaniaaktier motsvarande 0,87 procent av rösterna och 3,63 procent av kapitalet, vilka förvaltas av kreditinstitut. Inklusive dessa aktier är innehavet totalt 49,3 procent av aktierna och 71,8 procent av rösterna. Näst största aktieägare var MAN SE med 13,4 procent av kapitalet och 17,4 procent av rösterna. De därpå följande åtta största aktieägarna var Clearstream Banking, Swedbank Robur Fonder, Alecia Pensionsförsäk-



ring, Skandia Liv, AMF Försäkring och fonder, Svenska Handelsbanken, Nordea Investment Funds och SEB Investment Management. Tillsammans innehade dessa tio aktieägare 73,8 procent av aktiekapitalet och 91,7 procent av rösterna i Scania.

### Bolagsstämman

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

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

Kallelse till årsstämma ska ske tidigast sex och senast fyra veckor före stämman. Kallelse till extra bolagsstämma ska ske tidigast sex veckor och senast tre veckor före stämman. Kallelsen till ordinarie och extra bolagsstämma publiceras på Scantias webbplats, i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet samt i Post- och Inrikes Tidningar ([www.bolagsverket.se](http://www.bolagsverket.se)).

För att få ett ärende behandlat på bolagsstämman ska aktieägaren skriftligen anmäla det till styrelsen i sådan tid att ärendet kan tas upp i kallelsen till stämman. Dessutom har aktieägarna på bolagsstämman möjlighet att ställa frågor om bolaget och resultatet för det berörda året. Normalt är samtliga i styrelsen, bolagsledningen och revisorerna närvarande för att kunna besvara sådana frågor.

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

### Av bolagsstämman valda ledamöter i Scantias styrelse

Ledamot	Invald år	Revisionskommittén	Ersättningskommittén	Oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen*	Oberoende i förhållande till bolagets större aktieägare*	Närvaro av totalt 9 styrelsemöten**
Martin Winterkorn, ordförande	2007		Ordförande	JA	NEJ	6
Jochem Heizmann, vice ordförande <sup>1) 3)</sup>	2010			JA	NEJ	5
Helmut Aurenz	2008			JA	JA	9
Staffan Bohman, vice ordförande <sup>1)</sup>	2005	Ordförande		JA	JA	3
Peggy Bruzelius <sup>2)</sup>	1998		X	JA	JA	3
Börje Ekholm <sup>1)</sup>	2007	Ordförande		JA	JA	9
Francisco J. Garcia Sanz	2007		X	JA	NEJ	8
Gunnar Larsson <sup>2)</sup>	2008	X	X	JA	JA	9
Hans Dieter Pötsch	2007	X		JA	NEJ	9
Åsa Thunman <sup>3)</sup>	2010			JA	JA	5
Peter Wallenberg Jr	2005			JA	JA	6
Leif Östling	1994			NEJ	JA	9

1) Staffan Bohman var styrelsens vice ordförande och ordförande i revisionskommittén fram till årsstämman den 6 maj 2010, varefter han lämnade styrelsen och efterträddes som styrelsens vice ordförande av Jochem Heizmann och som ordförande i revisionskommittén av Börje Ekholm.

2) Peggy Bruzelius var styrelseledamot och ledamot av ersättningskommittén fram till årsstämman den 6 maj 2010, varefter hon lämnade styrelsen och efterträddes i ersättningskommittén av Gunnar Larsson.

3) Jochem Heizmann och Åsa Thunman nyvaldes vid årsstämman den 6 maj 2010.

\* Valberedningens bedömning av valda styrelseledamöters oberoende enligt Svensk kod för bolagsstyrning samt Stockholmsbörsens regler gällande för år 2010.

\*\* Under 2010 höll styrelsen nio sammanträden; tre styrelsemöten före Årsstämman 2010 och sex styrelsemöten efter Årsstämman 2010.



I enlighet med den svenska aktiebolagslagen och Scantias bolagsordning bestäms styrelsens sammansättning genom val. Stämmobeslut fattas vanligtvis med enkel majoritet. I vissa fall föreskriver dock aktiebolagslagen eller bolagsordningen antingen en viss närvaro för att uppnå beslutsmässighet eller en särskild röstmajoritet. En aktieägare får utnyttja alla röster som motsvarar aktieägarans aktieinnehav och som vederbörligen företräds på bolagsstämman.

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

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

## Valberedningen

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

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

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

Årsstämman 2010 beslutade att Scania ska ha en valberedning bestående av styrelsens ordförande samt tre till fyra ytterligare ledamöter. Inför årsstämman 2011 har följande utgjort bolagets valberedning:

- Martin Winterkorn**, styrelsens ordförande
- Gudrun Letzel**, representerar Volkswagen AG, ordförande i valberedningen
- Thomas Kremer**, representerar MAN SE
- KG Lindvall**, representerar Swedbank Robur Fonder
- Ramsay Brufer**, representerar Alecta

Valberedningens ledamöter erhåller inte någon ersättning från bolaget.

## STYRELSEN

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

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

Scantias årsstämma den 6 maj 2010 valde tio styrelseledamöter och inga suppleanter. Dessa är:

- Martin Winterkorn**
- Jochem Heizmann**
- Helmut Aurenz**
- Börje Ekholm**
- Francisco J. Garcia Sanz**
- Gunnar Larsson**
- Hans Dieter Pötsch**
- Åsa Thunman**
- Peter Wallenberg Jr**
- Leif Östling**

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

- Johan Järvklo**
- Håkan Thurfjell**
- Mikael Johansson**, suppleant
- Stefan U. Klingberg**, suppleant

En presentation av styrelsens ledamöter återfinns på sidorna 64–65.

## Styrelsens arbete

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

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

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

Under 2010 höll styrelsen nio sammanträden. Antalet sammanträden har ökat sedan Volkswagen konsoliderat Scania i sina bokslut. Detta kräver att Scania lämnar sina finansiella rapporter före Volkswagen för att reducera insiderproblematik.

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

Styrelseledamöternas närvaro vid styrelsemöten framgår av tabellen på sidan 58.

Enligt svensk aktiebolagslag kan den verkställande direktören väljas till styrelseledamot, vilket för närvarande också är fallet. Bolagets verkställande direktör, Leif Östling, är den ende styrelseledamoten som också ingår i Scantias operativa ledning.

### Instruktion till verkställande direktören

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

### Styrelsens arvoden

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

### Utvärdering av styrelsens arbete

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

### Styrelsens kommittéer

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

### Revisionskommittén

Revisionskommittén består sedan den 6 maj 2010 av Börje Ekholm, ordförande, Hans Dieter Pötsch och Gunnar Larsson. Fram till den 6 maj 2010 var Staffan Bohman kommitténs ordförande, varefter han efterträddes av Börje Ekholm. År 2010 sammanträdde revisionskommittén sammanlagt sex gånger. Staffan Bohman deltog i tre möten, Hans Dieter Pötsch i fem möten, Gunnar Larsson i sex möten och Börje Ekholm i tre möten.

Revisionskommittén behandlar och kontrollerar frågor avseende administrativa processer, refinansiering,

treasuryverksamhet, riskkontroll och controllerorganisationen. Dessutom behandlar och utvärderar den bolagets tillämpning av viktiga redovisningsfrågor och -principer, bolagets finansiella rapportering samt utvärderar revisorerna och godkänner användande av de externa revisorerna för icke revisionsrelaterade tjänster.

Inför val av revisorer tar revisionskommittén fram förslag. Resultatet av utvärderingen av revisorerna samt revisionskommitténs förslag vid val av revisorer delges styrelsen, som i sin tur i förekommande fall informerar valberedningen. Valberedningen föreslår årsstämman kandidater för val till revisorer samt föreslår ersättning till revisorer.

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

### Ersättningskommittén

Ersättningskommittén består sedan den 6 maj 2010 av Martin Winterkorn, ordförande, Gunnar Larsson och Francisco J. Garcia Sanz. Fram till den 6 maj 2010 var Peggy Bruzelius ledamot av kommittén, varefter hon efterträddes av Gunnar Larsson. År 2010 sammanträdde ersättningskommittén tre gånger. Martin Winterkorn deltog i två möten, Gunnar Larsson i ett möte, Francisco J. Garcia Sanz i tre möten och Peggy Bruzelius i två möten.

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

### Revisorer

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

För att säkerställa att de informations- och kontrollkrav som ställs på styrelsen uppfylls rapporterar revisorerna fortlopande till revisionskommittén om alla materiella redovisningsfrågor samt om eventuella felaktigheter eller misstänkta oegentligheter. Dessutom inbjuds revisorerna att vid behov delta vid och rapportera på styrelsemöten.

Minst 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.

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



## BOLAGETS LEDNING

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

För koncernen gäller även de av bolagets styrelse fastställda 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 dotterbolagens 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. Scania-koncernens strategiska inriktning beskrivs i det årligt uppdaterade "Strategy Update". Detta interna styrdokument utgör grunden för affärs- och verksamhetsplaner.

### Verkställande direktören

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

### Verkställande ledningen (Executive Board)

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

Den verkställande ledningen och cheferna för ledningsenheterna möts fyra till sex gånger per år för uppdatering och information om pågående aktiviteter och projekt samt för att diskutera implementeringen av strategiska beslut. Vid dessa möten behandlas också frågor som kan tas upp till beslut på den verkställande ledningens möten.

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

### Ersättning till bolagsledningen

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

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

Ersättningen till ledande befattningshavare, inklusive den verkställande direktören och den verkställande ledningen, anges i årsredovisningens not 28, Ersättningar till ledande befattningshavare. I not 28 till årsredovisningen 2010 anges även ersättningen till cheferna för ledningsenheterna.

### Intern kontroll av den finansiella rapporteringen

Nedanstående beskrivning har upprättats i enlighet med Svensk kod för bolagsstyrning och årsredovisningslagen.

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

ansvarar för fortlöpande uppdatering av redovisnings- och rapporteringsinstruktioner med beaktande av externa och interna krav.

#### *Riskbedömning och kontrollaktiviteter*

Riskhantering och riskbedömning är en integrerad del i verksamhetens styr- och beslutsprocesser. De riskområden som identifierats avseende den finansiella rapporteringen hanteras och kontrolleras via Scania's 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 kvalitets-säkring 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. Funktionen oberoende säkerställs genom dess rapportering till revisionskommittén. Funktionellt rapporterar funktionen till Scania's 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.



# Styrelse, verkställande ledning och ledningsenheter

---

REVISOR: Ernst & Young AB, Lars Träff



# Styrelse



## MARTIN WINTERKORN

Född 1947.  
Prof. Dr. rer. nat.  
Ordförande sedan 2007.  
Ordförande i ersättningskommittén.  
Ledamot i valberedningen.

### Övriga styrelseuppdrag:

Ordförande i Board of Management, Volkswagen AG. Ordförande eller ledamot i ett flertal bolag inom Volkswagenkoncernen och ledamot i ett flertal av Volkswagenkoncernens dotterbolag. Ordförande i Board of Management, Porsche Automobil Holding SE. Ledamot i följande Supervisory Boards: Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Porsche GmbH, Porsche Holding GmbH, FC Bayern München AG och Salzgitler AG.

### Relevant arbetserfarenhet:

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

**Aktier i Scania:** 0.



## JOCHEM HEIZMANN

Född 1952.  
Prof. Dr. Dr. E. h.  
Vice ordförande och ledamot sedan 2010.

### Övriga styrelseuppdrag:

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

### Relevant arbetserfarenhet:

Ledamot i Board of Management, Volkswagen AG med ansvar för Group Commercial Vehicles. Ordförande eller ledamot i ett flertal bolag inom Volkswagenkoncernen. Olika ledande befattningar inom Karlsruhe University, Audi NSU AUTO UNION AG och Volkswagen AG.

**Aktier i Scania:** 0.



## LEIF ÖSTLING

Född 1945.  
Civilekonom och civilingenjör.  
Ledamot sedan 1994.  
President and CEO, Scania.

### Övriga styrelseuppdrag:

Ordförande i AB SKF, vice ordförande i ISS A/S, ordförande i Teknikföretagen och ledamot i Svenskt Näringsliv.

### Relevant arbetserfarenhet:

Olika ledande befattningar inom Scania sedan 1972, President and CEO för Scania sedan 1994.

**Aktier i Scania:** 140 000 A-aktier, 400 000 B-aktier plus 160 000 B-aktier via närstående bolag.



## HELMUT AURENZ

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

### Övriga styrelseuppdrag:

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

### Relevant arbetserfarenhet:

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

**Aktier i Scania:** 0.



## BÖRJE EKHOLM

Född 1963.  
Civilingenjör och civilekonom.  
Ledamot sedan 2007.  
Ordförande i revisionskommittén.

### Övriga styrelseuppdrag:

Ordförande i Kungliga Tekniska Högskolan. Ledamot i Chalmersinvest AB, EQT Partners AB, Husqvarna AB, Lindorff AB och Telefonaktiebolaget LM Ericsson.

### Relevant arbetserfarenhet:

McKinsey & Company, President för Novare Kapital 1995-1997, olika positioner inom Investor AB 1992-1995, återvände till Investor AB 1997, President and CEO sedan 2005.

**Aktier i Scania:** 2 000 B-aktier.



## FRANCISCO J. GARCIA SANZ

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

### Övriga styrelseuppdrag:

Medlem i Board of Management, Volkswagen AG. Ledamot i ett flertal bolag inom Volkswagenkoncernen.

### Relevant arbetserfarenhet:

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

**Aktier i Scania:** 0.



#### GUNNAR LARSSON

Född 1942.  
Civilingenjör.  
Ledamot sedan 2008.  
Ledamot i revisionskommittén och ersättningskommittén.

#### Övriga styrelseuppdrag:

Ledamot i Kungl. Ingenjörsvetenskapsakademien (IVA) sedan 1997.

#### Relevant arbetserfarenhet:

Innehaft chefsbefattningar inom produktutveckling från 1981 till 1996 inom Saab-Scania AB, Volvo Personbilar, Audi AG och Volkswagen AG. Bedriver en internationell konsultverksamhet för klienter inom fordonsindustrin sedan 1996.

**Aktier i Scania:** 0.



#### HANS DIETER PÖTSCH

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

#### Övriga styrelseuppdrag:

Ledamot i Board of Management, Volkswagen AG. Ledamot i Board of Management Porsche Automobil Holding SE. Ordförande eller ledamot i ett flertal Supervisory Boards inom Volkswagen-koncernen. Ledamot i följande Supervisory Boards: Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Porsche Holding GmbH, Porsche GmbH och Allianz Versicherungs-AG.

#### Relevant arbetserfarenhet:

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

**Aktier i Scania:** 0.



#### ÅSA THUNMAN

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

#### Relevant arbetserfarenhet:

Senior legal counsel inom Securitas AB sedan 2009. Chefsjurist vid Elekta AB, styrelsens sekreterare och sekreterare i valberedningen och revisionskommittén i Elekta AB. VD Elekta Instrument AB och Vice President för Elekta ABs corporate office.

**Aktier i Scania:** 0.



#### PETER WALLENBERG JR

Född 1959.  
Civilekonom.  
Ledamot sedan 2005.

#### Övriga styrelseuppdrag:

Ordförande i Foundation Asset Management Sweden AB och the Grand Group AB. Vice ordförande i Kungliga Automobil Klubben och Knut och Alice Wallenbergs stiftelse. Ledamot i Investor AB, SEB Kort AB, Stockholmsmässan AB och Aleris Holding AB.

#### Relevant arbetserfarenhet:

Olika positioner inom Grand Hôtel.

**Aktier i Scania:** 6 000 B-aktier.



#### HÅKAN THURFJELL

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

#### Relevant arbetserfarenhet:

Olika ledande befattningar vid Scania.

**Aktier i Scania:** 0.



#### STEFAN U. KLINGBERG

Född 1969.  
Representant för Privattjänstemannakartellen (PTK) vid Scania. Suppleant sedan 2006.

#### Relevant arbetserfarenhet:

Olika befattningar vid Scania sedan 1995, nuvarande befattning Head of Services Portfolio and Contracts.

**Aktier i Scania:** 0.



#### JOHAN JÄRVKLO

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

#### Relevant arbetserfarenhet:

Olika befattningar vid Scania.

**Aktier i Scania:** 0.



#### MIKAEL JOHANSSON

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

#### Relevant arbetserfarenhet:

Olika befattningar vid Scania.

**Aktier i Scania:** 0.



## Verkställande ledning



### 1. MARTIN LUNDSTEDT

Född 1967, civilingenjör.  
Anställd sedan 1992.  
Executive Vice President,  
Head of Franchise and  
Factory Sales.

**Aktier i Scania:**  
7 298 B-aktier.

### 2. CHRISTIAN LEVIN

Född 1967, civilingenjör.  
Anställd sedan 1994.  
Executive Vice President,  
Head of Sales and  
Services Management.

**Aktier i Scania:**  
232 B-aktier.

### 3. ANDERS NIELSEN

Född 1962, civilingenjör.  
Anställd sedan 1987.  
Executive Vice President,  
Head of Production  
and Logistics.

**Aktier i Scania:**  
7 210 B-aktier.

### 4. PER HALLBERG

Född 1952, civilingenjör.  
Anställd sedan 1977.  
Executive Vice President,  
Head of Research and  
Development, Purchasing.

**Aktier i Scania:**  
13 767 B-aktier.

### 5. JAN YTTERBERG

Född 1961, civilekonom.  
Anställd sedan 1987.  
Executive Vice President,  
Chief Financial Officer, CFO.

**Aktier i Scania:**  
10 512 B-aktier.

### 6. LEIF ÖSTLING

Född 1945, civilekonom  
och civilingenjör.  
Anställd sedan 1972.  
President and CEO.

**Aktier i Scania:**  
140 000 A-aktier,  
400 000 B-aktier plus  
160 000 B-aktier via  
närstående bolag.

Urban Erdtman, Executive Vice President gick i pension den 1 september 2010.

# Ledningsenheter



## SVEN-ÅKE EDSTRÖM

Född 1957.  
Anställd sedan 1981.  
Senior Vice President,  
Truck, Cab and Bus  
Chassis Development.  
**Aktier i Scania:**  
6 760 B-aktier.



## ANDERS GRUNDSTRÖMER

Född 1958.  
Anställd sedan 1977.  
Executive Regional Director,  
Western and Southern  
Europe (WSE).  
**Aktier i Scania:**  
100 B-aktier.



## MATS GUNNARSSON

Född 1967.  
Anställd 1992–2003 och  
sedan 2009.  
Senior Vice President,  
Vehicle Sales Support.  
**Aktier i Scania:**  
500 B-aktier.



## ANDERS GUSTAFSSON

Född 1961.  
Anställd 1991–2001 och  
sedan 2006.  
Senior Vice President,  
Service Operations.  
**Aktier i Scania:**  
4 737 B-aktier.



## JOHAN HAEGGMAN

Född 1960.  
Anställd 1989–1999 och  
sedan 2003.  
Senior Vice President,  
Corporate Control.  
**Aktier i Scania:** 0.



## MAGNUS HAHN

Född 1955.  
Anställd sedan 1985.  
Senior Vice President,  
Human Resources Support.  
**Aktier i Scania:**  
6 590 B-aktier.



## HENRIK HENRIKSSON

Född 1970.  
Anställd sedan 1997.  
Senior Vice President,  
Trucks.  
**Aktier i Scania:**  
3 802 B-aktier.



## JONAS HOFSTEDT

Född 1959.  
Anställd sedan 1984.  
Senior Vice President,  
Powertrain Development.  
**Aktier i Scania:**  
664 A-aktier, 5 012 B-aktier  
plus 48 A-aktier via när-  
stående.



## PETER HÄRNWALL

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



## CLAES JACOBSSON

Född 1958.  
Anställd sedan 1999.  
Senior Vice President,  
Financial Services.  
**Aktier i Scania:**  
6 001 B-aktier.



## MIKAEL JANSSON

Född 1959.  
Anställd sedan 1984.  
Senior Vice President,  
Parts.  
**Aktier i Scania:**  
2 253 B-aktier plus 64  
A-aktier via närstående.



## MELKER JERNBERG

Född 1968.  
Anställd 1998–2001 och  
sedan 2002.  
Senior Vice President,  
Buses and Coaches.  
**Aktier i Scania:**  
4 454 B-aktier.



## THOMAS KARLSSON

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



## ERIK LJUNGBERG

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



## HANS NARFSTRÖM

Född 1951.  
Anställd sedan 1977.  
Senior Vice President,  
Corporate IT och  
SRS-Office.  
**Aktier i Scania:**  
6 796 B-aktier plus 40  
B-aktier via närstående.



## STEFAN PALMGREN

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



## JOHAN P SCHLYTER

Född 1961.  
Anställd sedan 1986.  
Executive Regional Director,  
Latin America, Southern  
Africa, Asia and Oceania  
(AAA).  
**Aktier i Scania:**  
2 901 B-aktier.



## ROBERT SOBOCKI

Född 1952.  
Anställd 1978–1997  
och sedan 2002.  
Senior Vice President,  
Scania Engines.  
**Aktier i Scania:**  
620 A-aktier plus 7 480  
B-aktier.



## LARS STENQVIST

Född 1967.  
Anställd sedan 1992.  
Senior Vice President,  
Vehicle Definition.  
**Aktier i Scania:**  
4 397 B-aktier.



## MIKAEL SUNDSTRÖM

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



## PER-OLOV SVEDLUND

Född 1955.  
Anställd sedan 1976.  
Senior Vice President,  
Global Purchasing.  
**Aktier i Scania:**  
8 770 B-aktier.



## BENGT THORSSON

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

# Koncernens ekonomiska översikt

## NETTOOMSÄTTNING

Scaniakoncernens nettoomsättning, inom segmentet Fordon och tjänster, ökade med 26 procent till MSEK 78 168 (62 074). Valutaeffekter exklusive valutasäkring hade en negativ påverkan på omsättningen med 4 procent.

Intäkter från försäljningen av nya fordon ökade med 33 procent. Omsättningen påverkades av ökat antal levererade fordon. Serviceintäkterna steg med 3 procent till MSEK 16 455 (15 904). Latinamerika och Asien noterade en god efterfrågan på service under hela året, medan i Europa blev efterfrågan mer uttalad under andra delen av året.

Ränte- och hyresintäkter, inom segmentet Financial Services, minskade med 10 procent främst till följd av den lägre finansieringsvolymen.

Nettoomsättning per produkt, MSEK	2010	2009
Lastbilar	47 580	32 832
Bussar	7 713	8 837
Motorer	1 148	821
Service	16 455	15 904
Begagnade fordon	4 623	4 403
Övrigt <sup>1)</sup>	2 590	-208
Summa leveransvärde	80 109	62 589
Justering för hyresintäkter <sup>2)</sup>	-1 941	-515
Fordon och tjänster, totalt	78 168	62 074
Financial Services	4 197	4 666
Eliminering <sup>3)</sup>	-1 797	-1 842
<b>Scaniakoncernen totalt</b>	<b>80 568</b>	<b>64 898</b>

1) Säkring av flöden i utländsk valuta ingår med cirka MSEK 745 (-2 140).

2) Avser skillnad mellan faktureringsvärde baserat på leveranser och resultatavräknade intäkter. Denna skillnad uppstår då Scania finansierar med operationell leasing eller har ett åtagande om återköp till ett garanterat restvärde.

3) Elimineringen avser främst hyresintäkter på operationell leasing.

## ANTAL FORDON

Under 2010 levererade Scania 56 837 (36 807) lastbilar, en ökning med 54 procent. Leveranserna av busschassier ökade med 4 procent till 6 875 (6 636) enheter.

Levererade fordon	2010	2009
<b>Fordon och tjänster</b>		
Lastbilar	56 837	36 807
Bussar	6 875	6 636
Totalt nya fordon	63 712	43 443
Begagnade fordon	14 127	13 026

## Financial Services

### Antal finansierade (nya under året)

Lastbilar	12 502	9 332
Bussar	531	605
Totalt nya fordon	13 033	9 937
Begagnade fordon	5 573	4 432
Nyfinansiering, MSEK	17 675	14 993
Portfölj, MSEK	36 137	40 404

## RESULTAT

Scanias rörelseresultat uppgick till MSEK 12 746 (2 473) under 2010. Rörelsemarginalen uppgick till 16,3 (4,0) procent.

**Rörelseresultatet för Fordon och tjänster** uppgick till MSEK 12 575 (2 648) under 2010. Ökade fordonsleveranser och ett betydligt högre kapacitetsutnyttjande hade en positiv inverkan på resultatet. Åtgärder initierade 2009 för att sänka kostnadsnivån och ett förbättrat resultat för begagnade fordon påverkade också positivt. En mindre gynnsam marknadsmix hade en något negativ påverkan på marginalerna.

Scanias utgifter för forskning och utveckling uppgick till MSEK 3 688 (3 234). Efter justering för aktivering med MSEK 351 (282) och avskrivningar på tidigare aktivering med MSEK 168 (264) ökade den redovisade kostnaden till MSEK 3 505 (3 216). Under 2010 påverkades rörelseresultatet positivt av valutasäkringar. Jämfört med 2009 uppgick valutaeffekten avista till MSEK -365. Valutasäkringsresultatet uppgick till MSEK 745. Under 2009 uppgick valutasäkringsresultatet till MSEK -2 140. Den totala valutaeffekten var därmed MSEK 2 520. Vid utgången av 2010 hade Scania inga säkringar av framtida valutaflöden.



**Rörelseresultatet för Financial Services** uppgick till MSEK 171 (-175), vilket motsvarar 0,5 (-0,4) procent av årets genomsnittsportfölj. Kostnaderna för osäkra fordringar minskade men är fortsatt på en hög nivå och dessa kostnader var främst hänförliga till östra Europa och Eurasien. Året präglades av återhämtning och förbättrat kapacitetsutnyttjande hos åkerierna samt även något högre fraktpriser mot slutet av året.

Storleken på kundfinansieringsportföljen uppgick vid utgången av 2010 till 36,1 miljarder kronor vilket innebär en minskning sedan utgången av 2009 med 4,3 miljarder kronor. I lokala valutor minskade portföljen med 2 procent, motsvarande 0,7 miljarder kronor.

Resultat per rörelsesegment, MSEK	2010	2009
<b>Fordon och tjänster</b>		
Rörelseresultat	12 575	2 648
Rörelsemarginal, %	16,1	4,3
<b>Financial Services</b>		
Rörelseresultat	171	-175
Rörelsemarginal, % <sup>1)</sup>	0,5	-0,4
Rörelseresultat Scania-koncernen	12 746	2 473
Rörelsemarginal, %	16,3	4,0
Resultat före skatt	12 533	1 602
Skatt	-3 430	-473
<b>Årets resultat</b>	<b>9 103</b>	1 129
Resultat per aktie, SEK	11,38	1,41
Avkastning på eget kapital, %	34,7	5,1

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

**Scanias finansnetto** uppgick till MSEK -213 (-871). Räntenettet uppgick till MSEK -193 (-722). Räntenettet påverkades positivt av en genomsnittlig nettokassa jämfört med en genomsnittlig nettoskuld under 2009. Övriga finansiella intäkter och kostnader uppgick till MSEK -20 (-149).

**Resultat före skatt** uppgick till MSEK 12 533 (1 602). Scania-koncernens skattekostnad för 2010 motsvarade 27,4 (29,5) procent av resultatet före skatt.

**Årets resultat** uppgick till MSEK 9 103 (1 129), motsvarande en nettomarginal på 11,6 (1,8) procent. Vinsten per aktie uppgick till SEK 11,38 (1,41).

## KASSAFLÖDE

**Kassaflödet för Fordon och tjänster** uppgick till MSEK 11 880 (5 512). Rörelsekapitalbindningen minskade med MSEK 1 708 främst beroende på ökade leverantörsskulder och ett lägre begagnatlager.

Nettoinvesteringarna uppgick till MSEK 2 809 (3 149) inklusive aktivering av utvecklingsutgifter om MSEK 351 (287). Nettokassan inom Fordon och tjänster uppgick vid utgången av 2010 till MSEK 7 700 jämfört med en nettoskuld om 4 038 MSEK vid motsvarande tidpunkt 2009.

**Kassaflödet för Financial Services** uppgick till MSEK 1 143 (5 015). En minskning i kundfinansieringsportföljen har bidragit till ett positivt kassaflöde under året.

## NETTOSKULDSÄTTNING

Nettoskudsättning, MSEK	2010	2009
Likvida medel och kortfristiga placeringar	-9 868	-7 147
Kortfristig upplåning	12 433	19 928
Långfristig upplåning	21 973	26 504
Netto marknadsvärdering av derivat för lånesäkring	-1 057	482
<b>Totalt</b>	<b>23 481</b>	39 767
varav hänförligt till, Fordon och tjänster	-7 700	4 038
varav hänförligt till, Financial Services	31 181	35 729

Koncernens nettoskuld minskade med cirka 16,3 miljarder kronor, jämfört med utgången av 2009, till följd av positivt kassaflöde efter avdrag för utdelning och valutaeffekter hänförliga till den starkare svenska kronan.

## FINANSIELL STÄLLNING

Nyckeltal relaterade till balansräkningen, MSEK	2010	2009
Soliditet, %	30,5	23,7
Soliditet, Fordon och tjänster, %	41,1	32,3
Soliditet, Financial Services, %	11,1	10,4
Eget kapital per aktie, SEK	37,5	29,1
Avkastning på sysselsatt kapital, Fordon och tjänster, %	39,5	9,4
Nettoskudsättningsgrad, Fordon och tjänster	-0,30	0,21

Scaniakoncernens egna kapital ökade under året med MSEK 6 733 och uppgick vid årets utgång till MSEK 30 036 (23 303). Årets resultat tillförde MSEK 9 103 (1 129) samtidigt som lämnad utdelning minskade det egna kapitalet med MSEK 800 (2 000). Eget kapital minskade med MSEK -1 146 (188) avseende valutakursdifferenser som uppkommit vid omräkning av utländska nettotillgångar. Därutöver har det egna kapitalet förändrats med MSEK -461 (2 790), avseende kassaflödessakringar och aktuariella förluster på pensionsskuld. Skatt hänförligt till poster som redovisats i övrigt totalresultat uppgår till MSEK 37 (-741).

Av styrelsen föreslagen ordinarie utdelning för räkenskapsåret 2010 uppgår till SEK 5,00 (1,00) per aktie.

## ANTALET ANSTÄLLDA

**Scaniakoncernens** antal anställda uppgick vid utgången av 2010 till 35 514, jämfört med 32 330 vid utgången av 2009.

Inom **Fordon och tjänster** uppgick antalet anställda vid utgången av december till 34 923 (31 789).

Inom **Financial Services** uppgick antal anställda vid utgången av året till 591 (541).

## FINANSIELLA RISKER

### Upplåning och refinansieringsrisk

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

Vid årsskiftet uppgick upplåningen till SEK 34,4 (46,4) miljarder. Utöver utnyttjad upplåning har Scania outnyttjade bekräftade kreditfaciliteter på motsvarande SEK 27,0 (25,7) miljarder.

### 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.

### Valutarisk

Valutaflödesexponeringen i rörelseresultatet uppgick 2010 totalt till cirka SEK 26 (20) miljarder. De största flödesvalutorna var brasilianska real, euro och amerikanska dollar. Baserat på 2010 års intäkter och kostnader i utländska valutor medför en procentenhets förändring av den svenska kronan mot övriga valutor en rörelseresultatpåverkan på årsbasis om cirka MSEK 258 (198).

I enlighet med Scanias policy kan framtida kassaflöden säkras under en tidsperiod som tillåts variera mellan 0 till 12 månader. Löptid över 12 månader tar styrelsen beslut om. Vid utgången av 2010 säkrades inga framtida kassaflöden.

Scanias nettotillgångar i utländsk valuta uppgick vid utgången av 2010 till MSEK 13 150 (12 250). 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 2010 var inga utländska nettotillgångar säkrade.

### Kreditrisk

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

Avsättningar för kreditförluster uppgick till MSEK 581 (725) motsvarande 8,0 (9,9) procent av totala fordringar. Årets kostnad för osäkra fordringar uppgick till MSEK 55 (188).

För att upprätthålla en kontrollerad kreditrisknivå inom Financial Services stöds kreditprocessen av en kreditpolicy samt kreditinstruktioner. Inom Financial Services uppgick årets kostnad för konstaterade och befarade kreditförluster till MSEK 493 (833) motsvarande 1,29 (1,90) procent av genomsnittsportföljen. Årets konstaterade kreditförluster uppgick till MSEK 500 (517).

Den totala reserven för osäkra fordringar inom Financial Services uppgick vid årets slut till MSEK 817 (924) motsvarande 2,2 (2,2) procent av portföljen vid årets utgång.

Portföljen uppgick vid årets utgång till MSEK 36 137 (40 404) fördelad på cirka 22 000 kunder, varav 98,7 procent är kunder där kreditexponeringen understiger MSEK 15 för varje enskild kund.

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

## 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 6 522 (6 306). Exponeringen ökade med MSEK 216, främst på grund av ökat antal nytecknade åtaganden i Europa. Den starka svenska kronan minskade exponeringen något. Under år 2010 nytecknades cirka 6 600 (4 800) avtal.

### Serviceavtal

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

Antalet kontrakt ökade under 2010 med 2 900 kontrakt och uppgick vid årets slut till 85 000 stycken. Merparten av dessa finns på den europeiska marknaden.

## MODERBOLAGET

Moderbolaget Scania AB är ett publikt bolag vars tillgångar består av aktierna i Scania CV AB och moderbolaget driver i övrigt ingen verksamhet.

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



# Koncernens resultaträkningar

Januari – december, MSEK	Not	2010	2009	2008
<b>Fordon och tjänster</b>				
Nettoomsättning	4	78 168	62 074	88 977
Kostnad för sålda varor	5	-54 504	-48 890	-64 516
Bruttoresultat		23 664	13 184	24 461
Forsknings- och utvecklingskostnader <sup>1)</sup>	5, 11	-3 505	-3 216	-4 228
Försäljningskostnader	5	-6 400	-6 407	-7 002
Administrationskostnader	5	-1 200	-918	-1 142
Andel av resultat i intresseföretag och joint ventures	13	16	5	9
<b>Rörelseresultat Fordon och tjänster</b>		<b>12 575</b>	2 648	12 098
<b>Financial Services</b>	6			
Ränte- och hyresintäkter		4 197	4 666	4 772
Kostnader för räntor och avskrivningar		-3 026	-3 514	-3 663
Ränteöverskott		1 171	1 152	1 109
Andra intäkter		306	306	357
Andra kostnader		-240	-262	-307
Bruttoresultat		1 237	1 196	1 159
Försäljnings- och administrationskostnader	5	-573	-538	-518
Kreditförluster, konstaterade och befarade		-493	-833	-227
<b>Rörelseresultat Financial Services</b>		<b>171</b>	-175	414
<b>Rörelseresultat</b>		<b>12 746</b>	2 473	12 512
Ränteintäkter		464	407	458
Räntekostnader		-657	-1 129	-833
Övriga finansiella intäkter		70	227	135
Övriga finansiella kostnader		-90	-376	-294
Summa finansiella intäkter och kostnader	7	-213	-871	-534
<b>Resultat före skatt</b>		<b>12 533</b>	1 602	11 978
Skatt	8	-3 430	-473	-3 088
<b>Årets resultat</b>		<b>9 103</b>	1 129	8 890

1) De totala utgifterna för forskning och utveckling uppgick under året till MSEK 3 688 (3 234 respektive 3 955).

# Koncernens resultaträkningar (forts.)

Januari – december, MSEK	Not	2010	2009	2008
<b>Övrigt totalresultat</b>	16			
Valutakursdifferenser		-1 146	188	771
Säkring av nettotillgångar i utlandsverksamhet		-	-1	-222
Kassaflödessäkringar				
årets värdeförändring		634	719	-2 762
omklassificerat till rörelseresultatet		-747	2 155	209
Aktuariella vinster och förluster avseende pensioner	17	-348	-84	-625
Skatt hänförligt till poster som redovisats i övrigt totalresultat		37	-741	868
<b>Summa övrigt totalresultat</b>		<b>-1 570</b>	<b>2 236</b>	<b>-1 761</b>
<b>Årets totalresultat</b>		<b>7 533</b>	<b>3 365</b>	<b>7 129</b>
Årets resultat hänförligt till:				
Scaniäs aktieägare		9 103	1 129	8 890
Innehav utan bestämmande inflytande (minoritet)		0	0	0
Årets totalresultat hänförligt till:				
Scaniäs aktieägare		7 533	3 365	7 129
Innehav utan bestämmande inflytande (minoritet)		0	0	0
Avskrivningar ingår i rörelseresultatet med <sup>2)</sup>	10	-2 565	-2 772	-3 257
Resultat per aktie, SEK <sup>3)</sup>	9	11,38	1,41	11,11

2) Värdeminskning på operationell leasing ingår ej.

3) Inga potentiella utspädnings effekter föreligger.

# Koncernens balansräkningar

31 december, MSEK	Not	2010	2009	2008
<b>TILLGÅNGAR</b>				
<b>Anläggningstillgångar</b>				
Immateriella anläggningstillgångar	11	2 343	2 317	2 331
Materiella anläggningstillgångar	12	20 437	22 049	21 172
Uthyrningstillgångar	12	11 173	11 117	11 660
Andelar i intresseföretag och joint ventures mm	13	482	488	495
Långfristiga räntebärande fordringar	31	16 514	19 265	24 877
Andra långfristiga fordringar <sup>1)</sup>	15, 17, 31	1 454	1 496	1 093
Uppskjutna skattefordringar	8	1 442	819	668
Skattefordringar		77	63	56
Summa anläggningstillgångar		53 922	57 614	62 352
<b>Omsättningstillgångar</b>				
Varulager	14	12 961	11 762	15 550
Kortfristiga fordringar				
Skattefordringar		347	503	668
Räntebärande fordringar	31	11 389	12 557	13 879
Icke räntebärande kundfordringar	31	6 115	6 062	7 498
Andra kortfristiga fordringar <sup>1)</sup>	15, 31	3 827	2 806	5 419
Summa kortfristiga fordringar		21 678	21 928	27 464
Kortfristiga placeringar	31	61	47	88
Likvida medel	31			
Kortfristiga placeringar som utgör likvida medel		8 091	6 064	3 474
Kassa och bank		1 716	1 036	1 107
Summa likvida medel		9 807	7 100	4 581
Summa omsättningstillgångar		44 507	40 837	47 683
<b>Summa tillgångar</b>		<b>98 429</b>	<b>98 451</b>	<b>110 035</b>
1) Verkligt värde av derivat för lånesäkringar ingår med:				
Andra långfristiga fordringar, derivat med positivt värde		667	848	517
Andra kortfristiga fordringar, derivat med positivt värde		1 181	175	483
Andra långfristiga skulder, derivat med negativt värde		430	686	1 355
Andra kortfristiga skulder, derivat med negativt värde		361	819	780
Netto		1 057	-482	-1 135



31 december, MSEK	Not	2010	2009	2008
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>				
<b>Eget kapital</b>				
Aktiekapital		2 000	2 000	2 000
Tillskjutet kapital		1 120	1 120	1 120
Reserver		377	1 694	-604
Balanserat resultat		26 538	18 488	19 421
Eget kapital hänförligt till Scantias aktieägare		30 035	23 302	21 937
Innehav utan bestämmande inflytande (minoritet)		1	1	1
Totalt eget kapital	16	30 036	23 303	21 938
<b>Långfristiga skulder</b>				
Långfristiga räntebärande skulder	31	21 973	26 504	25 704
Avsättningar för pensioner	17	5 158	4 983	4 621
Övriga långfristiga avsättningar	18	2 360	1 787	1 661
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	19	3 115	2 530	2 806
Uppskjutna skatteskulder	8	1 085	1 173	1 069
Skatteskulder		672	322	278
Andra långfristiga skulder <sup>1)</sup>	31	439	713	1 359
Summa långfristiga skulder		34 802	38 012	37 498
<b>Kortfristiga skulder</b>				
Kortfristiga räntebärande skulder	31	12 433	19 928	27 942
Kortfristiga avsättningar	18	1 394	1 100	1 315
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	19	6 751	7 209	7 293
Förskott från kunder		865	525	732
Skulder till leverantörer	31	8 194	5 358	6 783
Skatteskulder		1 800	482	561
Andra kortfristiga skulder <sup>1)</sup>	31	2 154	2 534	5 973
Summa kortfristiga skulder		33 591	37 136	50 599
<b>Summa eget kapital och skulder</b>				
Nettoskuldsättning, exklusive avsättningar för pensioner, MSEK <sup>1)</sup>		23 481	39 767	50 112
Nettoskuldsättningsgrad		0,78	1,71	2,28
Soliditet, %		30,5	23,7	19,9
Eget kapital per aktie, SEK		37,5	29,1	27,4
Sysselsatt kapital, MSEK		68 453	75 200	81 340

# Rapport över förändringar i eget kapital för koncernen

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

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

2009	Aktie- kapital	Tillskjutet kapital	Säkrings- reserv	Om- räknings- reserv	Balanserat resultat	Summa Scanias aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande (minoritet)	Totalt eget kapital
Ingående eget kapital	2 000	1 120	-2 075	1 471	19 421	21 937	1	21 938
Årets resultat					1 129	1 129		1 129
Övrigt totalresultat			2 118	180	-62	2 236		2 236
Årets totalresultat			2 118	180	1 067	3 365		3 365
Förändring av innehav utan bestämmande inflytande (minoritet)							0	0
Utdelning till Scania ABs aktieägare					-2 000	-2 000		-2 000
<b>Utgående eget kapital per 31 dec</b>	<b>2 000</b>	<b>1 120</b>	<b>43</b>	<b>1 651</b>	<b>18 488</b>	<b>23 302</b>	<b>1</b>	<b>23 303</b>

2008	Aktie- kapital	Tillskjutet kapital	Säkrings- reserv	Om- räknings- reserv	Balanserat resultat	Summa Scanias aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande (minoritet)	Totalt eget kapital
Ingående eget kapital	2 000	1 120	-189	886	20 991	24 808	4	24 812
Årets resultat					8 890	8 890		8 890
Övrigt totalresultat			-1 886	585	-460	-1 761		-1 761
Årets totalresultat			-1 886	585	8 430	7 129		7 129
Förändring av innehav utan bestämmande inflytande (minoritet)							-1	-1
Inlösen					-6 000	-6 000		-6 000
Utdelning till Scania ABs aktieägare					-4 000	-4 000		-4 000
Utdelning av innehav utan bestämmande inflytande (minoritet)						0	-2	-2
<b>Utgående eget kapital per 31 dec</b>	<b>2 000</b>	<b>1 120</b>	<b>-2 075</b>	<b>1 471</b>	<b>19 421</b>	<b>21 937</b>	<b>1</b>	<b>21 938</b>

# Koncernens kassaflödesanalys

Januari – december, MSEK	Not	2010	2009	2008
<b>Den löpande verksamheten</b>				
Resultat före skatt	24 a	12 533	1 602	11 978
Icke kassaflödespåverkande poster	24 b	3 615	3 626	4 187
Betald skatt		-2 555	-1 136	-3 803
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital</b>		<b>13 593</b>	4 092	12 362
<b>Förändring av rörelsekapital</b>				
Varulager		-1 711	3 930	-3 802
Fordringar		-930	3 338	77
Avsatt till pensioner		-109	212	4
Skulder till leverantörer		2 909	-1 489	-375
Andra skulder och avsättningar		1 549	-911	-405
<b>Summa förändring av rörelsekapital</b>		<b>1 708</b>	5 080	-4 501
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>15 301</b>	9 172	7 861
<b>Investeringsverksamheten</b>				
Nettoinvesteringar genom förvärv/avyttring av verksamheter	24 c	-56	-118	61
Nettoinvesteringar av anläggningstillgångar, Fordon och tjänster	24 d	-2 753	-3 031	-5 447
Nettoinvesteringar i kreditportfölj mm, Financial Services	24 d	531	4 504	-5 822
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>-2 278</b>	1 355	-11 208
<b>Kassaflöde före finansieringsverksamheten</b>		<b>13 023</b>	10 527	-3 347
<b>Finansieringsverksamheten</b>				
Förändring av skuldsättning från finansieringsaktiviteter	24 e	-9 389	-6 549	14 652
Utdelning		-800	-2 000	-4 000
Inlösen		-	-	-6 000
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>-10 189</b>	-8 549	4 652
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>2 834</b>	1 978	1 305
<b>Likvida medel vid årets början</b>		<b>7 100</b>	4 581	3 455
<b>Valutakursdifferens i likvida medel</b>		<b>-127</b>	541	-179
<b>Likvida medel vid årets slut</b>	24 f	<b>9 807</b>	7 100	4 581
<b>Kassaflödesanalys, Fordon och tjänster</b>				
		<b>2010</b>	2009	2008
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		12 981	3 581	11 661
Förändring i rörelsekapital mm		1 708	5 080	-4 501
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>14 689</b>	8 661	7 160
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>-2 809</b>	-3 149	-5 386
<b>Kassaflöde före finansieringsverksamheten</b>		<b>11 880</b>	5 512	1 774
Kassaflöde per aktie, Fordon och tjänster exklusive förvärv/avyttringar		14,92	7,04	2,14

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



# Koncernens noter

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

	Sida	
Not 1	Redovisningsprinciper	78
Not 2	Kritiska bedömningar och uppskattningar	86
Not 3	Rapportering per rörelsesegment	88
Not 4	Intäkter från externa kunder	90
Not 5	Rörelsens kostnader	91
Not 6	Financial Services	92
Not 7	Finansiella intäkter och kostnader	93
Not 8	Skatt	93
Not 9	Resultat per aktie	95
Not 10	Avskrivningar	95
Not 11	Immateriella anläggningstillgångar	96
Not 12	Materiella anläggningstillgångar	98
Not 13	Andelar i intresseföretag, joint ventures mm	101
Not 14	Varulager	102
Not 15	Andra fordringar	102
Not 16	Eget kapital	102
Not 17	Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	105
Not 18	Övriga avsättningar	109
Not 19	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	110
Not 20	Ställda säkerheter och eventualeförpliktelser	110
Not 21	Leasingåtaganden	110
Not 22	Statliga stöd och bidrag	111
Not 23	Förändring av nettoskultsättning	111
Not 24	Kassaflödesanalys	112
Not 25	Förvärvade/avyttrade verksamheter	113
Not 26	Löner och ersättningar samt antal anställda	113
Not 27	Transaktioner med närstående	115
Not 28	Ersättningar till ledande befattningshavare	115
Not 29	Arvoden och ersättningar till revisorer	117
Not 30	Finansiell riskhantering	118
Not 31	Finansiella instrument	125
Not 32	Dotterföretag	128

## NOT 1 Redovisningsprinciper

Scaniakoncernen omfattar moderbolaget Scania Aktiebolag (publ) (organisationsnummer 556184-8564), dess dotterföretag och intresseföretag. Moderbolaget har sitt säte i Södertälje, Sverige.

Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med International Financial Reporting Standards (IFRS) utgivna av International Accounting Standards Board (IASB) samt tolkningsuttalanden från International Financial Reporting 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 (SEK) 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 derivatinstrument och lån inom ramen för säkringsredovisning som värderas till verkligt värde med avseende på den risk som säkrats. 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. Nedan angivna principer har tillämpats konsekvent på samtliga perioder om inte annat framgår nedan.

### ÄNDRADE REDOVISNINGSPRINCIPER

Redovisningsprinciper och beräkningsmetoder är oförändrade från dem som tillämpats i årsredovisningen 2009 förutom nedanstående.

Scania tillämpar från och med 2010 följande nya och ändrade standarder:

IFRS 3 Rörelseförvärv (omarbetad) – standarden behandlar redovisning av rörelseförvärv och avser ett flertal ändringar. Huvudsakliga förändringar avser definitionen av ett rörelseförvärv, två alternativa metoder att redovisa goodwill samt att transaktionskostnader ska kostnadsföras när de uppkommer. Standarden tillämpas framåtriktat på förvärv som genomförs efter 1/1 2010. Inga väsentliga rörelseförvärv har skett under perioden varför standarden inte haft någon väsentlig påverkan på de finansiella rapporterna.

Övriga ändringar i standarder och tolkningsuttalanden som trätt i kraft under 2010 har inte haft någon påverkan på Scantias redovisning.

## 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, vilken innebär att identifierbara tillgångar och skulder i det förvärvade företaget redovisas till verkliga värden. I analysen fastställs dels anskaffningsvärdet för andelarna eller rörelsen, dels det verkliga värdet på förvärvsdagen av förvärvade identifierbara tillgångar samt övertagna skulder och eventalförpliktelser. Anskaffningsvärdet för dotterföretagsaktierna respektive rörelsen utgörs av de verkliga värdena per överlåtelsedagen för erlagda tillgångar, uppkomna eller övertagna skulder 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.

Vid rörelseförvärv där anskaffningskostnaden överstiger det verkliga värdet av förvärvade identifierbara tillgångar och skulder samt eventalförpliktelser, redovisas skillnaden som goodwill. När skillnaden är negativ redovisas denna direkt mot resultaträkningen. Endast resultat uppkomna efter förvärvstidpunkten ingår i koncernens egna kapital. Avyttrade företag ingår i koncernen till och med den tidpunkt då det bestämmande inflytandet upphör. Koncerninterna fordringar och skulder, intäkter eller kostnader och realiserade vinster eller förluster som uppkommer från koncerninterna transaktioner mellan koncernföretag, elimineras i sin helhet vid upprättandet av koncernredovisningen. Realiserade vinster som uppkommer från transaktioner med intresseföretag och joint ventures elimineras till den del som motsvarar koncernens ägarandel i företaget. Innehav utan bestämmande inflytande (minoritet), dvs eget kapital i ett dotterföretag 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 (minoritet).

### 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 koncernens andel av över-, respektive undervärden. I resultaträkningen redovisas koncernens andel av nettoresultatet efter skatt som Andel av resultat i intresseföretag och joint ventures.

### Utländska valutor – omräkning

Transaktioner i utländsk valuta omräknas till den funktionella valutan med transaktionsdagens valutakurs. Funktionell valuta är valutan i den primära ekonomiska miljö där företaget bedriver sin verksamhet. Monetära fordringar och skulder i utländsk valuta omräknas till balansdagens kurs och valutakursdifferenser som uppkommer redovisas i resultaträkningen. Icke-monetära poster redovisas till historiska anskaffningsvärden med transaktionsdagens valutakurs. Vid upprättande av koncernens bokslut omräknas de utländska dotterföretagens resultat- och balansräkningar till koncernens rapporteringsvaluta svenska kronor. Samtliga poster i resultaträkningen för utländska dotterföretag omräknas med de genomsnittliga valutakurserna under året (medelkurser). Samtliga poster i balansräkningen omräknas med valutakurserna på balansdagen (balansdagskurs). De omräkningsdifferenser som uppstår vid omräkning av utländska dotterföretag redovisas i övrigt totalresultat och ackumuleras i omräkningsreserven inom eget kapital. Alla dotterföretag använder den lokala valutan som funktionell valuta, förutom några dotterföretag i östra Europa för vilka euro är den funktionella valutan.

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

### Höginflation – justering av finansiella rapporter

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

### Rörelsesegmentsredovisning

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

Scaniakoncernens verksamhet styrs och rapporteras utifrån två rörelsesegment, Fordon och tjänster samt Financial Services. De två segmenten har skilda produkter och differentierad riskbild. Kapitalbindningen inom Financial Services med åtföljande finansieringsstruktur skiljer sig avsevärt från motsvarande för Fordon och tjänster. Den interna rapporteringen inom Scania är utformad i enlighet med rörelsesegmentsuppdelningen och alla detaljerade analyser sker utifrån denna indelning. Finansiella kostnader och skatter redovisas på segmentnivå för att spegla rörelsesegmenten på ett bättre sätt. Rörelsesegmentet Fordon och tjänster omfattar produkterna lastbilar, bussar samt motorer inklusive de tjänster som sammanhänger med produkterna. Samtliga produkter bygger på gemensamma grundkomponenter med samordnad utveckling

**NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.**

och produktion. Vidare är Fordon och tjänster inordnade under gemensamma ansvarsområden. Rörelsesegmentet Financial Services omfattar finansiella lösningar till Scantias kunder såsom lånefinansiering, leasingkontrakt och försäkringsförmedling. Rörelsesegmentets tillgångar omfattar de tillgångar som används direkt i rörelsesegmentets verksamhet. På motsvarande sätt avser rörelsesegmentets skulder och avsättningar sådana som är direkt hänförliga till rörelsesegmentets verksamhet.

**BALANSRÄKNING – KLASSIFICERINGAR**

Scantias verksamhetscykel, det vill säga den tid som förflyter från anskaffning av material till dess att likvid för levererade varor erhålls, understiger tolv månader, vilket innebär att rörelserelaterade poster klassificeras som omsättningstillgångar respektive kortfristiga skulder om dessa förväntas bli realiserade/reglerade inom tolv månader räknat från balansdagen. Likvida medel klassificeras som omsättningstillgångar om de inte omfattas av restriktioner. Andra tillgångar klassificeras som anläggningstillgångar och övriga skulder klassificeras som långfristiga. För klassificering av finansiella instrument – se avsnitt Finansiella tillgångar och skulder under avsnittet Redovisning och värdering sidan 81.

**Klassificering av finansiell och operationell leasing (Scania som leasegivare)**

Leasingavtal med kunder redovisas som finansiell leasing i de fall risker och förmåner som är förenade med innehavet av tillgången i allt väsentligt har överförts till leasetagaren. Vid 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.

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

**Leasingåtaganden (Scania som leasetagare)**

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

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

Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar. En anläggningstillgång delas upp i komponenter med olika nyttjandeperioder (avskrivningstider) och dessa redovisas som separata tillgångar.

Maskiner och inventarier samt uthyrningstillgångar har nyttjandeperioder på 3–12 år. Genomsnittlig nyttjandeperiod för byggnader är 40 år baserat på att stommar har 50–100 år, stomkomplettering/innerväggar 20–40 år, installationer 20–40 år, yttre ytskikt 20–30 år och inre ytskikt 10–15 år. Mark skrivs inte av. Avskrivning sker i huvudsak linjärt över tillgångens bedömda nyttjandeperiod och i de fall ett restvärde finns sker avskrivning ner till detta värde. Nyttjandeperiod, restvärde och avskrivningsmetod prövas löpande och justeras vid ändrade förutsättningar.

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

**Immateriella anläggningstillgångar**

Scantias 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 uppstår då anskaffningsvärdet för aktier i dotterföretag överstiger det verkliga värdet på bolagets förvärvade identifierbara tillgångar och skulder enligt upprättad förvärvsanalys. Redovisad goodwill har uppstått vid förvärv av distributions- och återförsäljarnät, vilket medfört ökad lönsamhet vid integration i Scaniakoncernen. Goodwill har en obestämbar nyttjandeperiod och prövning för nedskrivningsbehov görs minst årligen.

**Aktiverade utgifter för produktutveckling**

Scantias forsknings- och utvecklingsaktiviteter delas upp i en forskningsfas och en utvecklingsfas. Utgifter under forskningsfasen kostnadsförs när de uppstår. Utgifter under utvecklingsfasen 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 utvecklingsprojekt 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 3–5 år.

### Nedskrivningsprövning av anläggningstillgångar

De redovisade värdena för Scantias immateriella och materiella tillgångar samt aktieinnehav prövas vid varje balansdag för att bedöma om det finns indikation på nedskrivningsbehov. Detta inkluderar immateriella tillgångar med obestämbart livslängd, vilka i sin helhet avser goodwill. De redovisade värdena för goodwill samt immateriella tillgångar som ännu inte tagits i bruk prövas vid varje årsslut 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.

### Varulager

Varulager värderas till det lägsta av anskaffningsvärde och nettoförsäljningsvärde enligt först-in, först-ut-principen (FIFU). I varulagrets värde ingår en därtill hänförlig andel av indirekta kostnader beräknade till normalt kapacitetsutnyttjande.

### 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 kapital-instrument i ett annat företag. Detta omfattar likvida medel, räntebärande fordringar, kundfordringar, leverantörsskulder, upplåning samt derivat-instrument. 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;
  - i) Finansiella tillgångar och finansiella skulder som innehas för handel vilket innefattar Scantias alla derivat förutom de derivat som används som säkringsinstrument när säkringsredovisning tillämpas. Derivathandel bedrivs i huvudsak för att säkra koncernens valuta- och ränterisker.
  - ii) Finansiella tillgångar och finansiella skulder som redan vid första redovisningstillfället bestäms tillhöra denna kategori. 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. 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 redovisas initialt till sitt anskaffningsvärde vilket då motsvarar dess verkliga värde. Finansiella tillgångar och skulder i utländsk valuta omräknas till svenska kronor med beaktande av balansdagens valutakurs.

**NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.**

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.
- 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 ackumuleras i verkligt värdereserven 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, ränterisker och råvaruprisrisker används i huvudsak derivat. Redovisningsmässigt tillämpas kassaflödessäkring för säkring av valutarisker. Scanias upplåning sker främst via olika upplåningsprogram. För att konvertera upplåningen till önskad räntebindningsstruktur används räntederivat. I den mån säkring sker av lån till rörlig ränta redovisas derivaten enligt reglerna för kassaflödessäkring och i de fall säkring sker av lån till fast ränta redovisas derivaten i enlighet med reglerna om säkring av verkligt värde. I mindre omfattning används elderivat för att säkra kostnaderna för elkonsument och valutaderivat för att säkra nettotillgångarna i utländska dotterföretag.

Scania har på grund av de mycket strikta kraven för att få tillämpa säkringsredovisning valt att inte tillämpa säkringsredovisning för samtliga 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 dotterföretag som har en annan funktionell valuta än moderbolagets funktionella valuta säkras i den mån det utländska dotterföretaget 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 dotterföretaget till moderbolagets funktionella valuta.

### **Avsättningar**

Avsättningar redovisas om ett åtagande, legalt eller informellt, föreligger som följd av inträffade händelser. Vidare måste det bedömas som troligt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera åtagandet samt att beloppet kan uppskattas tillförlitligt. Avsättningar för garanti för under året sålda fordon baseras på garantivillkor och bedömt kvalitetsläge. Avsättningar relaterade till serviceavtal avser förväntade framtida kostnader som överstiger de avtalade framtida intäkterna. Avsättningar för restvärdesåtaganden uppkommer till följd av antingen en operationell lease (Scania som leasegivare) eller en leverans med återköpsåtagande. Avsättningen ska täcka den aktuella bedömningen av att det förväntade framtida marknadsvärdet understiger det pris som avtalats i leasingavtalet eller återköpsavtalet. I detta fall redovisas en avsättning på mellanskillnaden, såvida inte denna understiger ännu ej redovisad uppskjuten vinst. Bedömningen av den framtida restvärdesrisken sker löpande under avtalstiden. För avsättningar avseende pensioner se beskrivning av Ersättningar till anställda nedan, samt i not 17 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser. För avsättning avseende uppskjutna skatteskulder se Skatter nedan.

### **Skatter**

Koncernens totala skatt utgörs av aktuell skatt och uppskjuten skatt. Uppskjuten skatt redovisas vid skillnad mellan redovisat och skattemässigt värde (en så kallad temporär skillnad) på tillgångar och skulder. Uppskjutna skattefordringar med avdrag för uppskjutna skatteskulder värderas endast i den mån dessa sannolikt kommer att kunna nyttjas. Skatteeffekten hänförlig till poster som redovisats i övrigt totalresultat, såsom förändringar i aktuariella vinster/förluster, redovisas tillsammans med den underliggande posten i övrigt totalresultat.

### **Ersättningar till anställda**

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

Planerna omfattar ålderspension, efterlevandepension, sjukvård och avgångsersättningar. Dessa finansieras huvudsakligen genom kontoavsättning och till en del via premiebetalningar. Som avgiftsbestämd plan klassificeras de planer där Scania endast betalar fastställda avgifter och inte har någon förpliktelse att betala ytterligare avgifter om planens tillgångar inte räcker till för att betala alla ersättningar till den anställde.

Koncernens utgifter för avgiftsbestämda planer redovisas som kostnad under den period de anställda utfört de tjänster som avses. Förmånsbestämda planer är alla planer som inte klassificeras som avgiftsbestämda. Dessa beräknas enligt den så kallade "Projected Unit

Credit Method" med syfte att fastställa nuvärdet av förpliktelserna för respektive plan. Beräkningar utförs varje år och baseras på de aktuariella antaganden som fastställs i anslutning till bokslutstillfället. Förpliktelserna värderas till nuvärdet av förväntade utbetalningar med beaktande av inflation, förväntade framtida löneökningar och med en diskonteringsränta som motsvarar räntan på förstklassiga företags- eller statsobligationer med en återstående löptid som motsvarar aktuella åtaganden.

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

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

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

## **RESULTATRÄKNING – KLASSIFICERINGAR**

### **Forsknings- och utvecklingskostnader**

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

### **Försäljningskostnader**

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



**NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.****Administrationskostnader**

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

**Finansiella intäkter och kostnader**

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

**RESULTATRÄKNING – VÄRDERINGSPRINCIPER****Intäktsredovisning**

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

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

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

**Uthyrning**

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

**Service och tjänster**

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

**Financial Services**

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

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

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

Transaktioner med närstående inkluderar också förmåns- och avgiftsbestämda pensionsplaner.

**Statliga bidrag inklusive stöd från EU**

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

**Eventualförpliktelser (ansvarsförbindelser)**

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

**Resultat per aktie**

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

**Incitamentsprogram och aktierelaterade ersättningar**

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

**ÄNDRADE REDOVISNINGSPRINCIPER NÄSTKOMMANDE ÅR**

Nya standarder, ändringar i standarder och tolkningsuttalanden som träder i kraft från och med 1 januari 2011 har inte förtidstillämpats. Nedanstående nya standarder och ändringar har ännu ej börjat tillämpas.

IFRS 9 Finansiella instrument – denna standard ersätter de avsnitt i IAS 39 Finansiella instrument: Redovisning och värdering som behandlar klassificering och värdering. Standarden är obligatorisk från och med räkenskapsåret 2013, men tidigare tillämpning är tillåten under förutsättning att EU godkänt standarden, vilket ännu ej skett.

Övriga ändringar i standarder och tolkningsuttalanden som träder i kraft från och med 1 januari 2011 bedöms inte ha någon påverkan på Scantias redovisning.

## MODERBOLAGET

### Moderbolagets redovisningsprinciper

Moderbolaget har upprättat sin årsredovisning enligt årsredovisningslagen och Rådet för finansiell rapporterings rekommendation RFR 2 Redovisning för juridisk person. RFR 2 innebär att moderbolaget i årsredovisningen för den juridiska personen ska 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 ska 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.

### Koncernbidrag

Moderbolagets erhållna och lämnade koncernbidrag redovisas efter ekonomisk innebörd. I de fall koncernbidrag lämnas eller erhålls av skattemässiga skäl redovisas koncernbidraget inklusive dess aktuella skatteeffekt i övrigt totalresultat.

Erhållna koncernbidrag som är att jämställa med utdelning redovisas som intäkt 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 restvärdeåtaganden 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 6 522 (6 306).

### Kreditrisk

Scania har inom verksamheten Financial Services en exponering i form av kontrakterade betalningar. Dessa uppgick per årsskiftet till MSEK 36 137 (40 404). 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 har Scania en förlustrisk. Reserven för osäkra fordringar i verksamheten Financial Services uppgick per 31/12 till MSEK 817 (924). Se vidare kreditriskexponering under not 30 Finansiella instrument och 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 mellan 2 och 5 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 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 1 167 (1 296). Genomförda nedskrivningsprövningar visade att det finns betryggande marginaler innan ytterligare 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 uppgår per 31/12 till MSEK 1 074 (891).

### Pensionsåtaganden

I de aktuariella metoder som används för att fastställa Scantias pensionskulder är ett antal antaganden av stor betydelse. De mest kritiska avser diskonteringsräntan på åtaganden och förväntad avkastning på förvaltningstillgångarna. Andra väsentliga antaganden är bedömd löneökningstakt samt beräknad livslängd. En höjd diskonteringsränta minskar den redovisade pensionskulden. Vid beräkningen av den svenska pensionskulden har, liksom 2009 och 2008, 4,0 procent använts som diskonteringsränta. Förändringar av ovanstående aktuariella parametrar redovisas i övrigt totalresultat netto efter skatt.

### Produktåtaganden

Scantias produktåtagande avser i huvudsak fordonsgarantier i form av en ettårig så kallad fabriksgaranti samt förlängda garantier och i förekommande fall särskilda kvalitetskampanjer. För varje sålt fordon görs en garantiavsättning. För förlängda garantier och kampanjer sker avsättning vid beslutstillfället. Avsättningarna är beroende av bedömt kvalitetsläge och graden av utnyttjande vid kampanjer. En väsentlig förändring av kvalitetsläget kan medföra att tidigare avsättningar måste korrigeras. Scantias produktåtagande framgår av not 18 Övriga avsättningar och uppgick per 31/12 till MSEK 1 193 (1 075).

### Legala och skattemässiga risker

Avsättningar för legala och skattemässiga risker uppgick per 31/12 till MSEK 1 169 (1 037), se not 18 Övriga avsättningar.



## Legal risker

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

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

Under året har Scania blivit föremål för utredning som genomförs av den brittiska konkurrensmyndigheten Office of Fair Trading (OFT) och under 2011 av en utredning som genomförs av EU-kommissionen rörande otillbörligt utbyte av information. Denna typ av utredningar pågår normalt under flera år. Det är ännu för tidigt att bedöma huruvida någon risk för anspråk gentemot Scania föreligger på grund av dessa utredningar.

## Skattemässiga risker

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

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

## NOT 3 Rapportering per rörelsesegment

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

Rörelsesegmentet Fordon och tjänster omfattar produkterna lastbilar, bussar samt motorer inklusive de tjänster som sammanhänger med produkterna. Samtliga produkter bygger på gemensamma grundkomponenter varför resultatuppföljning sker aggregat. Vidare är Fordon och tjänster inordnade under gemensamma ansvarsområden.

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

## RÖRELSESEGMENT

Resultaträkning	Fordon och tjänster <sup>4)</sup>			Financial Services <sup>5)</sup>			Eliminering och övrigt			Scaniakoncernen		
	2010	2009	2008	2010	2009	2008	2010	2009	2008	2010	2009	2008
Januari – december												
Intäkter från externa kunder <sup>1)</sup>	78 168	62 074	88 977	4 197	4 666	4 772	-1 797	-1 842	-1 825	80 568	64 898	91 924
Kostnader	-65 609	-59 431	-76 888	-4 026	-4 841	-4 358	1 797	1 842	1 825	-67 838	-62 430	-79 421
Resultat från andelar i intresseföretag	16	5	9	-	-	-	-	-	-	16	5	9
<b>Rörelseresultat</b>	<b>12 575</b>	<b>2 648</b>	<b>12 098</b>	<b>171</b>	<b>-175</b>	<b>414</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>12 746</b>	<b>2 473</b>	<b>12 512</b>
Ränteintäkter	464	407	458	-	-	-	-	-	-	464	407	458
Räntekostnader	-657	-1 129	-833	-	-	-	-	-	-	-657	-1 129	-833
Övriga finansiella intäkter och kostnader <sup>2)</sup>	-20	-149	-159	-	-	-	-	-	-	-20	-149	-159
<b>Resultat före skatt</b>	<b>12 362</b>	<b>1 777</b>	<b>11 564</b>	<b>171</b>	<b>-175</b>	<b>414</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>12 533</b>	<b>1 602</b>	<b>11 978</b>
Skatt <sup>2)</sup>	-3 389	-461	-2 977	-41	-12	-111	-	-	-	-3 430	-473	-3 088
<b>Årets resultat</b>	<b>8 973</b>	<b>1 316</b>	<b>8 587</b>	<b>130</b>	<b>-187</b>	<b>303</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>9 103</b>	<b>1 129</b>	<b>8 890</b>
Avskrivningar ingår med <sup>3)</sup>	-2 544	-2 748	-3 235	-21	-24	-22	-	-	-	-2 565	-2 772	-3 257

1) Eliminering avser hyresintäkter på operationell leasing.

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

3) Värdeminskning på operationell leasing ingår ej.

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

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

Kassaflödesanalys per segment, MSEK	Fordon och tjänster			Financial Services			Scaniakoncernen		
	2010	2009	2008	2010	2009	2008	2010	2009	2008
Kassaflöde från den löpande verksamheten	12 981	3 581	11 661	612	511	701	13 593	4 092	12 362
Förändring i rörelsekapital mm	1 708	5 080	-4 501	-	-	-	1 708	5 080	-4 501
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>	<b>14 689</b>	<b>8 661</b>	<b>7 160</b>	<b>612</b>	<b>511</b>	<b>701</b>	<b>15 301</b>	<b>9 172</b>	<b>7 861</b>
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-2 809	-3 149	-5 386	531	4 504	-5 822	-2 278	1 355	-11 208
<b>Kassaflöde före finansieringsverksamheten</b>	<b>11 880</b>	<b>5 512</b>	<b>1 774</b>	<b>1 143</b>	<b>5 015</b>	<b>-5 121</b>	<b>13 023</b>	<b>10 527</b>	<b>-3 347</b>

Balansräkning	Fordon och tjänster			Financial Services			Eliminering och övrigt			Scaniakoncernen		
	2010	2009	2008	2010	2009	2008	2010	2009	2008	2010	2009	2008
31 december												
<b>Tillgångar</b>												
Immateriella anläggningstillgångar	2 323	2 292	2 308	20	25	23	-	-	-	2 343	2 317	2 331
Materiella anläggningstillgångar	20 401	22 016	21 132	36	33	40	-	-	-	20 437	22 049	21 172
Uthyrningstillgångar <sup>8, 10)</sup>	4 148	3 774	4 223	8 497	8 898	9 033	-1 472	-1 555	-1 596	11 173	11 117	11 660
Aktier och andelar i intresseföretag	482	488	495	-	-	-	-	-	-	482	488	495
Räntebärande fordringar, långfristiga <sup>7)</sup>	120	168	283	16 394	19 097	24 594	-	-	-	16 514	19 265	24 877
Andra fordringar, långfristiga	2 840	2 243	1 766	133	135	51	-	-	-	2 973	2 378	1 817
Varulager	12 961	11 762	15 550	-	-	-	-	-	-	12 961	11 762	15 550
Räntebärande fordringar, kortfristiga <sup>7)</sup>	143	148	286	11 246	12 409	13 593	-	-	-	11 389	12 557	13 879
Andra fordringar, kortfristiga <sup>8)</sup>	9 918	8 779	13 119	988	1 212	1 403	-617	-620	-937	10 289	9 371	13 585
Kortfristiga placeringar och likvida medel	9 552	6 648	4 345	316	499	324	-	-	-	9 868	7 147	4 669
<b>Summa tillgångar</b>	<b>62 888</b>	<b>58 318</b>	<b>63 507</b>	<b>37 630</b>	<b>42 308</b>	<b>49 061</b>	<b>-2 089</b>	<b>-2 175</b>	<b>-2 533</b>	<b>98 429</b>	<b>98 451</b>	<b>110 035</b>
<b>Eget kapital och skulder</b>												
Eget kapital	25 850	18 885	17 204	4 186	4 418	4 734	-	-	-	30 036	23 303	21 938
Räntebärande skulder <sup>9)</sup>	2 909	10 204	11 574	31 497	36 228	42 072	-	-	-	34 406	46 432	53 646
Avsättningar för pensioner	5 134	4 963	4 601	24	20	20	-	-	-	5 158	4 983	4 621
Övriga långfristiga avsättningar	2 358	1 784	1 658	2	3	3	-	-	-	2 360	1 787	1 661
Andra skulder, långfristiga	4 701	4 038	4 805	610	700	707	-	-	-	5 311	4 738	5 512
Kortfristiga avsättningar	1 376	1 097	1 313	18	3	2	-	-	-	1 394	1 100	1 315
Andra skulder, kortfristiga <sup>8, 9, 10)</sup>	20 560	17 347	22 352	1 293	936	1 523	-2 089	-2 175	-2 533	19 764	16 108	21 342
<b>Summa eget kapital och skulder</b>	<b>62 888</b>	<b>58 318</b>	<b>63 507</b>	<b>37 630</b>	<b>42 308</b>	<b>49 061</b>	<b>-2 089</b>	<b>-2 175</b>	<b>-2 533</b>	<b>98 429</b>	<b>98 451</b>	<b>110 035</b>
<b>Periodens brutto-investeringar i</b>												
- Immateriella anläggningstillgångar	373	310	213	5	5	8	-	-	-	378	315	221
- Materiella anläggningstillgångar	1 663	3 126	4 900	22	18	24	-	-	-	1 685	3 144	4 924
- Uthyrningstillgångar	2 400	1 362	1 584	3 913	3 789	4 370	-378	-	-	5 935	5 151	5 954

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

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

8) Eliminering avser periodisering av intäkter avseende uthyrningstillgångar.

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

10) Jämförelsesiffror för uthyrningstillgångar och andra skulder inom Fordon och tjänster har korrigerats med hänsyn till ändrad metod för eliminering mellan segmenten.



## NOT 3 Rapportering per rörelsesegment, forts.

## GEOGRAFISKA OMRÅDEN

	Europa			Eurasien			Asien		
	2010	2009	2008	2010	2009	2008	2010	2009	2008
<b>Fordon och tjänster</b>									
Nettoomsättning, januari – december <sup>1)</sup>	39 611	37 517	59 833	2 413	1 449	5 267	9 035	6 096	6 665
Tillgångar, 31 december <sup>2)</sup>	46 110	42 848	48 754	1 609	1 372	2 159	1 766	1 559	1 926
Bruttoinvesteringar <sup>2)</sup>	1 743	2 995	4 404	49	125	166	33	24	90
Anläggningstillgångar	25 071	26 050	24 283	569	623	542	309	316	495
<b>Financial Services</b>									
Intäkter, januari – december <sup>1)</sup>	3 404	3 750	3 935	227	256	280	186	218	168
Tillgångar, 31 december <sup>2)</sup>	30 020	33 396	39 361	1 920	2 573	3 336	1 840	2 325	2 404
Ny finansiering till kunder	13 152	12 150	21 158	631	371	1 575	778	1 018	898
Anläggningstillgångar	20 800	23 346	28 363	990	1 432	1 825	1 000	1 231	1 353

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

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

3) Avser i huvudsak Latinamerika.

## GEOGRAFISKA OMRÅDEN

Uppföljning av verksamheten för rörelsesegmenten sker utifrån en geografisk indelning av länder där Sverige ingår i marknaden för Europa. Den geografiska indelningen av Scania är baserad på var kunden är lokaliserad. Under året har förändringar av den geografiska marknadsindelningen skett och består nu av fem delar; Europa, Eurasien, Asien, Amerika samt Afrika och Oceanien. Länderna inom de geografiska områdena Europa och Eurasien indelades tidigare i västra Europa respektive centrala och östra Europa. Under avsnittet definitioner framgår vilka länder som ingår i respektive marknad. Försäljning av Scantias produkter sker till samtliga fem geografiska områden. Financial Services finns huvudsakligen på de europeiska marknaderna och i mindre utsträckning på de övriga. Huvuddelen av Scantias forskning och utveckling sker i Sverige. Tillverkningen av lastbilar, bussar och industri- och marinmotorer sker i Sverige, Argentina, Brasilien, Frankrike, Nederländerna, Polen och Ryssland.

## NOT 4 Intäkter från externa kunder

Fordon och tjänster	2010	2009	2008
Lastbilar	47 580	32 832	55 566
Bussar	7 713	8 837	8 186
Motorer	1 148	821	1 151
Service	16 455	15 904	16 393
Begagnade fordon	4 623	4 403	4 370
Övrigt <sup>1)</sup>	2 590	-208	3 812
Summa leveransvärde	80 109	62 589	89 478
Justering för hyresintäkter <sup>2)</sup>	-1 941	-515	-501
Nettoomsättning Fordon och tjänster	78 168	62 074	88 977
Financial Services	4 197	4 666	4 772
Eliminering <sup>3)</sup>	-1 797	-1 842	-1 825
Intäkter från externa kunder	80 568	64 898	91 924

1) Valutasäkringsresultatet uppgick till MSEK 745 (-2 140 respektive -210).

2) 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 en operationell leasing. Avser i huvudsak nya lastbilar MSEK -1 598 (104 respektive -367) och nya bussar MSEK -234 (-512 respektive -51). Justeringen från leveransvärde till nettoomsättning vid operationell leasing sker i två steg. Först minskas omsättningen med hela leveransvärdet för fordon som levererats under perioden. Sedan ökas omsättningen med den del av leveransvärdet som är hänförligt till innevarande period för fordon som levererats under denna och tidigare perioder.

3) Eliminering avser hyresintäkter på operationell leasing.

Amerika <sup>3)</sup>			Afrika och Oceanien			Summa		
2010	2009	2008	2010	2009	2008	2010	2009	2008
21 725	11 812	12 822	5 384	5 200	4 390	78 168	62 074	88 977
11 188	10 730	8 860	2 215	1 809	1 808	62 888	58 318	63 507
189	255	427	22	37	26	2 036	3 436	5 113
3 938	3 855	2 980	427	371	310	30 314	31 215	28 610
67	25	12	313	417	377	4 197	4 666	4 772
1 335	585	226	2 515	3 429	3 734	37 630	42 308	49 061
1 105	139	50	2 009	1 315	1 212	17 675	14 993	24 893
675	231	111	1 615	1 948	2 090	25 080	28 188	33 742

## NOT 5 Rörelsens kostnader

	2010	2009	2008
<b>Fordon och tjänster</b>			
<b>Kostnad för sålda varor</b>			
Varukostnader	34 635	31 230	41 719
Personal	10 115	9 124	10 377
Avskrivningar	1 874	1 991	2 275
Övrigt	7 880	6 545	10 145
<b>Totalt</b>	<b>54 504</b>	<b>48 890</b>	<b>64 516</b>
<b>Forsknings- och utvecklingskostnader</b>			
Personal	1 560	1 418	1 616
Avskrivningar	420	494	687
Övrigt	1 525	1 304	1 925
<b>Totalt</b>	<b>3 505</b>	<b>3 216</b>	<b>4 228</b>
<b>Försäljningskostnader</b>			
Personal	3 363	3 142	3 377
Avskrivningar	244	255	257
Övrigt	2 793	3 010	3 368
<b>Totalt</b>	<b>6 400</b>	<b>6 407</b>	<b>7 002</b>
<b>Administrationskostnader</b>			
Personal	566	459	552
Avskrivningar	6	8	16
Övrigt	628	451	574
<b>Totalt</b>	<b>1 200</b>	<b>918</b>	<b>1 142</b>

	2010	2009	2008
<b>Financial Services</b>			
<b>Försäljnings- och administrationskostnader</b>			
Personal	367	332	319
Avskrivningar	21	24	22
Övrigt	185	182	177
<b>Totalt</b>	<b>573</b>	<b>538</b>	<b>518</b>

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

## NOT 6 Financial Services

Financial Services erbjuder olika former av finansieringslösningar, där krediter med löptider på vanligtvis 3–5 år lämnas med fordonet som underliggande säkerhet. Marknadsmässiga villkor samt civilrättsliga och skattemässiga regler i respektive land styr ofta vilken finansieringslösning som erbjuds. Huvudsakligen utgörs finansieringen av finansiell leasing där äganderätten för fordonet kvarstår hos Scania tills fordran i sin helhet är betald. I de fall avbetalningskontrakt erbjuds övergå 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.

	2010	2009	2008
Ränteintäkter	1 916	2 303	2 455
Hysesintäkter	2 281	2 363	2 317
Avskrivningar	-1 797	-1 842	-1 825
Räntekostnader	-1 229	-1 672	-1 838
Ränteöverskott	1 171	1 152	1 109
Andra intäkter och kostnader	66	44	50
Bruttoresultat	1 237	1 196	1 159
Försäljnings- och administrationskostnader	-573	-538	-518
Kreditförluster, konstaterade och befarade <sup>1)</sup>	-493	-833	-227
<b>Rörelseresultat</b>	<b>171</b>	<b>-175</b>	<b>414</b>

1) Kostnaderna motsvarar 1,29 procent (1,90 respektive 0,53) av den genomsnittliga kreditportföljen.

Uthyrningstillgångar (operationell leasing)	2010	2009	2008
Vid årets början	8 898	9 033	8 019
Tillkommande kontrakt	3 913	3 789	4 370
Avskrivning	-1 797	-1 842	-1 825
Avslutade kontrakt	-1 604	-1 873	-2 109
Förändring av värdereglering	-17	57	-45
Kursdifferenser	-896	-266	623
<b>Redovisat värde vid årets slut <sup>2)</sup></b>	<b>8 497</b>	<b>8 898</b>	<b>9 033</b>

2) I koncernens balansräkning tillkommer eliminering för vinstavräkning och internvinster, se not 3.

Finansiella fordringar (avbetalningskontrakt och finansiell leasing)	2010	2009	2008
Vid årets början	31 506	38 187	30 295
Tillkommande fordringar	13 762	11 204	20 523
Amortering/avslutade kontrakt	-14 684	-16 336	-15 320
Förändring av värdereglering	25	-360	-4
Kursdifferenser	-2 969	-1 189	2 693
Redovisat värde vid årets slut	27 640	31 506	38 187
<b>Totala fordringar och uthyrningstillgångar <sup>3)</sup></b>	<b>36 137</b>	<b>40 404</b>	<b>47 220</b>

3) Antalet kontrakt i portföljen vid årets slut uppgick till cirka 86 000 (88 000 respektive 94 000).

Nettoinvesteringar i finansiella leasingavtal	2010	2009	2008
Forordningar avseende framtida minimileaseavgifter	22 039	27 988	33 543
Avgår belopp för:			
Reserv för osäkra fordringar	-756	-891	-539
Beräknad ränta	-2 039	-2 589	-3 086
<b>Nettoinvestering <sup>4)</sup></b>	<b>19 244</b>	<b>24 508</b>	<b>29 918</b>

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

Framtida minimileaseavgifter <sup>5)</sup>	Operationell leasing	Finansiell leasing
2011	1 721	9 393
2012	1 269	6 011
2013	868	3 961
2014	483	1 774
2015	224	636
2016 och därefter	131	264
<b>Totalt</b>	<b>4 696</b>	<b>22 039</b>

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



## NOT 7 Finansiella intäkter och kostnader

	2010	2009	2008
<b>Ränteintäkter</b>			
Banktillgodohavanden och finansiella placeringar	333	320	372
Derivat <sup>1)</sup>	53	19	16
Förväntad avkastning på pensionstillgångar	78	68	70
<b>Summa ränteintäkter</b>	<b>464</b>	<b>407</b>	<b>458</b>
<b>Räntekostnader</b>			
Upplåning	-855	-1 514	-1 866
Derivat <sup>1)</sup>	-368	-570	-126
Summa upplåning och derivat	-1 223	-2 084	-1 992
Avgår redovisade räntekostnader inom Financial Services <sup>2)</sup>	883	1 241	1 397
Pensionsskuld	-317	-286	-238
<b>Summa räntekostnader</b>	<b>-657</b>	<b>-1 129</b>	<b>-833</b>
<b>Summa räntenetto</b>	<b>-193</b>	<b>-722</b>	<b>-375</b>
Övriga finansiella intäkter <sup>3)</sup>	70	227	135
Övriga finansiella kostnader <sup>3)</sup>	-90	-376	-294
<b>Summa övriga finansiella intäkter och kostnader</b>	<b>-20</b>	<b>-149</b>	<b>-159</b>
<b>Finansiella intäkter och kostnader, netto</b>	<b>-213</b>	<b>-871</b>	<b>-534</b>

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

2) Redovisas i rörelseresultat för Financial Services.

3) Avser marknadsvärdering av finansiella instrument där säkringsredovisning ej tillämpas MSEK 19 (-15 respektive -144), samt valutakursdifferenser och bankkostnader.

## NOT 8 Skatt

Periodens skattekostnad/skatteintäkt	2010	2009	2008
Aktuell skatt <sup>1)</sup>	-3 831	-1 178	-3 181
Uppskjuten skatt	401	705	93
<b>Totalt</b>	<b>-3 430</b>	<b>-473</b>	<b>-3 088</b>
1) Varav betald skatt:	-2 555	-1 136	-3 803

Uppskjuten skatt är hänförlig till följande:	2010	2009	2008
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	239	-435	359
Uppskjuten skatt till följd av ändrade skattesatser och skatteregler <sup>2)</sup>	7	-14	144
Uppskjuten skatteintäkt till följd av under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	454	132	67
Uppskjuten skattekostnad till följd av utnyttjande av tidigare aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	-118	-38	-308
Uppskjuten skatt avseende förändring i avsättning till periodiseringsfond	-178	1 105	-142
Övriga uppskjutna skatteskulder/tillgångar	-3	-45	-27
<b>Totalt</b>	<b>401</b>	<b>705</b>	<b>93</b>

2) Effekt av ändrad skattesats avser i huvudsak Chile (år 2010), Ryssland (år 2009) och Sverige (år 2008).

## NOT 8 Skatt, forts.

Avstämning av effektiv skatt	2010		2009		2008	
	Belopp	%	Belopp	%	Belopp	%
Resultat före skatt	12 533		1 602		11 978	
Skatt beräknad med svensk skattesats	-3 296	26,3	-421	26,3	-3 354	28
Skatteeffekt och procentuell påverkan:						
Skillnad mellan svensk och utländsk skattesats	-649	5	-296	18	-339	3
Ej skattepliktiga intäkter	291	-2	354	-22	491	-4
Ej avdragsgilla kostnader	-148	1	-161	10	-168	1
Nyttjande av skattevärde i underskottsavdrag som ej tidigare aktiverats	29	0	27	-2	128	-1
Värdering av skattevärde i underskottsavdrag som ej tidigare aktiverats	383	-3	5	0	28	0
Justering av skatt avseende tidigare år	-38	0	23	-1	-26	0
Ändrade skattesatser	6	0	-9	1	132	-1
Övrigt	-8	0	5	0	20	0
<b>Redovisad skatt</b>	<b>-3 430</b>	<b>27</b>	<b>-473</b>	<b>30</b>	<b>-3 088</b>	<b>26</b>

Uppskjutna skattefordringar och skulder är hänförliga till följande:	2010	2009	2008
<b>Uppskjutna skattefordringar</b>			
Avsättningar	668	551	563
Avsättningar för pensioner	871	694	507
Anläggningstillgångar	543	597	775
Varulager	556	510	987
Ej utnyttjade underskottsavdrag <sup>3)</sup>	769	286	190
Derivat	278	30	759
Övrigt	865	802	718
Kvittning inom skatteenheter	-3 108	-2 651	-3 831
<b>Summa uppskjutna skattefordringar<sup>4)</sup></b>	<b>1 442</b>	<b>819</b>	<b>668</b>
<b>Uppskjutna skatteskulder</b>			
Anläggningar	3 526	3 225	3 238
Periodiseringsfond <sup>5)</sup>	593	415	1 521
Övrigt	74	184	141
Kvittning inom skatteenheter	-3 108	-2 651	-3 831
<b>Summa uppskjutna skatteskulder</b>	<b>1 085</b>	<b>1 173</b>	<b>1 069</b>
<b>Uppskjuten skattefordran (-) / skatteskuld (+), netto</b>	<b>-357</b>	<b>354</b>	<b>401</b>

3) Av den uppskjutna skattefordran som härrör från ej utnyttjade underskottsavdrag kan MSEK 661 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 13 601 (108 respektive 139) har inte värderats. Under året har koncernen tillförts ytterligare underskottsavdrag där huvuddelen inte har värderats mot bakgrund av att underskottsavdragen endast kan utnyttjas mot en begränsad del av verksamheten. Tidsbegränsade underskottsavdrag uppgår till MSEK 44 varav 16 förfaller år 2014, 4 förfaller år 2015 och resten år 2016 eller senare.

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

**NOT 8 Skatt, forts.**

Avstämning av uppskjuten skatteskuld, netto	2010	2009	2008
Redovisat värde vid årets början	354	401	1 281
Uppskjuten skatt redovisat i årets resultat	-401	-705	-93
Valutakursdifferenser	-17	-83	81
Skattefordran i förvärvade verksamheter/tillgångar	-168	-	-
Redovisat i övrigt totalresultat, förändringar hänförligt till:			
aktuariella vinster och förluster på pensioner	-95	-22	-165
omräkningsreserv	-	7	-36
säkringsreserv	-30	756	-667
<b>Uppskjuten skattefordran (-) /skatteskuld (+), netto vid årets slut</b>	<b>-357</b>	<b>354</b>	<b>401</b>

**NOT 9 Resultat per aktie**

Resultat per aktie	2010	2009	2008
Årets resultat hänförligt till Scantias aktieägare, MSEK	9 103	1 129	8 890
Vägt genomsnittligt antal utestående aktier under året, miljoner	800	800	800
<b>Resultat per aktie före/efter utspädning, SEK</b>	<b>11,38</b>	<b>1,41</b>	<b>11,11</b>

Det finns inga finansiella instrument som kan leda till utspädning.

**NOT 10 Avskrivningar**

Fordon och tjänster	2010	2009	2008
<b>Immateriella anläggningstillgångar</b>			
Utvecklingskostnader	170	268	481
Försäljningskostnader	37	39	29
Summa	207	307	510
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>			
Kostnad för sålda varor <sup>1)</sup>	1 874	1 991	2 275
Forsknings- och utvecklingskostnader	250	226	206
Försäljningskostnader	207	216	228
Administrationskostnader	6	8	16
Summa	2 337	2 441	2 725
<b>Total avskrivning, Fordon och tjänster</b>	<b>2 544</b>	<b>2 748</b>	<b>3 235</b>

1) Varav värdeminskning avseende korttidsuthyrning inom Fordon och tjänster MSEK 181 (302 respektive 278). Därutöver tillkommer värdeminskning på operationell leasing avseende aktiverade återköpsåtagande med MSEK 620 (568 respektive 748).

Financial Services	2010	2009	2008
Operationell leasing (amortering)	1 797	1 842	1 825
Övriga anläggningstillgångar	21	24	22
<b>Total avskrivning, Financial Services</b>	<b>1 818</b>	<b>1 866</b>	<b>1 847</b>

I koncernen nedjusteras avskrivningar till koncernmässigt värde MSEK 461. I not 12 uppgår därmed avskrivningarna avseende korttidsuthyrning, aktiverade återköpsåtaganden samt operationell leasing under rubriken uthyrningstillgångar till MSEK 2 137.



## NOT 11 Immateriella anläggningstillgångar

2010	Goodwill	Utveckling	Övriga immateriella <sup>1)</sup>	Total
<b>Akkumulerade anskaffningsvärden</b>				
Vid årets början	1 311	2 768	504	4 583
Förvärv/avyttring av dotterföretag	9	–	–	9
Nyanskaffningar	–	354	24	378
Avyttringar och utrangeringar	–	–4	–2	–6
Valutakursdifferenser	–138	–	–28	–166
<b>Summa</b>	<b>1 182</b>	<b>3 118</b>	<b>498</b>	<b>4 798</b>
<b>Akkumulerade avskrivningar</b>				
Vid årets början	–	1 877	361	2 238
Årets avskrivningar				
– Fordon och tjänster	–	169	38	207
– Financial Services	–	–	9	9
Avyttringar och utrangeringar	–	–2	–3	–5
Valutakursdifferenser	–	–	–22	–22
<b>Summa</b>	<b>–</b>	<b>2 044</b>	<b>383</b>	<b>2 427</b>
<b>Akkumulerade nedskrivningar</b>				
Vid årets början	15	–	13	28
Årets nedskrivning	–	–	–	–
<b>Summa</b>	<b>15</b>	<b>–</b>	<b>13</b>	<b>28</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>1 167</b>	<b>1 074</b>	<b>102</b>	<b>2 343</b>
– varav aktiverade utgifter för projekt som tagits i bruk		807		
– varav aktiverade utgifter för projekt under utveckling		267		
<b>2009</b>				
	Goodwill	Utveckling	Övriga immateriella <sup>1)</sup>	Total
<b>Akkumulerade anskaffningsvärden</b>				
Vid årets början	1 320	2 489	479	4 288
Nyanskaffningar	–	287	28	315
Avyttringar och utrangeringar	–	–8	–13	–21
Valutakursdifferenser	–9	–	10	1
<b>Summa</b>	<b>1 311</b>	<b>2 768</b>	<b>504</b>	<b>4 583</b>
<b>Akkumulerade avskrivningar</b>				
Vid årets början	–	1 617	314	1 931
Årets avskrivningar				
– Fordon och tjänster	–	264	43	307
– Financial Services	–	–	9	9
Avyttringar och utrangeringar	–	–4	–13	–17
Valutakursdifferenser	–	–	8	8
<b>Summa</b>	<b>–</b>	<b>1 877</b>	<b>361</b>	<b>2 238</b>
<b>Akkumulerade nedskrivningar</b>				
Vid årets början	13	–	13	26
Årets nedskrivning	2	–	–	2
<b>Summa</b>	<b>15</b>	<b>–</b>	<b>13</b>	<b>28</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>1 296</b>	<b>891</b>	<b>130</b>	<b>2 317</b>
– varav aktiverade utgifter för projekt som tagits i bruk		727		
– varav aktiverade utgifter för projekt under utveckling		164		

2008	Goodwill	Utveckling	Övriga immateriella <sup>1)</sup>	Total
Ackumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	1 221	2 288	419	3 928
Nyanskaffningar <sup>2)</sup>	-22	202	41	221
Avyttringar och utrangeringar	-	-1	-5	-6
Omklassificeringar	-	-	20	20
Valutakursdifferenser	121	-	4	125
<b>Summa</b>	<b>1 320</b>	<b>2 489</b>	<b>479</b>	<b>4 288</b>
Ackumulerade avskrivningar				
Vid årets början	-	1 143	271	1 414
Årets avskrivningar				
- Fordon och tjänster	-	474	36	510
- Financial Services	-	-	9	9
Avyttringar och utrangeringar	-	-	-5	-5
Omklassificeringar	-	-	2	2
Valutakursdifferenser	-	-	1	1
<b>Summa</b>	<b>-</b>	<b>1 617</b>	<b>314</b>	<b>1 931</b>
Ackumulerade nedskrivningar				
Vid årets början	-	-	3	3
Årets nedskrivning	13	-	10	23
<b>Summa</b>	<b>13</b>	<b>-</b>	<b>13</b>	<b>26</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>1 307</b>	<b>872</b>	<b>152</b>	<b>2 331</b>
- varav aktiverade utgifter för projekt som tagits i bruk		682		
- varav aktiverade utgifter för projekt under utveckling		190		

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

2) Nyanskaffning för goodwill 2008 avser justerad köpeskilling för förvärvet i Portugal år 2007.

Scania prövar minst årligen värdet på goodwill och immateriella tillgångar. Nedskrivningsprövningen görs för kassagenererande enheter, vilket oftast motsvarar en rapporterade 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 återvinningvärden lämnas i not 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar.

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

## NOT 12 Materiella anläggningstillgångar

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

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

2) Nedskrivningar av uthyrningstillgångar avser värdering för kreditförluster.

3) Jämförelsesiffror för uthyrningstillgångar och andra skulder inom Fordon och tjänster har korrigerats med hänsyn till ändrad metod för eliminering mellan segmenten.



2009	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar och förskott	Uthyrnings- tillgångar <sup>1)</sup>	Total
Ackumulerade anskaffningsvärden					
Vid årets början	16 084	26 056	3 192	16 052	61 384
Förvärv/avyttring av dotterföretag	23	78	–	–	101
Nyanskaffningar	212	768	2 164	5 151	8 295
Avyttringar och utrangeringar	–68	–1 556	–23	–5 547	–7 194
Omklassificeringar	1 150	2 482	–3 617	32	47
Valutakursdifferenser	–131	876	–1	–431	313
<b>Summa</b>	<b>17 270</b>	<b>28 704</b>	<b>1 715</b>	<b>15 257</b>	<b>62 946</b>
Ackumulerade avskrivningar					
Vid årets början	6 186	17 975	–	4 299	28 460
Förvärv/avyttring av dotterföretag	7	5	–	–	12
Årets avskrivningar					
– Fordon och tjänster	370	1 769	–	870	3 009
– Financial Services	–	15	–	1 842	1 857
Avyttringar och utrangeringar	–28	–1 374	–	–2 814	–4 216
Omklassificeringar	19	–19	–	2	2
Valutakursdifferenser	2	714	–	–96	620
<b>Summa</b>	<b>6 556</b>	<b>19 085</b>	<b>–</b>	<b>4 103</b>	<b>29 744</b>
Ackumulerade nedskrivningar <sup>2)</sup>					
Vid årets början	–1	–	–	93	92
Årets värdeförändring	–	–	–	–57	–57
Valutakursdifferenser	–	–	–	1	1
<b>Summa</b>	<b>–1</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>37</b>	<b>36</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>10 715</b>	<b>9 619</b>	<b>1 715</b>	<b>11 117</b>	<b>33 166</b>
– varav Maskiner		8 239			
– varav Inventarier		1 380			
– varav Byggnader	8 170				
– varav Mark	2 545				
– varav Financial Services		33		8 898	8 931

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

2) Nedskrivningar av uthyrningstillgångar avser värde reglering för kreditförluster.

## NOT 12 Materiella anläggningstillgångar, forts.

2008	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar och förskott	Uthyrnings- tillgångar <sup>1)</sup>	Total
Ackumulerade anskaffningsvärden					
Vid årets början	14 375	24 197	2 545	14 762	55 879
Förvärv/avyttring av dotterföretag	5	-7	-	-	-2
Nyanskaffningar	356	951	3 617	5 954	10 878
Avyttringar och utrangeringar	-201	-1 411	-3	-5 534	-7 149
Omklassificeringar	713	2 396	-2 994	-330	-215
Valutakursdifferenser	836	-70	27	1 200	1 993
<b>Summa</b>	<b>16 084</b>	<b>26 056</b>	<b>3 192</b>	<b>16 052</b>	<b>61 384</b>
Ackumulerade avskrivningar					
Vid årets början	5 445	17 148	-	4 019	26 612
Förvärv/avyttring av dotterföretag	5	-7	-	-	-2
Årets avskrivningar					
- Fordon och tjänster	396	2 050	-	1 027	3 473
- Financial Services	-	13	-	1 825	1 838
Avyttringar och utrangeringar	-52	-1 157	-	-2 476	-3 685
Omklassificeringar	132	51	-	-330	-147
Valutakursdifferenser	260	-123	-	234	371
<b>Summa</b>	<b>6 186</b>	<b>17 975</b>	<b>-</b>	<b>4 299</b>	<b>28 460</b>
Ackumulerade nedskrivningar <sup>2)</sup>					
Vid årets början	-1	-	-	35	34
Årets värdeförändring	-	-	-	45	45
Valutakursdifferenser	-	-	-	13	13
<b>Summa</b>	<b>-1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>93</b>	<b>92</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>9 899</b>	<b>8 081</b>	<b>3 192</b>	<b>11 660</b>	<b>32 832</b>
- varav Maskiner		6 886			
- varav Inventarier		1 195			
- varav Byggnader	7 359				
- varav Mark	2 540				
- varav Financial Services		40		9 033	9 073

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

2) Nedskrivningar av uthyrningstillgångar avser värdering för kreditförluster.

	2010	2009	2008
<b>Byggnader i Sverige</b>			
Taxeringsvärdet	1 514	1 421	1 416
Motsvarande redovisat värde	2 799	2 737	2 201
<b>Mark i Sverige</b>			
Taxeringsvärdet	573	605	605
Motsvarande redovisat värde	474	448	448

## NOT 13 Andelar i intresseföretag, joint ventures mm

	2010	2009	2008
<b>Redovisat värde vid årets början</b>	<b>469</b>	473	242
Förvärv, kapitaltillskott, avyttringar och nedskrivningar under året <sup>1)</sup>	<b>13</b>	24	161
Valutakursdifferenser	<b>-31</b>	-32	73
Årets resultatandel	<b>16</b>	5	9
Utdelning	<b>-2</b>	-1	-12
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>465</b>	469	473
Eventualförpliktelser	<b>-</b>	-	-

1) MSEK 13 avser förvärv av Laxå Special Vehicles AB, 2008 och 2009 avsåg ett kapitaltillskott till Cummins-Scania XPI.

Andel av tillgångar, skulder, intäkter och resultat	2010	2009	2008
Anläggningstillgångar	<b>388</b>	372	342
Omsättningstillgångar	<b>191</b>	165	300
Långfristiga skulder	<b>5</b>	8	9
Kortfristiga skulder	<b>109</b>	60	160
<b>Scanias andel av nettotillgångar</b>	<b>465</b>	469	473
Försäljningsintäkter	<b>544</b>	490	481
Resultat före skatt	<b>20</b>	7	13
Skatt	<b>-4</b>	-2	-4
<b>Årets resultat</b>	<b>16</b>	5	9

Intresseföretag och joint ventures / Organisationsnummer / Säte	Ägarandel, %	Redovisat värde hos moderbolag	Andelens värde i koncernen		
			2010	2009	2008
Cummins-Scania HPI L.L.C; 043650113, USA	30	0	<b>15</b>	15	16
Bits Data AB, 556121-2613, Sverige	33	2	<b>8</b>	4	6
ScaMadrid S.A., ES A80433519, Spanien	49	21	<b>23</b>	26	27
ScaValencia S.A., ES A46332995, Spanien	26	14	<b>21</b>	24	25
Laxå Special Vehicles AB, 556548-4705, Sverige	30	13	<b>15</b>	-	-
<b>Andelar i intresseföretag</b>		50	<b>82</b>	69	74
Cummins-Scania XPI Manufacturing L.L.C; 20-3394999, USA	50	377	<b>376</b>	393	395
Övrigt	50	2	<b>7</b>	7	4
<b>Andelar i joint ventures</b>		379	<b>383</b>	400	399
<b>Andelar i intresseföretag och joint ventures</b>			<b>465</b>	469	473
Övriga aktier och andelar			<b>17</b>	19	22
<b>Totalt</b>			<b>482</b>	488	495



## NOT 14 Varulager

	2010	2009	2008
Råvaror, komponenter och förbrukningsmaterial	2 009	1 285	1 417
Varor under tillverkning	1 099	1 223	1 125
Färdiga varor <sup>1)</sup>	9 853	9 254	13 008
<b>Totalt</b>	<b>12 961</b>	<b>11 762</b>	<b>15 550</b>
1) Varav begagnade fordon	1 168	1 884	1 763
Värderegleringsreserv vid årets slut	-782	-997	-880

## NOT 15 Andra fordringar

	2010	2009	2008
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	121	36	25
Derivat med positivt värde	667	848	517
Förskottsbetalningar	22	26	1
Övriga fordringar	644	586	550
<b>Totalt andra långfristiga fordringar</b>	<b>1 454</b>	<b>1 496</b>	<b>1 093</b>
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	874	863	1 920
Derivat med positivt värde <sup>1)</sup>	1 232	468	1 147
Mervärdesskatt	817	739	1 305
Förskottsbetalningar	322	183	240
Övriga fordringar	582	553	807
<b>Totalt andra kortfristiga fordringar</b>	<b>3 827</b>	<b>2 806</b>	<b>5 419</b>
<b>Totalt andra fordringar</b>	<b>5 281</b>	<b>4 302</b>	<b>6 512</b>

1) I kortfristiga derivat ingår operationella derivat med MSEK 51 (293 och 664).

## NOT 16 Eget kapital

Scania-koncernens eget kapital har förändrats på följande sätt:

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

## NOT 16 Eget kapital, forts.

Scania-koncernens eget kapital har förändrats på följande sätt:

	Aktie- kapital	Tillskjutet kapital	Säkrings- reserv	Omräknings- reserv	Balanserat resultat	Summa Scanias aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande (minoritet)	Totalt eget kapital
<b>2009</b>								
Ingående eget kapital	2 000	1 120	-2 075	1 471	19 421	21 937	1	21 938
Årets förändring av omräkningsreserv				188		188		188
Säkring av nettotillgångar i utlandsverksamhet				-1		-1		-1
Säkringsreserv								
Värdeförändring avseende kassaflödes-säkring redovisad i övrigt totalresultat			719			719		719
Kassaflödesreserv upplöst mot försäljningsintäkter i resultaträkningen			2 155			2 155		2 155
Aktuariella vinster/förluster mm avseende pensioner redovisade i övrigt totalresultat					-84	-84		-84
Skatt hänförlig till poster som redovisats i övrigt totalresultat			-756	-7	22	-741		-741
Summa övrigt totalresultat	-	-	2 118	180	-62	2 236	0	2 236
Årets resultat					1 129	1 129		1 129
Förändring av innehav utan bestämmande inflytande (minoritet)							0	0
Utdelning till Scania ABs aktieägare					-2 000	-2 000		-2 000
<b>Utgående eget kapital per 31 december</b>	<b>2 000</b>	<b>1 120</b>	<b>43</b>	<b>1 651</b>	<b>18 488</b>	<b>23 302</b>	<b>1</b>	<b>23 303</b>
<b>2008</b>								
Ingående eget kapital	2 000	1 120	-189	886	20 991	24 808	4	24 812
Årets förändring av omräkningsreserv				771		771		771
Säkring av nettotillgångar i utlandsverksamhet				-222		-222		-222
Säkringsreserv								
Värdeförändring avseende kassaflödes-säkring redovisad i övrigt totalresultat			-2 762			-2 762		-2 762
Kassaflödesreserv upplöst mot försäljningsintäkter i resultaträkningen			209			209		209
Aktuariella vinster/förluster mm avseende pensioner redovisade i övrigt totalresultat					-625	-625		-625
Skatt hänförlig till poster som redovisats i övrigt totalresultat			667	36	165	868		868
Summa övrigt totalresultat	-	-	-1 886	585	-460	-1 761	0	-1 761
Årets resultat					8 890	8 890		8 890
Förändring av innehav utan bestämmande inflytande (minoritet)							-1	-1
Inlösen					-6 000	-6 000		-6 000
Utdelning till Scania ABs aktieägare					-4 000	-4 000		-4 000
Utdelning till innehav utan bestämmande inflytande (minoritet)							-2	-2
<b>Utgående eget kapital per 31 december</b>	<b>2 000</b>	<b>1 120</b>	<b>-2 075</b>	<b>1 471</b>	<b>19 421</b>	<b>21 937</b>	<b>1</b>	<b>21 938</b>

## NOT 16 Eget kapital, forts.

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

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

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

**Omräkningsreserv** uppstår vid omräkning av utländska nettotillgångar enligt dagskursmetoden. I omräkningsreserven ingår också valutakursdifferenser avseende monetära poster till utlandsverksamhet som bedöms vara en del av företagets nettoinvestering. Årets negativa valutakursdifferens på MSEK -1 146 har uppstått som en följd av att den svenska kronan har förstärkts mot för Scania viktiga valutor. Valutakursdifferensen härrör från att kronan förstärkts främst mot euron men även mot engelska pundet och brasilianska realen.

**Balanserat resultat** består utöver upparbetade vinstmedel även av pensionsskuld förändring som härrör från förändrade aktuariella vinster och förluster med mera som redovisas i övrigt totalresultat. Avseende förändringar i aktuariella antaganden, se vidare not 17 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser. Moderbolagets utdelning avseende 2009 var MSEK 800 vilket motsvarar SEK 1,00 per aktie. Föreslagen utdelning avseende 2010 är MSEK 4 000, vilket motsvarar SEK 5,00 per aktie.

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

**Scaniakoncernens kapital** utgörs av summan av eget kapital hänförligt till Scantias aktieägare och eget kapital hänförligt till Innehav utan bestämmande inflytande (minoritet). Vid årsskiftet uppgick koncernens kapital till MSEK 30 036 (23 303). 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 2010 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 2010 var för:

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

Under året 2009 ändrades Volkswagen AGs kreditvärdering från Stabil till Negativ vilket fick till följd att Scantias kreditvärdering förändrades från Stabil till Negativ.

Avstämmning förändring i antal utestående aktier	2010	2009	2008
Antal utestående A-aktier vid årets början	400 000 000	400 000 000	400 000 000
<b>Antal utestående A-aktier vid årets slut</b>	<b>400 000 000</b>	400 000 000	400 000 000
Antal utestående B-aktier vid årets början	400 000 000	400 000 000	400 000 000
<b>Antal utestående B-aktier vid årets slut</b>	<b>400 000 000</b>	400 000 000	400 000 000
<b>Summa antal aktier vid årets slut</b>	<b>800 000 000</b>	800 000 000	800 000 000



## NOT 17 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser

Koncernens anställda, före detta anställda och deras efterlevande kan omfattas av såväl avgiftsbestämda som förmånsbestämda planer avseende ersättningar efter avslutad anställning. Dessa planer omfattar ålderspension, efterlevandepension, sjukvård och avgångsersättningar.

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

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

Avgifterna till Alecta uppgick till MSEK 267 (56 respektive 33). Ett över- eller underskott hos förvaltaren kan innebära en återbetalning till koncernen alternativt lägre eller högre framtida avgifter. Vid utgången av året uppgick Alectas överskott, i form av den kollektiva konsolideringsnivån till 143 procent (141 respektive 112). Den kollektiva konsolideringsnivån utgörs av marknadsvärdet på förvaltarens tillgångar i procent av försäkringsåtagandena beräknade enligt förvaltarens försäkringstekniska beräkningsantaganden.

I de holländska planerna bidrar både företagen och de anställda till planen. Företagens avgifter till MN Services uppgick till MSEK 29 (28 respektive 25) och till PVF Achmea till MSEK 38 (50 respektive 52). Konsolideringsgraden uppgick till 96 procent (101 respektive 86) för MN Services. PVF Achmea har en kreditvärdering enligt Standard & Poors på A+ rating för 2010 (A+/Negative rating för 2009 och A+ rating för 2008). PVF Achmea lämnade inga uppgifter om konsolideringsgraden för 2009 och 2008.

Scantias prognosticerade utbetalning av pensioner gällande de förmånsbestämda planerna, både fonderade och ofonderade är MSEK 236 för 2011 (250 för 2010 respektive 253 för 2009).

Kostnader för pensioner och andra förmånsbestämda ersättningar redovisade i resultaträkningen	Kostnader avseende pensionsförpliktelser			Kostnader avseende sjukvårdsförmåner			Kostnader avseende övriga förpliktelser		
	2010	2009	2008	2010	2009	2008	2010	2009	2008
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	-214	-264	-170	-7	-6	-6	-2	-3	-3
Räntekostnader	-271	-250	-205	-39	-31	-28	-7	-6	-6
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångarna	70	62	65	-	-	-	8	6	5
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år	6	-5	-29	-	-	-	-	0	-
Vinster (+) och förluster (-) beroende av reduceringar och regleringar, netto	39	4	2	-	-	-	-	-	-
Begränsning i värdering av nettotillgångar	0	6	-4	-	-	-	-	-	-
<b>Total kostnad för förmånsbestämda ersättningar redovisad i resultaträkningen</b>	<b>-370</b>	<b>-447</b>	<b>-341</b>	<b>-46</b>	<b>-37</b>	<b>-34</b>	<b>-1</b>	<b>-3</b>	<b>-4</b>

För avgiftsbestämda planer görs fortlöpande inbetalningar till myndigheter och fristående organ, som därmed övertar förpliktelserna gentemot de anställda. Koncernens kostnader för avgiftsbestämda planer under 2010 uppgick till MSEK 713 (565 respektive 437).

Pensionskostnader och andra förmånsbaserade ersättningar återfinns i resultaträkningen under rubrikerna Forskning och utveckling 88 (105 respektive 82), kostnad för sålda varor MSEK 58 (69 respektive 50), försäljningskostnader MSEK 51 (83 respektive 72) och administrativa kostnader MSEK 7 (8 respektive 6). Räntedelen i pensionskostnaden redovisas som räntekostnad och avkastningen på förvaltningstillgångar redovisas som ränteintäkt.

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

Kostnader för pensioner och andra förmånsbestämda ersättningar redovisade i övrigt totalresultat	Kostnader avseende pensionsförpliktelser			Kostnader avseende sjukvårdsförmåner			Kostnader avseende övriga förpliktelser		
	2010	2009	2008	2010	2009	2008	2010	2009	2008
Utfallsbaserade justeringar av pensionsskulden	-187	-119	-292	-30	-20	48	-2	-2	10
Utfallsbaserade justeringar av förvaltningstillgångarna	38	58	-146	0	1	-	2	2	-3
Effekter av ändringar av aktuariella antaganden	-89	-21	-229	-	-	-	-1	-1	-
Aktuariella vinster (+) och förluster (-) netto för året	-238	-82	-667	-30	-19	48	-1	-1	7
Särskild löneskatt avseende aktuariella vinster och förluster	-43	-8	-134	-	-	-	-	-	-
Begränsning i värdering av nettotillgångar	-36	26	121	-	-	-	-	-	-
<b>Total kostnad/intäkt för förmånsbestämda ersättningar redovisad i övrigt totalresultat</b>	<b>-317</b>	<b>-64</b>	<b>-680</b>	<b>-30</b>	<b>-19</b>	<b>48</b>	<b>-1</b>	<b>-1</b>	<b>7</b>

Akkumulerat belopp aktuariella förluster som redovisats i övrigt totalresultat är MSEK 2 282 (1 934 respektive 1 850) före skatt.

Redovisat som avsatt till pensioner i balansräkningen	Pensionsförpliktelser			Förpliktelser avseende sjukvård			Övriga förpliktelser		
	2010	2009	2008	2010	2009	2008	2010	2009	2008
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser, helt eller delvis fonderade	1 712	1 676	1 526	406	353	-	48	47	33
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser, ofonderade	4 464	4 338	4 084	-	-	248	31	34	37
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	6 176	6 014	5 610	406	353	248	79	81	70
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	-1 532	-1 471	-1 363	-9	-2	0	-71	-69	-49
Nettotillgångar som ej värderats fullt ut p.g.a begränsningsregel	73	35	53	-	-	-	-	-	-
<b>Redovisat i balansräkningen</b>	<b>4 717</b>	<b>4 578</b>	<b>4 300</b>	<b>397</b>	<b>351</b>	<b>248</b>	<b>8</b>	<b>12</b>	<b>21</b>
- varav pensionsskuld redovisad under rubriken Avsättningar till pensioner	4 753	4 620	4 352	397	351	248	8	12	21
- varav pensionstillgång redovisad under rubriken Andra långfristiga fordringar	-36	-42	-52	-	-	-	-	-	-

Antaganden tillämpade i aktuariell beräkning	Sverige (pension)			Brasilien (sjukvård)			Tyskland (pension)			Övriga länder (pension mm)		
	2010	2009	2008	2010	2009	2008	2010	2009	2008	2010	2009	2008
Diskonteringsränta, %	4,0	4,0	4,0	10,8	11,3	11,0	5,3	5,7	5,7	3,0-10,8	3,0-11,3	2,9-11,0
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångar, %	-	-	-	11,7	11,7	10,8	-	-	-	3,7-11,7	3,7-11,7	3,7-10,8
Förväntad löneökning, %	3,0	3,0	3,0	-	-	-	2,5	2,5	2,5	3,0-8,7	3,0-8,7	1,5-8,2
Förändring av sjukvårdskostnader, %	-	-	-	7,6	7,6	7,1	-	-	-	-	-	-
Personalomsättning, %	5,0	5,0	5,0	2,3	2,1	2,0	5,0	5,0	5,0	4,0-11,0	2,0-18,0	2,0-12,0
Förväntad återstående tjänstgöringstid, år	19,8	20,2	21,9	14,0	14,5	16,8	7,4	11,0	11,0	1,3-30,0	2,3-29,0	1,0-22,1
Förväntad pensionsökning (inflation), %	2,0	2,0	2,0	-	-	-	1,5	1,5	1,5	0,8-3,8	0,8-3,5	0,8-2,7

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

Nuvärdet av de förmånsbestämda utfästelserna har under året förändrats enligt nedan:	Skulder avseende pensionsförpliktelser			Skulder avseende sjukvårdsförmåner			Skulder avseende övriga förpliktelser		
	2010	2009	2008	2010	2009	2008	2010	2009	2008
Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna vid årets början	6 014	5 610	4 761	353	248	316	81	70	78
Nuvärde vid årets början av utfästelser som omklassificerats	0	–	–11	–	–	–1	–	–	–3
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	214	264	170	7	6	6	2	3	3
Räntekostnader	271	250	205	39	31	28	7	6	6
Inbetalningar gjorda av deltagare i pensionsplanen	3	1	1	–	–	–	–	–	–
Aktuariella vinster och förluster netto för året	261	123	519	30	20	–48	0	3	–10
Valutakursdifferenser	–118	–16	110	–8	74	–37	–6	7	1
Utbetalningar av pensionsersättningar	–230	–219	–172	–15	–26	–16	–5	–8	–5
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år	–6	5	29	–	–	–	–	0	–
Regleringar	–200	–	–	–	–	–	–	–	–
Vinster och förluster beroende av regleringar netto för året	–33	–4	–2	–	–	–	–	–	–
<b>Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna vid årets slut</b>	<b>6 176</b>	<b>6 014</b>	<b>5 610</b>	<b>406</b>	<b>353</b>	<b>248</b>	<b>79</b>	<b>81</b>	<b>70</b>

Verkligt värde av förvaltningstillgångarna har under året förändrats enligt nedan:	Förvaltningstillgångar avseende pensionsförpliktelser			Förvaltningstillgångar avseende sjukvårdsförmåner			Förvaltningstillgångar avseende övriga förpliktelser		
	2010	2009	2008	2010	2009	2008	2010	2009	2008
Verkligt värde av förvaltningstillgångarna vid årets början	1 471	1 363	1 277	2	–	–	69	49	54
Verkligt värde vid årets början på förvaltningstillgångar i utfästelser som omklassificerats	–	3	–	–	–	–	–	–	–
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångarna	70	62	65	0	–	–	8	6	5
Aktuariella vinster och förluster netto för året	23	41	–148	0	1	–	–1	2	–3
Valutakursdifferenser	–56	–17	124	0	0	–	–2	14	–6
Inbetalningar till pensionsplanen	65	68	77	22	27	–	–	–	–
Inbetalningar gjorda av deltagare i pensionsplanen	9	10	11	–	–	16	–	–	–
Utbetalningar av pensionsersättningar	–56	–59	–43	–15	–26	–16	–3	–2	–1
Vinster och förluster beroende av regleringar netto för året	6	–	–	–	–	–	–	–	–
<b>Verkligt värde av förvaltningstillgångarna vid årets slut</b>	<b>1 532</b>	<b>1 471</b>	<b>1 363</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>71</b>	<b>69</b>	<b>49</b>

Förvaltningstillgångarna består i huvudsak av aktier och räntebärande värdepapper med följande verkliga värden på balansdagen:

	2010 MSEK	2009 MSEK	2008 MSEK	2010 %	2009 %	2008 %
Aktier och andelar, ej Scania	434	455	397	26,9	29,5	28,1
Övriga räntebärande värdepapper, ej Scania	577	618	587	35,8	40,1	41,5
Fastigheter uthyrda till Scaniaföretag	29	32	83	1,8	2,1	5,9
Fastigheter investeringsobjekt	201	141	90	12,5	9,1	6,4
Bankmedel	371	296	255	23,0	19,2	18,1
<b>Totalt</b>	<b>1 612</b>	<b>1 542</b>	<b>1 412</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

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

Faktisk avkastning	Förvaltningstillgångar avseende pensionsförpliktelser			Förvaltningstillgångar avseende sjukvårdsförmåner			Förvaltningstillgångar avseende övriga förpliktelser		
	2010	2009	2008	2010	2009	2008	2010	2009	2008
Faktisk avkastning på förvaltningstillgångarna	108	120	-81	0	1	-	10	8	2

Känslighetsanalys gällande 1% förändring i sjukvårdskostnaderna på:	Minskning 1%		Ökning 1%	
	2010	2009	2010	2009
Summan av kostnad för tjänstgöring innevarande år och räntekostnaden	-2	0	14	12
Summan av nuvärdet på den förmånsbestämda utfästelsen	-47	-65	81	26

Flerårssammanställning redovisat i balansräkningen	2010	2009	2008	2007	2006
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	6 661	6 448	5 928	5 155	4 572
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	-1 612	-1 542	-1 412	-1 331	-1 148
Underskott	5 049	4 906	4 516	3 824	3 424
Nettotillgångar som ej värderats fullt ut pga begränsningsregel	73	35	53	142	144
Redovisat i balansräkningen	5 122	4 941	4 569	3 966	3 568

Flerårssammanställning kostnader i övrigt totalresultat	2010	2009	2008	2007	2006
Utfallsbaserade justeringar av pensionsskulden	-219	-141	-234	-223	-55
Utfallsbaserade justeringar av förvaltningstillgångarna	40	61	-149	-18	22
Effekter av ändringar av aktuariella antaganden	-90	-22	-229	-31	-19
Aktuariella vinster (+) och förluster (-) netto för året	-269	-102	-612	-272	-52
Särskild löneskatt avseende aktuariella vinster och förluster	-43	-8	-134	-58	-
Begränsning i värdering av nettotillgångar	-36	26	121	14	-16
Total kostnad/intäkt för förmånsbestämda ersättningar redovisad i övrigt totalresultat	-348	-84	-625	-316	-68



## NOT 18 Övriga avsättningar

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

2010	Produkt- åtaganden	Omstrukturering	Legala och skattemässiga risker	Andra avsättningar <sup>1)</sup>	Totalt
Vid årets ingång	1 075	10	1 037	765	2 887
Avsättningar under året	1 274	4	203	1 000	2 481
Under året ianspråktaga avsättningar	-1 102	-8	-30	-250	-1 390
Under året återförda avsättningar	-31	-4	-16	-77	-128
Valutakursdifferenser	-23	-	-25	-48	-96
<b>Vid årets utgång</b>	<b>1 193</b>	<b>2</b>	<b>1 169</b>	<b>1 390</b>	<b>3 754</b>
- varav kortfristiga avsättningar	1 014	2	25	353	1 394
- varav övriga långfristiga avsättningar	179	-	1 144	1 037	2 360

2009	Produkt- åtaganden	Omstrukturering	Legala och skattemässiga risker	Andra avsättningar <sup>1)</sup>	Totalt
Vid årets ingång	1 316	6	813	841	2 976
Avsättningar under året	1 191	131	94	301	1 717
Under året ianspråktaga avsättningar	-1 373	-127	-23	-187	-1 710
Under året återförda avsättningar	-103	-1	-24	-186	-314
Valutakursdifferenser	44	1	177	-4	218
<b>Vid årets utgång</b>	<b>1 075</b>	<b>10</b>	<b>1 037</b>	<b>765</b>	<b>2 887</b>
- varav kortfristiga avsättningar	858	10	29	203	1 100
- varav övriga långfristiga avsättningar	217	-	1 008	562	1 787

2008	Produkt- åtaganden	Omstrukturering	Legala och skattemässiga risker	Andra avsättningar <sup>1)</sup>	Totalt
Vid årets ingång	1 233	34	787	1 023	3 077
Avsättningar under året	1 629	5	152	375	2 161
Under året ianspråktaga avsättningar	-1 443	-23	-20	-400	-1 886
Under året återförda avsättningar	-104	-11	-89	-191	-395
Valutakursdifferenser	1	1	-17	34	19
<b>Vid årets utgång</b>	<b>1 316</b>	<b>6</b>	<b>813</b>	<b>841</b>	<b>2 976</b>
- varav kortfristiga avsättningar	1 068	5	13	229	1 315
- varav övriga långfristiga avsättningar	248	1	800	612	1 661

1) I andra avsättningar ingår avsättningar för befarade förluster på serviceavtal.

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 förpliktelsearnas karaktär, se även not 1 Redovisningsprinciper och not 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar.

## NOT 19 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2010	2009	2008
Upplupna personalrelaterade kostnader	2 764	2 467	2 586
Förutbetalda intäkter vid service- och reparationsavtal	1 807	2 077	1 962
Förutbetalda intäkter vid avtal med återköpsåtagande <sup>1)</sup>	3 653	3 195	3 540
Upplupna finansiella kostnader	70	100	104
Övriga sedvanliga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	1 572	1 900	1 907
<b>Totalt</b>	<b>9 866</b>	<b>9 739</b>	<b>10 099</b>
– varav kortfristigt	6 751	7 209	7 293
– varav långfristigt	3 115	2 530	2 806
Av totalen ovan härrör sig följande från Financial Services verksamheten	287	335	338

1) Av ovanstående förutbetalda intäkter avseende fordon sålda med återköpsåtagande förväntas MSEK 539 (665) intäktsföras inom 12 månader. MSEK 134 (52) förväntas intäktsföras senare än 5 år.

## NOT 20 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser

	2010	2009	2008
<b>Ställda säkerheter</b>			
Fastighetsinteckningar	–	–	28
Övrigt <sup>2)</sup>	2 278	1	1
<b>Totalt <sup>1)</sup></b>	<b>2 278</b>	<b>1</b>	<b>29</b>
<b>1) Varav säkerheter ställda för:</b>			
Långfristig upplåning	2 276	–	26
Kortfristig upplåning	–	–	2
Annans skuld	2	1	1
<b>Eventalförpliktelser</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
Ansvarsförbindelse avseende kreditförsäkring i FPG	47	46	43
Borgensförbindelser	14	29	24
Övriga garantiförbindelser	411	404	115
<b>Totalt</b>	<b>472</b>	<b>479</b>	<b>182</b>

2) Avser i huvudsak pantsatta leasingavtal inom Financial Services.

Utöver dessa eventalförpliktelser har garantier lämnats till kundens kreditgivare att återköpa fordon till ett värde av MSEK 37 (41 respektive 45).

## NOT 21 Leasingåtaganden

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

## Framtida betalningsåtaganden för ej uppsägningsbara operationella leasingkontrakt

Operationell leasing	2010		2009		2008	
	Framtida minimi-leasingavgifter	Därav avseende lokaler	Framtida minimi-leasingavgifter	Därav avseende lokaler	Framtida minimi-leasingavgifter	Därav avseende lokaler
Inom ett år	371	197	339	200	292	167
Mellan ett år och fem år	755	587	856	617	607	433
Senare än fem år	521	519	604	602	426	425
<b>Totalt <sup>1)</sup></b>	<b>1 647</b>	<b>1 303</b>	<b>1 799</b>	<b>1 419</b>	<b>1 325</b>	<b>1 025</b>

1) Avser operationella leasingavtal där förpliktelsen överstiger ett år.

Fördelning av leasingkostnader	2010	2009	2008
<b>Operationell leasing</b>			
Fasta avgifter	365	345	296
Rörliga avgifter	5	1	4
Avgifter avseende objekt som vidareuthyrts	–8	–3	–8
<b>Summa <sup>2)</sup></b>	<b>362</b>	<b>343</b>	<b>292</b>

2) Kostnader för lokalhyra har belastat resultatet med MSEK 196 (192 respektive 160).

## NOT 21 Leasingåtaganden, forts.

### Framtida betalningsåtaganden för ej uppsägningsbara finansiella leasingkontrakt

	2010			2009			2008		
	Framtida minimi-leasing-avgifter	Ränta	Nuvärde av framtida leasing-avgifter	Framtida minimi-leasing-avgifter	Ränta	Nuvärde av framtida leasing-avgifter	Framtida minimi-leasing-avgifter	Ränta	Nuvärde av framtida leasing-avgifter
<b>Finansiell leasing</b>									
Inom ett år	69	3	66	44	1	43	28	1	27
Mellan ett år och fem år	64	8	55	150	18	132	105	14	91
Senare än fem år	–	–	–	2	1	1	7	1	6
<b>Totalt<sup>3)</sup></b>	<b>133</b>	<b>11</b>	<b>121</b>	<b>196</b>	<b>20</b>	<b>176</b>	<b>140</b>	<b>16</b>	<b>124</b>

3) Avser finansiella leasingavtal där förpliktelsen överstiger ett år.

Fördelning av leasingkostnader	2010	2009	2008
<b>Finansiell leasing</b>			
Fasta avgifter	42	45	64
Rörliga avgifter	–	–	–
Avgifter avseende objekt som vidareuthyrts	–28	–33	–14
<b>Summa</b>	<b>14</b>	<b>12</b>	<b>50</b>

### Tillgångar i balansräkningen under finansiell leasing

Redovisat värde	2010	2009	2008
Uthyrningsfordon	128	155	100
Byggnader	11	14	34
Maskiner	0	–	3
Övrigt	18	16	12
<b>Summa</b>	<b>157</b>	<b>185</b>	<b>149</b>

## NOT 22 Statliga stöd och bidrag

Scania-koncernen erhöll under året statliga bidrag till ett belopp av MSEK 65 (74 respektive 62) hänförliga till rörelsekostnader på MSEK 451 (342 respektive 138). Under 2010 erhöles inga statliga bidrag hänförliga till investeringar (MSEK 9 respektive 11 med bruttoanskaffningsvärden på MSEK 110 respektive 436). Scania har under året inte tecknat några nya lån med Europeiska Investeringsbanken (MEUR 400 respektive 315).

## NOT 23 Förändring av nettoskuldsättning

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

Totalt Scania-koncernen	2010	2009	2008
Totalt kassaflöde före finansieringsverksamheten	13 023	10 527	–3 347
Valutakurseffekter i räntebärande skulder	2 656	1 227	–4 525
Förvärvade verksamheter	–4	–	–
Valutakurseffekter i kortfristiga placeringar	–1	6	–14
Valutakurseffekter i likvida medel	–127	541	–179
Effekt av värdering till verkligt värde av upplåning	–	–	314
Förändring av derivat som påverkat nettoskuldsättning	1 539	44	–825
Utdelning	–800	–2 000	–4 002
Inlösen	–	–	–6 000
<b>Förändring nettoskuldsättning enligt balansräkning</b>	<b>16 286</b>	<b>10 345</b>	<b>–18 578</b>

Fordon och tjänster	2010	2009	2008
Totalt kassaflöde före finansieringsverksamheten	11 880	5 512	1 774
Valutakurseffekter i räntebärande skulder	742	66	–1 254
Förvärvade verksamheter	–4	–	–
Valutakurseffekter i kortfristiga placeringar	–1	6	–14
Valutakurseffekter i likvida medel	–91	541	–204
Effekt av värdering till verkligt värde av derivat	–	–	314
Förändring av derivat som påverkat nettoskuldsättning	144	44	–825
Flytt mellan segment	–132	157	–55
Utdelning	–800	–2 000	–4 002
Inlösen	–	–	–6 000
<b>Förändring nettoskuldsättning enligt balansräkning</b>	<b>11 738</b>	<b>4 326</b>	<b>–10 266</b>

## NOT 24 Kassaflödesanalys

I de fall segmentsuppdelning ej anges hänför sig kassaflödes-specifikationen nedan till Fordon och tjänster.

	2010	2009	2008
<b>a. Erhållen/erlagd ränta och utdelning</b>			
Erhållen utdelning från intresseföretag	2	-1	12
Erhållen ränta	373	335	373
Erlagd ränta	-552	-942	-383
<b>b.1. Fordon och tjänster; icke kassaflödespåverkande poster</b>			
Avskrivningar	2 544	2 748	3 235
Osäkra fordringar	55	188	98
Intresseföretag	-16	-6	3
Vinstavräkning uthyrningstillgångar	177	-181	310
Övrigt	298	41	214
<b>Totalt</b>	<b>3 058</b>	<b>2 790</b>	<b>3 860</b>
<b>b.2. Financial Services; icke kassaflödespåverkande poster</b>			
Avskrivningar	21	24	22
Osäkra fordringar	493	833	227
Övrigt	43	-21	78
<b>Totalt</b>	<b>557</b>	<b>836</b>	<b>327</b>
<b>c. Nettoinvestering genom förvärv/avyttring av verksamheter<sup>1)</sup></b>			
Försäljning av verksamheter	-	-	46
Förvärv av verksamheter	-56	-118	15
<b>Totalt</b>	<b>-56</b>	<b>-118</b>	<b>61</b>

1) Se not 25 Förvärvade/avyttrade verksamheter.

	2010	2009	2008
<b>d.1. Fordon och tjänster; förvärv av anläggningstillgångar</b>			
Investeringar i anläggningstillgångar <sup>2)</sup>	-3 275	-3 717	-6 293
Försäljning av anläggningstillgångar	522	686	846
<b>Totalt</b>	<b>-2 753</b>	<b>-3 031</b>	<b>-5 447</b>
2) Varav aktiverade utgifter för forskning och utveckling MSEK 351 (287 respektive 202).			
<b>d.2. Financial Services; förvärv av anläggningstillgångar</b>			
Nyfinansiering <sup>3)</sup>	-17 702	-15 016	-24 926
Amorteringar och avslutade kontrakt	18 233	19 520	19 104
<b>Totalt</b>	<b>531</b>	<b>4 504</b>	<b>-5 822</b>
3) Inkluderar övriga materiella och immateriella anläggningstillgångar.			
<b>e. Förändring av skuldsättning genom finansieringsaktiviteter</b>			
Nettoförändring av kortfristig upplåning	-5 458	-7 451	9 378
Återbetalning av långfristig upplåning	-10 234	-10 112	-5 924
Ökning av långfristig upplåning	6 303	11 014	11 198
<b>Totalt</b>	<b>-9 389</b>	<b>-6 549</b>	<b>14 652</b>
<b>f. Likvida medel</b>			
Kassa och bank	1 716	1 036	1 107
Kortfristiga placeringar, som utgör likvida medel	8 091	6 064	3 474
<b>Totalt</b>	<b>9 807</b>	<b>7 100</b>	<b>4 581</b>



## NOT 25 Förvärvade/avytttrade verksamheter

	Förvärvade verksamheter			Avytttrade verksamheter		
	2010	2009	2008	2010	2009	2008
Förvärvade/avytttrade tillgångar och skulder	Redovisade värden vid förvärvet	Redovisade värden vid förvärvet	Redovisade värden vid förvärvet	Inga avyttringar	Inga avyttringar	Redovisade värden vid avyttringen
Materiella och immateriella anläggningstillgångar	68	73	2	-	-	-2
Varulager	40	52	8	-	-	-29
Fordringar	36	-	-	-	-	-
Likvida medel	0	-	-	-	-	-
Låneskulder	-4	-	-1	-	-	-
Övriga skulder och avsättningar	-93	-7	-2	-	-	5
Netto identifierbara tillgångar och skulder	47	118	7	-	-	-26
Koncerngoodwill	9	-	-22	-	-	-
Köpeskillning	56	118	-15	-	-	-46
Likvida medel i förvärvade/avytttrade bolag	0	-	-	-	-	-
Påverkan på koncernens likvida medel	-56	-118	15	-	-	46
Antal anställda	157	185	-	-	-	73

Under 2010 förvärvades återförsäljarverksamheter i Frankrike, Schweiz och Italien. Under 2009 förvärvades återförsäljarverksamhet i Danmark och Frankrike. Under 2008 förvärvades verksamhet i Hong Kong. Förvärvet i Portugal slutreglerades under 2008 och ledde till en återbetalning på MSEK 22 som minskade koncernens goodwill. Förvärvade verksamheter har följande ackumulerad påverkan på 2010: Nettoomsättning minskad med internförsäljning MSEK +150, Bruttoresultat MSEK +18, Kostnader MSEK -17, Rörelseresultat MSEK +1 och Resultat före skatt MSEK +1.

Om förvärven hade skett vid årets början skulle förvärvade verksamheter haft följande påverkan på 2010: Nettoomsättning minskad med internförsäljning MSEK +339, Bruttoresultat MSEK +85, Kostnader MSEK -87, Rörelseresultat MSEK -2 och Resultat före skatt MSEK -3.

Under 2008 avyttrades verksamhet i Finland. Under 2010 och 2009 har inga avyttringar skett. Ingen justering till verkligt värde krävdes.

## NOT 26 Löner och ersättningar samt antal anställda

Löner och ersättningar, pensionskostnader och andra sociala kostnader (exklusive inhyrd personal)	2010	2009	2008
<b>Verksamheten i Sverige</b>			
Styrelser och ledande befattningshavare <sup>1)</sup>	190	76	138
– varav tantiem	102	0	62
Övriga anställda	4 789	4 146	4 897
<b>Verksamheten i utlandet</b>			
Styrelser och ledande befattningshavare <sup>2)</sup>	211	188	228
– varav tantiem	36	26	55
Övriga anställda	6 538	6 345	6 222
Summa <sup>3)</sup>	11 728	10 755	11 485
Pensionskostnader och andra sociala kostnader	3 933	3 640	4 153
– varav pensionskostnader <sup>4)</sup>	1 036	1 127	1 183
<b>Totalt</b>	<b>15 661</b>	<b>14 395</b>	<b>15 638</b>

1) Antal personer i styrelser och ledande befattningar i Sverige var 90 (120 respektive 123).

2) Antal personer i styrelser och ledande befattningar i utlandet var 365 (369 respektive 393).

3) Inklusive icke-monetära ersättningar.

4) Av koncernens pensionskostnad avser MSEK 33 (36 respektive 49) styrelser och ledande befattningshavare i Scania-koncernen. Per årsskiftet uppgick den totala pensionsförpliktelsen till MSEK 135 (137 respektive 124) för denna grupp.

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

Löner och andra ersättningar, pensionskostnader och andra sociala kostnader fördelade per region	2010			2009			2008		
	Löner och andra ersättningar	Sociala kostnader (varav pension)		Löner och andra ersättningar	Sociala kostnader (varav pension)		Löner och andra ersättningar	Sociala kostnader (varav pension)	
Sverige	4 979	2 344	(626)	4 222	2 069	(682)	5 035	2 624	(747)
Europa (exklusive Sverige)	4 395	1 020	(342)	4 509	1 045	(364)	4 440	1 083	(385)
Eurasien	147	17	(14)	132	16	(12)	164	26	(17)
Amerika	1 555	504	(17)	1 354	466	(38)	1 325	379	(7)
Asien	254	14	(8)	225	15	(9)	206	11	(8)
Afrika och Oceanien	398	34	(29)	313	29	(22)	315	30	(19)
<b>Totalt</b>	<b>11 728</b>	<b>3 933</b>	<b>(1 036)</b>	<b>10 755</b>	<b>3 640</b>	<b>(1 127)</b>	<b>11 485</b>	<b>4 153</b>	<b>(1 183)</b>

Medelantal anställda (exklusive inhyrd personal)	2010		2009		2008	
	Totalt	Andel kvinnor	Totalt	Andel kvinnor	Totalt	Andel kvinnor
Sverige	10 727	19%	11 083	19%	11 950	19%
Europa (exklusive Sverige)	12 246	12%	12 304	12%	12 800	12%
Eurasien	650	25%	718	24%	879	21%
Amerika	4 713	11%	4 189	11%	4 571	12%
Asien	1 029	17%	935	18%	928	19%
Afrika och Oceanien	1 196	15%	1 160	15%	1 184	14%
<b>Totalt</b>	<b>30 561</b>	<b>15%</b>	<b>30 389</b>	<b>15%</b>	<b>32 312</b>	<b>15%</b>

Könsfördelning	2010	2009	2008
Styrelseledamöter i moderbolag och dotterföretag	359	387	408
– varav män	354	382	398
– varav kvinnor	5	5	10
VD i moderbolag och dotterföretag samt den verkställande ledningen i koncernen	96	102	108
– varav män	96	101	107
– varav kvinnor	–	1	1

Antal anställda per 31 december	2010	2009	2008
Fordon och tjänster			
Produktion och centrala staber	17 006	14 672	16 264
Forskning och utveckling	2 930	2 642	2 922
Försäljnings- och servicebolag	14 987	14 475	15 079
Summa	34 923	31 789	34 265
Financial Services	591	541	512
Totalt	35 514	32 330	34 777
– varav tillfälligt anställd och inhyrd personal	4 502	1 798	2 533

## NOT 27 Transaktioner med närstående

	Försäljning till			Köp från			Fordringar hos			Skulder till		
	2010	2009	2008	2010	2009	2008	2010	2009	2008	2010	2009	2008
<b>Intresseföretag och joint ventures</b>												
ScaValencia S.A.	88	120	221	42	67	138	8	8	6	2	3	2
ScaMadrid S.A.	101	78	157	30	36	32	13	8	28	1	2	2
Cummins-Scania HPI L.L.C	-	-	-	120	78	242	-	-	-	27	16	25
Cummins-Scania XPI Manufacturing L.L.C	58	21	-	302	255	33	18	7	16	23	16	5
Bits Data i Södertälje AB	-	-	-	16	15	12	-	-	-	2	1	2
Laxå Special Vehicles AB	12	-	-	66	-	-	8	-	-	31	-	-
<b>Övriga</b>	<b>1</b>	<b>13</b>	<b>10</b>	<b>23</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Upplysningar om närståenderelationer som innefattar ett bestämmande inflytande lämnas i förteckningen över dotterföretag. Under året har Laxå Special Vehicles AB förvärvats till 30 procent. Se även presentationen av Scantias styrelse och verkställande ledning samt not 28 Ersättningar till ledande befattningshavare. Upplysning om utdelningar från samt kapitaltillskott i intresseföretag, joint ventures med mera lämnas i not 13 Andelar i intresseföretag, joint ventures mm. Upplysningar om pensionsplaner lämnas i not 17 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser samt not 26 Löner och ersättningar samt antal anställda.

Scaniakoncernens mellanhavande med moderföretaget Volkswagen och med Porsche redovisas i ovanstående tabell under "Övriga". Köp och hyra av tjänstebilar har ej beaktats i tabellen ovan. Därutöver finns bankplacering och bankupplåning hos Volkswagenkoncernen. Samtliga transaktioner med Volkswagen och Porsche sker på marknadsmässiga villkor.

## NOT 28 Ersättningar till ledande befattningshavare

### STYRELSENS ARVODEN

Enligt bolagsstämmans beslut uppgår arvodet avseende 2010 till de stämmoder externa styrelseledamöterna till sammanlagt SEK 2 031 250 (2 656 250) att fördelas med SEK 406 250 (406 250) till vardera ledamot i styrelsen som inte är anställd i bolaget eller av Volkswagen AG.

För det arbete som utförts i revisionskommittén har fastställts ett arvode om SEK 200 000 till revisionskommitténs ordförande och SEK 100 000 till var och en av revisionskommitténs övriga ledamöter som inte är anställda av Volkswagen AG. För det arbete som utförs i ersättningskommittén har fastställts ett arvode om SEK 50 000 till var och en av ledamöterna i ersättningskommittén som inte är anställd av Volkswagen AG. Utöver det gängse styrelsearvodet har ingen ersättning från Scania utgått till de ledamöter i styrelsen som inte är anställd i bolaget.

### PRINCIPER FÖR ERSÄTTNING TILL LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE

Principerna för ersättning till ledande befattningshavare i Scania fastställs av bolagsstämman. Syftet är att erbjuda ett marknadsrelaterat ersättningspaket som möjliggör att ledande befattningshavare kan rekryteras och behållas. Ersättningen till ledande befattningshavare består av följande delar:

1. Fast lön
2. Rörlig resultatberoende lön
3. Pension

Den fasta lönen för ledande befattningshavare ska vara marknadsmässig i relation till positionen, de individuella kvalifikationerna och prestationen. Den fasta lönen revideras årligen. Den rörliga löns storlek är beroende av Scantias resultat. Pensionen omfattas av ett premiebaserat pensionsystem som gäller utöver allmän pension och ITP.

**NOT 28 Ersättningar till ledande befattningshavare, forts.****FAST LÖN TILL DEN VERKSTÄLLANDE DIREKTÖREN**

Den fasta lönen till verkställande direktören uppgick till SEK 7 500 000 per år tom den 30 juni 2010 och från den 1 juli 2010 uppgår den till SEK 10 000 000 per år.

**RÖRLIG LÖN**

Den rörliga lönen är beroende av Scantias resultat och utgörs av ett tvådelat incitamentsprogram, Del 1 och Del 2.

Principerna för rörlig lön för ledande befattningshavare, verkställande direktören inräknad, beslutades av bolagsstämman 2010 och är ett program med samma parametrar som var i kraft under 2009. Programmet omfattar högst 150 befattningshavare.

Utfallet beräknas på verksamhetens avkastning definierad som Scaniakoncernens nettovinst efter avdrag för kostnader för eget kapital, RNI (Residual Net Income). För 2010 fastställde styrelsens ersättningskommitté RNI på basis av en faktor för eget kapital om 8 procent.

Del 1 är relaterad till den faktiska avkastningsförmågan för ett aktuellt år, allt under den förutsättningen att RNI enligt föregående stycke är positiv och bestäms till ett kontantbelopp (maximalt 45 till 150 procent av den fasta lönen) beroende på befattning. Del 2 är relaterad till Scantias förmåga att från ett år till ett annat öka RNI enligt ovan och utfallet bestäms också till ett kontantbelopp (maximalt 35 till 80 procent av den årliga fasta lönen). Utfallet av båda dessa komponenter regleras under 2011.

Båda komponenterna är som framgår ovan så konstruerade att de innehåller en högsta gräns för den ersättning som kan utgå enligt programmet. Under perioden 1997–2010 har utfallet av programmet för rörlig lön för den verkställande ledningen, den verkställande direktören inräknad, varierat från 0 till 150 procent för Del 1 och från 0 till 80 procent för Del 2. I genomsnitt har utfallet för perioden 1997–2010 varit 79 procent av den årliga fasta lönen gällande Del 1 och 29 procent av den årliga fasta lönen gällande Del 2. Utfallet 2010 för den verkställande direktören utgör 109 procent för Del 1 och 80 procent för Del 2.

Vid utfall skall 50 procent av det sammanlagda beloppet av Del 1 och Del 2 utbetalas kontant som lön och resterande 50 procent bestämmas till ett kontantbelopp som efter avdrag av tillämplig skatt, används av den anställde för köp av B-aktier i Scania AB till marknadsvärde genom en av bolaget anvisad tredje part den dag som bestäms av bolaget. Köp av B-aktier i Scania AB, skall ske med en tredjedel av beloppet per år under tre år samt att vardera tredjedel låses under ett år från respektive förvärv.

Full tillgång till hela det tilldelade beloppet nås fyra kalenderår efter respektive avtalsårs ingående. Styrelsen är bemyndigad att, helt eller delvis, efterge kravet på att den anställde ska använda 50 procent till köp av Scania B-aktier om det vid utbetalningstillfället föreligger risk att deltagare anses inneha insiderinformation eller någon annan omständighet föreligger som försvårar eller omöjliggör köp av Scania B-aktier.

Betalningarna kommer att vara villkorade av att deltagaren är anställd inom Scaniakoncernen vid utgången av kalenderåret eller att anställningen har upphört genom överenskommen pensionering. Deltagarna äger dock förfoga över avkastningen från de förvärvade aktierna samt ha möjligheten att förvärva aktier för pension enligt pensionsutfästelse att tryggas genom en kapitalförsäkring.

**PENSIONSSYSTEM FÖR LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE**

Verkställande direktören, övriga verkställande ledningen samt cheferna för ledningsenheterna omfattas av ett avgiftsbestämt pensionssystem som gäller utöver allmän pension och ITP. Enligt detta avgiftsbestämda system sker intjänandet genom bolagets årliga betalning av premier. Därtill kommer värdet av den anställdes årliga egenavgifter uppgående till 5 procent av den fasta lönen.

Den årliga av bolaget betalda premien för medlemmar av den verkställande ledningen, exklusive den verkställande direktören, varierar mellan 15–31 procent av den fasta lönen. Premien för cheferna för ledningsenheterna varierar mellan 16–30 procent av den fasta lönen.

**ÖVRIGA VILLKOR FÖR DEN VERKSTÄLLANDE DIREKTÖREN**

För den verkställande direktören, utöver den fasta lönen, gäller det för den verkställande ledningen gällande programmet för rörlig lön för perioden. Den årliga av bolaget betalda pensionspremien för den verkställande direktören enligt dennes avtal om pension utgör 35 procent av den fasta lönen så länge den verkställande direktören kvarstår som anställd i bolaget. Premien för 2010 uppgick till SEK 3 072 500. Avtalet föreskriver också en extra pensionsavsättning, vilken uppgår till SEK 5 205 000 för år 2010.

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. Vid en uppsägning från företags sida före utgången av den 31 mars 2012, äger verkställande direktören för återstående tid rätt till fast lön med oförändrat belopp per år vartill kommer en compensation per år motsvarande genomsnittet av tre års rörlig lön enligt gällande anställningskontrakt.

**UPPSÄGNINGSVILLKOR FÖR DEN VERKSTÄLLANDE LEDNINGEN**

För övriga medlemmar i den verkställande ledningen gäller vid uppsägning från bolagets sida ett avgångsvederlag motsvarande högst två årslöner utöver lönen under sex månaders uppsägningstid. Om ny anställning erhålls inom 18 månader räknat från dagen för uppsägningen upphör avgångsvederlaget.



2010, KSEK	Fast lön	Styrelse-arvode <sup>1)</sup>	Rörlig lön Del 1	Rörlig lön Del 2	Övriga ersättningar	Summa lön och arvode	Pensionskostnader avgiftsbestämd pension	Pensionskostnader förmånsbestämd pension (ITP)	Totala pensionskostnader	Pensionsförpliktelser
Styrelsens ordförande										
Verkställande direktören	8 750		9 501	7 000	12	25 263	8 297	820	9 117	7 856
Övriga verkställande ledningen (5 personer)	15 300		14 189	10 453	951	40 893	8 494	2 389	10 883	9 353
Cheferna för ledningsenheterna (22 personer)	42 380		27 309	31 781	3 291	104 761	9 274	11 742	21 016	41 450

1) Andra styrelseledamöters totala ersättning: Hans Dieter Pötsch 0; Francisco J. Garcia Sanz 0; Börje Ekholm 506 250; Helmut Aurenz 406 250; Gunnar Larsson 518 750; Peter Wallenberg Jr. 406 250; Jochen Heizmann 0; Åsa Thunman 203 125; Peggy Bruzelius 228 125; Staffan Bohman 387 500. Peggy Bruzelius och Staffan Bohman avgick vid årsstämman den 6 maj 2010.

2009, KSEK	Fast lön	Styrelse-arvode <sup>2)</sup>	Utfall Del 1	Utfall Del 2	Övriga ersättningar	Summa lön och arvode	Pensionskostnader avgiftsbestämd pension	Pensionskostnader förmånsbestämd pension (ITP)	Totala pensionskostnader	Pensionsförpliktelser
Styrelsens ordförande		650 <sup>2)</sup>				650				
Verkställande direktören	7 125		0	0	12	7 137	7 074	1 115	8 189	7 125
Övriga verkställande ledningen (5 personer)	15 485		0	0	1 100	16 585	4 100	1 811	5 911	8 919
Cheferna för ledningsenheterna (21 personer)	35 387		0	0	2 815	38 202	7 649	8 423	16 072	34 599

2) Styrelsearvode samt arvode Ersättningskommittén.

3) Andra styrelseledamöters totala ersättning: Hans Dieter Pötsch 240 625; Francisco J. Garcia Sanz 228 125; Börje Ekholm 406 250; Helmut Aurenz 406 250; Gunnar Larsson 481 250; Staffan Boman 775 000; Peggy Bruzelius 456 250; Peter Wallenberg Jr. 406 250.

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

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

**Övriga ersättningar:** skattepliktigt förmånsvärde av bil, dagstidningar etc.

**Pensionsålder:** avtalad pensionsålder är 60 år för den verkställande ledningen exklusive den verkställande direktören och 62 år för cheferna för ledningsenheterna. Pensionsåldern enligt ITP är 65 år.

## NOT 29 Arvoden och ersättningar till revisorer

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

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

Revisionsfirma	2010		2009		2008	
	Ernst & Young	Övriga revisorer	Ernst & Young	Övriga revisorer	Ernst & Young	Övriga revisorer
Revisionsuppdrag	45	1	52	1	48	2
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag	4	–	12	–	1	–
Skatterådgivning	2	0	0	–	0	–
Övriga tjänster	2	1	6	0	2	1
<b>Totalt</b>	<b>53</b>	<b>2</b>	<b>70</b>	<b>1</b>	<b>51</b>	<b>3</b>

## NOT 30 Finansiell riskhantering

## FINANSIELL RISKHANTERING INOM SCANIAKONCERNEN

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

Kreditrisken avseende kundengagemang hanteras, inom fastställda ramar, decentraliserat genom lokala kreditbedömningar. Beslut om större kreditengagemang tas i centrala kreditkommittéer. Övriga risker hanteras främst centralt av Scantias treasuryenhet. Den centrala treasuryenheten mäter dagligen risken på utestående positioner mot fastställda limiter enligt 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 2010 utgjorde Scantias försäljning till länder utanför Sverige 94 (93 respektive 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.

Totala nettointäkter i utländska valutor motsvarade under 2010 cirka MSEK 25 800 (19 800 respektive 31 600). De största flödesvalutorna var BRL, EUR och USD. I tabellen på nästa sida framgår valutaexponeringen i rörelseresultatet i de vanligast förekommande valutorna.

Säkring av valutaflöden	DKK/SEK		EUR/SEK		GBP/SEK		RUB/SEK		USD/SEK		ZAR/SEK	
	Volym <sup>1)</sup>	Kurs <sup>2)</sup>	Volym <sup>1)</sup>	Kurs <sup>2)</sup>	Volym <sup>1)</sup>	Kurs <sup>2)</sup>	Volym <sup>1)</sup>	Kurs <sup>2)</sup>	Volym <sup>1)</sup>	Kurs <sup>2)</sup>	Volym <sup>1)</sup>	Kurs <sup>2)</sup>
31 december 2010	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
31 december 2009	52	1,43	667	10,66	–	–	114	0,24	9	7,68	–	–
31 december 2008	609	1,3	1 531	9,83	51	12,29	700	0,26	32	7,74	62	0,79

1) Volymen är uttryckt i miljoner i lokal valuta.

2) Genomsnittlig terminskurs samt lägsta lösenkurs för valutaoptioner.

<b>Valutaexponering i rörelseresultat, Fordon och tjänster</b>	<b>2010</b>	2009	2008
Brasilianska real, BRL	<b>7 100</b>	2 500	1 000
Euro, EUR	<b>4 700</b>	5 800	11 200
US dollar, USD	<b>4 200</b>	3 400	3 500
Brittiska pund, GBP	<b>2 500</b>	2 700	4 000
Ryska rubel, RUB	<b>1 500</b>	700	3 800
Norska kronor, NOK	<b>1 200</b>	1 400	2 000
Australiska dollar, AUD	<b>1 000</b>	900	900
Danska kronor, DKK	<b>900</b>	1 100	1 800
Koreanska won, KRW	<b>800</b>	600	500
Schweiziska franc, CHF	<b>600</b>	700	900
Sydafrikanska rand, ZAR	<b>600</b>	500	400
Polska zloty, PLN	<b>100</b>	-300	600
Argentinska peso, ARS	<b>-1 100</b>	-700	-1 200
Övriga valutor	<b>1 500</b>	800	1 800
<b>Total valutaexponering i rörelseresultat</b>	<b>25 600</b>	20 100	31 200

<b>Valutaexponering i rörelseresultat, Financial Services</b>	<b>2010</b>	2009	2008
Euro, EUR	<b>100</b>	-300	200
Övriga valutor	<b>100</b>	0	200
<b>Total valutaexponering i rörelseresultat</b>	<b>200</b>	-300	400

Baserat på 2010 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 258 (198 respektive 316).

För Fordon och tjänster uppgick valutaeffekterna avista jämfört med 2009 till cirka MSEK -365. Valutasäkringsresultatet för 2010 uppgick till cirka MSEK 745. Under 2009 påverkade valutasäkringar resultatet med cirka MSEK -2 140. Jämfört med 2009 uppgick därmed den totala positiva valutaeffekten till MSEK 2 520.

I enlighet med Scantias policy kan framtida kassaflöden säkras med en säkringsperiod som tillåts variera mellan 0 och 12 månader. Löptid på över 12 månader tar styrelsen beslut om. Vid säkring av valutarisk sker försäljning av valuta främst genom terminskontrakt, men även i viss mån genom valutaoptioner. Vid utgången av 2010 säkrades inga framtida kassaflöden.

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 Fordon och tjänster i form av interna lån i dotterföretagens 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 2010 till MSEK 13 150 (12 250 respektive 14 650). 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 2010 var inga utländska nettotillgångar säkrade (MEUR 0 respektive 211).

<b>Nettotillgångar, Fordon och tjänster</b>	<b>2010</b>	2009	2008
Euro, EUR	<b>2 900</b>	3 400	4 250
Brasilianska real, BRL	<b>1 900</b>	1 500	1 500
Ryska rubel, RUB	<b>700</b>	600	800
Argentinska pesos, ARS	<b>650</b>	450	550
Brittiska pund, GBP	<b>450</b>	450	600
Sydafrikanska rand, ZAR	<b>400</b>	150	350
Schweiziska franc, CHF	<b>350</b>	250	250
Polska zloty, PLN	<b>300</b>	350	200
Norska kronor, NOK	<b>300</b>	300	250
Mexikanska pesos, MXN	<b>250</b>	200	300
Danska kronor, DKK	<b>150</b>	150	250
Peruanska soles, PEN	<b>150</b>	100	300
US dollar, USD	<b>-350</b>	-350	-250
Övriga valutor	<b>1 400</b>	1 300	1 000
<b>Totala nettotillgångar i utländsk valuta, Fordon och tjänster</b>	<b>9 550</b>	8 850	10 350

<b>Nettotillgångar, Financial Services</b>	<b>2010</b>	2009	2008
Euro, EUR	<b>2 000</b>	1 800	3 000
Övriga valutor	<b>1 600</b>	1 600	1 300
<b>Totala nettotillgångar i utländsk valuta, Financial Services</b>	<b>3 600</b>	3 400	4 300
<b>Totala nettotillgångar i utländsk valuta, Scaniakoncernen</b>	<b>13 150</b>	12 250	14 650

## NOT 30 Finansiell riskhantering, forts.

## Valutakursdifferensers påverkan på årets resultat

Årets resultat har påverkats av bokförda valutakursdifferenser (exklusive flödestermener) enligt nedanstående uppställning:

	2010	2009	2008
Rörelseresultat	6	-55	261
Finansiella intäkter och kostnader	-3	-53	-8
Skatter	2	-1	-10
Påverkan på årets resultat	5	-109	243

## 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 2010 bestod Scantias räntebärande tillgångar främst av tillgångar inom segmentet Financial Services samt kortfristiga placeringar och likvida medel. Räntebärande skulder bestod i huvudsak av lån, i stor utsträckning avsedda att finansiera utlåningen inom Financial Services verksamhet och i mindre omfattning att finansiera rörelsekapital inom Fordon och tjänster.

## Ränterisk inom Fordon och tjänster

Upplåningen inom Fordon och tjänster används främst för finansiering av rörelsekapital. För att motsvara omsättningshastigheten på rörelsekapitalet används en kort räntebindningstid på låneportföljen. Scantias 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 7 700 (-4 038 respektive -8 364) vid årets slut. Låneskulderna uppgick till MSEK 2 909 (10 204 respektive 11 574) och den genomsnittliga räntebindningstiden för dessa understiger 6 (6 respektive 6) månader. Kortfristiga placeringar och likvida medel uppgick till MSEK 9 552 (6 648 respektive 4 345) och den genomsnittliga räntebindningstiden på dessa tillgångar understiger 1 (1 respektive 1) månad. I nettokassan ingår även derivat som säkrar upplåningen till ett nettovärde på MSEK 1 057 (-482 respektive -1 135).

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 30 (85 respektive 85) samt ränteintäkterna med cirka MSEK 95 (65 respektive 45) 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 2010:

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

Räntebindning inom Financial Services per den 31 december 2009	Räntebärande portfölj <sup>1)</sup>	Räntebärande skulder <sup>2)</sup>
2010	22 604	22 361
2011	7 887	7 536
2012	5 543	4 064
2013	2 990	1 654
2014	1 084	495
2015 och senare	296	118
<b>Totalt</b>	<b>40 404</b>	<b>36 228</b>

Räntebindning inom Financial Services per den 31 december 2008	Räntebärande portfölj <sup>1)</sup>	Räntebärande skulder <sup>2)</sup>
2009	25 082	23 690
2010	9 172	8 609
2011	6 931	5 747
2012	3 993	2 801
2013	1 613	1 016
2014 och senare	429	209
<b>Totalt</b>	<b>47 220</b>	<b>42 072</b>

1) Inklusive operationell leasing.

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



Scanias totala upplåning uppgick vid årsskiftet till MSEK 34 406 (46 432 respektive 53 646).

Upplåning per den 31 december 2010	Upplåning inkl. valutaswapavtal	Upplåning exkl. valutaswapavtal
EUR	18 884	21 661
SEK	2 516	7 354
ZAR	2 236	1 852
BRL	1 753	1 760
GBP	1 542	0
USD	1 201	414
NOK	918	0
RUB	871	23
DKK	732	0
KRW	571	42
CLP	401	401
THB	368	83
AUD	338	0
PLN	294	128
CZK	148	66
CHF	1	1
Övriga	1 369	358
<b>Total<sup>1)</sup></b>	<b>34 143</b>	<b>34 143</b>
Upplupen ränta och verklig värde justering	263	263
<b>Total</b>	<b>34 406</b>	<b>34 406</b>

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

## KREDITRISK

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

### Kreditrisk inom Fordon och tjänster

Inom segmentet Fordon och tjänster uppgick bokförda fordringar på kunder till MSEK 6 677 (6 587 respektive 8 470), varav merparten utgjordes av fordringar på fristående återförsäljare och slutkunder. Totalt finns det säkerheter till ett estimerat verkligt värde av MSEK 2 008. Huvuddelen av säkerheterna består av återtaganderätter samt bankgarantier. Under året återtogs säkerheter till ett värde av MSEK 240.

Tidsanalys på kundfordringar som är förfallna men inte nedskrivna	Förfallna betalningar 2010	Förfallna betalningar 2009	Förfallna betalningar 2008
< 30 dagar	839	963	1 271
30–90 dagar	246	314	682
91–180 dagar	52	128	156
> 180 dagar	170	82	138
<b>Total</b>	<b>1 307</b>	<b>1 487</b>	<b>2 247</b>

Avsättningar för osäkra fordringar uppgick till MSEK 581 (725 respektive 711) motsvarande 8,0 (9,9 respektive 7,7) procent av totala fordringar. Årets kostnad för osäkra fordringar uppgick till MSEK 55 (188 respektive 102). Avsättning för osäkra fordringar har ändrats enligt följande:

Avsättning för osäkra fordringar	2010	2009	2008
Avsättning vid årets början	725	711	619
Reservering för befarade förluster	-7	155	71
Upplösning på grund av konstaterade förluster	-89	-147	-55
Valutakursdifferenser	-48	13	54
Övrigt	0	-7	21
<b>Avsättning vid årets slut</b>	<b>581</b>	<b>725</b>	<b>711</b>

### Kreditrisk inom Financial Services

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

Kreditportfölj	2010	2009	2008
Exponering	36 954	41 328	47 855
– varav operationell leasing	8 545	8 931	9 126
Kreditriskreserv	817	924	635
Bokfört värde	36 137	40 404	47 220
– varav operationell leasing	8 497	8 898	9 033

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

## NOT 30 Finansiell riskhantering, forts.

Portföljen består i huvudsak av finansiering av lastbilar, bussar och trailers till mindre och medelstora företag. En beskrivning av exponering av kreditrisk framgår av tabellen nedan:

Koncentration av kreditrisk	Antal kunder	Procent av totala antalet kunder	Procent av portföljvärdet
Per den 31 december 2010			
Exponering < 15 MSEK	21 732	98,7	70,8
Exponering 15–50 MSEK	222	1,0	14,2
Exponering > 50 MSEK	60	0,3	15,0
<b>Total</b>	<b>22 014</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Koncentrationen av kreditrisken 2010 är likvärdig med hur den såg ut 2009 och 2008. Av tabellen framgår att merparten av kunderna ingår i segmentet med exponering lägre än MSEK 15. I det segmentet finns 98,7 procent (98,4 respektive 98,3) av totala antalet kunder, vilket motsvarar 70,8 procent (67,7 respektive 66,0) av portföljen. I segmentet med exponering MSEK 15–50 finns 1,0 procent (1,3 respektive 1,4) av totala antalet kunder, vilket motsvarar 14,2 procent (17,4 respektive 18,1) av portföljen. I segmentet med exponering som överstiger MSEK 50 finns 0,3 procent

(0,3 respektive 0,3) av totala antalet kunder, vilket motsvarar 15,0 procent (14,9 respektive 15,9) av portföljen.

För engagemang med förfallna fordringar sker vanligtvis ett relativt snabbt återtagande av det finansierade objektet. Omförhandling sker endast i de fall Financial Services bedömer efter en ny kreditutvärdering att kundens likviditetsproblem är av övergående karaktär och då omförhandlingen kan göras utan att avsevärt försämra riskpositionen. Eftersom den finansiella situationen för de flesta av Scantias kunder har förbättrats under året har det redovisade värdet för finansiella tillgångar vars villkor omförhandlats minskat och uppgick vid utgången av 2010 till MSEK 5 352 (7 372). 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.

Under 2010 normaliserades andrahandsmarknaden för återtagna och begagnade fordon efter att ha varit icke fungerade under krisåren.

Under året återtog 3 579 (4 354 respektive 2 146) finansierade fordon. Vid årets slut uppgick antalet återtagna men ännu ej sålda fordon till 677 (1 223 respektive 720) med ett totalt bokfört värde på MSEK 274 (447 respektive 310). Återtagna fordon realiseras genom nytt finansieringskontrakt till annan kund, direkt försäljning till slutkund eller försäljning via Scantias återförsäljarnät.

## Tidsanalys på portföljens tillgångar

Förfallna men inte nedskrivna	2010			2009			2008		
	Förfallna betalningar	Total exponering <sup>1)</sup>	Beräknat verkligt värde på säkerhet	Förfallna betalningar	Total exponering <sup>1)</sup>	Beräknat verkligt värde på säkerhet	Förfallna betalningar	Total exponering <sup>1)</sup>	Beräknat verkligt värde på säkerhet
< 30 dagar	87	3 489	3 277	104	3 814	3 484	202	5 217	5 040
30–90 dagar	111	1 704	1 608	157	2 603	2 360	220	3 208	3 185
<b>Förfallna och nedskrivna</b>									
91–180 dagar	84	751	649	197	1 592	1 355	152	1 598	1 426
> 180 dagar	245	1 029	764	396	2 108	1 652	129	1 046	899
Avslutade kontrakt	256	1 064	733	345	1 343	985	99	731	573
<b>Total</b>	<b>783</b>	<b>8 037</b>	<b>7 031</b>	<b>1 199</b>	<b>11 460</b>	<b>9 836</b>	<b>802</b>	<b>11 800</b>	<b>11 123</b>

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

Avsättningar för osäkra fordringar uppgick till MSEK 817 (924 respektive 635) motsvarande 2,2 procent (2,2 respektive 1,3) av Financial Services totala portfölj. Avsättning för osäkra fordringar har ändrats enligt följande:

Avsättning för osäkra fordringar	2010	2009	2008
Avsättning vid årets början	924	635	567
Reservering för befarade förluster	371	604	237
Upplösning på grund av konstaterade förluster	-378	-303	-176
Valutakursdifferenser	-100	-12	7
<b>Avsättning vid årets slut</b>	<b>817</b>	924	635

Årets kostnader för konstaterade och befarade kreditförluster uppgick till MSEK 493 (833 respektive 227).

### Övriga kreditrisker inom Scania

Hantering av de finansiella kreditriskerna som främst uppkommer inom den centrala treasuryverksamheten, bland annat vid placering av likviditet och derivathandel, regleras i Scantias finanspolicy. Transaktioner sker endast inom fastställda limiter och med utvalda kreditvärdiga motparter. Med kreditvärdig motpart avses att motparten erhållit ett godkänt kreditbetyg (minst A eller motsvarande) från 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 netting (International Swaps and Derivatives Association) med de flesta av sina motparter. Transaktioner med derivat som sker med Nordpool anses vara riskfria då det ägs av svenska och norska staten.

Den centrala treasuryenheten ansvarar för att reglerna i finanspolicyen följs. Nettoexponering för motpartsrisken avseende derivathandel uppgick till MSEK 1 106 (-259 respektive -3 721) vid utgången av 2010. Beräknad bruttoexponering för motpartsrisken avseende derivathandel uppgick till MSEK 1 899 (1 316 respektive 1 687) samt för likvida medel och kortfristiga placeringar till MSEK 9 868 (7 147 respektive 4 669). 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 8 152 (6 111 respektive 3 562) varav MSEK 8 091 (6 064 respektive 3 474) utgörs av placeringar med en löptid på mindre än 90 dagar och MSEK 61 (47 respektive 88) utgörs av placeringar med en löptid på 91–365 dagar. Utöver kortfristiga placeringar har Scania banktillgodohavanden om MSEK 1 716 (1 036 respektive 1 107).

### REFINANSIERINGSRISK

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

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

Scantias likviditetsreserv, bestående av ej utnyttjade kreditfaciliteter, likvida medel och kortfristiga placeringar, uppgick vid utgången av 2010 till MSEK 36 872 (32 853 respektive 31 540).

Scantias kreditfaciliteter innehåller sedvanliga så kallad change in control klausuler vilket innebär att motparten skulle kunna kräva förtida betalning vid väsentliga ägarförändringar som innebär att kontrollen över bolaget förändras.

Vid årsskiftet hade Scania en upplåning med eventuellt tillhörande rambelopp enligt följande:

Upplåning 2010	Total upplåning	Rambelopp
Medium Term Note Program	360	13 000
European Medium Term Note Program	13 933	31 507
Övriga obligationer <sup>3)</sup>	9 928	–
Kreditfacilitet (EUR)	–	27 004
Företagscertifikat Sverige	320	10 000
Företagscertifikat Belgien	–	3 601
Banklån	9 602	–
<b>Totalt<sup>1)</sup></b>	<b>34 143<sup>2)</sup></b>	<b>85 112</b>

Upplåning 2009	Total upplåning	Rambelopp
Medium Term Note Program	1 055	13 000
European Medium Term Note Program	18 685	36 236
Övriga obligationer <sup>3)</sup>	11 965	–
Kreditfacilitet (EUR)	–	25 706
Företagscertifikat Sverige	2 075	10 000
Företagscertifikat Belgien	465	4 141
Banklån	11 802	–
<b>Totalt<sup>1)</sup></b>	<b>46 047<sup>2)</sup></b>	<b>89 083</b>

1) Av totalt rambelopp utgör garanterade kreditlöften MSEK 27 004 (25 706 respektive 26 871).

2) Total upplåning exkluderar MSEK 263 (385 respektive 421) avseende upplåna räntor samt verkligt värdejustering på obligationer där säkringsredovisning tidigare tillämpats.

3) Inkluderar lån från Europeiska investeringsbanken (EIB).

## NOT 30 Finansiell riskhantering, forts.

Upplåning 2008	Total upplåning	Rambelopp
Medium Term Note Program	1 753	13 000
European Medium Term Note Program	22 514	38 274
Övriga obligationer <sup>3)</sup>	6 371	–
Kreditfacilitet (EUR)	–	26 871
Företagscertifikat Sverige	9 611	10 000
Företagscertifikat Belgien	1 849	4 374
Banklån	11 127	–
<b>Totalt<sup>1)</sup></b>	<b>53 225<sup>2)</sup></b>	<b>92 519</b>

1) Av totalt rambelopp utgör garanterade kreditlöften MSEK 27 004 (25 706 respektive 26 871).

2) Total upplåning exkluderar MSEK 263 (385 respektive 421) avseende upplupna räntor samt verkligt värdejustering på obligationer där sättningsredovisning tidigare tillämpats.

3) Inkluderar lån från Europeiska investeringsbanken (EIB).

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

Förfallostruktur på Scantias upplåning	2010	2009	2008
2009	–	–	27 439 <sup>1)</sup>
2010	–	19 531 <sup>1)</sup>	9 216
2011	<b>12 171<sup>1)</sup></b>	8 568	8 874
2012	<b>14 479</b>	9 900	3 883
2013	<b>639</b>	632	348
2014 och senare	<b>334</b>	16	3 465
2015 och senare	<b>2 922</b>	7 400	–
2016 och senare	<b>3 598</b>	–	–
<b>Totalt</b>	<b>34 143<sup>2)</sup></b>	46 047 <sup>2)</sup>	53 225 <sup>2)</sup>

1) Upplåning med förfall inom ett år exkluderar upplupna räntor till ett värde på MSEK 263 (398 respektive 503).

2) Total upplåning exkluderar MSEK 263 (385 respektive 421) avseende upplupna räntor samt verkligt värdejustering på obligationer där sättningsredovisning tidigare tillämpats.

Förfallostruktur derivat hänförliga till upplåning 2010	Derivat med positivt värde	Derivat med negativt värde
2011	<b>1 006</b>	<b>227</b>
2012	<b>527</b>	<b>151</b>
2013	<b>67</b>	<b>103</b>
2014	<b>22</b>	<b>37</b>
2015	<b>33</b>	<b>20</b>
2016 och senare	<b>6</b>	<b>3</b>
<b>Totalt<sup>1)</sup></b>	<b>1 661</b>	<b>541</b>

Förfallostruktur derivat hänförliga till upplåning 2009	Derivat med positivt värde	Derivat med negativt värde
2010	66	623
2011	463	245
2012	158	155
2013	11	67
2014	7	32
2015 och senare	1	7
<b>Totalt<sup>1)</sup></b>	<b>706</b>	<b>1 129</b>

1) Inkluderar ej upplupen ränta.



## NOT 31 Finansiella instrument

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

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

## VERKLIGT VÄRDE PÅ FINANSIELLA INSTRUMENT

I Scantias balansräkning är det i huvudsak derivat 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. Dessa värderas till verkligt värde utifrån direkt eller indirekt observerbar marknadsdata.

För finansiella instrument som redovisas till upplupet anskaffningsvärde lämnas upplysning om verkligt värde i tabellen nedan. Redovisat värde på räntebärande tillgångar och skulder i balansräkningen kan avvika från dess verkliga värde, bland annat som följd av förändringar i marknadsräntor. För att fastställa verkligt värde på finansiella tillgångar och skulder har officiella marknadsnoteringar använts för de tillgångar och skulder som omsätts på en aktiv marknad.

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

För finansiella instrument som kundfordringar, leverantörsskulder och andra ej räntebärande finansiella tillgångar och skulder, vilka redovisas till upplupet anskaffningsvärde med avdrag för eventuell nedskrivning, bedöms det verkliga värdet överensstämma med det redovisade värdet.

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

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

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

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

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

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

## NOT 31 Finansiella instrument, forts.

Koncernen 2009, MSEK	Finansiella tillgångar och finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen	Investeringar som hålls till förfall	Lånefordringar och kund- fordringar	Övriga finansiella skulder	Säkring av netto- investering	Kassa- flödes- säkringar	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Långfristiga räntebärande fordringar			19 265				19 265	19 575
Kortfristiga räntebärande fordringar			12 557				12 557	12 580
Icke räntebärande kundfordringar			6 062				6 062	6 062
Kortfristiga placeringar och likvida medel			7 147				7 147	7 147
Andra långfristiga fordringar <sup>1)</sup>	848		426				1 274	1 274
Andra kortfristiga fordringar <sup>2)</sup>	181		29			287	497	497
Summa tillgångar	1 029	–	45 486	–	–	287	46 802	47 135
Långfristiga räntebärande skulder				26 504			26 504	26 979
Kortfristiga räntebärande skulder				19 928			19 928	19 966
Leverantörsskulder				5 358			5 358	5 358
Andra långfristiga skulder <sup>3)</sup>	503					200	703	703
Andra kortfristiga skulder <sup>4)</sup>	791					81	872	872
Summa skulder	1 294	–	–	51 790	–	281	53 365	53 878

1) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga fordringar MSEK 1 496.

2) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga fordringar MSEK 2 806.

3) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga skulder MSEK 713.

4) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga skulder MSEK 2 534.

Koncernen 2008, MSEK	Finansiella tillgångar och finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen	Investeringar som hålls till förfall	Lånefordringar och kund- fordringar	Övriga finansiella skulder	Säkring av netto- investering	Kassa- flödes- säkringar	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Långfristiga räntebärande fordringar			24 877				24 877	24 672
Kortfristiga räntebärande fordringar			13 879				13 879	13 765
Icke räntebärande kundfordringar			7 498				7 498	7 498
Kortfristiga placeringar och likvida medel			4 669				4 669	4 669
Andra långfristiga fordringar <sup>1)</sup>	517		550				1 067	1 067
Andra kortfristiga fordringar <sup>2)</sup>	493					23	1 170	1 170
Summa tillgångar	1 010	–	51 473	–	23	654	53 160	52 841
Långfristiga räntebärande skulder				25 704			25 704	25 086
Kortfristiga räntebärande skulder				27 942			27 942	27 706
Leverantörsskulder				6 783			6 783	6 783
Andra långfristiga skulder <sup>3)</sup>	1 182					173	1 355	1 355
Andra kortfristiga skulder <sup>4)</sup>	758					3 295	4 053	4 053
Summa skulder	1 940	–	–	60 429	–	3 468	65 837	64 983

1) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga fordringar MSEK 1 093.

2) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga fordringar MSEK 5 419.

3) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga skulder MSEK 1 359.

4) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga skulder MSEK 5 973.

## SÄKRINGSREDOVISNING

Scania tillämpar säkringsredovisning i enlighet med IAS 39 enligt nedanstående:

- Kassafördessäkringsredovisning tillämpas på valutaderivat som används för säkring av framtida betalningar i utländsk valuta. För information om det belopp som redovisades i eget kapital samt det belopp som återförts från eget kapital och redovisades i resultaträkningen 2010, se not 16 Eget kapital.
- Scania tillämpar i mindre omfattning kassafördessäkringsredovisning på räntederivat för att omvandla rörlig ränta på lån till fast ränta.

Nedanstående tabell visar de nominella beloppen samt de fasta räntorna på ränteswappar som ingår i kassafördessäkringar:

Ränteswappar i kassafördessäkringar	Nominellt belopp 2010	Fast ränta, % 2010
Förfall Kv 1, 2011		
Förfall Kv 2, 2011		
Förfall Kv 3, 2011		
Förfall Kv 4, 2011	253	4,29
Förfall 2012	1 154	4,46
Förfall 2013	243	4,48

- Under 2010 slutade Scania att uppta nya elderivat och vid utgången av 2010 fanns inga elderivat.
- Resultateffekten av ineffektiva kassafördessäkringar uppgick vid årets slut till MSEK 0 (0 respektive 16).
- Vid utgången av 2010 var inga utländska nettotillgångar säkrade (0 respektive MEUR 211).

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	2010	2009	2008
Finansiella tillgångar och skulder som innehas för handel värderade till verkligt värde	660	-2 354	-1 092
Lånefordringar och kundfordringar <sup>1)</sup>	-3 195	-1 345	2 690
Övriga finansiella skulder	3 336	1 496	-1 810
<b>Totalt</b>	<b>801</b>	<b>-2 203</b>	<b>-212</b>

1) Inkluderar även operationell leasing.

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

## RÄNTEINTÄKTER OCH RÄNTEKOSTNADER PÅ FINANSIELLA INSTRUMENT

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

	2010	2009	2008
Ränteintäkter på finansiella tillgångar <sup>1), 2)</sup>	2 253	2 535	2 893
Räntekostnader på finansiella skulder <sup>2), 3)</sup>	-1 663	-2 531	-2 527
<b>Totalt</b>	<b>590</b>	<b>4</b>	<b>366</b>

1) MSEK 59 (-78 respektive 103) består av ränteintäkter genererade av finansiella placeringar som värderas till verkligt värde.

2) Inkluderar även operationell leasing samt övriga ränteintäkter och räntekostnader avseende Financial Services som redovisas i rörelseresultatet.

3) MSEK 386 (488 respektive 201) består av räntekostnader genererade av finansiella skulder som värderas till verkligt värde.

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

## NOT 32 Dotterföretag

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
<b>Fordon och tjänster</b>				
Svenska Mektek AB	556616-7747	Enköping	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Vindbron	556040-0938	Göteborg	Sverige	100
Ferruform AB	556528-9120	Luleå	Sverige	100
Scania Real Estate Lund AB	556791-9823	Lund	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Flygmotorn	556528-9112	Malmö	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Hjulnavet	556084-1198	Stockholm	Sverige	100
Stockholms Industriassistans AB	556662-3459	Stockholm	Sverige	100
DynaMate AB	556070-4818	Södertälje	Sverige	100
DynaMate Industrial Services AB	556528-9286	Södertälje	Sverige	100
DynaMate IntraLog AB	556718-5409	Södertälje	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Motorblocket	556716-6698	Södertälje	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 Omni AB	556060-5809	Södertälje	Sverige	100
Scania Overseas AB	556593-2984	Södertälje	Sverige	100
Scania Parts Logistics AB	556528-9104	Södertälje	Sverige	100
Scania Real Estate AB	556084-1180	Södertälje	Sverige	100
Scania Real Estate Services AB	556593-3024	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 Used Vehicles AB	556548-4713	Södertälje	Sverige	100
Scania-Bilar Sverige AB	556051-4621	Södertälje	Sverige	100
Vabis Försäkrings AB	516401-7856	Södertälje	Sverige	100
Motorcam S.A.	33-70791031-9	Buenos Aires	Argentina	100
Scania Argentina S.A.	30-51742430-3	Buenos Aires	Argentina	100
Scania Plan S.A.	30-61086492-5	Buenos Aires	Argentina	100
Scania Services S.A.	33-70784693-9	Buenos Aires	Argentina	100
Automotores del Atlantico S.A.	30-70709795-3	Mar del Plata	Argentina	100
Aconcagua Vehiculos Comerciales S.A.	30-70737179-6	Mendoza	Argentina	100
Automotores Pesados S.A.	30-55137605-9	Tucumán	Argentina	99,38
Scania Australia Pty Ltd	537333	Melbourne	Australien	100
Scania Finance Pty Ltd	52006002428	Melbourne	Australien	100
Scania Bus Belgium N.V.-S.A.	BE0460.870.259	Bryssel	Belgien	100
Conimco NV	BE0423.251.481	Neder-Over-Heembeek	Belgien	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 Treasury Belgium NV	BE0888.285.319	Neder-Over-Heembeek	Belgien	100
Scania Bosnia Hertzegovina d.o.o.	4,20036E+12	Sarajevo	Bosnien-Hercegovina	100
Scania Botswana (Pty) Ltd	CO.2000/6045	Gaborone	Botswana	100
Scania Administradora de Consórcios Ltda	96.479.258/0001-91	Cotia	Brasilien	99,99
Suvesa Super Veics Pesados LTDA	88.301.668/0001-10	Eldorado do Sul	Brasilien	99,98
Codema Comil Import LTDA	60.849.197/0001-60	Guarulhos	Brasilien	99,99
Scania Latin America Ltda	59.104.901/0001-76	São Bernardo do Campo	Brasilien	100
Scania Bulgaria EOOD	BG121796861	Sofia	Bulgarien	100
Scania Chile S.A.	96.538.460-K	Santiago	Chile	100
Scania Colombia S.A.	900.353.873-2	Bogota	Colombia	100
Scania Danmark A/S	DK17045210	Herlev	Danmark	100
Scania Danmark Eiendom Aps	33156332	Ishøj	Danmark	100
Scania Biler A/S	DK21498033	Kolding	Danmark	100
Scania Eesti AS	10238872	Tallinn	Estland	100
Oy Scan-Auto Ab	FI0202014-4	Helsingfors	Finland	100
Oy Maakunnan Auto Ab	1568951-7	Seinäjäki	Finland	100
Scania France S.A.S.	307166934	Angers	Frankrike	100
Scania IT Angers S.A.S.	412282626	Angers	Frankrike	100
Scania Production Angers S.A.S.	378442982	Angers	Frankrike	100
Italscania SPA	11749110158	Trento	Italien	100
Scania Commerciale SPA	IT 01184460226	Trento	Italien	100



Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
Scania Milano Spa	IT 02170120220	Trento	Italien	100
Scania Japan Limited	0104-01-083452	Tokyo	Japan	100
Scania Central Asia LLP	84931-1910-TOO	Almaty	Kazakstan	100
Scania (Hong Kong) Limited	1205987	Hong Kong	Kina	100
Scania Sales (China) Co Ltd	1,10106E+14	Peking	Kina	100
Scania Hrvatska d.o.o.	80213913	Zagreb	Kroatien	100
Scania Latvia SIA	50003118401	Riga	Lettland	100
UAB Scania Lietuva	123873025	Vilnius	Litauen	100
Scania Treasury Luxembourg S.à.r.l	B72.450	Luxemburg-City	Luxemburg	100
Scania Luxembourg S.A.	B53.044	Münsbach	Luxemburg	99,9
Scania (Malaysia) SDN BHD	518606-D	Kuala Lumpur	Malaysia	100
Scania Maroc S.A.	6100472	Casablanca	Marocko	100
Scania Comercial, S.A. de C.V.	SCO031124MF5	Queretaro	Mexiko	99,99
Scania Servicios, S.A. de C.V.	SSE031124C26	Queretaro	Mexiko	99,99
Truck Namibia (Pty) Ltd	2004/438	Windhoek	Namibia	100
Beers N.V.	27051589	Breda	Nederländerna	100
Scania Beers B.V.	27136821	Breda	Nederländerna	100
Scania Real Estate The Netherlands B.V.	506872921	Breda	Nederländerna	100
Scania Networks B.V.	27146579	Haag	Nederländerna	100
Scania Production Meppel B.V.	5046846	Meppel	Nederländerna	100
Scania Infomate	5062402	Zwolle	Nederländerna	100
Scania Production Zwolle B.V.	5020370	Zwolle	Nederländerna	100
Norsk Scania AS	879 263 662	Oslo	Norge	100
Norsk Scania Eindom AS	996036545	Oslo	Norge	100
Scania Österreich GmbH	AT 43324602	Brunn am Gebirge	Österrike	100
Scania del Peru S.A.	101-36300	Lima	Peru	100
Scania Production Slupsk S.A.	839-000-53-10	Slupsk	Polen	100
Scania Polska S.A.	521-10-14-579	Warsawa	Polen	100
Scania Portugal S.A.	PT 502 929 995	Santa Iria da Azóia	Portugal	100
Scania Investimentos Imobiliários S.A.	508948118	Santa Iria de Azóia	Portugal	100
Scania Romania SRL	J40/10908/1999	Bukarest	Rumänien	100
Scania Driver Training SRL	26.858.190	Ifov	Rumänien	100
OOO Scania Service	5 032 052 145	Golitsino	Ryssland	100
OOO Scania-Rus	5 032 073 106	Moskva	Ryssland	100
OOO Petroskan	7 816 097 078	St. Petersburg	Ryssland	100
Scania Peter OOO	7 811 115 825	St. Petersburg	Ryssland	100
GB&M Garage et Carrosserie SA	CH-660.0.046.966-0	Genève	Schweiz	100
Scania Schweiz AG	CH 218687	Kloten	Schweiz	100
FMF Fahrzeug Miet und Finanz AG	CH-020.3.029.174-1	Seuzach	Schweiz	100
Garage Vetterli AG	CH-020.3.909.930-2	Seuzach	Schweiz	100
Scania Real Estate Schweiz AG	CH-020.3.035.714-4	Zürich	Schweiz	100
Scania Real Estate Doo Belgrad	20659874	Belgrad	Serbien	100
Scania Srbia d.o.o.	17333321	Belgrad	Serbien	100
Scania Singapore Pte Ltd	200309593R	Singapore	Singapore	100
Scania Real Estate s.r.o.	44767668	Bratislava	Slovakien	100
Scania Slovakia s.r.o.	35826649	Bratislava	Slovakien	100
Scania East Adriatic Region d.o.o.	1 605 810	Ljubljana	Slovenien	100
Scania Slovenija d.o.o.	1 124 773	Ljubljana	Slovenien	100
Scania Hispania S.A.	ESA59596734	Madrid	Spanien	100
Proarga, S.L.	ESB36682003	Pontevedra	Spanien	100
Scania Great Britain Ltd	831 017	Milton Keynes	Storbritannien	100
Griffin Automotive Ltd	656978	Road Town	Storbritannien	100
Scania South Africa Pty Ltd	1995/001275/07	Sandton	Sydafrika	100
Scania Korea Ltd	120111-0122515	Seoul	Sydkorea	100
Scania Tanzania Ltd	39320	Dar Es Salaam	Tanzania	100
Power Vehicle Co. Ltd.	3031560468	Bangkok	Thailand	100
Scan Siam Service Co. Ltd	3030522108	Bangkok	Thailand	100
Scania Siam Co Ltd	3030112774	Bangkok	Thailand	99,99
Scania Thailand Co Ltd	3011041239	Bangkok	Thailand	99,99
Scania Czech Republic s.r.o.	CZ61251186	Prag	Tjeckien	100
Scania Danmark GmbH	DE 15 295 18862	Flensburg	Tyskland	100

## NOT 32 Dotterföretag, forts.

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
Scania Flensburg GmbH	15 295 18587	Flensburg	Tyskland	100
Scania Vertrieb und Service GmbH, Kerpen	DE178753117	Kerpen	Tyskland	100
B+V Grundstücks- und Verwertungs-GmbH	22/651/1242/2	Koblenz	Tyskland	100
B+V Grundstücksverwertungs-GmbH & Co KG	22/201/0480/0	Koblenz	Tyskland	100
Scania Deutschland GmbH	DE148787117	Koblenz	Tyskland	100
Scania Vertrieb und Service GmbH, Koblenz	DE812180098	Koblenz	Tyskland	100
Scania Ukraine LLC	30 107 866	Kiev	Ukraina	100
Kiev-Scan LLC	357 064 310 147	Makariv	Ukraina	100
Donbas-Scan-Service LLC	345 167 305 920	Makeevka	Ukraina	100
Scania Hungaria KFT	10 415 577	Biatorbagy	Ungern	100
Lauken International S.A.	2,14906E+11	Montevideo	Uruguay	100
Scanexpo International S.A.	2,14906E+11	Montevideo	Uruguay	100
Scania USA Inc	06-1288161	San Antonio, TX	USA	100
Scania de Venezuela S.A.	J-30532829-3	Valencia – Estado Carabobo	Venezuela	100
<b>Financial Services</b>				
Scania Credit AB	556062-7373	Södertälje	Sverige	100
Scania Finans AB	556049-2570	Södertälje	Sverige	100
Scania Insurance Belgium N.V-SA	BE0819.368.007	Bryssel	Belgien	100
Scania Finance Belgium N.V-S.A.	BE0413.545.048	Neder-Over-Heembeek	Belgien	100
Scania Banco Brazil	11.417.016/0001-10	São Paolo	Brasilien	100
Scania Finance Bulgaria EOOD	BG175108126	Sofia	Bulgarien	100
Scania Finance Chile S.A.	76.574.810-0	Santiago	Chile	100
Scania Finance France S.A.S.	350890661	Angers	Frankrike	100
Scania Locations S.A.S.	402496442	Angers	Frankrike	100
Scania Finance Ireland Ltd.	482137	Dublin	Irland	100
Scania Finance Italy S.p.A	3333020158	Milano	Italien	100
Scania Credit Hrvatska d.o.o.	1923269	Rakitje, Bestovje	Kroatien	100
Scania Finance Luxembourg S.A.	B82.907	Münzbach	Luxemburg	100
Scania Finance Nederland B.V.	27004973	Breda	Nederländerna	100
Scania Insurance Nederland B.V.	27005076	Middelharnis	Nederländerna	100
Scania Finance Polska Sp.z.o.o.	521 15 79 028	Nadarzyn	Polen	100
SCANRENT - Alguer de Viaturas sem Condutor, S.A	PT 502631910	Lissabon	Portugal	100
Scania Credit Romania IFN SA	J23/1818/2005	Ciorogarla	Rumänien	100
Scania Rent Romania SRL	J23/1669/2008	Ciorogarla	Rumänien	100
OOO Autobusnaya Leasingovaya Compania Scania	7 705 207 520	Moskva	Ryssland	100
Scania Leasing OOO	7705392920	Moskva	Ryssland	100
Scania Finance Schweiz AG	CH-020.3.029.627-6	Kloten	Schweiz	100
Scania Finance Slovak Republic s.r.o.	43874746	Senec	Slovakien	100
Scania Leasing d.o.o	356.417.700	Ljubljana	Slovenien	100
Scania Commercial Vehicles Renting S.A.	ESA82853995	Madrid	Spanien	100
Scania Finance Hispania EFC S.A.	ESA82853987	Madrid	Spanien	100
Scania Finance Great Britain Ltd	2173954	London	Storbritannien	100
Scania Finance Southern Africa (Pty) Ltd.	2000/025215/07	Aerton Gauteng	Sydafrika	100
Scania Finance Korea Ltd	6 138 12 7 196	Kyoung Sang Nam-Do	Sydkorea	100
Scania Siam Leasing Co. Ltd.	3032741750	Bangkok	Thailand	100
Scania Finance Czech Republic Spol. s.r.o.	CZ25657496	Prag	Tjeckien	100
Scania Tüketici Finansmanı A.S.	7 570 328 278	Istanbul	Turkiet	100
Scania Finance Deutschland GmbH	DE811292425	Koblenz	Tyskland	100
Scania Credit Ukraine Ltd	33 052 443	Kiev	Ukraina	100
Scania Lizing KFT	13-09-107823	Biatorbagy	Ungern	100
Scania Finance Magyarország zrt.	13-10-040959	Biatorbagy	Ungern	100
Scania Leasing Österreich Ges.m.b.H	ATU57921547	Brunn am Gebrige	Österrike	100

# Moderbolaget Scania AB, räkningar

## Resultaträkning

Januari – december, MSEK	Not	2010	2009	2008
Administrationskostnader		0	-11	0
Rörelseresultat		0	-11	0
Finansiella intäkter och kostnader	1	5 016	2 017	2 944
Resultat efter finansiella poster		5 016	2 006	2 944
Upplösning av periodiseringsfond		-	814	-
Resultat före skatt		5 016	2 820	2 944
Skatt	2	-4	-209	-47
<b>Årets resultat</b>		<b>5 012</b>	<b>2 611</b>	<b>2 897</b>

## Rapport över totalresultat

Januari – december, MSEK	2010	2009	2008
Årets resultat	5 012	2 611	2 897
<b>Övrigt totalresultat</b>			
Koncernbidrag, netto	-12	-608	-122
<b>Årets totalresultat</b>	<b>5 000</b>	<b>2 003</b>	<b>2 775</b>

## Balansräkning

31 december, MSEK	Not	2010	2009	2008
<b>TILLGÅNGAR</b>				
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>				
Aktier i dotterföretag	3	8 401	8 401	8 401
<b>Omsättningstillgångar</b>				
Fordran på dotterföretag	4	8 000	3 800	4 611
<b>Summa tillgångar</b>		<b>16 401</b>	<b>12 201</b>	<b>13 012</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>				
Eget kapital	5	16 401	12 201	12 198
Obeskattade reserver	6	-	-	814
<b>Summa eget kapital och skulder</b>		<b>16 401</b>	<b>12 201</b>	<b>13 012</b>
<b>Ställda säkerheter</b>		<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Ansvarsförbindelser	7	27 026	36 494	44 669

## Förändringar i eget kapital

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

2009	Bundet kapital			Totalt
	Aktie-kapital	Reserv-fond	Fritt eget kapital	
Ingående eget kapital	2 000	1 120	9 078	12 198
Årets totalresultat			2 003	2 003
Utdelning			-2 000	-2 000
Utgående kapital per den 31 december 2009	2 000	1 120	9 081	12 201

2008	Bundet kapital			Totalt
	Aktie-kapital	Reserv-fond	Fritt eget kapital	
Ingående eget kapital	2 000	1 120	16 303	19 423
Årets totalresultat			2 775	2 775
Inlösen av aktier			-6 000	-6 000
Utdelning			-4 000	-4 000
Utgående kapital per den 31 december 2008	2 000	1 120	9 078	12 198

# Moderbolaget Scania AB, räkningar (forts.)

## Kassaflödesanalys

Januari – december, MSEK	Not	2010	2009	2008
<b>Den löpande verksamheten</b>				
Resultat efter finansiella poster		5 016	2 006	2 944
Icke kassaflödespåverkande poster	8	-5 000	-2 000	-2 800
Betald skatt		-	8	-8
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital</b>		<b>16</b>	<b>14</b>	<b>136</b>
<b>Kassaflöde från förändring av rörelsekapital</b>				
Fordran/skuld till dotterföretag		784	1 986	9 864
<b>Summa förändring av rörelsekapital</b>		<b>784</b>	<b>1 986</b>	<b>9 864</b>
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>800</b>	<b>2 000</b>	<b>10 000</b>
<b>Summa kassaflöde före finansieringsverksamheten</b>		<b>800</b>	<b>2 000</b>	<b>10 000</b>
<b>Finansieringsverksamheten</b>				
Utbetald utdelning		-800	-2 000	-4 000
Inlösen av aktier		-	-	-6 000
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>-800</b>	<b>-2 000</b>	<b>-10 000</b>
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Likvida medel vid årets början</b>		<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Likvida medel vid årets slut</b>		<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>



# Moderbolaget Scania AB, noter

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

## NOT 1 Finansiella intäkter och kostnader

	2010	2009	2008
Ränteintäkter från dotterföretag	16	16	144
Utdelning från Scania CV AB	5 000	2 000	2 800
Övrigt	–	1	0
<b>Totalt</b>	<b>5 016</b>	<b>2 017</b>	<b>2 944</b>

## NOT 2 Skatt

Periodens skattekostnad/skatteintäkt	2010	2009	2008
Aktuell skatt	–4	–209	–47
<b>Totalt</b>	<b>–4</b>	<b>–209</b>	<b>–47</b>

Avstämning av effektiv skatt	2010		2009		2008	
	Belopp	%	Belopp	%	Belopp	%
Resultat före skatt	5 016		2 820		2 944	
Skatt beräknad med svensk skattesats	–1 319	26,3	–742	26,3	–824	28
Skatteeffekt och procentuell påverkan:						
Ej skattepliktiga utdelningar	1 315	26	526	19	784	27
Ej avdragsgilla kostnader	–	–	0	0	0	0
Skatt på schablonintäkt avseende periodiseringsfonder	–	–	–4	0	–7	0
Justering av skatt avseende tidigare år	–	–	11	0	–	–
<b>Effektiv skatt</b>	<b>–4</b>	<b>0</b>	<b>–209</b>	<b>7</b>	<b>–47</b>	<b>1</b>

## NOT 3 Aktier i dotterföretag

Dotterföretag/org.nr/säte	Ägarandel, %	Antal aktier i tusental	Redovisat värde		
			2010	2009	2008
Scania CV AB, 556084-0976, Södertälje	100,0	1 000	8 401	8 401	8 401
<b>Totalt</b>			<b>8 401</b>	<b>8 401</b>	<b>8 401</b>

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

# Moderbolaget Scania AB, noter (forts.)

## NOT 4 Fordran på dotterföretag

	2010	2009	2008
Kortfristig, räntebärande fordran Scania CV AB	3 000	1 800	1 811
Kortfristig, ej räntebärande fordran Scania CV AB <sup>1)</sup>	5 000	2 000	2 800
<b>Totalt</b>	<b>8 000</b>	<b>3 800</b>	<b>4 611</b>

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

## NOT 5 Eget kapital

För förändringar i eget kapital hänvisas till eget kapitalrapporten sidan 131.

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

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

## NOT 6 Obeskattade reserver

Periodiseringsfond	2010	2009	2008
Taxeringsår 2005	-	-	814
<b>Totalt</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>814</b>

Av de obeskattade reserverna 2008 utgör MSEK 214 en uppskjuten skatteskuld, vilken ingår i Scaniakoncernens uppskjutna skatteskuld.

## NOT 7 Ansvarsförbindelser

	2010	2009	2008
Ansvarsförbindelse avseende kreditförsäkring i FPG till förmån huvudsakligen för dotterföretag	2 483	2 502	2 353
Borgensförbindelser till förmån för upplåning i Scania CV AB	24 541	33 990	42 314
Övriga borgensförbindelser till förmån för dotterföretag	2	2	2
<b>Totalt</b>	<b>27 026</b>	<b>36 494</b>	<b>44 669</b>

## NOT 8 Kassaflödesanalys

Icke kassaflödespåverkande poster hänförs främst till anteciperad utdelning. Erhållen ränta var MSEK 16 (16 respektive 144).

## NOT 9 Löner och ersättningar till ledande befattningshavare och revisorer

Den verkställande direktören i Scania AB och den övriga företagsledningen upprätthåller identiska befattningar i Scania CV AB. Löner och ersättningar betalas av Scania CV AB, varför hänvisningar sker till Scaniakoncernens not 26, "Löner och ersättningar samt antal anställda" och not 28, "Ersättningar till ledande befattningshavare". Ersättning till revisorer har utgått med KSEK 10 (10 resp 10) avseende moderbolaget.

## NOT 10 Transaktioner med närstående

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

Koncernredovisning för det utländska moderbolaget finns tillgängligt på webbplats [www.volkswagenag.com](http://www.volkswagenag.com). Transaktioner med närstående består av utdelning till Volkswagen AG.

# Förslag till riktlinjer för lön och annan ersättning till verkställande direktören och andra ledande befattningshavare

Styrelsen föreslår att stämman beslutar enligt följande:

## BAKGRUND

Föreslagna principer har i huvudsak använts sedan 1997. Motivet till införandet var att kunna erbjuda de anställda ett marknadsrelaterat ersättningspaket som möjliggör att ledande befattningshavare kan rekryteras och behållas.

Styrelsens förslag till bolagsstämman enligt nedan överensstämmer i allt väsentligt med principerna för vad ledande befattningshavare tidigare år erhållit i ersättning och baseras på redan ingångna anställningsavtal mellan Scania och respektive befattningshavare.

Beredningen av ersättningsfrågor hanteras enligt följande. Såvitt avser verkställande direktören föreslår styrelsens ersättningskommitté fast lön, kriterier för rörlig ersättning och andra anställningsvillkor vilka sedan fastställs av styrelsen. För övriga befattningshavare i verkställande ledningen föreslår verkställande direktören motsvarande villkor, vilka sedan fastställs av styrelsens ersättningskommitté och rapporteras till styrelsen. Allt i enlighet med de principer för ersättning som bolagsstämman har beslutat.

Incitamentsprogram för ledande befattningshavare beslutas av bolagsstämman.

## FÖRSLAG

Scania skall sträva efter att erbjuda en marknadsmässig totalersättning som möjliggör att ledande befattningshavare kan rekryteras och behållas. Ersättningen till ledande befattningshavare skall bestå av fast lön, rörlig ersättning i form av Scania Incentive Programme, pension samt övriga ersättningar.

Den totala ersättningen skall beakta den enskildes prestation, ansvarsområde och erfarenhet.

Den fasta lönen för den verkställande direktören och den verkställande ledningen kan omprövas varje år.

Den rörliga lönen skall vara beroende av Scantias resultat och utgöras av ett kontantbaserat incitamentsprogram som är uppdelat i två delar. Utfallet skall beräknas på verksamhetens avkastning definierad som Scania-koncernens nettovinst efter avdrag för kostnader för eget kapital, Residual Net Income (RNI) och fastställas av styrelsens ersättningskommitté.

Del 1 av incitamentsprogrammet skall vara relaterad till den faktiska avkastningsförmågan för ett aktuellt år, allt under förutsättning att RNI är positiv och skall bestämmas till ett kontantbelopp som kan variera mellan 0–150 procent av fast lön. Del 2 av incitamentsprogrammet skall vara relaterad till Scantias förmåga att från ett år till ett annat öka RNI och utfallet skall bestämmas till ett kontantbelopp som kan variera mellan

0–80 procent av fast lön. I syfte att främja eget aktieinnehav i bolaget skall programmet vara utformat så att en del av det årliga totala utfallet, efter avdrag av tillämplig skatt, används av den anställde för köp av Scania B-aktier till marknadspris.

Styrelsens förslag till incitamentsprogram kommer i sin helhet att anges i ett fullständigt förslag till bolagsstämman.

Verkställande direktören och den verkställande ledningen kan omfattas av ett premiebaserat pensionsystem som gäller utöver allmän pension och ITP. Utöver ovan nämnda pensionsprincip kan den verkställande direktören efter beslut av styrelsen genom särskilt avtal med bolaget erhålla en extra årlig avsättning till pension. Pensionsåldern för verkställande direktören och den verkställande ledningen skall lägst vara 60 år.

Övriga ersättningar och förmåner skall vara marknadsmässiga och bidra till att underlätta befattningshavarens möjligheter att fullgöra sitt uppdrag.

Vid uppsägning från bolagets sida utbetalas till medlem i den verkställande ledningen ett avgångsvederlag motsvarande högst 18 månadslöner, utöver lönen under sex månaders uppsägningstid. Om ny anställning erhålls inom 18 månader, räknat från dagen för uppsägningen, upphör avgångsvederlaget. Vid egen uppsägning är medlem av verkställande ledningen berättigad till lön under en sexmånadersperiod. I övrigt skall inte längre uppsägningstider än sex månader förekomma.

Enligt nuvarande anställningsavtal för verkställande direktören gäller vid egen uppsägning att han är berättigad till lön under en sexmånadersperiod. Förekommande utfall av rörlig ersättning proportioneras med hänsyn till anställningstidens längd under ifrågavarande år. Vid en uppsägning från företags sida äger verkställande direktören för återstående tid av gällande anställningsavtal rätt till fast lön med oförändrat belopp per år samt en kompensation per år motsvarande genomsnittet av de senaste tre årens rörliga ersättning.

För övriga medlemmar i den verkställande ledningen, med avtal ingångna före den 1 juli 2010, gäller vid uppsägning från bolagets sida ett avgångsvederlag motsvarande högst 24 månader utöver lönen under sex månaders uppsägningstid.

Styrelsen skall, om den finner särskilda skäl föreligga i ett enskilt fall, kunna frånga riktlinjerna.

---

## Riktlinjer beslutade på bolagsstämman 2010

Riktlinjer för lön och annan ersättning till verkställande direktören och andra ledande befattningshavare som beslutades på stämman 2010 samt utfall av dessa avseende 2010 framgår av not 28.

# Förslag till vinstdisposition

Styrelsen föreslår att till årsstämmans förfogande stående vinstmedel:

Belopp i MSEK	
Balanserade vinstmedel	8 281
Årets resultat	5 012
Övrigt totalresultat	-12
Summa	13 281

Disponeras enligt följande:

Till aktieägarna utdelas SEK 5 per aktie	4 000
Till nästa år balanseras	9 281
Summa	13 281

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

Belopp i MSEK	
Aktiekapital	2 000
Reservfond	1 120
Balanserad vinst	9 281
Summa	12 401

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 9 februari 2011. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på årsstämman den 5 maj 2011.

Södertälje den 9 februari 2011

Martin Winterkorn  
Styrelsens ordförande

Jochem Heizmann  
Vice ordförande

Helmut Aurenz  
Styrelseledamot

Åsa Thunman  
Styrelseledamot

Börje Ekholm  
Styrelseledamot

Francisco J. Garcia Sanz  
Styrelseledamot

Gunnar Larsson  
Styrelseledamot

Hans Dieter Pötsch  
Styrelseledamot

Peter Wallenberg Jr  
Styrelseledamot

Johan Järvklo  
Styrelseledamot  
Arbetstagarrepresentant

Håkan Thurffjell  
Styrelseledamot  
Arbetstagarrepresentant

Leif Östling  
Styrelseledamot  
VD och koncernchef

Vår revisionsberättelse har lämnats den 14 februari 2011

Ernst & Young AB

Lars Träff  
Auktoriserad revisor



# Revisionsberättelse

Till årsstämman i Scania AB (publ)  
Org nr 556184-8564

Vi har granskat årsredovisningen, koncernredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning i Scania AB (publ) för räkenskapsåret 2010. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår i den tryckta versionen av detta dokument på sidorna 4–136. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för räkenskapshandlingarna och förvaltningen och för att årsredovisningslagen tillämpas vid upprättandet av årsredovisningen samt för att internationella redovisningsstandarder IFRS sådana de antagits av EU och årsredovisningslagen tillämpas vid upprättandet av koncernredovisningen. Vårt ansvar är att uttala oss om årsredovisningen, koncernredovisningen och förvaltningen på grundval av vår revision.

Revisionen har utförts i enlighet med god revisionssed i Sverige. Det innebär att vi planerat och genomfört revisionen för att med hög men inte absolut säkerhet försäkra oss om att årsredovisningen och koncernredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter. En revision innefattar att granska ett urval av underlagen för belopp och annan information i räkenskapshandlingarna. I en revision ingår också att pröva redovisningsprinciperna och styrelsens och verkställande direktörens tillämpning av dem samt att bedöma de betydelsefulla uppskattningar som styrelsen och verkställande direktören gjort när de upprättat årsredovisningen och koncernredovisningen samt att utvärdera den samlade informationen i årsredovisningen och koncernredovisningen. Som underlag för vårt uttalande om ansvarsfrihet har vi 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 vår revision ger oss rimlig grund för våra uttalanden nedan.

Årsredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en rättvisande bild av bolagets resultat och ställning i enlighet med god redovisningssed i Sverige. Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med internationella redovisningsstandarder IFRS sådana de antagits av EU och årsredovisningslagen och ger en rättvisande bild av koncernens resultat och ställning. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker att årsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och för koncernen, disponerar vinsten i moderbolaget enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

## Rapport om bolagsstyrningsrapporten

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 57–62 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Som underlag för vårt uttalande om en bolagsstyrningsrapport har upprättats och är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar, har vi läst bolagsstyrningsrapporten och bedömt dess lagstadgade innehåll baserat på vår kunskap om bolaget.

En bolagsstyrningsrapport har upprättats, och dess lagstadgade information är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Södertälje den 14 februari 2011

Ernst & Young AB

Lars Träff  
*Auktoriserad revisor*

# Kvartalsöversikt, antal per geografiskt område

	2010					2009				
	Helår	Kv 4	Kv 3	Kv 2	Kv 1	Helår	Kv 4	Kv 3	Kv 2	Kv 1
<b>Orderingång, lastbilar</b>										
Europa	29 176	9 432	6 095	7 197	6 452	14 473	5 436	3 638	3 348	2 051
Eurasien	3 861	1 892	1 126	393	450	739	444	191	69	35
Amerika <sup>2)</sup>	18 868	3 879	4 356	6 194	4 439	11 214	4 324	3 668	1 563	1 659
Asien	12 295	3 866	1 810	3 968	2 651	4 208	1 415	945	1 263	585
Afrika och Oceanien	3 136	636	674	1 193	633	2 374	693	567	661	453
<b>Totalt</b>	<b>67 336</b>	<b>19 705</b>	<b>14 061</b>	<b>18 945</b>	<b>14 625</b>	<b>33 008</b>	<b>12 312</b>	<b>9 009</b>	<b>6 904</b>	<b>4 783</b>
<b>Levererade lastbilar</b>										
Europa	23 315	7 976	5 375	5 679	4 285	18 824	5 197	3 804	4 150	5 673
Eurasien	2 369	1 267	398	312	392	1 084	456	187	122	319
Amerika <sup>2)</sup>	18 056	5 143	4 478	4 685	3 750	9 566	3 649	2 026	1 778	2 113
Asien	10 179	3 142	2 760	2 966	1 311	4 843	1 720	939	947	1 237
Afrika och Oceanien	2 918	840	757	787	534	2 490	606	605	684	595
<b>Totalt</b>	<b>56 837</b>	<b>18 368</b>	<b>13 768</b>	<b>14 429</b>	<b>10 272</b>	<b>36 807</b>	<b>11 628</b>	<b>7 561</b>	<b>7 681</b>	<b>9 937</b>
<b>Orderingång, bussar <sup>1)</sup></b>										
Europa	1 720	652	368	384	316	1 679	504	269	333	573
Eurasien	72	72	0	0	0	33	5	24	4	0
Amerika <sup>2)</sup>	2 358	733	518	642	465	1 538	477	517	312	232
Asien	2 110	528	275	757	550	1 718	410	705	417	186
Afrika och Oceanien	614	68	202	149	195	826	176	110	253	287
<b>Totalt</b>	<b>6 874</b>	<b>2 053</b>	<b>1 363</b>	<b>1 932</b>	<b>1 526</b>	<b>5 794</b>	<b>1 572</b>	<b>1 625</b>	<b>1 319</b>	<b>1 278</b>
<b>Levererade bussar <sup>1)</sup></b>										
Europa	1 760	416	299	613	432	1 954	563	380	489	522
Eurasien	82	28	22	25	7	130	70	34	11	15
Amerika <sup>2)</sup>	2 104	714	403	499	488	1 421	587	304	232	298
Asien	2 120	395	492	592	641	1 876	617	534	440	285
Afrika och Oceanien	809	242	244	216	107	1 255	288	210	510	247
<b>Totalt</b>	<b>6 875</b>	<b>1 795</b>	<b>1 460</b>	<b>1 945</b>	<b>1 675</b>	<b>6 636</b>	<b>2 125</b>	<b>1 462</b>	<b>1 682</b>	<b>1 367</b>

1) Inklusive karosserade bussar.

2) Avser i huvudsak Latinamerika.

# Kvartalsöversikt resultat

Belopp i MSEK om ej annat anges	2010					2009				
	Helår	Kv 4	Kv 3	Kv 2	Kv 1	Helår	Kv 4	Kv 3	Kv 2	Kv 1
<b>Fordon och tjänster</b>										
Nettoomsättning	78 168	22 505	18 558	20 602	16 503	62 074	18 360	13 426	14 429	15 859
Kostnad för sålda varor	-54 504	-15 704	-12 571	-14 397	-11 832	-48 890	-14 023	-10 587	-11 691	-12 589
Bruttoresultat	23 664	6 801	5 987	6 205	4 671	13 184	4 337	2 839	2 738	3 270
Forsknings- och utvecklingskostnader	-3 505	-993	-821	-881	-810	-3 216	-802	-670	-820	-924
Försäljningskostnader	-6 400	-1 771	-1 563	-1 608	-1 458	-6 407	-1 789	-1 393	-1 612	-1 613
Administrationskostnader	-1 200	-400	-270	-267	-263	-918	-226	-186	-232	-274
Andel av resultat i intresseföretag och joint venture	16	8	4	4	0	5	4	-2	0	3
<b>Rörelseresultat, Fordon och tjänster</b>	<b>12 575</b>	<b>3 645</b>	<b>3 337</b>	<b>3 453</b>	<b>2 140</b>	2 648	1 524	588	74	462
<b>Financial Services</b>										
Ränte- och hyresintäkter	4 197	1 096	1 029	1 044	1 028	4 666	1 131	1 086	1 192	1 257
Kostnader för räntor och avskrivningar	-3 026	-769	-738	-761	-758	-3 514	-852	-824	-884	-954
Ränteöverskott	1 171	327	291	283	270	1 152	279	262	308	303
Andra intäkter	306	72	85	74	75	306	57	87	67	95
Andra kostnader	-240	-58	-69	-64	-49	-262	-54	-77	-61	-70
Bruttoresultat	1 237	341	307	293	296	1 196	282	272	314	328
Försäljnings- och administrationskostnader	-573	-154	-147	-143	-129	-538	-137	-130	-138	-133
Kreditförluster, konstaterade och befarade	-493	-107	-108	-101	-177	-833	-238	-211	-233	-151
<b>Rörelseresultat, Financial Services</b>	<b>171</b>	<b>80</b>	<b>52</b>	<b>49</b>	<b>-10</b>	-175	-93	-69	-57	44
<b>Rörelseresultat</b>	<b>12 746</b>	<b>3 725</b>	<b>3 389</b>	<b>3 502</b>	<b>2 130</b>	2 473	1 431	519	17	506
Ränteintäkter	464	194	112	85	73	407	99	97	100	111
Räntekostnader	-657	-160	-166	-164	-167	-1 129	-238	-266	-291	-334
Övriga finansiella intäkter	70	34	-11	24	23	227	-74	36	28	237
Övriga finansiella kostnader	-90	-17	28	-49	-52	-376	18	-3	-35	-356
Summa finansiella intäkter och kostnader	-213	51	-37	-104	-123	-871	-195	-136	-198	-342
Resultat före skatt	12 533	3 776	3 352	3 398	2 007	1 602	1 236	383	-181	164
Skatt	-3 430	-776	-1 045	-1 026	-583	-473	-414	-105	31	15
<b>Årets resultat</b>	<b>9 103</b>	<b>3 000</b>	<b>2 307</b>	<b>2 372</b>	<b>1 424</b>	1 129	822	278	-150	179
<i>Hänförligt till:</i>										
Scanias aktieägare	9 103	3 000	2 307	2 372	1 424	1 129	822	278	-150	179
Innehav utan bestämmande inflytande (minoritet)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultat per aktie, SEK <sup>1), 2)</sup>	11,38	3,75	2,88	2,97	1,78	1,41	1,03	0,35	-0,19	0,22
Rörelsemarginal, %	16,3	16,6	18,3	17,0	12,9	4,0	7,8	3,9	0,1	3,2

1) Hänförligt till Scanias aktieägares andel av resultatet.

2) Inga utspädnings effekter föreligger.

# Nyckeltal

	Enligt IFRS <sup>1)</sup>							Enligt svensk redovisningsstandard		
	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001
<b>Scania-koncernen</b>										
Rörelsemarginal, %	16,3	4,0	14,1	14,4	12,4	10,8	11,6	10,1	9,3	4,6
Resultat per aktie, SEK <sup>2)</sup>	11,38	1,41	11,11	10,69	7,42	5,83	5,40	3,79	3,42	1,30
Eget kapital, kronor per aktie <sup>2)</sup>	37,5	29,1	27,4	31,0	32,7	29,7	26,8	22,8	21,2	20,0
Avkastning på eget kapital, %	34,7	5,1	38,3	35,0	24,1	20,8	21,8	17,4	17,2	6,5
Utdelning, kronor per aktie <sup>2) 3)</sup>	5,00	1,00	2,50	5,00	3,75	3,75	3,75	1,50	1,37	0,87
Utdelning, andel av årets resultat, %	43,9	70,9	22,5	46,8	50,5	64,3	69,5	39,6	40,2	66,8
Inlösen, SEK per aktie <sup>2) 3)</sup>	–	–	–	7,50	8,75	–	–	–	–	–
Soliditet, %	30,5	23,7	19,9	27,1	29,7	30,3	30,3	27,7	25,6	23,4
Nettoskudsättning, exkl avsättning för pension, MSEK	23 481	39 767	50 112	31 534	23 297	25 476	23 115	24 291	25 108	29 305
Nettoskudsättningsgrad	0,78	1,71	2,28	1,27	0,89	1,07	1,08	1,33	1,48	1,83
<b>Fordon och tjänster</b>										
Rörelsemarginal, %	16,1	4,3	13,6	13,8	11,7	10,0	10,8	9,4	7,5	4,1
Sysselsatt kapital MSEK	32 836	34 534	34 514	26 749	32 898	27 012	23 876	21 859	24 363	27 311
Operativt kapital MSEK	23 284	27 886	30 169	22 859	22 226	24 396	21 680	20 080	20 356	23 380
Överskottsgrad, %	16,8	5,3	14,3	14,4	12,8	11,6	11,6	10,0	9,2	4,7
Kapitalomsättningshastighet, gånger	2,35	1,77	3,02	2,92	2,38	2,43	2,50	2,21	1,89	1,93
Avkastning på sysselsatt kapital, %	39,5	9,4	43,1	42,1	30,4	27,9	29,1	22,0	17,4	9,1
Avkastning på operativt kapital, %	49,4	9,0	47,3	49,9	35,2	26,8	29,0	23,1	16,6	9,1
Nettoskudsättning, exkl avsättning för pension, MSEK <sup>4)</sup>	–7 700	4 038	8 364	–1 902	–4 335	269	854	2 647	4 308	7 790
Nettoskudsättningsgrad <sup>4)</sup>	–0,30	0,21	0,49	–0,09	–0,19	0,01	0,05	0,17	0,31	0,58
Räntetäckningsgrad, gånger	17,5	2,2	11,3	15,0	9,6	6,8	8,6	6,2	4,6	2,0
<b>Financial Services</b>										
Rörelsemarginal, %	0,5	–0,4	1,0	1,5	1,6	1,9	1,7	1,4	1,2	1,2
Soliditet, %	11,1	10,4	9,6	10,1	9,6	10,0	11,2	11,5	11,9	9,5

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

2) Antalet utestående aktier har varit 200 miljoner fram till och med 2006. Genom en aktiesplit har antalet ökat till 800 miljoner från och med 2007. För åren före 2007 har nyckeltalen ovan räknats om motsvarande.

3) Utdelning föreslagen av styrelsen eller beslutad av årsstämman.

4) Nettoskuld (+) och nettokassa (–).



# Definitioner

## Rörelsemarginal

Rörelseresultat i procent av nettoomsättningen.

## Resultat per aktie

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

## Eget kapital per aktie

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

## Avkastning på eget kapital

Årets resultat i procent av totalt eget kapital.<sup>1)</sup>

## Soliditet

Totalt eget kapital i procent av balansomslutning per respektive balansdag.

## Nettoskudsättning, nettokassa exklusive avsättning för pensioner

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

## Nettoskudsättningsgrad

Nettoskudsättning, nettokassa i relation till totalt eget kapital.

## Sysselsatt kapital

Totala tillgångar med avdrag för rörelsens skulder.

## Operativt kapital

Totala tillgångar med avdrag för likvida medel och rörelsens skulder.

## Överskottsgrad

Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i procent av nettoomsättningen.

## Kapitalomsättningshastighet

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

## Avkastning på sysselsatt kapital

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

## Avkastning på operativt kapital

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

## Räntetäckningsgrad

Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i relation till finansiella kostnader.

## Rörelsemarginal, Financial Services

Rörelseresultat i procent av genomsnittlig portfölj.

<sup>1)</sup> Kapitalet (eget kapital, sysselsatt kapital och operativt kapital) ingår med ett genomsnitt av de fem senaste kvartalen.

## Geografiska områden

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

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

**Asien:** Bahrain, Förenade Arabemiraten, Hong Kong, Indien, Indonesien, Iran, Irak, Israel, Japan, Jordanien, Kina, Kuwait, Libanon, Macao, Malaysia, Oman, Qatar, Saudiarabien, Singapore, Sydkorea, Syrien, Taiwan, Thailand, Turkiet, Vietnam.

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

**Afrika och Oceanien:** Algeriet, Angola, Australien, Botswana, Egypten, Etiopien, Ghana, Kenya, Libyen, Malawi, Marocko, Mocambique, Namibia, Niger, Nigeria, Nya Zeeland, Reunion, Rwanda, Seychellerna, Sudan, Sydafrika, Tanzania, Tchad, Tunisien, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

# Flerårsöversikt

Belopp i MSEK om ej annat anges	Enligt IFRS <sup>1)</sup>							Enligt svensk redovisningsstandard		
	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001
<b>Leveransvärde per marknadsområde</b>										
Europa	41 533	37 988	60 360	59 553	53 117	47 712	43 384	41 198	38 525	38 823
Eurasien	2 413	1 449	5 267	5 126	2 534	1 731	1 339	1 121	741	533
Amerika <sup>6)</sup>	21 725	11 812	12 822	10 573	8 420	7 575	5 655	3 836	3 542	5 576
Asien	9 035	6 097	6 665	5 699	4 603	4 137	3 997	3 936	3 123	2 898
Afrika och Oceanien	5 403	5 243	4 364	4 511	3 953	3 943	3 404	2 896	2 529	2 364
Justering för hyresintäkter <sup>2)</sup>	-1 941	-515	-501	-976	-1 889	-1 770	-991	-2 406	-1 175	-1 884
Nettoomsättning Scaniaprodukter	78 168	62 074	88 977	84 486	70 738	63 328	56 788	50 581	47 285	48 310
Avyttrad Personbilsverksamhet <sup>3)</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4 755
<b>Totalt</b>	<b>78 168</b>	<b>62 074</b>	<b>88 977</b>	<b>84 486</b>	<b>70 738</b>	<b>63 328</b>	<b>56 788</b>	<b>50 581</b>	<b>47 285</b>	<b>53 065</b>
<b>Rörelseresultat</b>										
Fordon och tjänster	12 575	2 648	12 098	11 632	8 260	6 330	6 149	4 759	3 548	2 089
Financial Services	171	-175	414	532	493	529	450	366	308	278
Avyttrad Personbilsverksamhet <sup>3)</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-	550	100
<b>Totalt</b>	<b>12 746</b>	<b>2 473</b>	<b>12 512</b>	<b>12 164</b>	<b>8 753</b>	<b>6 859</b>	<b>6 599</b>	<b>5 125</b>	<b>4 406</b>	<b>2 467</b>
<b>Rörelsemarginal, %</b>										
Fordon och tjänster	16,1	4,3	13,6	13,8	11,7	10,0	10,8	9,4	7,5	4,3
Avyttrad Personbilsverksamhet <sup>3)</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,1
<b>Totalt<sup>4)</sup></b>	<b>16,3</b>	<b>4,0</b>	<b>14,1</b>	<b>14,4</b>	<b>12,4</b>	<b>10,8</b>	<b>11,6</b>	<b>10,1</b>	<b>9,3</b>	<b>4,6</b>
Finansnetto	-213	-871	-534	-258	-170	-94	-323	-521	-684	-926
Årets resultat	9 103	1 129	8 890	8 554	5 939	4 665	4 316	3 034	2 739	1 048
<b>Specifikation av forsknings- och utvecklingskostnader</b>										
Utgifter	-3 688	-3 234	-3 955	-3 214	-2 842	-2 479	-2 219	-2 151	-2 010	-1 955
Aktivering	351	282	202	289	180	278	316	660	573	-
Avskrivning	-168	-264	-475	-418	-361	-283	-84	-2	-	-
<b>Forsknings- och utvecklingskostnader</b>	<b>-3 505</b>	<b>-3 216</b>	<b>-4 228</b>	<b>-3 343</b>	<b>-3 023</b>	<b>-2 484</b>	<b>-1 987</b>	<b>-1 493</b>	<b>-1 437</b>	<b>-1 955</b>
Nettoinvesteringar genom förvärv/avyttringar av verksamheter	56	118	-61	268	-	205	49	26	-1 165	929
Nettoinvesteringar i anläggningstillgångar	2 753	3 031	5 447	4 277	3 810	3 597	2 798	3 285	2 921	1 878
Portfölj Financial Services verksamhet	36 137	40 404	47 220	38 314	31 841	29 634	26 601	25 926	25 303	25 091
Kassaflöde, Fordon och tjänster	11 880	5 512	1 774	8 229	6 942	3 865	2 685	2 450	3 583	2 066
Lageromsättningshastighet, gånger <sup>5)</sup>	6,4	4,5	6,5	7,5	6,9	6,0	6,0	5,8	6,1	6,0

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

2) Avser skillnaden mellan faktureringsvärde baserat på leveranser och resultatavräknade intäkter. Se vidare not 4.

3) Den svenska Personbilsverksamheten avyttrades per den 1 januari 2002.

4) Financial Services inkluderad.

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

6) Avser i huvudsak Latinamerika.

	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001
<b>Antal producerade fordon</b>										
Lastbilar	60 963	29 573	72 656	71 017	60 867	53 368	53 051	45 985	41 433	43 487
Bussar	6 700	6 236	7 709	7 314	5 870	6 141	5 621	5 291	3 712	4 664
<b>Totalt</b>	<b>67 663</b>	<b>35 809</b>	<b>80 365</b>	<b>78 331</b>	<b>66 737</b>	<b>59 509</b>	<b>58 672</b>	<b>51 276</b>	<b>45 145</b>	<b>48 151</b>
<b>Antal levererade lastbilar per marknadsområde</b>										
Europa	23 315	18 824	41 184	44 433	40 349	35 493	34 346	32 453	30 624	32 416
Eurasien	2 369	1 084	5 455	5 765	2 877	1 592	1 238	1 017	810	579
Amerika <sup>9)</sup>	18 056	9 566	10 775	9 790	7 957	7 776	7 604	4 739	3 633	6 181
Asien	10 179	4 843	6 721	6 061	5 546	5 415	5 464	5 317	3 486	2 994
Afrika och Oceanien	2 918	2 490	2 381	2 605	2 615	2 291	1 911	1 519	1 342	1 489
<b>Totalt</b>	<b>56 837</b>	<b>36 807</b>	<b>66 516</b>	<b>68 654</b>	<b>59 344</b>	<b>52 567</b>	<b>50 563</b>	<b>45 045</b>	<b>39 895</b>	<b>43 659</b>
<b>Antal levererade bussar per marknadsområde</b>										
Europa	1 760	1 954	2 412	2 212	2 426	2 390	2 311	2 421	1 689	1 811
Eurasien	82	130	194	235	284	275	270	152	55	17
Amerika <sup>9)</sup>	2 104	1 421	2 009	2 344	1 679	1 727	1 472	1 072	958	1 595
Asien	2 120	1 876	1 721	1 495	879	616	947	631	440	666
Afrika och Oceanien	809	1 255	941	938	669	808	519	634	632	583
<b>Totalt</b>	<b>6 875</b>	<b>6 636</b>	<b>7 277</b>	<b>7 224</b>	<b>5 937</b>	<b>5 816</b>	<b>5 519</b>	<b>4 910</b>	<b>3 774</b>	<b>4 672</b>
<b>Totalt antal levererade fordon</b>	<b>63 712</b>	<b>43 443</b>	<b>73 793</b>	<b>75 878</b>	<b>65 281</b>	<b>58 383</b>	<b>56 082</b>	<b>49 955</b>	<b>43 669</b>	<b>48 331</b>
<b>Antal levererade industri- och marinmotorer per marknadsområde</b>										
Europa	2 634	1 834	3 019	3 538	3 578	3 417	2 824	1 894	1 918	1 906
Amerika	3 281	1 775	2 798	2 537	2 245	2 073	1 648	881	631	2 217
Övriga marknader	611	626	854	1 153	723	214	542	390	642	549
<b>Totalt</b>	<b>6 526</b>	<b>4 235</b>	<b>6 671</b>	<b>7 228</b>	<b>6 546</b>	<b>5 704</b>	<b>5 014</b>	<b>3 165</b>	<b>3 191</b>	<b>4 672</b>
<b>Totalmarknad tunga lastbilar och bussar, antal</b>										
Europa (EU27) <sup>7)</sup>										
Lastbilar	178 100	161 100	316 000	326 200	299 300	277 300	256 400	230 700	226 800	249 400
Bussar	25 400	26 500	28 700	28 100	25 900	23 800	22 500	21 800	22 800	23 500
<b>Antal anställda per 31 december <sup>8)</sup></b>										
Produktion och centrala staber	17 006	14 672	16 264	17 291	16 517	15 174	15 260	15 498	15 067	14 987
Forskning och utveckling	2 930	2 642	2 922	2 528	2 174	2 058	1 924	1 833	1 681	1 435
Försäljnings- och servicebolag	14 987	14 475	15 079	14 797	13 682	13 128	12 455	11 460	11 173	11 868
Summa Fordon och tjänster	34 923	31 789	34 265	34 616	32 373	30 360	29 639	28 791	27 921	28 290
Financial Services	591	541	512	480	447	405	354	321	309	251
<b>Totalt</b>	<b>35 514</b>	<b>32 330</b>	<b>34 777</b>	<b>35 096</b>	<b>32 820</b>	<b>30 765</b>	<b>29 993</b>	<b>29 112</b>	<b>28 230</b>	<b>28 541</b>

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

8) Inklusive inhyrd och tillfälligt anställd personal.

9) Avser Latinamerika.

# Årsstämma och finansiell information

## Årsstämma

Ordinarie bolagsstämma (årsstämma) hålls torsdagen den 5 maj 2011 kl 14:00 i Scaniarinken, AXA Sports Center, Södertälje.

## Deltagande

Aktieägare som vill delta i årsstämman ska vara införd i aktieboken, som förs av Euroclear Sweden AB, senast fredagen den 29 april. Anmälan till stämman ska göras senast samma dag, fredagen den 29 april klockan 16:00, per post till Scania AB, Årsstämman, Box 7832, 103 98 Stockholm, per telefon 020-23 96 70 eller via Scantias webbplats [www.scania.com/se](http://www.scania.com/se).

## Förvaltarregistrerade aktier

För att äga rätt att delta i årsstämman måste aktieägare, som låtit förvaltarregistrera sina aktier genom banks notariatavdelning eller enskild fondhandlare, tillfälligt inregistrera aktierna i eget namn hos Euroclear Sweden AB. Aktieägare som önskar sådan omregistrering måste underrätta förvaltaren om detta i tillräckligt god tid före fredagen den 29 april 2011.

## Utdelning

Som avstämningsdag för utdelning föreslås tisdagen den 10 maj 2011. Sista dag för handel inklusive utdelning är torsdagen den 5 maj 2011. Beslutar stämman enligt förslaget, beräknas utdelning verkställas fredagen den 13 maj 2011.

## Kalendarium

Delårsrapport kvartal 1, 27 april 2011

Delårsrapport kvartal 2, 21 juli 2011

Delårsrapport kvartal 3, 21 oktober 2011



Årsredovisningen innehåller framåtriktad information som avspeglar företagsledningens nuvarande bedömningar med avseende på vissa framtida förhållanden och möjliga resultat. Den framåtriktade informationen i årsredovisningen innefattar risker och osäkerheter som på ett väsentligt sätt kan påverka framtida resultat. Informationen baseras på vissa antaganden inklusive sådana som hänför sig till ekonomiska förhållanden i allmänhet på bolagets marknader och efterfrågenivån på bolagets produkter. Denna redovisning innebär inte att bolaget åtagit sig att komplettera denna framåtriktade information, utöver vad som följer av inregistreringskontraktet med NASDAQ OMX Stockholm, om och när omständigheter inträffar som innebär förändringar i förhållande till då denna information lämnades.



## Årsredovisning och finansiell information

Aktieägare i Scania är huvudmålgrupp för årsredovisningen och den skickas endast till de aktieägare som beställt.

Alla nya aktieägare får ett brev där de välkomnas till Scanias aktieägarservice. Där kan de själva beställa den information de vill ha, i vilken form och i den omfattning de önskar. De kan prenumerera på delårsrapporter, årsredovisningar, aktieägartidningen Scania Value, inbjudan till ordinarie bolagsstämma och pressmeddelanden via e-post. De kan också välja att få tryckta årsredovisningar, delårsrapporter och Scania Value skickade till sig.

Även övriga intressenter har möjlighet att prenumerera på finansiell information via Scanias webbplats. Där går det också att beställa tryckt information i enstaka exemplar och få den skickad till sig.

Finansiell information finns på svenska och engelska och kan beställas från:

Scania AB, Investor Relations, 151 87 Södertälje

Telefon 08-553 810 00

[www.scania.com/aktieagare](http://www.scania.com/aktieagare)

[www.scania.com/prenumerera](http://www.scania.com/prenumerera)

[www.scania.com/trycksaker](http://www.scania.com/trycksaker)

## Webbplats

På Scanias webbplats [www.scania.com/se](http://www.scania.com/se) går det enkelt att följa bolagets utveckling under året. Här kan man följa Scanias aktiekurs och jämföra utvecklingen med konkurrenter, se de senaste avsluten, aktiekurshistorik, utdelningshistorik och andra aktiedata. Aktieägare kan enkelt beräkna avkastningen för det egna innehavet. På webbplatsen finns också finansiell historik och statistik över registreringar av lastbilar, nyckeltal och mycket mer.



Fotografer: Karl-Erik Andersson, Peggy Bergman, Dan Boman, Gilmore Gomes, Fred Lorca, Wagner Menezes, Jonas Nordin, Silvio Serber, Göran Wink, Brian Winstanley, Lassila & Tikanoja, Scania och Terex.

Illustrationer: E3D arkitekturvisualisering, Semcon Informatic Graphic Solutions och Kjell Thorsson.



**LASTBILAR**



**BUSSAR**



**MOTORER**



**TJÄNSTER**



**FINANSIELLA TJÄNSTER**

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

*För mer information:  
[www.scania.com](http://www.scania.com)*