ÅRSREDOVISNING 2009

STOLTHET KVALITET **KÖRGLÄDJE** PRODUKTIVITET **HÅLLBAR UTVECKLING**

SCANIA

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

De finansiella rapporterna omfattar sidorna 62–130 och har upprättats i enlighet med internationell redovisningsstandard (IFRS). Förvaltningsberättelsen omfattar sidorna 4–50, 57–65 samt 129–130.

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.

Scania har som mål att leverera optimerade tunga lastbilar och bussar, motorer och tjänster, erbjuda våra kunder den bästa driftsekonomin och därigenom vara det ledande företaget i vår bransch. Grunden är Scanias kärnvärden, vår inriktning mot arbetsmetoder och våra engagerade medarbetare.

INNEHÅLL

VERKSAMHETEN

VD har ordet	2
Scania i korthet	4
Strategi	6
Scanias modulsystem	8
Marknad	10
Lastbilar	*12*
Bussar	*16*
Motorer	*20*
Tjänster	*22*
Finansiella tjänster	*26*
Produktion	28
Forskning och utveckling	30
Hållbarhetsredovisning	34
Hållbart företagande	*34*
Hållbara transporter	*36*
Medarbetare	*38*
Miljö	*40*
Styrning och uppföljning	*42*
Scaniaaktien	44
Bolagsordning	46
Risker och riskhantering	47
Bolagsstyrningsrapport	51
Styrelse	58
Ledning	60

FINANSIELLA RAPPORTER

Koncernens ekonomiska översikt	62
Koncernens resultaträkningar	66
Koncernens balansräkningar	68
Rapporter över förändringar i eget kapital för koncernen	70
Koncernens kassaflödesanalyser	71
Koncernens noter	72
Moderbolaget Scania AB, räkningar	125
Moderbolaget Scania AB, noter	127
Förslag till riktlinjer för lön och annan ersättning	129
Förslag till vinstdisposition	130
Revisionsberättelse	131
Kvartalsöversikt	132
Nyckeltal	134
Definitioner	135
Flerårsöversikt	136
Årsstämma och finansiell information	138

Hårt arbete för att bygga framtiden

De första tecknen på en annalkande lågkonjunktur såg vi redan i början av 2008. I och med konkursen av den amerikanska investmentbanken Lehman Brothers i september samma år fick den sedan ett mycket kraftfullt förlopp med den kraftigaste och snabbaste nedgången jag sett under mina snart fyrtio år i Scania. Marknaden försvann på några veckor, och ett stort antal lagda order annullerades av kunderna.

Våra prioriteringar har varit att ta hand om våra kunder på bästa sätt med våra produkter och tjänster, slå vakt om Scanias kassaflöde och sänka kostnadsmassan. Trots efterkrigstidens största nedgång i fordonsleveranser på 41 procent och den betydande ökningen av kreditförluster inom kundfinansieringen redovisade Scania ett positivt rörelseresultat om 2 473 miljoner kronor, mycket tack vare mer stabila serviceintäkter samt framgångsrika kostnadsbesparingar.

I stort sett alla Scaniamarknader utom Brasilien präglades av en låg ekonomisk aktivitet under året och svag efterfrågan på transportutrustning. Våra leveranser av fordon minskade med 41 procent. Samtidigt prioriterade vi att sälja av lagret av färdiga fordon som byggts upp till följd av annulleringarna. Den sammanlagda effekten var ett mycket lågt kapacitetsutnyttjande. Produktionen under första halvåret 2009 var inte högre än 35 procent av samma tid 2008.

Serviceintäkterna var däremot mer stabila – volymerna minskade cirka 10 procent – vilket begränsade resultatfallet. Scanias långsiktiga utbyggnad av sitt servicenät har visat sin styrka.

Det finns stora geografiska skillnader i marknadsutvecklingen. Problemen på Scanias marknader är till stor del kopplade till Europa med undantag för de nordiska marknaderna som gått hyggligt. I andra delar av världen som Asien och Latinamerika har aktiviteten stärkts under andra halvåret till skillnad från Europa. I Brasilien har marknaden varit stark, och det gläder mig särskilt att Scania återtagit sin roll som marknadsledare bland tunga lastbilar.

Långsiktig trend talar för Scania

Trots den kraftiga lågkonjunkturen är det viktigt att vi inte förlorar fokus på framtiden. Globaliseringen leder till ett ständigt ökat transportbehov av gods och människor. Idag går 70 procent av alla godstransporter i Europa på väg – en relation som varit stabil under många år – och det finns anledning att tro att det kommer att förbli så. I princip all ökning av transportbehovet sedan mitten av 70-talet har tagits om hand av transporter på väg. Därför har det gjorts och görs stora ansträngningar för att minska miljöpåverkan av transporter med fordon och att göra dem alltmer miljöeffektiva. Också inom bussar är förutsättningarna för långsiktigt stark tillväxt goda. Det finns stora fördelar, inte minst miljömässigt, med att flytta transporter i tätortsområden från personbilar till bussar.

Förarens roll att minska miljöpåverkan är väsentlig och därför satsar Scania sedan länge resurser på en effektiv förarutbildning och stödsystem som Scania Driver Support.

Erfarenheten visar att den normala konjunkturcykeln för tunga fordon är åtta till tio år. En upprepning av mönstret skulle betyda sju år av tillväxt fram till nästa topp omkring 2017/18.

Ett väl rustat Scania

Våra mycket stora satsningar på kompetensutveckling av medarbetarna under 2009 syftar till att effektivt kunna dra nytta av nästa konjunkturuppgång. Vår vision att producera 150 000 fordon per år vid nästa topp under andra hälften av 2010-talet ligger fast. I och med kompetensutvecklingen ska vi kunna genomföra detta med oförändrad arbetsstyrka i produktionen. Vi kommer att fortsätta effektivisera verksamheten inom ramen för Scania Production System. Vi fortsätter också med vår outsourcing och beräknar att 75 procent av förädlingsvärdet i chassiet kommer från externa leverantörer inom ett antal år.

Stärkt produktutbud ökar kundens effektivitet

Inte minst i lågkonjunktur är det viktigt för transportörerna att ha tillgång till en effektiv produktionsutrustning med hög tillgänglighet. Låg transportaktivitet medför stark konkurrens om uppdragen och pressade marginaler. I sitt erbjudande till kunderna prioriterar Scania produkter och tjänster som ger bäst kostnadseffektivitet och högst tillgänglighet över produkternas livslängd.

Scania genomförde därför flera produktlanseringar under året. Det nya lastbilsprogrammet, R-serien, med förbättrad bränsleekonomi och förarmiljö säkerställer Scanias ledande position i det viktiga lastbilssegmentet för fjärrtransporter. Samtidigt lanserades ett utvecklat stödsystem för förarna, Scania Driver Support, som underlättar för förarna att förfina sin körstil och minska bränsleförbrukningen med omkring 10 procent.

Ett nytt bussprogram, Scania Touring, utvecklat i samarbete med den kinesiska karosstillverkaren Higer, är ett stort steg i Scanias strategi att öka graden av industrialisering och utbudet avseende kompletta bussar.

Under våren lanserades en ny generation motorer för industri, sjöfart och kraftgenerering som klarar de nya miljökrav som gäller från 2011 utan ökad bränsleförbrukning.

Anpassning av kostnaderna

Åtgärderna för att sänka kostnaderna och effektivisera verksamheten har skett på bred basis och omfattade hela koncernen, från forskning och utveckling till försäljningsorganisationen. Tyvärr har cirka 4 000 medarbetare varit tvungna att lämna koncernen sedan september 2008, bland annat drygt 2 000 med temporära kontrakt.

Utöver detta har vi förkortat arbetstiden i ett flertal länder i Europa. I Sverige infördes fyradagarsvecka från och med juni för cirka 12 000 medarbetare med en lönereduktion på 10 procent vilket innebar en kostnadsbesparing på mer än 300 miljoner kronor under 2009.

I denna djupa lågkonjunktur har vi riktat in oss på att kunna behålla kärnkompetensen i företaget. Ett omfattande utbildningsprogram har genomförts för cirka 8 000 medarbetare vid de europeiska produktionsenheterna. Detta har höjt den produktionstekniska kompetensen väsentligt för samtliga medarbetare inom produktionsenheterna. Systemet med korttidsvecka och tidbanker gör att organisationen snabbt och kostnadseffektivt kan ställa om till en högre produktionstakt.

Positivt kassaflöde

Under samtliga kvartal 2009 var kassaflödet positivt inom Fordon och tjänster och uppgick till 5 512 miljoner kronor för helåret. I och med att portföljen inom Financial Services minskade sjönk också koncernens nettoskuldsättning med 10,3 miljarder kronor inklusive utdelningen om 2 miljarder kronor.

Under rådande omständigheter har vi haft ett starkt kassaflöde genom att vi snabbt lyckades sänka kostnaderna i verksamheten, skjuta på investeringar och framgångsrikt minska lagret av nya fordon. Vid slutet av sommaren 2009 nådde lagret normala nivåer på de flesta marknader med undantag för centrala och östra Europa.

Försiktig syn på 2010

Min bedömning är att nedgången i efterfrågan i Europa har planat ut. I Latinamerika håller sig efterfrågan uppe relativt väl, och i Asien har det skett en viss återhämtning. Bussmarknaden har generellt sett varit mer stabil under perioden, medan marknaden för motorer minskat kraftigt.

Även om nedgången har planat ut är aktiviteten bland våra kunder fortsatt låg. Hur snabbt efterfrågan kommer tillbaka beror till stor del på utvecklingen i det finansiella systemet. Många av våra kunder bland de små- och medelstora transportbolagen i Europa har fortfarande problem med att få rörelsekrediter och det gäller också flertalet av våra leverantörer.

Scania fortsätter arbetet med att sänka kostnaderna och stärka kassaflödet. Rätt produkterbjudande tillsammans med de omfattande kostnadsbesparingarna och kompetenssatsningen i produktionen har skapat goda förutsättningar för lönsamhet och en lönsam tillväxt när marknaden vänder.

Fantastisk uppslutning av Scanias medarbetare

Genom hela det tuffa år vi har bakom oss har jag imponerats av den solidaritet med varandra och med företaget som Scanias medarbetare har visat. Det har varit en tid av uppoffringar, men samtidigt av utveckling och nyskapande. Det bådar mycket gott för Scanias framtid.

Leif Östling
Verkställande direktör
och koncernchef

Scania i siffror

Scania är en ledande tillverkare av tunga lastbilar, 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 anläggningstransporter samt för distribution och samhällstjänster.

Under 2009 levererade Scania 36 807 nya lastbilar.

BUSSAR

Scania koncentrerar sig på bussar med hög passagerarkapacitet för turist-, linje- och stadstrafik. Bussverksamheten är inriktad på att leverera kompletta fordon baserade på Scaniakomponenter till kund. Det sker genom egen karossering och samarbete med utvalda tillverkare av busskarosser.

Under 2009 levererades 6 636 bussar.

MOTORER

Industri- och marinmotorer från Scania används i generatoraggregat, entreprenad- och jordbruksmaskiner samt i fartyg och fritidsbåtar. Huvuddelen av försäljningen avser industrimotorer.

Under 2009 levererades 4 235 motorer.

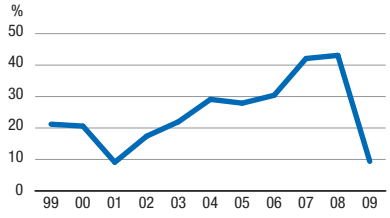
TJÄNSTER

Scanias växande utbud av service-relaterade produkter och tjänster stöder transport- och logistikföretagen i deras affärsverksamhet. Service- och tjänsteutbudet omfattar såväl reservdelar, underhållsavtal och verkstadstjänster dygnet runt i olika världsdelar som förarutbildning och IT-stöd för fordonsdata och transportplanering.

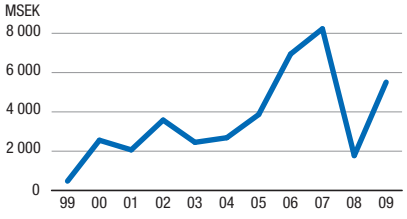
Under 2009 uppgick nettoomsättning till 15 904 miljoner kronor.

FORDON OCH TJÄNSTER

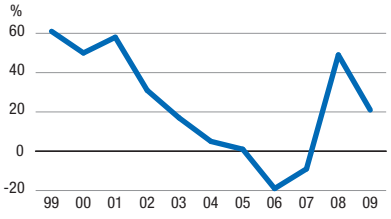
Avkastning på sysselsatt kapital (ROCE)



Kassaflöde



Nettoskuldsättningsgrad



■ Avkastning på sysselsatt kapital

Scanias rörelseresultat ökade kontinuerligt från 2001 som resultat av ökade affärsvolymer 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.

Under 2009 föll efterfrågan kraftigt vilket drog ner resultatet samtidigt som det sysselsatta kapitalet var oförändrat under året.

■ Kassaflöde

Scania har haft en stark historisk utveckling av kassaflödet, främst beroende på den starka resultatutvecklingen. Ett målmedvetet arbete för att minska rörelsekapitalbehovet resulterade i att den operativa kassaflödescykeln förkortades från 85 dagar 2005 till 60 dagar 2008 men ökade till följd av en inledningsvis hög lagernivå och det kraftiga fallet i försäljning av fordon till 91 dagar under 2009.

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.

Nettoinvesteringarna under 2009 uppgick till 3 031 miljoner kronor och var i paritet med avskrivningarna som uppgick till 2 748 miljoner kronor.

■ Nettoskuldsättningsgrad

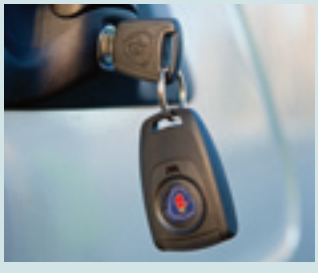
Vid slutet av 2009 hade Scania en nettoskuldsättningsgrad på 0,21. Vad som är ett optimalt värde på nettoskuldsättningsgraden varierar över tiden, bland annat beroende på att förutsättningarna på kreditmarknaden förändras. Då Scania har haft hög lönsamhet och det funnits god tillgång på likviditet på kreditmarknaden har det varit fördelaktigt att till viss del finansiera verksamheten med lån. På så sätt har Scania strävat efter att maximera värdet på företaget och därmed för aktieägarna. Som en konsekvens av detta delade Scania under 2007 och 2008 ut överskjutande kapital till aktieägarna på totalt 20 miljarder kronor.

Minskningen av nettoskuldsättningsgraden under 2009 är främst hänförlig till avvecklingen av rörelsekapital inom Fordon och tjänster.

Scania i världen

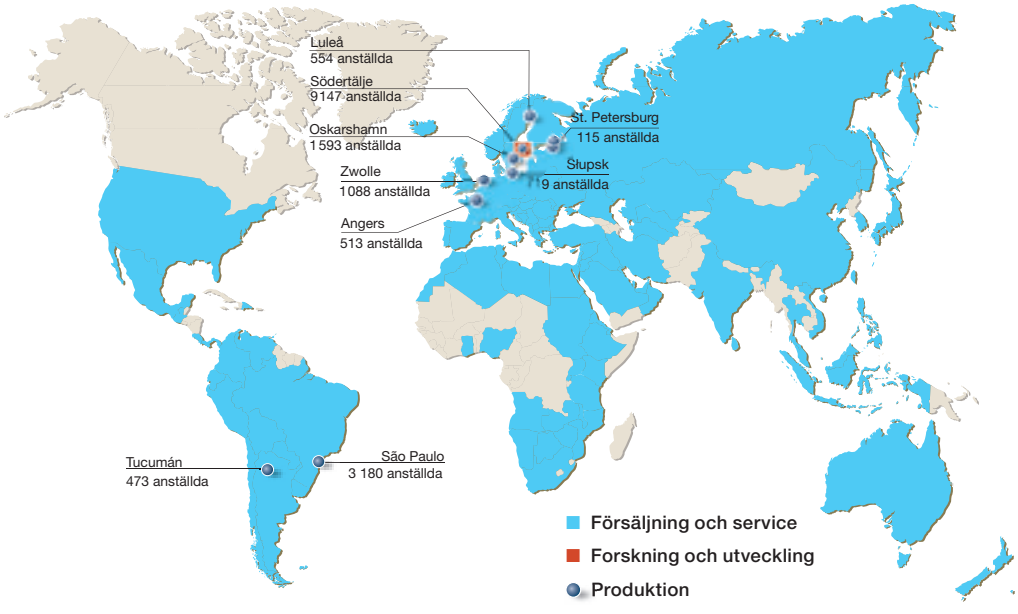
Scania är verksamt i ett hundratal länder och har drygt 32 000 anställda. Av dessa arbetar omkring 15 000 inom försäljning och service, cirka 10 000 inom produktion, cirka 2 600 med forskning och utveckling samt cirka 5 000 inom administration och övrigt. Scanias huvudkontor och Tekniskt Centrum finns i Södertälje. Scania har drygt 1 000 lokala försäljningsställen och drygt 1 500 serviceverkstäder. Scanias centrala inköpsfunktion i Södertälje kompletteras med lokala inköpskontor i Polen, Tjeckien, USA, Kina och Ryssland. Tillverkningen sker i Europa och Latinamerika.

FINANCIAL SERVICES



FINANSIELLA TJÄNSTER

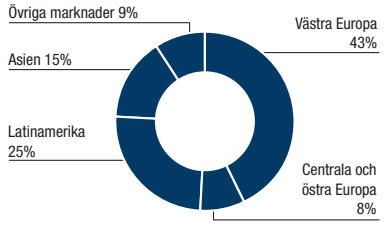
Finansiella tjänster är en viktig del av Scanias affär som ofta ingår i kostnadseffektiva totallösningar för kunderna, vilka kan välja bland lånefinansiering, olika former av leasingkontrakt och försäkringslösningar.



NYCKELTAL

	2009	2008	2007
Leveranser, antal			
Lastbilar	**36 807**	66 516	68 654
Bussar	**6 636**	7 277	7 224
Motorer	**4 235**	6 671	7 228
Nettoomsättning, Fordon och tjänster, MSEK	**62 074**	88 977	84 486
Rörelseresultat, MSEK			
Fordon och tjänster	**2 648**	12 098	11 632
Financial Services	**–175**	414	532
Totalt	**2 473**	12 512	12 164
Rörelsemarginal, procent	**4,0**	14,1	14,4
Resultat före skatt, MSEK	**1 602**	11 978	11 906
Årets resultat, MSEK	**1 129**	8 890	8 554
Resultat per aktie, SEK	**1,41**	11,11	10,69
Kassaflöde, Fordon och tjänster, MSEK	**5 512**	1 774	8 229
Avkastning, procent			
på eget kapital	**5,1**	38,3	35,0
på sysselsatt kapital, Fordon och tjänster	**9,4**	43,1	42,1
Nettoskuldsättningsgrad, Fordon och tjänster	**0,21**	0,49	– 0,09
Soliditet, procent	**23,7**	19,9	27,1
Nettoinvesteringar, exkl förvärv Fordon och tjänster, MSEK	**3 031**	5 447	4 277
Utgifter för forskning och utveckling, MSEK	**3 234**	3 955	3 214
Anställda 31 december, antal	**32 330**	34 777	35 096

Fordonsleveranser per region, 2009



Nettoomsättning på Scanias tio största marknader

Fordon och tjänster, MSEK	2009	2008	Förändring i %
Brasilien	**9 448**	9 321	**1**
Storbritannien	**5 008**	7 639	**–34**
Sverige	**4 180**	4 353	**–4**
Tyskland	**3 873**	5 602	**–31**
Nederländerna	**3 497**	4 349	**–20**
Norge	**3 377**	4 403	**–23**
Frankrike	**3 023**	4 923	**–39**
Finland	**2 513**	2 822	**–11**
Italien	**2 038**	3 805	**–46**
Spanien	**1 861**	2 946	**–37**

Scanias strategi

CORPORATE STATEMENT

Scania har som mål att leverera optimerade tunga lastbilar och bussar, motorer och tjänster, erbjuda våra kunder den bästa driftsekonomin och därigenom vara det ledande företaget i vår bransch. Grunden är Scanias kärnvärden, vår inriktning mot arbetsmetoder och våra engagerade medarbetare.

KÄRNVÄRDEN

Scanias kärnvärden – *kunden först, respekt för individen* och *kvalitet* – är basen för Scanias kultur, ledarskap och framgångar.

Scanias identitet formas av kunderna och av de produkter – fordon, tjänster och finansiering – som företaget erbjuder samt av människorna i företaget genom dess värderingar och sätt att arbeta. Scanias kärnvärden – *kunden först, respekt för individen* och *kvalitet* – binder samman företaget och är basen för Scanias kultur, ledarskap och affärsframgångar.

KUNDEN FÖRST

Kunden är i fokus för hela värdekedjan: från forskning och utveckling via inköp och produktion till försäljning, finansiering och tjänster. Genom kunskap om kundens affär inriktar sig Scania på att skapa mervärde för sina kunder.

RESPEKT FÖR INDIVIDEN

Respekt för individen innebär att se och använda alla medarbetares kunskap, erfarenhet och strävan till att åstadkomma ständiga förbättringar i verksamheten. I det dagliga arbetet föds inspiration och nya idéer samtidigt som Scanias medarbetare utvecklar sina färdigheter. Detta säkerställer förbättrad kvalitet, effektivitet och arbetstillfredsställelse.

KVALITET

Hög kvalitet på produkter och tjänster från Scania är en förutsättning för att kunderna ska förbli nöjda med sin investering. Genom kunskap om kundernas behov vidareutvecklar Scania kontinuerligt egenskaperna hos produkterna. Avvikelser ses som en värdefull källa till kvalitetsförbättringar och utnyttjas till att ständigt förbättra företagets processer och därmed öka kundvärdet.

KÄRNFÖRMÅGOR

STÄNDIGA FÖRBÄTTRINGAR

Scanias framgångar bygger på vår förmåga att utnyttja den kunskap och de erfarenheter som vårt förbättringsarbete ger. En ständigt ökande kunskap är det viktigaste för Scanias konkurrenskraft. Metoden att arbeta i förbättringsgrupper har spridits i hela företaget. Det har lett till ett sätt att tänka som har stor betydelse för att utveckla våra medarbetare och vår organisation.

MODULSYSTEMET

Scanias modulsystem är unikt i branschen och inbegriper kunskap som har byggts upp under en lång följd av år. Modulsystemet gör det möjligt att tillgodose behoven hos ett stort antal kunder med ett begränsat antal komponenter. Detta gör att varje kund kan få en optimerad produkt, samtidigt som produktkostnaderna kan hållas på en lägre nivå än annars möjligt.

FÖRSÄLJNINGS- OCH SERVICENÄTVERKET

Att integrera framåt i värdekedjan ökar närheten till kunderna. Företaget får även ökad kontroll över nätverkets uppbyggnad, över en större andel av intäkterna och över varumärket. Det inneboende konkurrensförhållandet mellan Scaniaägda och fristående enheter sporrar till att uppnå högre kundtillfredsställelse. Det uppmuntrar också kreativiteten och entreprenörsandan i nätverket på ett sätt som har stor betydelse för Scanias fortsatta framgång.

TVÄRFUNKTIONELLT ARBETSSÄTT

Samlokaliseringen av försäljning, marknadsföring, forskning, utveckling, produktion och inköp har bidragit till att Scania i högre grad än flertalet konkurrenter präglas av en helhetssyn och ett tvärfunktionellt arbetssätt. Detta minskar risken för suboptimering och kortar ledtiderna för att få ut nya produkter och tjänster på marknaden.

FLEXIBEL PRODUKTION

Efterfrågan på transporter varierar starkt över tiden. Genom att hantera dessa svängningar bättre än konkurrenterna kan Scania i uppgång ta marknadsandelar och i nedgång snabbare optimera produktionskostnaderna. Scanias globala produktionsstruktur och produktutbud, flexibla produktionskostnadsstruktur samt flexibilitet i bemanningen utan att tappa kärnkompetens gör oss mer snabbrörliga än konkurrenterna.

ERBJUDANDE

LEVERANTÖR AV KOMPLETTA TRANSPORTLÖSNINGAR

En Scaniakund ska ha bästa möjliga totalekonomi i branschen. Detta uppnås genom att arbeta med att förbättra både kundernas driftskostnader, såsom bränsleekonomi och reparations- och underhållskostnader, samt med att förbättra intjäningsförmågan, såsom lastkapacitet och fordonstillgänglighet. En framgångsrik kombination av produkter, tjänster och finansiering – en integrerad affär – möjliggör detta. Kunderna ska känna att Scania är den enda leverantör de behöver.

LÅNGSIKTIGT ÅTAGANDE

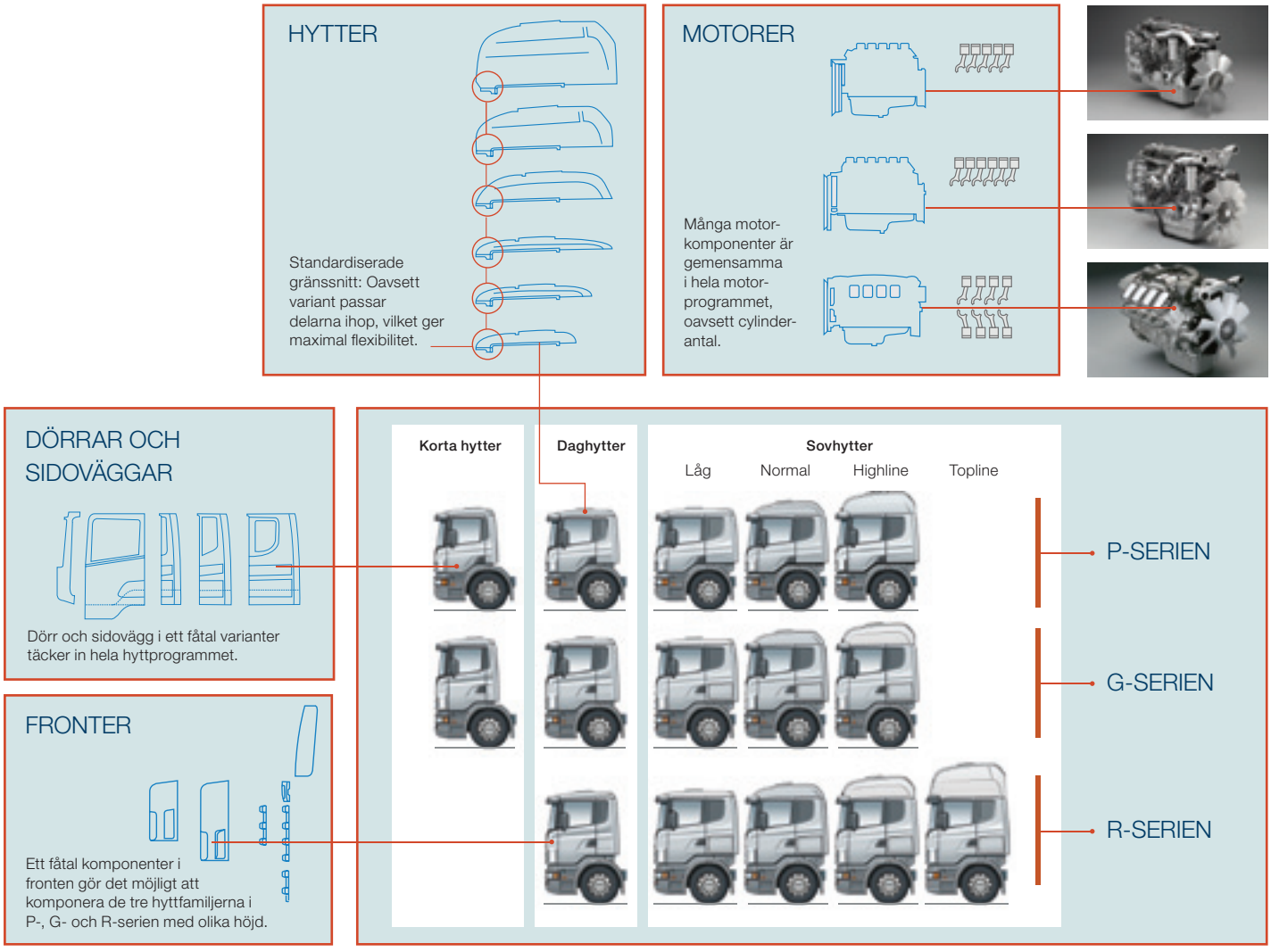
Scania arbetar långsiktigt både gentemot sina kunder och samhället i övrigt. Därför koncentrerar sig Scania på de marknader och segment där det finns förutsättningar för en hållbar och lönsam tillväxt. En växande bas av lönsamma kunder och ytterligare affärer med befintliga kunder är viktigare än aggressiv tillväxt – Scania växer tillsammans med sina framgångsrika kunder.

PREMIUMPRODUKTER OCH -TJÄNSTER

Scanias produkt- och tjänsteerbjudande ska överträffa konkurrenternas både utifrån rationella och emotionella aspekter. Hög kvalitet och tillförlitlighet ger enastående prestanda under hela produktens livslängd.

Modulsystemet en del av Scaniakulturen

Modulariseringen börjar och slutar hos kunden. Utgångspunkten är kundernas olika verksamheter och behov – skiftande arbetsuppgifter, varierande klimat, god eller dålig infrastruktur, långa eller korta körsträckor. Modulsystemet är Scanias svar på kundernas krav på olika specifikationer. Antalet artiklar i Scanias produkter begränsas genom modulariseringen, vilket är kostnadseffektivt både för kunderna och för Scania.



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

Scanias modulsystem innebär att kundönskemålen – liksom nya lagkrav – snabbt kan realiseras, utan att antalet artiklar som ingår i fordonen växer kraftigt.

Modulariseringen har betydelse för att Scania fokuserar på det tunga fordonssegmentet. Medeltunga fordon skulle kräva ett helt nytt modulsystem med andra tekniska kriterier för dimensionerna i de ingående komponenterna.

Principerna ett gemensamt sätt att tänka

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

Komponenternas prestanda i olika nivåer – prestandasteg – optimeras i förhållande till de verkliga kundbehoven. I de fall kunder inte har behov av olika prestanda kan en och samma komponent (identisk lösning) användas.

Metoderna ett gemensamt sätt att arbeta

Kundens fordon specificeras genom kombinationer av komponenter i orderögonblicket. Det ger Scania möjlighet att arbeta med orderstyrd produktion.

Genom att förstå hur kunden använder fordonet, tekniskt uttryckt i användarfaktorer, kan Scaniasäljaren rekommendera komponenter med rätt prestandasteg för kundens specifika behov. Variantkoder beskriver prestandastegen och gör det möjligt att välja rätt komponenter för den färdiga produkten.

Löpande utvärdering av de varianter av lastbilar och bussar samt artiklar gör det möjligt för Scania att ha minsta möjliga antal artiklar och största möjliga antal varianter i sin produktportfölj. Att begränsa antalet artiklar genom modulariseringen är kostnadseffektivt både för kunderna och för Scania.

Resultatet ett kvitto på rätt principer och metoder

Modulsystemet syftar till att kunderna ska få den specifikation de behöver i rätt tid. Fordonen produceras så sent som möjligt före leveranstidpunkten. Kunden kan därför göra ändringar i ett sent skede, samtidigt som Scania binder mindre kapital.

Modulariseringen ökar kundernas lönsamhet. Hög kvalitet medför färre stillestånd och ett begränsat antal reservdelar och därmed effektivare service.

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 och utveckling till servicemekaniker.

Kundanpassade fordon

Genom modulsystemet kan Scania erbjuda kunderna ett stort antal fordonsvarianter som tillfredsställer högt ställda krav och kraftigt varierande kundbehov.

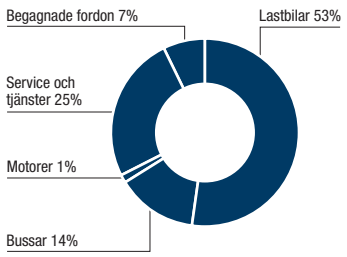
Tungdragare med kraftig V8-motor och extra starkt chassi i Indonesien.

Raka 6-cylindriga eller V8-motorer, lätt chassi och optimal aerodynamik gör den nya R-serien väl lämpad för effektiva internationella fjärrtransporter, till exempel i Europa.

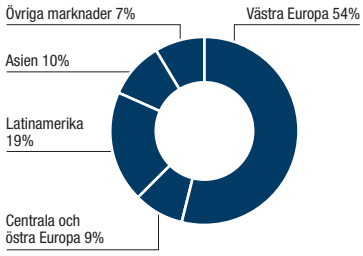
Kompletta tippbilar med robust chassi och 380 hk motor levereras för krävande anläggningstransporter i Ryssland.

Med P-seriens hytt lågt placerad långt fram blir insteget extra bekvämt för exempelvis soptransporter och distributionskörning.

Nettoomsättning per produktområde, 2009



Nettoomsättning per region, 2009



Fokus på kunden under ett turbulent år

Ett vidareutvecklat produkterbjudande och stärkta relationer med kunderna var i fokus för Scania under ett turbulent 2009. Scanias marknader präglades av den recession som inleddes under 2008. Nedgången var störst i Europa, i synnerhet centrala och östra Europa, medan övriga marknader påverkades mindre.

Den låga ekonomiska aktiviteten ledde till ett mindre behov av transporter, främst inom godstransporter. Detta medförde överkapacitet hos åkerierna och lägre fraktpriser vilket pressade åkeriernas lönsamhet. Behovet av att investera i nya lastbilar minskade kraftigt. Även om transportvolymerna minskade hade Scania en relativt god beläggning i serviceverkstäderna. Servicevolymerna, som minskade med cirka 10 procent, är betydligt mer stabila över en konjunkturcykel än försäljningen av nya lastbilar.

Försäljningsorganisationen skiftade fokus, från försäljning av nya lastbilar till att sälja fler begagnade. Aktiviteten i försäljnings- och servicenätverket var därför endast något lägre än under 2008. Scania gjorde endast mindre justeringar i kapaciteten, medan anpassningen vid produktionsenheterna var betydligt mer omfattande.

Lastbilsförsäljningen minskade med 45 procent till 36 807 bilar och försäljningen av motorer med 37 procent till 4 235 enheter. Även Scanias försäljning av bussar minskade om än i mindre omfattning, bland annat beroende på att stadsbussar i betydande utsträckning är skattefinansierade samt att marknaden för bussar är mindre cyklisk. Bussförsäljningen minskade med 9 procent till 6 636 fordon.

Stabil partner

Scania ökade sin marknadsandel inom kundfinansiering under året. Oron på kreditmarknaden och den svaga transportmarknaden medförde att banker och leasingbolag blev mer restriktiva eller slutade att finansiera kommersiella fordon.

Antalet återtagna fordon inom Scanias finansverksamhet ökade, och bland annat genom Scanias globala försäljningsnätverk kan fordonen relativt snabbt omsättas på marknaden.

Genom kostnadsbesparingar och fokus på kassaflödet kunde Scania bibehålla en stark finansiell position. Detta är viktigt i Scanias strävan att vara en stabil långsiktig partner till kunden som erbjuder finansiering i goda såväl som i dåliga tider. Bland annat bekräftade ratinginstitutet Standard & Poor´s under året kreditbetyget A-, vilket bekräftar Scanias finansiella ställning.

Stärkt produkterbjudande

Scania lanserade under 2009 det nya lastbilsprogrammet R-serien som erbjuder förbättrad bränsleekonomi och förarmiljö inom det viktiga fjärrtrafiksegmentet. I kombination med Scanias mest avancerade motorer, som uppfyller avgaskraven enligt Euro 5, och det nya systemet Scania Driver Support uppnås Scanias löfte till kunden om bästa möjliga totalekonomi.

Den nya bussen Scania Touring lanserades under hösten 2009. Det är en robust och mångsidig turistbuss som är resultatet av ett epokgörande strategiskt samarbete mellan Scania och karosstillverkaren Higer.

En ny generation industri- och marinmotorer lanserades och uppfyller redan nu de nya emissionsbestämmelserna för 2011. De introducerades på marknaderna under 2009 och fick ett gott bemötande vilket skapade förutsättningar för leveransavtalet med Terex, en ledande tillverkare av anläggnings- och arbetsmaskiner i USA.

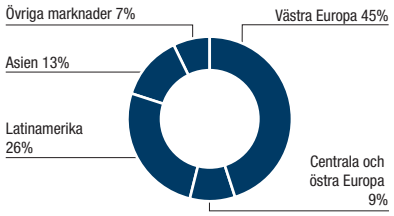
Scanias unika modulsystem spelar en avgörande roll i produkterbjudandet genom att Scania kan erbjuda ett stort antal kundanpassade varianter med ett begränsat antal komponenter. Även i lågkonjunktur kan kundens önskemål tillgodoses, samtidigt som Scanias lönsamhet kan upprätthållas på en med hänsyn till marknadsförutsättningarna tillfredsställande nivå.

Långsiktig tillväxt

Trots recessionen och den svaga efterfrågan finns möjligheterna för tillväxt kvar. Transportmedelbranschen har en cyklisk efterfrågan där varje nedgångsfas följs av en tillväxtfas. På lång sikt växer transportbehovet i linje med BNP-utvecklingen. Vägtransporter kommer under överskådlig framtid att vara det dominerande transportslaget beroende på överlägsen flexibilitet och tillgänglighet.

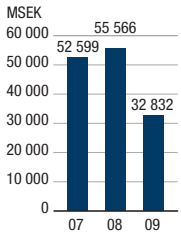
Marknaden för miljöekonomiskt hållbara lösningar breddas alltmer till att omfatta fler marknader som idag präglas av fordon med låg effektivitet. Efterfrågan ökar på energieffektivitet och alternativa bränslen för att kunna bygga hållbara transportlösningar. Med det stärkta produkterbjudandet, fortsatt inriktning på att leverera den bästa totalekonomin och högsta energieffektiviteten har Scania goda tillväxtmöjligheter när marknaden vänder.

Levererade Scanialastbilar per region, 2009



Totalt levererade Scania 36 807 lastbilar under 2009.

Lastbilar, nettoomsättning



Nettoomsättningen minskade med 41 procent under 2009.

Scanias tio största lastbilsmarknader, levererade fordon

Placering		Land	2009	2008	Förändring i %
1	(1)	Brasilien	**8 251**	7 965	**3,6**
2	(5)	Tyskland	**2 503**	4 100	**–39,0**
3	(2)	Storbritannien	**2 494**	5 808	**–57,1**
4	(4)	Frankrike	**1 779**	4 307	**–58,7**
5	(8)	Sverige	**1 747**	2 547	**–31,4**
6	(7)	Nederländerna	**1 664**	2 955	**–43,7**
7	(82)	Iran	**1 339**	2	
8	(6)	Italien	**1 170**	3 077	**–62,0**
9	(13)	Norge	**1 056**	1 714	**–38,4**
10	(9)	Polen	**952**	2 362	**–59,7**

De tio största marknaderna utgjorde 62 procent av Scanias totala leveranser.

Stärkt produkterbjudande i svag marknad

Scanias kunder påverkades starkt av den globala recessionen under 2009. Vikande transportvolymer och pressade fraktpriser för åkerierna gjorde det än mer viktigt att Scania kan erbjuda produkter som sänker driftskostnaderna. Den nya R-serien lanserades med förbättrad bränsleekonomi och förarmiljö liksom ett nytt system för förarstöd som gör det möjligt att sänka bränsleförbrukningen ytterligare.

Scanias lastbilsförsäljning omfattar huvudsakligen tre segment, fjärrtransporter som utgör cirka 70 procent av de totala lastbilsleveranserna, bygg och anläggning samt distribution som vardera utgör cirka 15 procent. Byggbranschen drabbades hårt av lågkonjunkturen, särskilt i länder i södra och östra Europa såsom Spanien och Ryssland. Fjärrtransporter innefattar en rad olika sektorer som drabbades olika hårt av nedgången. Transporter av investeringsvaror och bilar sjönk kraftigt på många marknader, medan transport av livsmedel och kläder klarade sig bättre. Totalt minskade Scanias leveranser av lastbilar under 2009 med 45 procent till 36 807 fordon. Europa stod för merparten av nedgången som var särskilt uttalad i centrala och östra Europa. På flera marknader i Latinamerika och Asien fortsatte försäljningen på en relativt hög volym, men på en lägre nivå jämfört med 2008.

Nya R-serien lanserad på marknaden

Under september 2009 lanserade Scania den nya R-serien. Modellserien är främst avsedd för fjärrtransporter, Scanias största segment. Lanseringen är ett viktigt steg i Scanias strategi att erbjuda kunden den bästa möjliga totalekonomin i branschen.

De två viktigaste kostnadsposterna för ett åkeri med inriktning på fjärrtransporter är bränslekostnaden och kostnaden för föraren. Med den nya R-serien erbjuds en förbättrad bränsleekonomi, bland annat genom Scania Driver Support som är ett nytt system som i realtid ger yrkesförare återkoppling och tips för att kunna effektivisera körstilen. Detta innovativa system blir standard på de flesta fjärrbilar från Scania.

För åkeriet är det viktigt att rekrytera och behålla goda förare för att få bästa möjliga driftsekonomi. Mycket resurser har lagts på utvecklingen av R-seriens förarplats – av många ansedd som marknadens bästa – som har uppgraderats grundligt. För att ytterligare förbättra bränsleekonomin erbjuder Scania kunderna större bränsletankar för att möjliggöra fyllning med större volymer bränsle där priset är relativt lågt. Den största möjliga tankvolymen har ökat till 1 500 liter för fordon i fjärrtrafik.

Scania introducerade även nya Scania Opticruise, ett helautomatiserat växlingssystem som ger högre komfort och enklare hantering. Även ovana förare kan uppnå betydande bränslebesparingar jämfört med manuell växling. Slitaget på koppling och andra drivlinekomponenter minskar, vilket förlänger fordonets livslängd.

Den nya R-serien blev utnämnd till ”International Truck of the Year” där den aerodynamiska utformningen, driftsekonomi och det unika stödsystemet, Scania Driver Support, framhölls i motiveringen av juryn, vilken består av ledande branschjournalister från 22 europeiska länder. R-serien vann även den prestigefyllda 1000-punktterstesten, genomförd av den tyska branschtidningen Lastauto Omnibus i samarbete med andra branschtidningar, vilket bekräftar Scanias ledande position i det tunga segmentet.

Begagnade fordon en kärnaffär

Då försäljningen av nya lastbilar sjönk kraftigt omfördelades resurser till att ta hand om ett växande antal begagnade fordon. För Scania innebär detta en viktig potential för affärer, både i transaktionen och i möjligheten till fortsatt service i Scanias verkstäder.

För att vidareutveckla affären med begagnade fordon bildade Scania ett särskilt bolag med uppgift att driva en professionell och lönsam verksamhet i hela koncernen. I samarbete med Scanias försäljningsnät ska det nya bolaget utveckla gemensamma arbetsmetoder och bedriva internationell handel i begagnade fordon.

Även en begagnad Scania är en premiumprodukt, och dess skick är viktig för Scanias varumärke. Scania Approved är ett formaliserat flöde för hanteringen av begagnade fordon, från inbyte till uppföljning av försäljningen till en ny ägare. I detta ingår rekonditionering, eventuell uppgradering – möjlig tack vare Scanias modulsystem – och garantier. Scanias hemsida för begagnade fordon är en viktig kanal för denna försäljning. För mer information se www.scania.com, under Produkter och tjänster, Begagnade fordon.

EUROPA

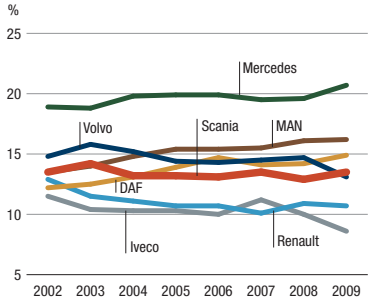
Störst nedgång i Europa

På flera marknader i Europa hade lastbilsflottan en relativt låg genomsnittsålder när nedgången inleddes under 2008. De lägre fraktvolymerna ledde till överkapacitet och delar av fordonsflottorna togs ur drift. Detta innebar kraftigt dämpade investeringar i nya fordon. Vid sidan av de lägre transportvolymerna och pressade fraktpriser fick problemen i banksystemet även till följd att många åkerier, framförallt i centrala och östra Europa, fick svårigheter att erhålla både rörelsekrediter och fordonsfinansiering.

Sammantaget hade många av Scanias kunder en svår situation och den totala marknaden för tunga lastbilar i 25 av EUs medlemsländer (alla EU-länder med undantag av Grekland och Malta) samt Norge och Schweiz sjönk med 49 procent till cirka 161 100 enheter under helåret 2009. Registeringar av Scanialastbilar uppgick till cirka 21 700 fordon, motsvarande en marknadsandel på cirka 13,5 procent.

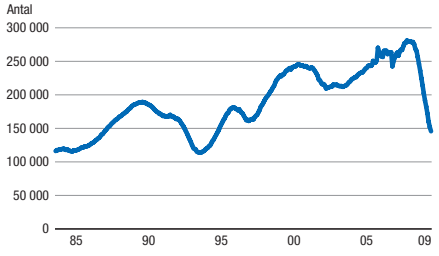
Marknadsandelar

Lastbilar över 16 ton i 24 EU-länder samt Norge och Schweiz



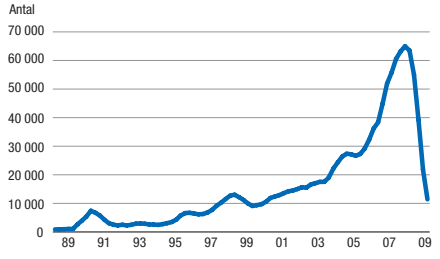
Scanias konkurrenter i Europa är Mercedes, Volvo, DAF, MAN, Renault och Iveco.

Lastbilsmarknaden i västra Europa



Alla marknader i västra Europa minskade under 2009, men de nordiska länderna var något bättre än marknaderna i mellersta och södra Europa. Totalt minskade Scanias leveranser med 51 procent.

Lastbilsmarknaden i de nya EU-länderna



De nya EU länderna drabbades hårt av recessionen och alla marknader minskade.

LATINAMERIKA

Marknadsledare i Brasilien

Marknaderna i Latinamerika, särskilt i Brasilien, höll sig uppe relativt väl. Den brasilianska ekonomin påverkades inte av den globala nedgången i samma omfattning som den europeiska. Vidare infördes räntesubventioner och skattelättnader för investeringar i bland annat lastbilar.

Scania ökade sin marknadsandel i Brasilien jämfört med 2008 till 26,3 procent och var därmed marknadens största märke. En förklaring till detta är en förhållandevis låg marknadsandel under 2007 och 2008, då Scania hade viss kapacitetsbrist.

Scania har under drygt 50 år byggt ett starkt varumärke i Brasilen. Mercedes hade en marknadsandel på 24,2 procent och Volvo var tredje största märke med 20,9 procent.

Under 2009 befäste Scania sin starka ställning i Latinamerika och återtog positionen som marknadsledare bland tunga lastbilar i Brasilien. Förutom fjärrtransporter är vägbyggen ett viktigt användningsområde för Scaniafordon.

ASIEN OCH ÖVRIGA MARKNADER

Tillväxt på sikt

I Asien minskade leveranserna med 28 procent och på övriga marknader steg de med 5 procent. De större leveranserna på övriga marknader berodde på ett antal större order av engångskaraktär från några av de afrikanska marknaderna. Scania levererar ännu så länge begränsade volymer till de stora asiatiska länderna såsom Kina och Indien, där merparten av transporterna sker med fordon av lokalt ursprung. Andrahandsvärde, bränsleekonomi och miljöprestanda spelar mindre roll än i Europa, vilket ger lägre efterfrågan på den typ av lastbilar som Scania erbjuder. Enligt Scanias bedömning kommer dock dessa faktorer att bli allt viktigare på tillväxtmarknaderna i framtiden och detta ökar affärsmöjligheterna för Scania.

Inom vissa segment har Scania redan idag betydande marknadsandel på flera asiatiska marknader. Gruvbolagen är ofta stora multinationella företag med avancerade logistiksystem som kan få en god avkastning på att investera i en Scanialastbil.

Ett nytt Scania Delivery Centre togs i bruk i Dubai. Där anpassas fordonen efter de krav och driftförhållanden som gäller lokalt vilket ger kortare leveranstider.

SCANIA
TUU 787

Stärkt position och strategiskt samarbete

Persontransporter påverkades i lägre utsträckning av lågkonjunkturen än godstransporterna. Scania tog ett viktigt steg med ett strategiskt samarbete med kinesiska karossören Higer. Med sin nya turistbuss, Scania Touring, ökar Scania industrialiseringen i produktionen och öppnar samtidigt för ökad försäljning av service.

Generellt minskade efterfrågan på bussar under året till följd av lågkonjunkturen, men ljuspunkter fanns i form av ett antal större order på bussar med Scanias mest avancerade motorer.

Relativt stabil marknad

Scanias bussförsäljning minskade under året, dock i mindre utsträckning än lastbilförsäljningen. Kundstrukturen är annorlunda än inom lastbilsmarknaden, då stadsbussarna har ett betydande inslag av offentlig finansiering. Totalt minskade orderingången med 19 procent och leveranserna med 9 procent. Orderingången på Europamarknaden minskade med 25 procent och i Latinamerika med 17 procent. Totalt minskade orderingången i Asien och på övriga marknader med 17 procent.

Det nya bussprogrammet, Scania Touring, utvecklat i samarbete med den kinesiska karosstillverkaren Higer, är ett stort steg i Scanias strategi att öka graden av industrialisering och utbudet avseende kompletta bussar. Tillsammans blir Scania och Higer först med att tillverka bussar i Kina för den globala marknaden.

Framgång med större order

Trots en sjunkande efterfrågan fick Scania ett antal större order på olika marknader. Framgången berodde på att Scania dels kan leverera en produkt med goda prestanda, dels kan leva upp till högsta krav på service och andra tjänster. Det gör att kunden ska kunna driva trafiken kostnadseffektivt och med hög tillgänglighet.

En av de största beställningarna kom från Singapore, där SBS Transit beställde 200 bussar. Företaget har sedan 2007 beställt 1 100 stadsbussar från Scania. Andra stora stadsbussordrar kom från Storbritannien, Australien och Malaysia. I flertalet av dessa har kunderna beställt motoralternativ som uppfyller de striktaste avgaskraven på marknaden.

Johannesburg i Sydafrika gör en kraftfull satsning på att utveckla ett effektivt och miljöoptimerat bussnät inför fotbolls-VM 2010. Staden valde Scania som leverantör av samtliga 143 bussar i den första utbyggnadsfasen. Vidare kunde Scania, genom att erbjuda den bästa kompletta transportlösningen, göra sin hittills största bussaffär i Angola med 250 linjebussar som ska gå i trafik mellan de största städerna och spela en viktig roll i effektiviseringen av kommunikationerna i landet.

Scania Touring viktigt led i Scanias strategi

I oktober 2009 lanserade Scania en ny turistbuss. Bussen tillverkas i samarbete med den kinesiska busspåbyggaren Higer. Higer står för karosseringen och Scania bidrar med chassit, vilket säkerställer en kvalitetsprodukt och en kostnadseffektiv produktion. Scanias samarbete med Higer inleddes för fem år sedan.

Produktionen av busskarosser har präglats av en arbetskraftsintensiv tillverkning. För att höja effektiviteten och säkerställa hög kvalitet arbetar Scania för att öka graden av industrialisering, där konceptet med Scania Touring är ett viktigt steg. Ett annat exempel är Scanias eget stadsbussprogram, Scania Omni, där principerna från Scanias chassiproduktion (SPS – Scania Production System) har omsatts även i karossproduktionen med mycket goda resultat.

Kunden erbjuds en kvalitetsprodukt med hög bränsleeffektivitet och god totalekonomi i kombination med ett sortiment av världsledande motorer. Helhetslösningen till kunden säkerställs genom att Scania kan tillhandahålla service och reservdelar via sitt globala servicenät.

Långsiktig tillväxt

Ökad urbanisering leder till ökade persontransporter i och mellan städer. Marknaden för 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.

Skalfördelar mellan lastbilar och bussar

Scania fortsätter anpassningen till alternativa bränslen och hybriddrift. Förutsättningarna för olika alternativa bränslen varierar och det är viktigt att kunna anpassa produkterna efter lokala förutsättningar. Genom modulsystemet har Scania förutsättningar att kostnadseffektivt utveckla, tillverka och ge service till fordon med olika teknik så att kunden kan få den bästa lösningen på sin specifika marknad.

Scanias modulsystem innebär att samma huvudkomponenter och samma teknik används till olika produkter, vilket ger betydande skalfördelar. Cirka 85 procent av komponenterna i ett turistbusschassi är gemensamma med ett lastbilschassi. Det betyder stora vinster i utvecklings-, produktions- och i serviceleden.

En Scania OmniExpress i Hull, England med floden Humber i bakgrunden.

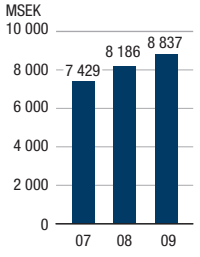
Scania F 330 med en kaross byggd av Comil.

I Puno, Peru används Scania K 380 chassi i dubbeldäckare med 15 meters längd.

Scania Omni etanolbuss i Oslo, Norge.

En Scania Irizar Century i Poznan, Polen.

Bussar, nettoomsättning



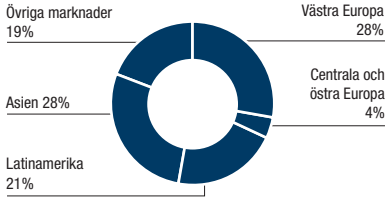
Nettoomsättningen ökade med 8 procent under 2009.

Scanias tio största bussmarknader, levererade fordon

Placering		Land	2009	2008	Förändring i %
1	(1)	Brasilien	**758**	815	**–7,0**
2	(2)	Iran	**754**	727	**3,7**
3	(3)	Storbritannien	**650**	572	**13,6**
4	(5)	Singapore	**465**	433	**7,4**
5	(10)	Australien	**403**	264	**52,7**
6	(8)	Sydafrika	**318**	331	**–3,9**
7	(17)	Malaysia	**288**	113	**154,9**
8	(6)	Spanien	**281**	417	**–32,6**
9		Angola	**250**	–	
10	(4)	Mexico	**237**	477	**–50,3**

De tio största länderna utgjorde 66 procent av Scanias totala bussleveranser.

Levererade Scaniabussar per region, 2009



Totalt levererade Scania 6 636 bussar under 2009.

Under våren lanserades en ny generation motorer för industri, sjöfart och kraftgenerering som klarar de nya miljökrav som gäller från 2011. Bilden visar en räddningskryssare i Svenska Sjöräddningssällskapet.

Marknaden präglad av lågkonjunkturen

Marknaden för motorer präglades av en minskning liknande lastbilsmarknadens. Samtliga segment – generatoraggregat, industri och marin – påverkades av den allmänna nedgången i ekonomisk aktivitet. Under året förhandlade Scania fram ett strategiskt viktigt avtal med Terex Corporation, en större amerikansk tillverkare av anläggnings- och arbetsmaskiner.

Scania inriktar sig på dieselmotorer med 9- till 16-liters cylindervolym. Största andelen av Scanias motorleveranser, cirka 60 procent, levereras till byggare av generatoraggregat, antingen för kontinuerlig drift eller som back up-system, som används när ordinarie strömtillförsel faller ifrån. Leveranser till industriapplikationer utgör cirka 25 procent. Resterande 15 procent levereras till marina segmentet. Största kundgruppen utgörs av OEM-tillverkare, där motorn är en komponent i den färdiga maskinen. Totalt minskade orderingången till Scania under 2009 med 36 procent, där tappet var störst på den europeiska marknaden. Leveranserna minskade med 37 procent till 4 235 enheter. Återhämtningen i slutet av året var begränsad och skedde i första hand i industrisegmentet till följd av minskade lager hos företag som använder Scania-motorer i sina produkter (så kallade OEM-tillverkare).

Scaniamotorerna klara för 2011-års emissonskrav

Skärpta miljökrav inom industrisegmentet, Steg IIIB och Tier 4i, träder i kraft 2011 i EU och USA. Scanias nya motorgeneration som introducerades 2009 tillgodoser de kommande kraven och har mottagits mycket väl av marknaden. Ökande miljökrav innebär möjligheter för Scania att sälja bränsleeffektiva motorer som sänker kundernas kostnader, ger utmärkta prestanda och minskar miljöpåverkan.

Viktigt genombrott på USA-marknaden

Lanseringen av den nya motorgenerationen resulterade i ett långsiktigt avtal med Terex, en ledande amerikansk tillverkare av byggnads- och anläggningsmaskiner, om motorer för montering i fordon och annan tung utrustning. Avtalet tecknades i inledningen av 2010 och leveranserna påbörjas under 2011. Terex är reprensenterat över hela världen och Scania kan genom sitt globala servicenät uppfylla de höga krav som Terex kunder ställer.

Avtalet med Terex är ett viktigt steg i Scanias strategi att öka försäljningen till OEM-tillverkare, där efterfrågan präglas av högsta krav på kvalitet och prestanda samtidigt som de striktaste utsläppskraven uppfylls.

Långsiktigt samarbete för marinmotorer

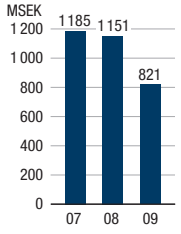
Scania har ett samarbete med japanska Yanmar inom segmentet för motorer till större fritidsbåtar. Scanias tyngre motorer kompletterar Yanmars lättare. Via Yanmar får Scania tillgång till ett väl utbyggt försäljnings- och servicenät för fritidsbåtar.

I marinapplikationer kan Scania ta ut mer effekt av motorerna än vad som är fallet i lastbilar och bussar. Erfarenheter av ett högre effektuttag ger värdefull återkoppling till Scanias utvecklingsarbete med kommande motorgenerationer.

En tung truck utrustad med Scaniamotor i ett stållager i Storbritannien.

En Scania 9-litersmotor för industriellt bruk.

Motorer, nettoomsättning



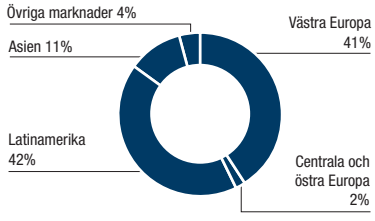
Nettoomsättningen minskade med 29 procent under 2009.

Scanias tio största motormarknader, levererade motorer

Placering		Land	2009	2008	Förändring i %
1	(1)	Brasilien	**1 660**	2 546	**–34,8**
2	(5)	Tyskland	**394**	346	**13,9**
3	(34)	Iran	**329**	5	
4	(2)	Storbritannien	**285**	803	**–64,5**
5	(4)	Sverige	**284**	388	**–26,8**
6	(7)	Spanien	**185**	268	**–31,0**
7	(8)	Norge	**165**	250	**–34,0**
8	(6)	Nederländerna	**140**	304	**–53,9**
9	(3)	Sydafrika	**95**	502	**–81,1**
10	(9)	Finland	**86**	224	**–61,6**

39 procent av Scanias motorleveranser går till Brasilien.

Levererade Scaniamotorer per region, 2009

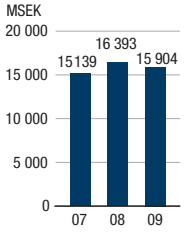


Totalt levererade Scania 4 235 motorer under 2009.

Tjänsteverksamheten stabil

Tillsammans med skräddarsydda fordon av högsta kvalitet spelar Scanias försäljning av service och tjänster en nyckelroll för att ge kunden maximal drifttid och låga kostnader under fordonets livstid. Tjänsteförsäljningen är mindre konjunkturkänslig än fordonsförsäljningen och stabiliserar Scanias lönsamhet.

Tjänster, nettoomsättning



Nettoomsättningen minskade med 3 procent under 2009.

Närhet mellan kundernas transportarbete och Scanias verkstäder säkerställer en hög tillgänglighet för den stora flotta av Scaniafordon som omfattar drygt 500 000 enheter. Scania har sedan 1990-talet utvecklat sin affär genom att integrera försäljnings- och servicenätet och att bredda tjänsteutbudet.

Scanias servicenät består av drygt 1 500 serviceverkstäder, varav 1 000 i Europa. Drygt 40 procent av alla Scaniamedarbetare är verksamma i försäljnings- och servicebolagen, och cirka hälften av den totala tjänstevolymen utförs i verkstäder som ägs av Scania.

Till följd av lågkonjunkturen minskade transportarbetet under 2009 på åtskilliga marknader, särskilt i Europa, och volymen i Scaniaverkstäderna sjönk med cirka 10 procent. Scania har under samma period anpassat servicekapaciteten bland annat genom att minska antalet fordonstekniker med cirka 8 procent och fortsatt arbetet med att sänka kostnaderna inom serviceorganisationen. Dock ökar efterfrågan långsiktigt vilket Scania tillgodoser genom ökad effektivitet och kapacitet i verkstäderna, breddat tjänsteutbud samt ökad närvaro på tillväxtmarknader.

Tillgänglighet och tillförlitlighet kundernas krav

Dagens transportföretag är starkt konkurrensutsatta och måste ha mycket hög utnyttjandegrad på sina fordon. Kravet på kvalitet i transportuppdragen skärps och transporterna blir alltmer internationella. Gemensamt för transportföretagen är mycket små vinstmarginaler.

Mot den bakgrunden ställer transportföretagen krav på ett väl utbyggt servicenät med ständig tillgänglighet till konkurrenskraftig kostnad.

Scania engagerar sig för kunderna hela vägen – från att leverera det bäst anpassade fordonet till att bistå med bästa service och stöd i det dagliga transportarbetet. Ett växande intresse för att utnyttja auktoriserade Scania-

verkstäder med utbildade fordonstekniker bidrar till ökad affärsvolym. Scania har under året investerat i ett antal nya serviceanläggningar. Till exempel har en ny anläggning öppnats i Kazakstan som är navet i Scanias satsning på marknaderna i Centralasien. Under året presenterade Scania ett utvecklat servicerbjudande för de något äldre fordonen.

Allt bredare tjänsteutbud

Scania erbjuder servicekontrakt med tjänster till ett fast pris. En känd totalkostnad från den dag fordonet tas i bruk gör det enklare för kunden att sätta pris på de egna transportuppdragen. Vid regelbunden service hos Scania skapas nära relationer mellan Scanias medarbetare och kunden, som då får professionell och kontinuerlig rådgivning för att minimera stillståndstiden. Genom servicekontrakt blir kundernas betalningar jämna och regelbundna, vilket underlättar likviditetsplaneringen.

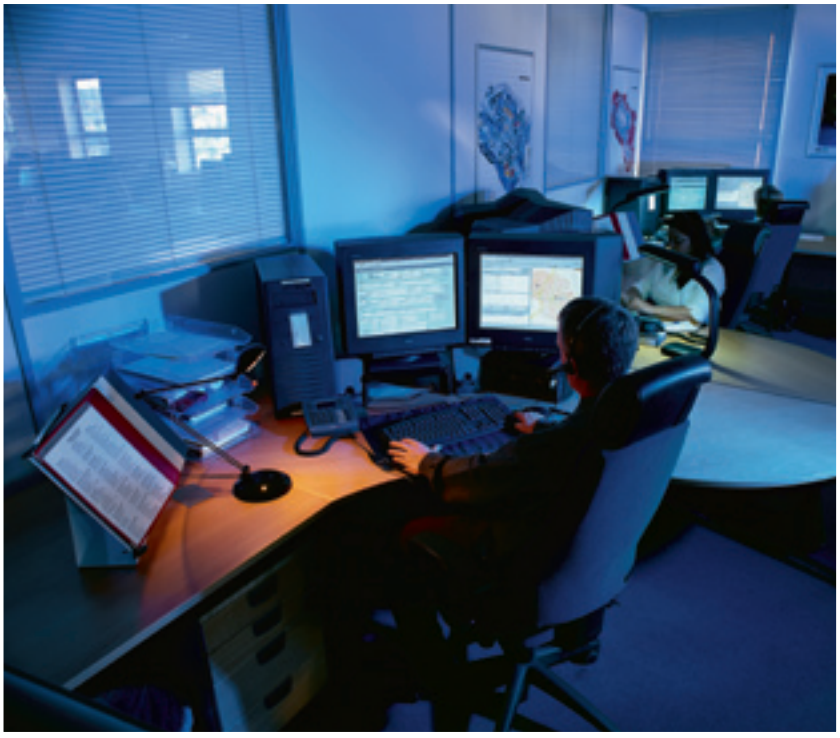
Servicenätet i kombination med tjänsten Scania Assistance innebär att Scania kan erbjuda underhåll och reparationer dygnet runt, 365 dagar per år, i hela Europa liksom på flera andra marknader. Genom Scania Assistance kan kunder i ett femtiotal länder ständigt få kontakt med Scania på sitt eget språk via 17 assistanscentra. Kunden kan få starthjälp eller reparation på plats vid driftstopp på vägen, kontakt med verkstad och bärgning.

För kunden innebär det en avsevärd effektivisering och därmed ökad tillgänglighet att ha en enda leverantör av tjänster. Scania har därför breddat tjänsteutbudet genom att erbjuda reparation, underhåll och reservdelar för släp, påbyggnader och busskarosser.

Verkstaden mötesplatsen med kunden

Scania har lång erfarenhet och goda resultat av att arbeta med ständiga förbättringar vid produktionsenheterna, vilket har resulterat i en mycket god effektivitetsutveckling. Principerna implementeras nu i försäljnings- och service-organisationen genom Scania Retail System (SRS), där medarbetarna ständigt utvecklar nya metoder för att möta kundernas behov.

Scanias kunder har tillgång till underhåll och reparationer dygnet runt, 365 dagar per år, i hela Europa liksom på flera andra marknader. Genom Scania Assistance kan kunder i ett femtiotal länder ständigt få kontakt med Scania på sitt eget språk via 17 assistanscentra.



Alla medarbetare engageras i att identifiera avvikelser från normalsituationen, utveckla förbättringar av metoder och arbetssätt och eliminera slöseri – allt i syfte att öka kundnyttan, korta ledtiderna och förbättra kvaliteten.

Försäljnings- och serviceorganisationen på regional nivå och koncernnivå har en stödjande funktion gentemot serviceverkstäderna. Genom en koncentration av stödfunktionerna undanröjs dubbelarbete och slöseri. Arbete för att standardisera och modularisera Scaniaverkstäderna pågår med syfte att ytterligare öka effektiviteten.

För Scanias kundkontakt är serviceverkstäderna avgörande. Kvalitet i alla avseenden genom ett professionellt mottagande och effektivt utförda tjänster bygger Scanias varumärke och bidrar i allt högre grad till företagets lönsamhet.

Förarutbildning och stödsystem för effektiva transporter

Scania bedriver förarutbildning i över 40 länder, och under året utbildades cirka 10 000 lastbils- och bussförare. För kunden innebär välutbildade förare bättre bränsleekonomi, minskade reparations- och underhållskostnader, ökad trafiksäkerhet och minskad miljöpåverkan. I september 2009 lanserades Scania Driver Support ett unikt stödsystem som ger föraren direkt återkoppling och tips för att förfina körstilen. Detta kan spara upp till 10 procent bränsle och ge stora vinster för ekonomin och miljön.

Scanias kunder ingår ofta i komplexa logistikkedjor. Därför behöver föraren och åkeriet i allt större utsträckning bra IT-stöd. Scania Fleet Management är exempel på hjälpmedel som gör att transportören kan utnyttja sin fordonsflotta på ett effektivare sätt och ge sina kunder en bättre service.

Systemet bidrar till att transportbolaget kan hålla reda på när det är dags för underhåll och vilka förare som behöver vidareutbildning för att hantera fordonen effektivare. Detta hjälper åkeriet att kontrollera sina kostnader på ett effektivare sätt.

Reservdelar inom tolv timmar

Scanias internationella centrallager, Scania Parts Centre, i belgiska Opglabbeek har i uppdrag att minska ledtiderna för kunden genom att leverera snabbare och mer precist än någon annan. Den högsta prioriteten är att minimera den tid som kundens fordon inte rullar. Leverans ska ske inom tolv timmar, över natt, så att varorna finns på på plats nästa arbetsdag hos återförsäljare och verkstäder i Europa. Scania Parts Centre är dessutom distributör till verkstäder i många andra delar av världen.

All hantering sköts manuellt – människor är mer pålitliga och flexibla än maskiner. Omkring 390 medarbetare plus inhyrd personal vid arbetstoppar tar hand om sex miljoner order per år. Andelen order som levererades i rätt tid under 2009 var 99,5 procent. För att uppnå detta har Scania Parts Centre sex regioncentraler i Europa. Centrallagret i São Paulo betjänar marknaderna i Central- och Sydamerika.

SCANIA

SCANIA

Ökad roll för finansiella tjänster

Ett ökande antal kunder föredrar att koncentrera sig på sin egen affär, och därför är finansiering och försäkringar en viktig del av Scanias totala erbjudande. Scanias förmåga att erbjuda finansiering på attraktiva villkor även i lågkonjunktur hade särskilt stor betydelse under 2009 då banker och finansinstitut var mycket restriktiva med finansiering av fordon på flera marknader.

De finansiella tjänsterna stärker Scanias affär, att erbjuda kunderna fordon och tjänster av hög kvalitet för tunga varu- och persontransporter. Scania har helägda finansbolag på 46 marknader. Scania erbjuder också försäkringar relaterade till fordonet på allt fler av de marknader där finansiering erbjuds.

Under året fick Scania tillstånd av den brasilianska centralbanken att starta ett finansbolag. På tillväxtmarknader är Scanias lösningar extra viktiga, eftersom de lokala finansmarknaderna är mindre utvecklade. På de marknader där Scania inte har egna finansbolag erbjuds finansiering genom exportfinansieringslösningar eller samarbete med lokala banker. Genom en god riskspridning i portföljen, en försiktig kreditpolicy och en finansiering utan ränterisk mellan upplåning och utlåning begränsar Scania riskerna i verksamheten.

Kunderna får finansieringslösningar som är skräddarsydda. De kan välja mellan lånefinansiering och olika former av leasingkontrakt. Finansieringstjänsterna kan även omfatta olika typer av servicekontrakt. Erfarenheten visar också att kunder med finansiering via Scania visar en större märkeslojalitet än andra kunder.

De största marknaderna för finansiella tjänster är Norden, Tyskland, Benelux, Storbritannien och Frankrike, vilka svarar för cirka 58 procent av den totala portföljen.

2009 en tuff utmaning

Den mycket svaga efterfrågan på lastbilar på flertalet av Scanias marknader medförde minskade volymer, och värdet på Scanias finansieringsportfölj sjönk under 2009 med 14,4 procent till 40 404 miljoner kronor. Däremot steg Scanias andel av finansieringen av Scaniafordon kraftigt till 42 (36) procent på de marknader där Scania har egen finansieringsverksamhet. Orsaken till denna ökning är bankernas restriktiva hållning till att erbjuda finansiering av transportbolag.

Rörelseresultatet för affärsområdet Financial Services sjönk till -175 (414) miljoner kronor. Detta förklaras av högre kostnad för kreditförluster vilka, inklusive reservavsättning, ökade till 833 (227) miljoner kronor, motsvarande 1,9 (0,53) procent av den genomsnittliga portföljen. Av detta uppgick de konstaterade kreditförlusterna till 517 (183) miljoner kronor.

Kreditförlusterna är till stor del hänförliga till centrala och östra Europa. Kunderna i västra Europa kunde i högre grad bära sina finansieringskostnader med undantag av Spanien som, drabbades av svårigheter inom fastighetssektorn och en starkt ökande arbetslöshet. Förfallna fordringar som andel av den totala portföljen uppgick till 2,11 procent (1,49) vid årets slut. Ökningstakten sjönk dock mot slutet av året.

Samarbete mellan Financial Services och Scaniadistributörerna

Inom Scania Financial Services koncentrerades resurserna på att hålla en nära kontakt med kunderna för att minimera riskerna i kreditportföljen. Resurser omfördelades för att hantera utestående kundfordringar med betalningsproblem.

Efter noggrann analys av kundens affär och risksituation kan kontrakt omförhandlas så att kunden kan fortsätta att bära sina finansieringskostnader. Så skedde under 2009 med 1 949 kunder med en sammanlagd volym om 5 700 miljoner kronor.

Antalet återtagna fordon under året uppgick till 4 354 (2146), varav flertalet kunnat säljas direkt. Den genomsnittliga tiden till dess återtagna fordon hade sålts var 101 (90) dagar. Omsättningstiden steg avsevärt i början av 2009 men kunde reduceras under andra halvåret genom ett utvidgat samarbete med Scanias globala försäljnings- och servicenät.

Välbalanserad portfölj

Scania minimerar riskerna genom en välbalanserad finansieringsportfölj. Förutom en stor geografisk spridning fördelar Scania riskerna på olika typer av kunder, med avseende på storlek, bransch och fordonsapplikationer. Vid mycket stora enskilda kreditexponeringar använder Scania syndikering med andra finansinstitut för att minska den enskilda kreditrisken. Vid årets utgång var portföljen fördelad på 21 629 (23 120) kunder.

Sydafrikas bästa transportföretag

Unitrans Ltd, som tre år i rad vunnit utmärkelsen som Sydafrikas bästa transportföretag, utökade i maj 2009 sin Scaniaflotta till att omfatta den sydafrikanska delen av verksamheten.

Unitrans sökte en helhetslösning med fordon, finansiering och service och fann att Scania bäst tillgodosåg företagets behov. Scania kunde erbjuda det bästa servicenätet, både i Sydafrika och söder om Sahara, och Scania Finance det bäst strukturerade finansieringspaketet.

Scania är inte exponerat mot större uthyrningsbolag, utan flertalet kunder är små eller medelstora transportbolag. Kreditexponeringen överstiger 15 miljoner kronor per kund för 344 kunder. De största engagemangen, över 50 miljoner kronor per kund, är ett sextiotal kunder, varav många är företag utanför transportsektorn såsom detaljhandelskedjor. I denna grupp finns också flera bussoperatörer.

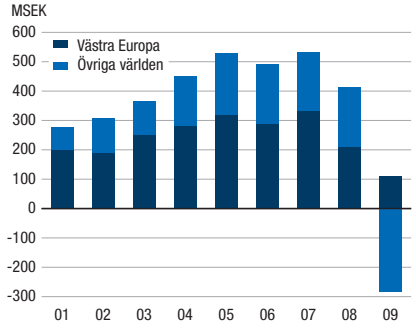
Scanias branschkunskap och närheten till kunderna genom det unika försäljnings- och servicenät underlättar bedömningen av kundernas kreditvärdighet och värdet på säkerheten i form av det finansierade fordonet. I kreditbedömningen beaktas inte bara kundens finansiella ställning utan även kundens marknadssituation och intjäningsförmåga.

Diversifierad finansieringsportfölj, december 2009

Kundkategori	Antal kunder	% av totalt portföljvärde
Exponering under 15 MSEK	21 285	67,7 %
Exponering 15–50 MSEK	280	17,4 %
Exponering över 50 MSEK	64	14,9 %
Totalt	**21 629**	**100 %**

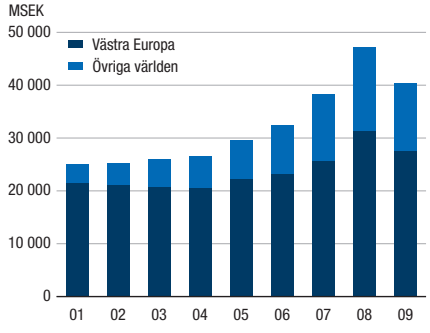
Knappt 300 kunder har en kreditexponering mellan 15–50 miljoner kronor och cirka 60 kunder har en kreditexponering som överstiger 50 miljoner kronor.

Rörelseresultat



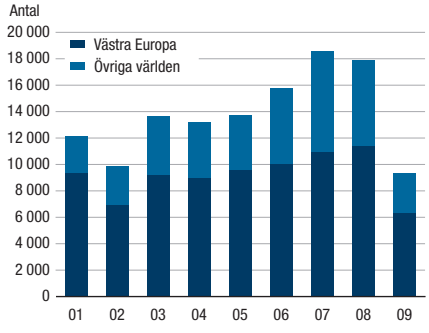
Rörelseresultatet minskade till -175 miljoner kronor under 2009.

Portföljstorlek



Kundfinansieringsportföljen minskade med 6,8 miljarder kronor under 2009.

Finansierade lastbilar



Scania finansierade 9 332 lastbilar under 2009. Totalt levererades 36 807 lastbilar.

Kompetenssatsning inför nästa tillväxtfas

Arbetet att anpassa Scanias produktionsvolym till en lägre efterfrågenivå fortsatte under 2009. Scanias flexibilitet utnyttjades för att så långt möjligt undvika varsel och därmed kunna behålla kärnkompetensen. Det låga kapacitetsutnyttjandet har givit utrymme för en kraftig utbildningssatsning, som tillsammans med strukturella åtgärder byggt grunden för en snabb effektivisering inför nästa tillväxtfas och ytterligare hållbarhetsanpassning av produktionen.

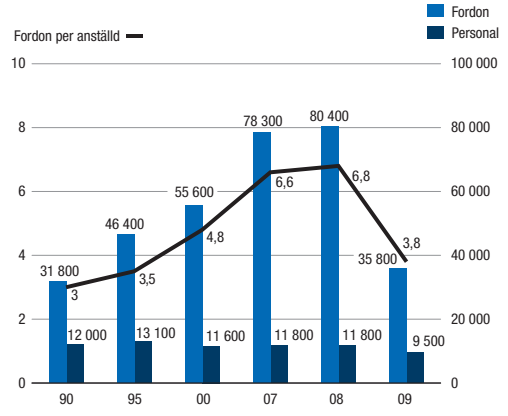
Scanias produktion är globalt integrerad genom ett gemensamt produktionssystem grundat på Scanias modulsystem. Med samma arbetsmetoder och krav på kvalitet kan produktionen samutnyttjas på ett flexibelt sätt mellan Europa och Latinamerika för att nå ett optimalt kapacitetsutnyttjande.

Inköp av material och komponenter står för en ökande andel av produktionskostnaderna och utgör cirka 70 procent. Av förädlingsvärdet på 30 procent är cirka en femtedel direkt kopplad till produktionsvolymen.

Snabb neddragning

Nedgången i efterfrågan i slutet av 2008 och början av 2009 var av aldrig tidigare skådat slag och ledde till annulleringar av ett stort antal order. Neddragningen av Scanias produktion uppgick till 55 procent, varav största delen i Europa. För Scania var det viktigt att behålla kärnkompetensen i form av fast anställda.

Antal producerade fordon per anställd



Scanias produktivitet har ökat med i snitt 6 till 8 procent per år. Under 2009 bröts trenden och produktiviteten minskade. Orsaken var en kombination av låg produktion samt att Scania valde att behålla sina fast anställda medarbetare och varva arbete med utbildning för att ytterligare öka effektiviteten.

Kontrakten med drygt 2 000 visstidsanställda förlängdes inte, och ett antal stoppdagar infördes fram till slutet av maj 2009. Den 1 juni trädde en överenskommelse i kraft med de fackliga organisationerna om fyradagarsvecka i den svenska verksamheten. Liknande arbetstidsförkortningar genomfördes från årets början även i Nederländerna och Frankrike.

Den latinamerikanska produktionen ökade succesivt under andra halvåret till följd av god efterfrågan och Scanias ökade marknadsandel. Vissa komponenter togs från enheterna i Europa.

Utbildning för långsiktig konkurrenskraft

För att ytterligare öka Scanias effektivitet togs beslut om att utnyttja perioden med låg produktion genom att varva arbete med utbildning av medarbetarna i produktionen. Kompetensutvecklingen har inriktats på produktionsteknik, Scania Production System, SPS samt komplettering av kunskaper i språk och matematik. Utbildning har skett vid anläggningarna i såväl Europa som Latinamerika. Ekonomiskt stöd för utbildningen i Sverige har erhållits från Europeiska socialfonden.

Den snabba omställningen till produktion varvad med utbildning var möjlig tack vare Scanias flerårige arbete med ständiga förbättringar. Cheferna fungerar som utbildare, och organisationen har väl inarbetade rutiner för kontinuerligt lärande.

Viss produktionsökning till följd av framgångsrik lageravveckling

Under andra halvåret 2009 höjdes produktionstakten i de europeiska enheterna. Detta berodde inte på ökad efterfrågan i Europa utan var främst följden av en framgångsrik avveckling under första halvåret av det lager av färdiga fordon som uppstått genom tidigare annulleringar av order.

Stegvisa förbättringar skedde genom kompetenshöjning hos medarbetarna. Dessa tar en allt större roll i planeringen och i utvecklingen av arbetsmetoder vilket eliminerar slöseri av tid och material.

Invigningen under året av Scanias leveranscenter i Dubai är ett led i strategin att stärka positionen på viktiga tillväxtmarknader.

Scania utnyttjade perioden med låg produktion till att investera i kärnkompetensen. Genom att varva arbete med utbildning av medarbetarna i produktionen ökar Scania förmågan att möta konkurrensen när volymerna kommer tillbaka.

Nära samarbete med leverantörer

Den kraftiga produktionsminskningen drabbade leverantörsledet, och ett mindre antal av dessa hamnade i akuta finansiella svårigheter. Scanias inköpsavdelning har fört en omfattande dialog med leverantörerna och vid behov assisterat med olika typer av insatser. Det har inneburit att produktionsstörningar kunnat minimeras. Den något ökade produktionsnivån mot slutet av 2009 förbättrade i viss mån situationen även för leverantörerna.

Fortsatt utbyggnad av leveranscentra

Under året togs nya anläggningar för påbyggnad och utrustning av lokalt anpassade fordon i bruk i Taiwan, Malaysia och Dubai. Scania undersöker förutsättningarna för att etablera leveranscentra även i Ryssland och Sydkorea. Scania Delivery Centres ingår i strategin att stärka Scanias position på viktiga tillväxtmarknader.

I anläggningarna sker en anpassning av fordonen efter de krav och driftförhållanden som gäller lokalt vilket innebär kortare leveranstider.

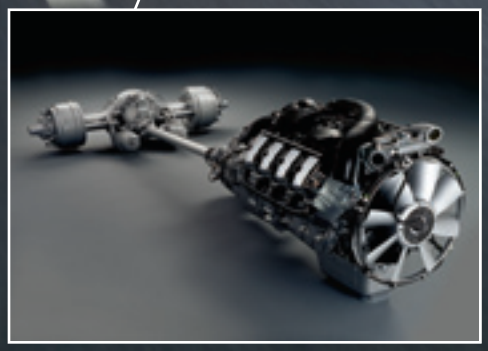
Långsiktig satsning på ökad produktionskapacitet

Trots den svaga marknaden under året fortsatte Scania sin långsiktiga satsning på att bygga ut den tekniska produktionskapaciteten. Vid utgången av året hade Scania kapacitet att snabbt och utan större investeringsbehov bygga cirka 100 000 fordon per år. Detta skedde genom omfattande investeringar i motorproduktionen i Södertälje, bland annat en ny anläggning för tillverkning av insprutningssystemet Scania XPI.

Scanias nya R-serie blev under året utnämnd till ”International Truck of the Year 2010”. Den nya aerodynamiska utformningen, den goda driftsekonomin och det unika stödsystemet, Scania Driver Support, framhölls i motiveringen av juryn.

Den aerodynamiska formen hos sidkjolarna minskar bränsleförbrukningen.

Med bakmonterade batterier och de nya sidkjolarna blir det större plats för bränsletankarna, upp till 1 500 liter även på en kort dragbil.



Kunderna kan välja en optimal kombination av motor och kraftöverföring för varje tillämpning genom att Scania utvecklar hela drivlinan i egen regi.

Grillen har betydligt större öppningar mellan de tydliga horisontella ribborna. Detta understryker Scanias identitet och släpper samtidigt in mer luft till kylaren och motorrummet.

Fortsatt främst

Kundernas behov att öka sin produktivitet och lönsamhet är drivande för Scanias forskning och utveckling. Arbetet grundas på Scanias unika modulsystem som gör att Scania kan tillfredsställa kundernas krav på olika specifikationer på ett kostnadseffektivt sätt både för kunderna och för Scania. Hållbara transporter är den andra ledstjärnan, vilket innefattar minsta möjliga miljöpåverkan i såväl konstruktion, produktion, underhåll och skrotning, som under drift av fordonen.

Scania investerar årligen över en konjunkturcykel cirka 4 procent av omsättningen i forskning och utveckling. Scania har valt att utveckla och tillverka strategiskt och konkurrensmässigt viktiga komponenter i egen regi eller i strategiska samarbeten med andra ledande aktörer. Att ha spetskompetens inom strategiskt viktiga områden är basen för Scanias roll som ledande märke.

Cirka 60 procent av investeringen i forskning och utveckling avser drivlinan, vilket ger Scania världsledarskap vad gäller motorer och bränsleeffektivitet. En viktig del är också egen elektronikutveckling.

Koncentrerad utvecklingsverksamhet

Forsknings- och utvecklingsresurserna är koncentrerade till Södertälje. Samlade resurser för alla produktslag – lastbilar, bussar och motorer – ger fördelar i arbetet som omfattar hela produktutvecklingskedjan från kartläggning av kundbehov, omvärldsfaktorer och konkurrenter, via grundläggande forskningsinsatser, konstruktionsarbete, kundkliniker och långtidsutprovning, till kvalitetsuppföljning och miljöhänsyn. Det omfattar även utveckling av metoder i produktion och servicearbete.

Sedan många år tillbaka driver Scania utvecklingsprojekt i strategiskt samarbete med bland annat den amerikanska motortillverkaren Cummins kring bränsleinsprutningssystemet Scania XPI. Personal från Scania och Volkswagen studerar möjligheterna till tekniskt samarbete inom olika områden, bland annat motorutveckling, elektronik och lätta materialslag. Den nya bussmodellen Scania Touring, som lanserades i oktober 2009, är resultatet av ett nära samarbete med den kinesiska busstillverkaren Higer.

Utvecklingssamarbeten i kombination med det modulbaserade produktsystemet ger skalfördelar inom Scanias forskning och utveckling.

Modulsystemet basen för utvecklingsarbetet

Scanias modulbaserade produktsystem med gemensamma gränssnitt mellan komponenterna möjliggör arbetet med kontinuerliga produktförbättringar. Delar och komponenter är utbytbara och kan därför utvecklas och sättas i produktion fortlöpande utan nya modellanseringar. Detta är idealiskt ur teknisk synvinkel och säkerställer kvalitet och kostnadseffektivitet genom hela värdekedjan.

Kundnyttan ökar också genom att antalet komponenter begränsas. Därigenom får Scanias kunder bättre tillgång till service, reservdelar och kompetens inom servicenätet.

Kärnkompetens i egen elektronikutveckling

För Scania är det strategiskt viktigt att ha egen hög kompetens inom elektronikutveckling. Det är särskilt värdefullt i utvecklingen av drivlinan – motorer och växellådor. Men även övriga system i fordonen samverkar i ökad utsträckning elektroniskt via fordonets elsystem som bygger på seriekommunikation med hög hastighet (CAN-busteknik). Scanias nuvarande elsystem introducerades 2004 och har visat sig robust och bekymmersfritt.

Egenutvecklingen ger ökade möjligheter att anpassa fordonets funktioner och egenskaper efter användarens specifika behov. I detta ingår även smidig integrering med systemen i kaross och påbyggnad så att fordonet fungerar optimalt som en helhet.

Elektroniken spelar även en viktigare roll för arbetet i serviceverkstäderna, där en effektivare felsökning ger snabbare service. Nya stödsystem utvecklas fortlöpande som förbättrar säkerheten och tryggheten för föraren. Nya elektroniska funktioner utnyttjas för noggrann driftsanalys och uppföljning av enskilda fordons och förares prestanda.

Elektroniken utvecklas snabbt, och Scania kan genom sin kompetens på området fortlöpande utveckla och introducera ny funktionalitet på fordonen.

Kontinuerliga introduktioner

Scania arbetar med kontinuerliga introduktioner och produktförbättringar. Detta ger kunden möjlighet att snabbare förbättra sin produktivitet och driftsekonomi jämfört med introduktioner av modellplattformar som innebär lång tid mellan produktnyheter. Scanias arbetssätt ställer mycket höga krav på tvärfunktionellt arbete med snabb återkoppling mellan forskning och utveckling, produktion och försäljningsnät.

Den nya version av Scania Opticruise, ett bränslesparande automatiserat växlingssystem som presenterades i september 2009, är exempel på nyutvecklad elektronik som inte påverkar kringliggande mekaniska system och komponenter.

Ett annat aktuellt område är utveckling av trafiksäkerhetssystem.

Ledande motorteknik – låg bränsleförbrukning

Utvecklingen av motorer är nyckeln till Scanias ledande position. Sedan länge är den viktigaste prioriteringen för Scania att konstruera och bygga motorer som är så tillförlitliga att de ger ägaren maximal tillgänglighet till fordonet.

Miljöegenskaperna har också högsta prioritet, liksom hög bränsleeffektivitet som är en viktig förutsättning för att minska alstringen av koldioxid och sänka utsläppen från trafiken. Hög effektivitet är utmärkande för Scania-fordon. Låg bränsleförbrukning är dessutom avgörande för transportörens lönsamhet, eftersom bränslekostnad utgör en betydande del av åkeriets totala kostnad.

Emissionskraven Euro 5 började gälla i oktober 2009, men redan året innan hade Scanias kunder tillgång till motorer som uppfyller Euro 5. Som första lastbilstillverkare kunde Scania erbjuda motorer som klarade Euro 5 utan efterbehandling av avgaserna, vilket ger enkelt handhavande och sparar vikt.

Mycket resurser har lagts på utvecklingen av den nya R-seriens förarplats, av många ansedd som marknadens bästa.

Genom sitt kunnande inom förbränningsteknik har Scania redan kunnat utveckla koncept för att uppfylla kraven i nästa steg, Euro 6, som blir obligatoriskt den 31 december 2013.

Scaniafordon med förnybara drivmedel och hybriddrift

Scanias motorer kan drivas med samtliga förnybara drivmedel som finns tillgängliga idag. Etanoldrivna Scaniabussar går i trafik sedan slutet av 1980-talet och har sålts till ett antal städer i olika världsdelar.

Under våren 2008 presenterade Scania också den första etanoldrivna lastbilen för transporter i tätort. Den tredje generationen Scaniamotorer för etanoldrift, som introducerades för buss 2007 och nu även finns för lastbil, har en mycket effektiv förbränning. Med etanol kan nettosänkningen av koldioxidutsläpp uppgå till drygt 70 procent enligt EUs direktiv om förnybar energi. Vid användning av biodiesel kan sänkningen bli 40 procent. Vidare finns möjlighet att använda biogas som utvinns ur avfall och avloppsslam. Då kan nettoutsläppen av koldioxid så gott som helt elimineras. Scania planerar att introducera en ny generation gasmotorer för bussar och lastbilar.

Scanias hybridbussar går sedan våren 2009 i ett omfattande fältprov i Stockholm. Vid hybriddrift minskas emissionerna med mer än 25 procent jämfört med konventionella fordon till följd av lägre bränsleåtgång. Scania testar etanolhybridbussar där dessutom nettoutsläppen av koldioxid reduceras med upp till 90 procent.

Scania Driver Support en unik hjälp för föraren

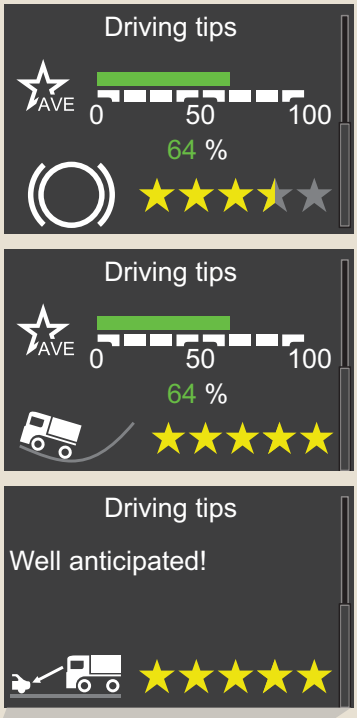
Scania har utvecklat ett stödsystem för yrkesförare som lanserades i september 2009.

Systemet ger föraren direkt återkoppling och tips för att förfina körstilen. Detta kan spara upp till 10 procent bränsle och ge stora vinster för ekonomin och miljön.

Scania Driver Support är ett viktigt nytt steg i samspelet mellan fordon och förare, där övriga delar bland annat utgörs av förarmiljön med instrument, reglage, körkänsla, köregenskaper, växlingssystemet Scania Opticruise och Scania Retarder.

Scania Driver Support uppmuntrar föraren att vara observant på sin körstil genom att upplysa om misstag och potentiella förbättringar, samtidigt som det belönar bra beteende via ett poängsystem. Systemet hjälper föraren att använda fordonet så säkert och effektivt som möjligt.

Scania Driver Support analyserar fortlöpande data från olika elektroniksystem på fordonet och utvärderar körningen baserat på parametrar som är grundläggande inom Scanias förarutbildning. Scania har utvecklat systemet i nära samarbete med yrkesförare runt om i Europa.



De nya lastbilarna i R-serien i kombination med Scania Driver Support leder till att bränsleförbrukningen minskar ytterligare.

Scanias kärnvärden ger hållbart företagande

Scania ligger steget före i att erbjuda driftsäkra och energioptimerade produkter som höjer kundernas effektivitet. Påverkan på miljön minimeras både under tillverkning och användning, vilket är bra för både kundernas och Scanias affärer. 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* genomsyrar all verksamhet i företaget och utgör grunden för Scanias hållbarhetsarbete.

I fokus 2009

Bland viktiga händelser ur hållbarhetssynpunkt under året är framgångsrika tester av hybridbussar i lokaltrafik. Introduktionen av det nya lastbilsprogrammet R-serien med det unika Scania Driver Support ger bättre förutsättningar för förarna att förbättra sin körstil och därmed minska bränsleförbrukningen och öka säkerheten.

För att möta nedgången i produktionen på cirka 55 procent behövde Scania anpassa kapaciteten. Detta skedde i huvudsak genom att använda inarbetad tid och avtal med fackliga organisationer om förkortad arbetstid samt att inte förlänga temporära anställningskontrakt. Detta möjliggjorde att Scania kunde undvika stora varsel av fast anställd personal i Sverige och behålla kärnkompetensen vilket är positivt för det framtida effektivitets- och hållbarhetsarbetet.

Under 2009 fick Scania sex utmärkelser för sitt hållbarhetsarbete. Ytterligare information finns på www.scania.com/sustainability.

Kunden först

Scania arbetar systematiskt för att stöda transportörernas hållbarhetsarbete. Genom innovativa och bränsleeffektiva produkter, hög kvalitet i fordonen, successiv förlängning av serviceintervaller samt en ambition att ha branschens bästa serviceorganisation ökar resurseffektiviteten i kundernas verksamhet.

Scanias kunder ser i allmänhet långsiktigt på sina fordonsinvesteringar. Hållbarhet och miljöegenskaper får allt högre prioritet. Att ligga steget före i miljöhänsyn är därför en framgångsfaktor för Scania. Genom att välja Scania ska kunderna kunna få produkter av högre standard än gällande lagkrav. Framförhållningen i förhållande till miljölagstiftningen är en viktig konkurrensfaktor.

Scania satsar också på utbildning av förare med fokus på bland annat trafiksäkerhet och bränsleeffektiv körning. I Scanias arbete ingår också att förbättra förarnas arbetsmiljö och hälsa.

Respekt för individen

Kompetenta och engagerade medarbetare som mår bra är en förutsättning för Scanias framgång. Scania arbetar brett med kompetensutveckling inom hela organisationen, genom ett engagerat och aktivt ledarskap. Med en global hälso- och arbetsmiljöpolicy som grund skapas förutsättningar för god hälsa och säker arbetsmiljö.

Genom ständiga förbättringar i alla processer elimineras slöseri i alla bemärkelser, vilket bidrar till att minska resursförbrukningen och uppkomsten av restprodukter.

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 mutor eller annat som kan uppfattas som mutor.

Kundintresse: Delge kunder produktinformation samt etablera förbättringsrutiner.

Forskning och utveckling: Arbeta för att överföra kunskap till värdländer.

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

Skatter: Betala i tid.

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

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

DRIFT
Genom att arbeta för ökad resurseffektivitet i alla led stärker Scania kundens konkurrenskraft. Föraren är också en avgörande aktör – träning och utbildning bidrar starkt till hög säkerhet och goda miljöprestanda.

SERVICE
Genom att Scania har branschens bästa service-organisation optimeras användningen av fordonen vilket ökar resurseffektiviteten hos kunderna.

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

Scania arbetar aktivt för att minimera slöseriet och minska produkternas inverkan på miljön under hela livscykeln.

Scania ställer sig vidare 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.

Kvalitet

Scania arbetar ständigt med forskning och utveckling av produkterna och produktionsmetoderna för att öka kvaliteten och minska inverkan på miljön. Huvuddelen av produkternas miljöpåverkan uppkommer när fordon och motorer används, i form av buller samt emissioner av till exempel koldioxid, kväveoxider och partiklar. Målet är att minska produkternas miljöpåverkan i alla faser under hela den tid de används samt underlätta för slutligt omhändertagande (skrotning) av produkterna.

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 distribution och service – kan ledtiderna kapas, resursåtgången reduceras och kvalitetssäkring ske på ett tidigt stadium.

Information i hållbarhetsfrågor uppdateras löpande på www.scania.com/sustainability.
På hemsidan finns även GRI-index (Global Reporting Initiative) till denna redovisning.
Frågor kan skickas till contact@scania.com.

Engagemang för hållbara transporter

En viktig del av Scanias kärnvärde *kunden först* är att bidra till att kunderna, transportörerna, kan hantera utmaningen att möta en långsiktigt växande efterfrågan på transporter, samtidigt som de uppfyller de skärpta krav på miljö och säkerhet som samhället ställer.

Klimatfrågan är avgörande för transportbranschens framtid, och Scanias konkurrenskraft på lång sikt påverkas av företagets förmåga att utveckla lösningar som möjliggör ökade transporter utan ökade koldioxidutsläpp. Scania är därför starkt engagerat i arbetet för att skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Scanias kunder ska erbjudas den bästa möjliga driftsekonomin under hela produktens livscykel. För en normalkund utgör bränslekostnaden cirka en tredjedel av den totala kostnaden. Att kontinuerligt minska utsläppen och bränsleförbrukningen är således en central och naturlig del i Scanias utveckling av nya produkter.

Scania arbetar aktivt med att hantera transporternas sidoeffekter genom att i alla led minska slöseriet med resurser. Det gäller både vid utvecklingen, tillverkningen och användningen av fordon. Energieffektivisering och minskning av koldioxidutsläpp är en ständigt aktuell fråga. Scania ser betydande affärsmöjligheter i att spela en ledande roll i utvecklingen av fordon för hållbara transporter.

I Scanias hållbarhetsprioriteringar inom miljö- och trafiksäkerhet ingår utbildning av förarna, förfinad motor- och fordonsteknik, förnybara bränslen, förbättrade logistiksystem samt effektivare fordonsekipage.

Pådrivande i trafiksäkerhetsarbetet

Scania arbetar på olika sätt för att förbättra trafiksäkerheten. Ökad trafiksäkerhet handlar om ett samspel mellan infrastruktur, fordon och trafikanter. Fordonen utvecklas med målet att undvika olyckor och att minska skador då olyckor ändå sker. Scania utvecklar kontinuerligt nya produkter och tjänster som stöder föraren i att fatta rätt beslut bakom ratten.

Sedan 2003 har Scania regelbundet arrangerat Scania Driver Competition, världens största förartävling. Sedan 2007 är arrangemanget globalt med deltagare från ett 40-tal länder i Europa, Latinamerika, Asien och Afrika. I samband med tävlingarna och i andra sammanhang lyfter Scania fram trafiksäkerhetsfrågorna för att skapa debatt och opinion. Scania Driver Competition kommer att arrangeras igen under 2010.

Förarna som nyckelpersoner

Scania satsar på lastbils- och bussförarna 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 drivmedelsförbrukningen med omkring 10 procent genom att förbättra sitt

körsätt och därmed sänka transportkostnaden. Genom satsning på förbättring av förarnas arbetsmiljö ökar dessutom yrkets attraktivitet.

Dieselmotorns potential inte uttömd

Scania spelar en ledande roll i utvecklingen av bränsleeffektiva motorer. Scanias dieselmotorer förblir under många år den dominerande drivkällan i fordonen genom sin höga effektivitet, utvecklingspotential och möjlighet att köra på olika typer av drivmedel.

Scanias dieselmotorer kan drivas med tillgängliga alternativa drivmedel till exempel biobaserad syntetisk diesel och biodiesel. Etanoldrivna Scaniabussar har i ett tjugotal år inneburit minskad miljöbelastning i ett antal städer. Scania erbjuder nu även etanoldrivna lastbilar vilket inte minst kan få betydelse för miljöpåverkan från distributionstrafiken i tätorterna. Med etanol kan nettosänkningen av koldioxidutsläpp uppgå till drygt 70 procent enligt EUs direktiv om förnybar energi. Vid användning av biodiesel kan sänkningen bli cirka 40 procent.

Effektivisering genom hybrider

Det är Scanias avsikt att kunna erbjuda inte bara hybridbussar utan även hybridalternativ för lastbilar i såväl distributionstrafik i tätorter som i fjärrtrafik.

Scania testar hybridfordon för att kunna erbjuda sina kunder produkter som är tillräckligt robusta för dagligt bruk under tuffa förhållanden och som är lönsamma för kunderna utan subventioner. De pågående fältproven med bussar i lokaltrafiken i Stockholmsområdet har varit lyckade och givit viktig erfarenhet. Genom effektiv förbränning och återvinning av bromsenergin kan bränsleförbrukningen minska med 25 procent. Vid användning av ett förnybart bränsle som till exempel etanol kan nettoutsläppen av koldioxid reduceras avsevärt.

Effektivisering av transporterna

Betydande miljövinster kan nås genom utveckling av logistiksystem. Transporterna skulle kunna ökas betydligt om den befintliga infrastrukturen användes mer rationellt. Ökad effektivitet nås också genom ny teknik, exempelvis informationsteknik, och nya sätt att utnyttja befintlig teknik. Scania stöder transportföretagens effektivitetsarbete genom att erbjuda planerings- och kontrollsystem, det mest effektiva och lättillgängliga servicenätet och det mest kundanpassade systemet för förarstöd.

Scania verkar också för införande i hela EU av längre och mer effektiva fordonskombinationer. Därigenom kan varje fordons lastförmåga öka med 50 procent vilket minskar miljöbelastningen.

Välbefinnande och engagemang nyckeln till framgång

Scanias framgång bygger på kompetenta och engagerade medarbetare som utvecklas och mår bra – både i sitt arbete och som människor. Under 2009 fick Scania en ny global hälsoorganisation med koncernchefen som ordförande.

Alla på Scania vet att ständiga förbättringar, alltid med kundens bästa för ögonen och kvalitet i alla led, skapar en långsiktigt stark utveckling. En medarbetare som kontinuerligt utvecklas, känner delaktighet och mår bra bidrar till ökad effektivitet och kvalitet.

Gemensamma metoder för att höja kompetensen och förbättra hälsan hos medarbetarna är en naturlig del av det dagliga arbetet enligt Scanias kärnvärden – *kunden först, respekt för individen* och *kvalitet.*

Genom att ta till vara varje medarbetares unika kunskap, vilja och förmåga utvecklas företagets arbetsmetoder kontinuerligt. Nya idéer och förbättringar skapas i det dagliga arbetet. Scanias värderingar med betoning på ledarskapet och medarbetarskapet ger också ett ökat engagemang för arbetet.

Scania ser mångfald som en framgångsfaktor och strävar efter bredd bland sina medarbetare. Genom arbetsgrupper sammansatta av medarbetare med olika bakgrund och erfarenhet utökas kunskapsbasen vilket ger bättre möjlighet att möta olika kunders behov och stärka Scanias position.

Kompetensutveckling i alla led

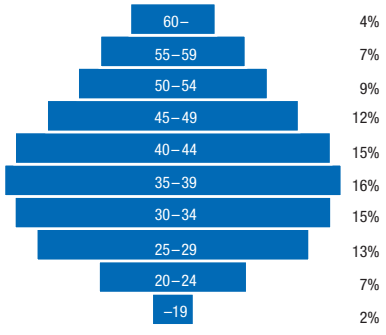
Att utveckla medarbetarnas kompetens är en hörnsten för Scania, och detta arbete bedrivs kontinuerligt i hela organisationen. Kompetensutvecklingen bygger på att lärandet och den personliga utvecklingen framför allt sker i det dagliga arbetet. Varje medarbetare ska ha en individuell utvecklingsplan och ansvarar för sin utveckling tillsammans med chefen.

Scania erbjuder sina medarbetare mer än 300 olika kurser och utbildningar inom bland annat ledarskap, teknik, miljö och kommunikation. Det totala antalet utbildningstimmar under 2009 var 1 753 228. En stor del av utbildningen genomförs av interna lärare, medarbetare och chefer, enligt Scanias tankesätt om en lärande organisation. I ledarskapsutvecklingen ingår också en medveten intern rekrytering med den globala Scaniaorganisationen som bas.

Utbildningsinsatser under lågkonjunkturen

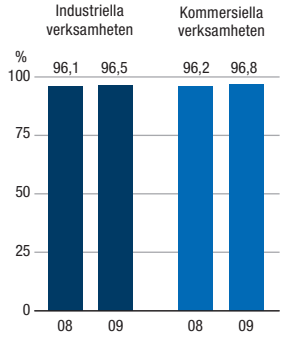
En ständigt ökande kunskap är det viktigaste för Scanias konkurrenskraft. För att hantera den kraftiga minskningen

Åldersfördelning



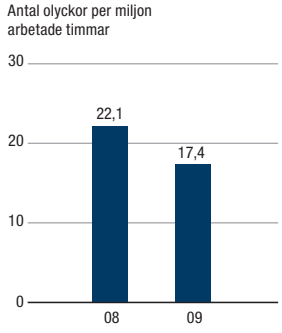
Åldersfördelningen bland Scanias medarbetare är välbalanserad och medelåldern ligger på 40 år.

Frisknärvaro globalt



Globala frisknärvarotalet bland de anställda i Scanias industriella verksamhet ökade med 0,4 procentenheter. Inom den kommersiella verksamheten ökade frisknärvaron med 0,6 procentenheter.

Arbetsskador globalt



Arbetsolyckor med sjukfrånvaro per miljon arbetade timmar (globalt Industriellt) var under 2009 17,4.

Scania sponsrar sedan tre år en yrkesskola för blivande fordonsmekaniker i Soweto i Sydafrika.

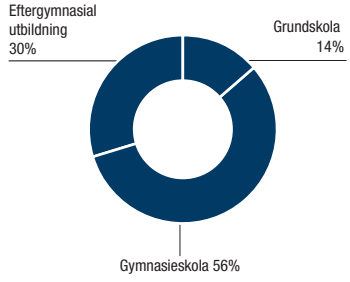
av efterfrågan och kunna behålla fast anställd personal introducerade Scania i februari 2009 ett omfattande utbildningsprogram för produktionspersonalen i Sverige. Under första halvåret utbildades cirka 2 000 personer varje dag inom produktionsteknik, Scania Production System, SPS, hälsa och arbetsmiljö samt i basämnen som matematik, svenska och produktkunskap.

Satsningar på barn och ungdomar

Scania arbetar aktivt och brett med att skapa intresse för teknik och naturvetenskap bland barn och ungdomar. Scania samarbetar till exempel med Tom Tits Experiment, ett projekt som drivs av Södertälje Kommun för att förbättra pedagogiken i undervisningen inom naturvetenskap och teknik i Södertälje.

Som en del i arbetet med att öka tillgången på kvalificerad arbetskraft i regionen sponsrar Scania sedan tre år en yrkesskola för blivande fordonsmekaniker i Soweto, utanför Johannesburg i Sydafrika. Satsningen ger Scania tillgång till välutbildade mekaniker och bidrar till att fler ungdomar får en bra yrkesutbildning i området.

Utbildningsnivå



Scanias medarbetare har en hög utbildningsnivå.

Hälsomedvetande i fokus

Scania arbetar proaktivt för att befrämja och utveckla god hälsa och arbetsmiljö i hela organisationen med en global hälsopolicy som grund. Under året utformades ett globalt styrande dokument; Strategic Platform for Health and Work Environment.

Scania arbetar långsiktigt och målmedvetet med att föra in hälsofrågor i alla processer – från utvecklings- och produktionsenheter till försäljnings- och serviceledet. Att fullt ut inkludera det senare ledet i hälsoarbetet innebär en utmaning genom den stora geografiska spridningen. Ambitionen är att hälso- och arbetsmiljöarbetet ska vara en integrerad del av den dagliga verksamheten.

Utvärdering sker genom olika nyckeltal, till exempel frisknärvaro, olycksfall, tillbud samt personalomsättning. Medarbetarenkäter genomförs löpande för att följa upp hur medarbetare uppfattar sin arbetssituation och relation med Scania. Scania Blue Rating Health and Work Environment är en standardiserad metod för att utvärdera arbetet.

Hälsoorganisation med globalt uppdrag

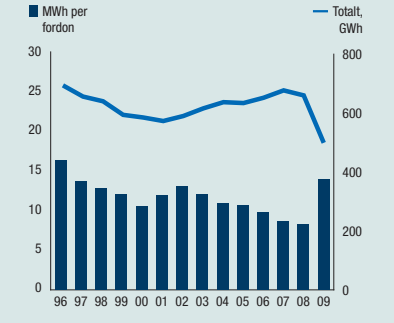
Under 2009 stärkte Scania hälsoarbetet ytterligare genom en ny global organisation under en hälsostyrelse med koncernchefen som ordförande. Uppdraget är att arbeta globalt för hälsa och välbefinnande i alla led av verksamheten. I uppdraget inkluderas nu alla enheter i koncernen inklusive Scanias försäljnings- och serviceenheter. I konceptet ingår även en hälsosatsning för Scanias kunder och deras förare, Scania Driver Care, som ska ge förarna kunskap och inspiration till hur de kan förbättra sin egen hälsa- och arbetsmiljö.

Miljöpåverkan

ANVÄNDNING AV RESURSER

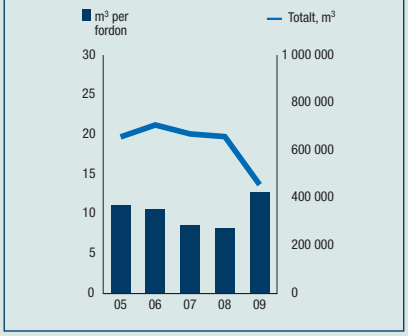
Scania effektiviserar ständigt sitt resursutnyttjande. Till följd av lågkonjunkturen minskade förbrukningen av råvaror, kemikalier och vatten samt användningen av energi under 2009. Dock ökade energianvändningen per producerat fordon på grund av tomgångsförluster vid låg produktion. En jämförelse med år då Scania har haft motsvarande låg produktion visar tydliga förbättringar.

Energi



Under 2009 minskade den totala energianvändningen med knappt 25 procent till 500 GWh. Energianvändningen per producerat fordon ökade emellertid till 14 MWh på grund av låg produktion.

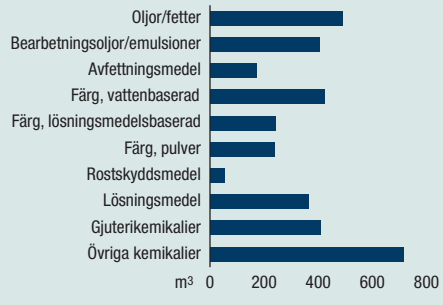
Vatten



Under 2009 minskade den totala vattenförbrukningen med drygt 30 procent till 460 000 m³. Vattenförbrukningen per producerat fordon ökade till 13 m³ på grund av låg produktion.

Kemikalier

Kemikalieanvändningen minskade totalt med knappt 50 procent till 3 500 m³, men kemikalieanvändningen per producerat fordon ökade till 98 liter på grund av låg produktion.



SCANIAS VERKSAMHET

- Miljöarbetets syfte är att hushålla med energi och resurser i både Scanias egen verksamhet och i transportbranschen. Så tillgodoses företagets behov av effektiv produktion och kundernas behov av låg bränsleförbrukning och låga avgasutsläpp.
- Mer än hälften av Scanias FoU-budget går till miljöförbättringar.
- Att omvandla råvaror och komponenter till slutprodukter är en grundläggande del av Scanias verksamhet. Därför är effektivare resursanvändning ett av Scanias viktigaste miljömål.
- Med ett av de mest effektiva produktionssystemen i världen minimerar Scania slöseri i alla former.
- Scania arbetar aktivt med att byta ut farliga ämnen och strävar efter att undvika användning av sådana ämnen inom produktutveckling, produktion och inom servicenätet.

PRODUKTION OCH SERVICE

- Miljöarbetet är integrerat i Scania Production System och återförsäljar- och servicenätet.
- Scania eftersträvar ett effektivt utnyttjande av energiresurser och en övergång till förnybara energikällor.
- Inom produktionen arbetar Scania aktivt med frågor som förbrukning av råvaror, kemikalier, energi och vatten samt utsläpp till luft och vatten.
- En viktig uppgift är att förebygga olyckor och driftstörningar.
- Tvärfunktionella team fokuserar på hälso- och miljöfrågor.

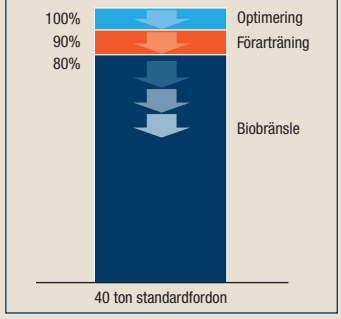
FORSKNING OCH UTVECKLING

- 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 CO_2-utsläppen och öka trafiksäkerheten.

PÅVERKAN UNDER FORDONETS LIVSTID

Huvuddelen av Scaniaprodukternas miljöpåverkan uppkommer när fordon och motorer används. Scania arbetar därför systematiskt för att stöda transportörernas hållbarhetsarbete och minska deras miljöpåverkan. Genom att förbättra fordonet med optimering i form av förbättrad utväxling och mindre luftmotstånd kan bränsleförbrukningen minska direkt i storleksordningen upp till 10 procent. Ytterligare ett lika stort steg kan tas med hjälp av återkommande förarträning. Dessutom kan koldioxidutsläppen minska ytterligare med användning av förnybara biodrivmedel.

Potential för CO_2 minskningar



HÅLLBARA TRANSPORTER

Scanias vision är att minska CO_2-utsläppen per transporterat ton med 50 procent mellan år 2000 – 2020 genom satsningar på:

- Föraren
- Fordonsteknologi
- Biobränslen
- Logistik

För att uppfylla visionen krävs ett gott samarbete med kunderna och stöd från lagstiftningen, till exempel vad gäller längdbestämmelser.

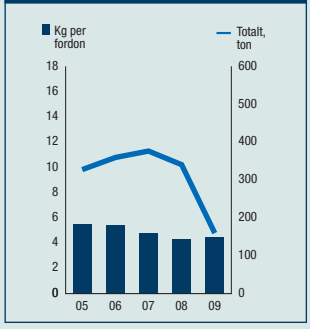
UTSLÄPP, ÅTERVINNING OCH DEPONI

STÄNDIGA FÖRBÄTTRINGAR

- Effektiviseringar i processer där energi används, bland annat genom systematiskt arbete med lokala energikartläggningar och handlingsplaner.
- Totala energianvändningen minskade med 16 procent under de senaste tio åren.
- Användningen av fossila bränslen, exklusive bränslen för motorprovning, minskade med drygt 50 procent under 2009. Andelen fossila bränslen är nu endast 11 procent av den totala energiåtgången.
- Kortare testkörningar bidrar till minskade utsläpp av koldioxid och NOx.
- Koldioxidutsläppen från godstransporter globalt var 60 000 ton varav 56 000 ton kan hänföras till produktionen.
- Utsläppen av flyktiga organiska ämnen sker i huvudsak i samband med målning och rostskyddsbehandling. Under den senaste tioårsperioden har dessa utsläpp per producerat fordon minskat med drygt 50 procent. Halveringen har skett genom omställning i produktionen där komponenterna ytbehandlas före montering och genom byte till bästa tillgängliga målningsteknik.
- Scania ökar återvinningen och minskar mängden till deponi. Avfall till deponi uppgick 2009 till drygt 2 300 ton, endast 6 procent av uppkommet avfall.

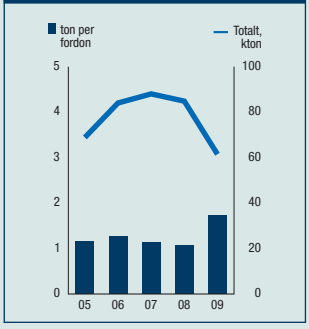
Scania minskar ständigt utsläppen till luft, vatten och mark. Miljöpåverkan minskas så nära källan som möjligt för att undvika resurskrävande reningsåtgärder. Scania eftersträvar slutna produktionsprocesser och att ersätta fossila bränslen med förnybara. Beroende på minskad produktion minskade utsläppen under 2009 men ökade per producerat fordon. Koldioxidutsläppen per kWh minskade dock till följd av att andelen fossila bränslen reducerats.

Flyktiga organiska ämnen



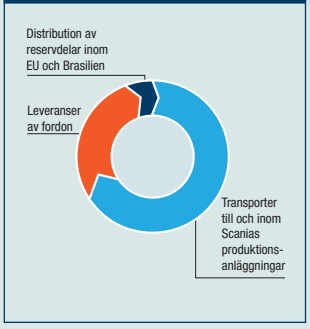
Under 2009 minskade de totala utsläppen av flyktiga organiska ämnen med drygt 50 procent till 160 ton, men utsläppen per producerat fordon ökade något till 4,5 kg på grund av låg produktion.

Koldioxid från produktion



Utsläppen av koldioxid minskade totalt med ungefär 28 procent till 62 kton, men utsläppen per producerat fordon ökade till 1,7 ton på grund av låg produktion. Produktionens koldioxidutsläpp kommer huvudsakligen från indirekta utsläpp av inköpt el och värme.

Koldioxid från godstransporter

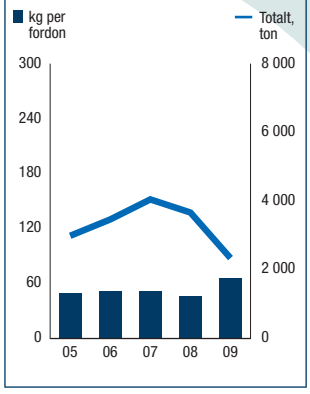


De totala utsläppen från godstransporter 2009 uppgick till 60 000 ton.

ÅTERVINNING FRÅN PRODUKTION

Scania minskar mängden avfall och ökar återvinningen. Till viss del sker återvinningen inom den egna produktionen. Övrigt återvinningsbart material avyttras. Under 2009 omhändertogs 40 000 ton avfall (exklusive gjuterisand), varav 80 procent har utnyttjats för material- och energiåtervinning. Avfall som omhändertas externt och i huvudsak klassas som farligt uppgick till 5 500 ton 2009.

Deponering av avfall



ÅTERVINNING

STÄNDIGA FÖRBÄTTRINGAR

- Scania erbjuder förarutbildning i 40 länder. – Under 2009 utbildades cirka 10 000 förare.
- Scania arbetar på olika sätt för att öka trafiksäkerheten på global nivå.
- Scania utvecklar ny teknik med dieselbränslen.
- Gradvis introduktion av alternativ till konventionella bränslen.
- Fälttester av hybridfordon.

SKROTNING

För att återvinningen av fordonen ska ske på rätt sätt upprättar Scania demonterings- och deponiprotokoll. Så många komponenter som möjligt är konstruerade för återvinning och märkta så att de lätt kan identifieras. En lastbil är återvinningsbar till 95 procent.

MILJÖEKONOMISK REDOVISNING I SAMMANDRAG

Produktionens miljöprestanda i sammandrag

	2009	2008	2007
Antal producerade fordon	**35 698**	79 874	78 331
Nettoomsättning, MSEK			
Scaniaprodukter	**62 074**	88 977	84 486
Förbrukning av råvaror			
Per fordon, kg	**2 300**	2 500	2 900
Totalt, ton	**80 500**	202 000	228 000
Totalt, MSEK	**970**	2 540	2 510
Förbrukning av kemikalier			
Per fordon, m^3	**0,098**	0,086	0,085
Totalt, m^3	**3 500**	6 850	6 600
Totalt, MSEK	**133**	249	212
Energianvändning			
Per fordon, MWh	**14,0**	8,3	8,6
Totalt, GWh	**500**	660	677
Totalt, MSEK	**315**	346	313
Utsläpp av koldioxid			
Fossila bränslen, 1 000 ton	**25**	38	42
Inköp el, 1 000 ton	**29**	41	41
Inköp värme, 1 000 ton	**7,0**	5,8	4,8
Transporter, 1 000 ton	**56**	108	
Per fordon, ton	**3,3**	2,4	
varav anläggningsrelaterat	**1,73**	1,06	1,13
Totalt ton	**117 000**	193 500	88 200*
Vattenanvändning			
Per fordon, m^3	**12,8**	8,3	9,0
Totalt, 1 000 m^3	**460**	660	670
Totalt, MSEK	**6**	8	8
Utsläpp av lösningsmedel			
Per fordon, kg	**4,5**	4,3	4,8
Totalt, ton	**160**	341	377
Återvinning av restprodukter och avfall			
Per fordon, kg	**890**	860	1 000
Totalt, ton	**32 000**	69 000	77 000
Intäkter, MSEK	**29**	112	106
Deponering och externt omhändertagande			
Per fordon, kg	**220**	170	180
Totalt, ton	**7 800**	14 000	14 000
Totalt, MSEK	**16**	25	25

*Transporter ingår ej 2007.

Emissioner från transporter har beräknats enligt NTM (Nätverket för Transporter och Miljön). En fördjupad redovisning av åtgärder och resultat liksom en sammanställning av miljöprestanda per produktionsenhet finns på www.scania.com. Hemsidan har inte granskats av företagets revisorer.

Styrning och uppföljning

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 produktionens prestanda 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 med revisioner årligen med Scania Blue Rating Environment and Health & Work Environment, som också används för att utveckla arbetet, sprida goda exempel och bedöma risker (se Risker och riskhantering sid 47–50). Under Corporate Relations ledning samordnar Scanias miljökommitté miljöarbetet och utarbetar långsiktiga strategier för miljöfrågor.

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

För enheterna i försäljnings- och serviceorganisationen gäller Dealer Operating Standard, DOS, där miljöarbetet ingår. DOS följs upp vid regelbundna revisioner. För mer information se Bolagsstyrningsrapporten sid 51–56.

Samma krav på leverantörer

Scanias värderingar avspeglas också i de krav som ställs på koncernens leverantörer som ska vara certifierade enligt ISO/TS 16949 och ISO 14001. Scanias inköpspolicy ställer också krav på hög kvalitet, ett certifierat miljöledningssystem och att leverantörerna lever upp till FNs deklaration om de mänskliga rättigheterna vad gäller bland annat grundläggande mänskliga rättigheter, medarbetarnas hälsa, säkerhet, ersättningar och arbetsvillkor.

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.

Scania för en nära dialog med sina leverantörer för att stöda dem och följa upp att kraven uppfylls.

Dialog med Scanias intressenter

Dialog och samarbete med kunder, politiker, myndigheter och andra 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.

Förebyggande riskarbete

Risker är ett naturligt inslag i affärsverksamhet och företagande. Det tillhör det dagliga arbetet i Scania att systematiskt identifiera och förebygga risker och att begränsa effekten av de skador som kan uppstå.

Med hållbarhetsrisker avses risker för icke önskvärda konsekvenser rörande miljö, hälsa och säkerhet, mänskliga rättigheter och affärsetik från den affärsmässiga verksamhet 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 Scanias anläggningar. Uppföljning sker genom kontrollsystem, rapporterings- och åtgärdsrutiner.

Verksamheten vid Scanias produktionsanläggningar runt om i världen har genomfört inventering och riskbedömning av byggnader samt mark- och grundvattenföroreningar. Vid behov har kompletterande undersökningar och nödvändiga åtgärder vidtagits. Arbetet bedrivs i nära samarbete med den lokala eller regionala myndigheten.

Under 2009 har inga olyckor förekommit som föranlett 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 Scanias verksamheter krävs dock en återkommande omprövning av tillståndet. Tillståndet för en produktionsökning i Södertälje har nu vunnit laga kraft efter beslut i överklagande- och prövotidsärende.

Under 2009 förekom inga överträdelser av gällande villkor. Angående det europeiska handelssystemet med utsläppsrätter är anläggningen i Södertälje, med en större pannanläggning för reservkraft, nu den enda verksamhet som omfattas.

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. Scanias miljöarbete är proaktivt, baserat på ett livscykelperspektiv och försiktighetsprincipen.

Uppgång på börsen

Aktiemarknaden hade en positiv utveckling under 2009. Börskurserna bottnade vid slutet av 2008. Därefter har aktiemarknaden haft en kraftigt varierande utveckling men en klart positiv trend, stödd av en stabilisering av den ekonomiska utvecklingen samt förhoppningar om en vändning. NASDAQ OMX Nordic (Stockholm) steg med 47 procent och Scanias B-aktie steg med 19 procent.

Året präglades av en generellt sett svag utveckling inom sektorn för investeringsvaror med låg efterfrågan och stora kapacitetsanpassningar. Marknaden för tunga lastbilar i Europa halverades i princip jämfört med 2008. Orderingången bottnade under fjärde kvartalet 2008 som kännetecknades av betydande avbokningar, men under 2009 stabiliserades efterfrågan på en låg nivå.

Liksom börsen som helhet hade Scaniaaktien en positiv utveckling under året. Totalavkastningen blev 22 procent för B-aktien vilket kan jämföras med SIXRX som hade en avkastning på 53 procent. De senaste fem åren har Scanias B-aktie i genomsnitt haft en total avkastning på 23 procent per år. Motsvarande siffra för SIXRX är 15 procent.

Aktiens omsättning

Omsättningen i Scanias B-aktie var i genomsnitt 1 281 300 aktier per dag under 2009. Omsättningen var därmed lägre jämfört med 2008. Omsättningshastigheten var 84 procent (169) vilket kan jämföras med 109 (135) procent för NASDAQ OMX Nordic som helhet.

Utdelning och utdelningspolicy

Den föreslagna utdelningen på 1,00 krona per aktie motsvarar 70,9 procent av årets nettovinst. De senaste fem åren har i genomsnitt 51 procent av nettovinsten motsvarande 3,20 kronor per aktie delats ut till aktieägarna. Kapitalbehovet i bolaget utvärderas löpande och anpassas efter de investeringar som behövs för att säkerställa tillväxten. Detta skapar, enligt Scanias uppfattning, ett högre långsiktigt aktieägarvärde än en fast utdelningspolicy.

Väsentliga ägarförändringar

I januari 2009 meddelade Porsche Automobil Holding SE att bolaget ökat sitt innehav till 50,8 procent i Volkswagen

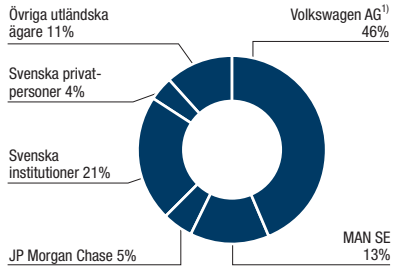
De tio största aktieägarna, 31 januari 2010

Ägare	Innehav %	Röster %
Volkswagen AG[1)]	45,7	70,9
MAN SE	13,4	17,4
Clearstream Banking	4,3	1,0
JP Morgan Chase	4,6	0,9
Swedbank Robur Fonder	3,6	0,7
Skandia Liv	1,3	0,4
Alecta Pensionsförsäkring	2,4	0,4
AMF Försäkring och Fonder	1,2	0,4
Handelsbanken Fonder	0,9	0,2
Norska Staten	0,9	0,2
Summa	78,3	92,5

Resultatbonusstiftelse
Anställda äger via resultatbonusstiftelse Scaniaaktier, vilket per den 31 januari 2010 uppgick till 0,8 procent av aktiekapitalet. Scanias resultatbonusstiftelse får maximalt äga 10 procent av aktiekapitalet i Scania.

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), 31 januari 2010



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

Kapitalmarknadsdag i Södertälje.

AG, vilket innebar att Porsche indirekt kontrollerade Scania. Därför lade Porsche ett budpliktsbud på Scania, i enlighet med svensk lagstiftning, om 68,52 kronor kontant för varje A-aktie och 67,10 kronor kontant för varje B-aktie. Scanias styrelse rekommenderade aktieägarna att inte anta Porsches budpliktsbud. Aktieägare motsvarande 7,93 procent av kapitalet och 2,34 procent av rösterna accepterade erbjudandet och Porsche sålde dessa aktier vidare till Volkswagen. Volkswagens innehav i Scania, inklusive aktier som förvaltas av kreditinstitut, uppgick därmed till 49,29 procent av kapitalet och 71,81 procent av rösterna.

Om Scaniaaktien

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

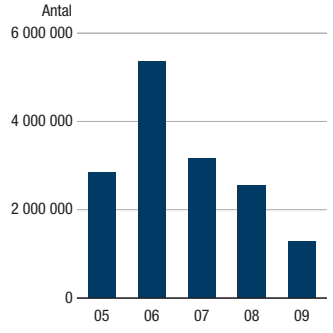
Mer information om Scaniaaktien finns på www.scania.com, Investor Relations.

Data per aktie

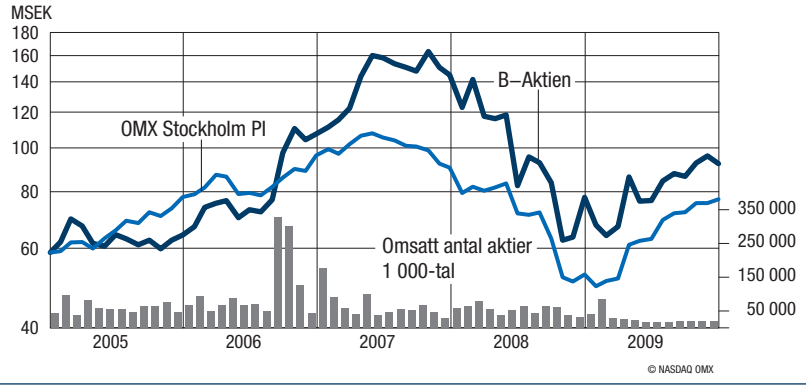
SEK (om annat ej anges)	**2009**	2008	2007	2006	2005
Kurs vid årets slut, B-aktien	**92,3**	77,75	145,01	107,37	64,18
Högsta kurs, B-aktien	**103,0**	162,43	188,80	112,50	71,54
Lägsta kurs, B-aktien	**57,75**	50,25	98,44	64,06	57,14
Kursförändring, %, B-aktien	**18,7**	– 46,4	35,1	67,3	9,3
Totalavkastning, %, B-aktien	**22,0**	– 40,8	45,5	74,7	15,6
Börsvärde, MSEK	**73 640**	61 900	128 800	97 150	57 300
Resultat	**1,41**	11,11	10,69	7,42	5,83
P/E-tal, B-aktien, ggr	**65**	7	14	14	11
Utdelning*	**1,00**	2,50	5,00	3,75	3,75
Inlösen	**–**	–	7,50	8,75	–
Direktavkastning, %**	**1,1**	3,2	3,4	3,5	5,8
Utdelningsandel, %	**70,9**	22,5	46,8	50,5	64,3
Eget kapital	**29,1**	27,4	31,0	32,7	29,7
Kassaflöde, Fordon och tjänster	**6,89**	2,22	10,62	8,68	5,09
Aktieägare, antal***	**119 973**	130 020	124 413	107 487	109 400

* Enligt styrelsens förslag för år 2009.
** Utdelning dividerat med börskursen för B-aktien vid årets slut.
*** Per 31 januari 2010.

Genomsnittlig daglig handel med B-aktier



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 enmiljard-sexhundramiljoner (1 600 000 000) kronor och högst sexmiljarderfyrahundramiljoner (6 400 000 000) kronor.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 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 deltaga i förhandlingarna på bolagsstämma, skall dels vara upptagen i utskrift av hela aktieboken avseende förhållandena fem vardagar före bolagsstämman, dels göra anmälan till bolaget senast kl 16.00 den dag som anges i kallelsen till stämman. Sistnämnda dag får inte vara söndag, annan allmän helgdag, lördag, midsommarafton, julafton eller nyårsafton och inte infalla tidigare än femte vardagen före stämman.

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

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

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

STRATEGISKA RISKER

Företagsstyrnings- och policyrisker

Verkställande ledningen har huvudansvaret för hantering av företagsstyrnings- och policyrisker. Alla enheter inom företaget arbetar enligt ett ledningssystem, som uppfyller Scanias krav, riktlinjer och policies och är väl dokumenterat. Snabb spridning av ändamålsenlig information säkerställs via bolagets ledningsstrukturer och ledningsprocesser. Ledningssystemen förbättras kontinuerligt bland annat genom regelbunden översyn, utförd såväl internt som av tredje part. För en närmare beskrivning av ledningsstrukturen i Scania se avsnittet Bolagets ledning i Bolagsstyrningsrapporten på sid 54.

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 konjunkturer 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 tillväxttrenden 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 samt ändringar i 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 förknippade med oberoende distributörer

Oberoende distributörer kan drabbas av problem, som får en negativ effekt på Scanias verksamhet. Det kan bland annat vara bristande ledning och investeringsförmåga eller problem med generationsväxlingar i familjeföretag. Scania kan därigenom få en volymnedgång innan distributören eller en ny distributör fått igång verksamheten fullt ut. 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. Det finns ingen enskild oberoende distributör av materiell storlek.

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 Contingency Planning Principles ska beredskapen kontinuerligt hållas på en sådan nivå, att Scanias förmåga till leveransprecision mot kund inte påverkas negativt.

Scania har en gemensam riskhanteringsmodell, Business Interruption Study, med centralt ansvar för samordning och stöd till verksamhetsansvariga. Modellen vidareutvecklas kontinuerligt och beaktar även leverantörernas inverkan på Scanias leveransprecision. Riskidentifiering och kontinuitetsplanering är en del av varje chefs ansvar och innefattar en verksamhetsanpassad planering. Utbildning och övning sker med samtliga anställda och utförare av tjänster inom Scanias anläggningar. Uppföljning sker genom kontrollsystem, rapporterings- och åtgärdsrutiner.

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

Scanias 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. Besiktningar utfördes under året på alla större produktionsenheter. Se vidare Hållbarhetsredovisningen sid 34–43.

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 påverkar informationshanteringen är att:

- Avbrott sker i kritiska informationssystem oberoende av orsak
- Strategisk och annan känslig information avslöjas för obehöriga
- Strategisk och 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 Scanias 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.

Leverantörsrisker

Inför nya avtal kontrollerar Scania att leverantören klarar Scanias 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 Scanias riskhanteringsmodell Business Interruption Study identifieras och hanteras de risker som kan inverka menligt på kontinuiteten i Scanias produktion.

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

Miljörisker

Inom Scania finns rutiner för att fortlöpande och systematiskt identifiera och bedöma klimat- och miljörisker. Strategiska miljörisker hanteras integrerat med andra affärsutvecklingsrisker (se sid 47). Den operativa miljöskyddsriskhanteringen koordineras med övrig riskhantering och avser i första hand att förebygga olyckor, onormal drift och markförorening.

Orienterande inventering och riskbedömning av mark- och grundvattenföroreningar har genomförts vid samtliga produktionsanläggningar. Baserat på utförda inventeringar har riskområden identifierats och nödvändiga åtgärder vidtagits eller påbörjats.

Scanias Blue Rating Environment är en metod för att utvärdera och utveckla miljöarbetet så att Scania på

ett effektivt sätt successivt kan förbättra förmågan att undvika miljörisker. Se vidare Hållbarhetsredovisningen sid 34–43.

Personal- och kompetensförsörjning

För sin fortsatta framgång är Scania beroende av sin förmåga att attrahera och behålla kompetenta och motiverade medarbetare. Personalförsörjning och kompetensutveckling sker med hjälp av samordnad metodik. Därigenom åstadkoms kvalitetssäkring och ständig förbättring av personalarbetet.

Utvecklingen följs kontinuerligt bland annat med nyckeltal för frisknärvaro, personalomsättning, åldersstruktur samt medarbetarnöjdhet och utvecklingssamtal, och vid behov genomförs riktade åtgärder. Genom nära samarbete med ett flertal universitet och högskolor underlättas försörjningen av teknisk nyckelkompetens.

Forsknings- och utvecklingsrisker

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

Emissionslagstiftning

Att uppfylla regleringskrav är ett villkor för att Scania ska kunna sälja sina produkter. Regleringskraven kan röra sig om smärre modifikationer men även krav på totalt minskad miljöpåverkan av användning av fordonen, främst emissioner. Medan produktmodifikationer 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 Scanias framtid, vilket inte minst gäller de kommande Euro 6-kraven.

Idag finns två tekniker för att begränsa avgasutsläpp: 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 bränsleinsprutningssystemet Scania XPI, som nu även tillverkas i Södertälje av det samägda produktionsbolaget. Nya och sent ställda krav vad gäller utsläpp av partiklar innebär behov av flexibilitet i val och utveckling av lösningar för Euro 6. Detta tillgodoses genom att Scania i hög grad bedriver egen utveckling av ingående system.

Produktlanseringsrisker

Politiska beslut i syfte att påverka fordonsmarknaden i viss riktning, exempelvis av miljöskäl, genom skattelättnader och pålagor samt exempelvis regionala miljözonsregler kan leda till snabba förändringar i efterfrågan. Detta kan kräva tidigareläggning av introduktioner och ökade resurser för forskning och utveckling i ett tidigare stadium. Scania hanterar detta genom att integrera sin omvärldsbevakning i alla utvecklings- och introduktionsprojekt.

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

Produktansvar

Scania har som mål att utveckla produkter som är pålitliga och säkra för användaren, allmänheten och miljön. Skulle emellertid en produkt visa tecken på sådana tekniska brister som skulle kunna skada personer eller egendom, hanteras detta av Scanias 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.

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. Scanias 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.

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 Scanias 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

Scanias 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 Scanias omfång och art. Scanias 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 Scanias 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 Scanias bolagsstyrningsrapport (se sid 51–56). 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.

Skatterisk

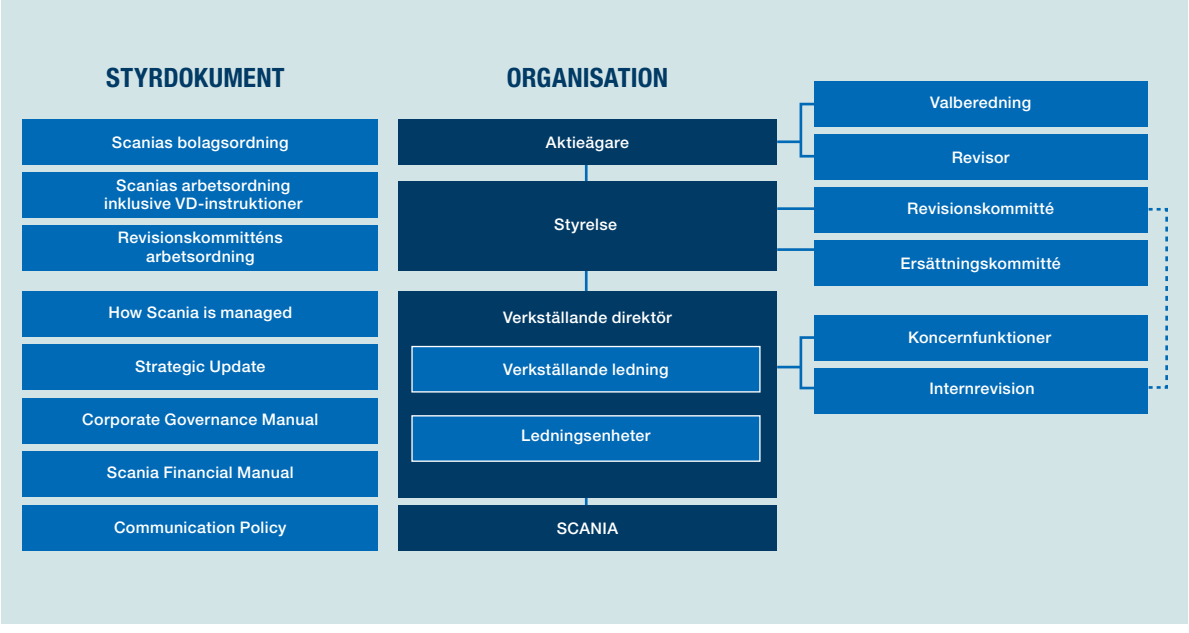
Scania och dess dotterbolag är föremål för ett stort antal taxeringsprocesser till följd av bolagets löpande verksamhet. Dessa processer avser i allt väsentligt områdena mervärdesskatt, internprissättning samt avräkning av utländsk skatt. För mer information se även not 8 (sid 87). Ingen av processerna bedöms kunna resultera i något anspråk som avsevärt skulle påverka Scanias 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 Scanias styrelse. Se vidare ekonomisk översikt sidan 62 och not 30 sidan 112.

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, regelverket för emittenter vid NASDAQ OMX Nordic ("Stockholmsbörsen") samt Svensk kod för bolagsstyrning ("bolagsstyrningskoden").

Styrdokument i Scania

De viktigaste styrande dokumenten inom Scania är:

- Scanias bolagsordning (återges på sidan 46)
- Styrelsens arbetsordning, inklusive instruktionen till den verkställande direktören och riktlinjer för väsentliga rapporteringsprocesser inom Scania
- Revisionskommitténs arbetsordning
- How Scania is Managed (Så styrs Scania)
- Strategic 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. Företag som tillämpar koden kan avvika från enskilda regler men ska då avge förklaringar där skälen till varje avvikelse redovisas. Scania följer bolagsstyrningskoden för 2009 utan undantag. Denna bolagsstyrningsrapport har inte granskats av Scanias revisorer.

AKTIEÄGARNA

Vid utgången av 2009 hade Scania cirka 120 000 aktieägare. Volkswagen AG var största ägare med totalt cirka 49,3 procent av aktierna och 71,8 procent av rösterna (inklusive aktier som förvaltas av kreditinstitut). 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, JP Morgan Chase Bank, Swedbank Robur Fonder, Skandia Liv, Alecta Pensionsförsäkring, AMF Försäkring och Fonder, Handelsbanken Fonder och Norska Staten. Tillsammans innehade dessa tio aktieägare 78,3 procent av aktiekapitalet och 92,5 procent av rösterna i Scania.

Bolagsstämman

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

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

Kallelse till årsstämma ska ske tidigast sex och senast fyra veckor före stämman. Kallelse till extra bolagsstämma ska ske tidigast sex veckor och senast två veckor före stämman. Kallelsen till ordinarie och extra bolagsstämma publiceras på Scanias hemsida, i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet samt i Post- och Inrikes Tidningar (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.

I enlighet med den svenska aktiebolagslagen och Scanias 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 aktieägarens aktieinnehav och som vederbörligen företräds på bolagsstämman.

Protokollet från årsstämman publiceras på Scanias hemsida.

Information om regler och praxis vid bolagsstämmor för aktiebolag som är noterade på Stockholmsbörsen samt om svensk bolagsstyrning i övrigt finns på Scanias hemsida www.scania.com. Informationen återfinns under Corporate Governance och är rubricerad ”Special Features of Swedish Corporate Governance”.

Av bolagsstämman valda ledamöter i Scanias styrelse

Ledamot	Invald år	Revisions-kommittén	Ersättnings-kommittén	Oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen*	Oberoende i förhållande till bolagets större aktieägare*	Närvaro av totalt 10 möten
Martin Winterkorn, ordförande	2007		ordförande	x		5
Staffan Bohman, vice ordförande	2005	ordförande		x	x	10
Leif Östling	1994				x	10
Helmut Aurenz	2008			x	x	10
Peggy Bruzelius	1998		x	x	x	9
Börje Ekholm	2007			x	x	8
Francisco J. Garcia Sanz	2007		x	x		5
Gunnar Larsson	2008	x		x	x	10
Hans Dieter Pötsch	2007	x		x		8
Peter Wallenberg Jr	2005			x	x	7

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

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 2009 beslutade att valberedningens ledamöter ska utses av de fyra till röstetalet största aktieägarna. Inför årsstämman 2010 har följande utgjort bolagets valberedning:

Gudrun Letzel, representerar Volkswagen AG, ordförande
Thomas Kremer, representerar MAN SE
KG Lindvall, representerar Swedbank Robur Fonder
Ramsay Brufer, representerar Alecta

Valberedningens ledamöter erhåller inte någon ersättning från bolaget.

STYRELSEN

Scanias 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 Scanias strategi och affärsverksamhet.

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

Scanias årsstämma den 7 maj 2009 valde tio styrelseledamöter och inga suppleanter.

Dessa är:
Martin Winterkorn
Staffan Bohman
Leif Östling
Helmut Aurenz
Peggy Bruzelius
Börje Ekholm
Francisco J. Garcia Sanz
Gunnar Larsson
Hans Dieter Pötsch
Peter Wallenberg Jr

Årsstämman valde Martin Winterkorn till ordförande och Staffan Bohman 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 58–59.

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 oktober/november behandlas långtidsplanerna och i december den ekonomiska prognosen för det kommande året. Vid samtliga ordinarie möten behandlar styrelsen löpande frågor och investeringsfrågor.

Under 2009 höll styrelsen 10 sammanträden. Antalet sammanträden har ökat sedan Volkswagen konsoliderat Scania i sina bokslut. Detta kräver att Scania lämnar sina finansiella rapporter innan Volkswagen för att undvika 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 vidstående tabell.

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 Scanias operativa ledning.

Instruktion till verkställande direktören

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

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 av Staffan Bohman, ordförande, Hans Dieter Pötsch och Gunnar Larsson. År 2009 sammanträdde revisionskommittén sammanlagt sju gånger. Staffan Bohman deltog i alla möten, Gunnar Larsson i sex möten och Hans Dieter Pötsch i fem möten.

Revisionskommittén behandlar och kontrollerar frågor avseende administrativa processer, refinansiering, treasury-verksamhet, 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.

Bolagets revisorer deltar normalt i revisionskommitténs möten, dock inte då revisorerna utvärderas eller diskuteras.

Ersättningskommittén

Ersättningskommittén består av Martin Winterkorn, ordförande, Peggy Bruzelius och Francisco J. Garcia Sanz. År 2009 sammanträdde ersättningskommittén två gånger. Alla ledamöter deltog i samtliga fall genom närvaro, förutom Francisco J. Garcia Sanz som deltog i ett möte.

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

Revisorer

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

För att säkerställa att de informations- och kontrollkrav som ställs på styrelsen uppfylls rapporterar revisorerna fortlöpande till revisionskommittén om alla materiella redovisningsfrågor samt om eventuella felaktigheter eller misstänkta oegentligheter. Dessutom 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.

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

BOLAGETS LEDNING

Beslutsstrukturen och ledningen av Scania beskrivs i det interna styrdokumentet ”How Scania is Managed”. Det redogör även för bland annat Scanias policies 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 Scanias ”Corporate Governance Manual”. Huvudansvaret för dotterbolagens verksamhet, att uppsatta lönsamhetsmål uppnås och att Scanias interna regler och principer följs vilar på respektive dotterbolags styrelse.

Alla chefer inom bolaget ansvarar för att arbeta och kommunicera i enlighet med bolagets strategi. Scaniakoncernens strategiska inriktning beskrivs i det årligt

uppdaterade ”Strategic 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 fyra till 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 2009 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 med tillämpning av anvisning utgiven av Kollegiet för svensk bolagsstyrning i juli 2008.

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

Kontrollmiljö

Basen för den interna kontrollen inom Scania utgörs av de beslut om organisation, befogenheter och riktlinjer som styrelsen fattat. Styrelsens beslut har omsatts till fungerande lednings- och kontrollsystem av den verkställande ledningen. Organisation, beslutsvägar, befogenheter och ansvar dokumenteras och kommuniceras i styrande dokument såsom interna policies, manualer och koder. I basen för den interna kontrollen ingår också koncerngemensamma redovisnings- och rapporteringsinstruktioner, instruktioner för befogenheter och attesträtter samt manualer. Koncernrapporteringssystemet för integrerad finansiell och operationell information är också det en central del av kontrollmiljön och den interna kontrollen.

Genom integrerad rapportering av finansiell och operativ information tryggas en god verksamhetsförankring av den externa finansiella rapporteringen. Rapporteringen omfattar utöver utfallsinformation även kvartalsvis rullande prognosinformation. Koncernstab Finans 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 Scanias controllerorganisation.

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

Information och kommunikation

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

Uppföljning

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

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

Scanias bolagsstyrningsrapport finns på www.scania.com under Bolagsstyrning.

Styrelse, verkställande ledning och ledningsenheter

REVISOR: Ernst & Young AB, Lars Träff

Styrelse

MARTIN WINTERKORN

Född 1947.
Ordförande sedan 2007.
Ordförande i Ersättningskommittén.

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 SE och ledamot i Supervisory Board Dr. Ing. h.c.F. Porsche AG, Porsche Holding Gesellschaft m.b.H. och Porsche Gesellschaft m.b.H. Ledamot i FC Bayern München AG och Salzgitter AG.

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

Utbildning: Prof. Dr. rer. nat.

Aktier i Scania: 0.

STAFFAN BOHMAN

Född 1949.
Ledamot sedan 2005. Vice ordförande sedan 2008. Ordförande i Revisionskommittén.

Övriga styrelseuppdrag:
Ledamot i Atlas Copco AB, Boliden AB, Trelleborg AB, OSM AB, InterIKEA Holding SA och Ratos AB. Ordförande i Ersta diakonisällskap.

Relevant arbetserfarenhet:
Tidigare CEO för DeLaval AB, Gränges AB och Sapa AB.

Utbildning: Civilekonom.

Aktier i Scania: 30 000 B-aktier.

LEIF ÖSTLING

Född 1945.
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 Närlingsliv.

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

Utbildning:
Civilekonom och civilingenjör.

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

HELMUT AURENZ

Född 1937.
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. Supervisory Board of March GmbH. 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-gruppen i Ludwigsburg, Tyskland.

Utbildning:
Lärotid inom hortikultur, företagare.

Aktier i Scania: 0.

PEGGY BRUZELIUS

Född 1949.
Ledamot sedan 1998. Ledamot i Ersättningskommittén.

Övriga styrelseuppdrag:
Ordförande i Lancelot Asset Management AB. Vice ordförande i Electrolux AB. Ledamot i Näringslivets börskommitté, Handelshögskolan i Stockholm, Axel Johnson AB, Axfood AB, Syngenta AG, Husqvarna AB, Diageo Plc och Akzo Nobel N.V. Ordförande i Högskoleverket.

Relevant arbetserfarenhet:
Olika ledande befattningar inom ABB.

Utbildning: Civilekonom.

Aktier i Scania: 8 000 B-aktier.

BÖRJE EKHOLM

Född 1963.
Ledamot sedan 2007.

Övriga styrelseuppdrag:
Ledamot i Chalmersinvest AB, EQT Partners AB, Husqvarna AB, Investor AB, KTH Holding AB, Lindorff AB, Kungliga Tekniska Högskolan och Telefonaktiebolaget LM Ericsson.

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

Utbildning: Civilingenjör och civilekonom.

Aktier i Scania: 2 000 B-aktier.

FRANCISCO J. GARCIA SANZ

Född 1957.
Ledamot sedan 2007. Ledamot i Ersättningskommittén.

Övriga styrelseuppdrag:
Ledamot i Board of Management och globalt ansvarig för Procurement inom Volkswagen AG. Ledamot i ett flertal bolag inom Volkswagenkoncernen.

Relevant arbetserfarenhet:
Olika positioner inom Adam Opel AG, olika ledande befattningar inom GM och Volkswagen AG.

Utbildning: Dr.

Aktier i Scania: 0.

GUNNAR LARSSON

Född 1942.
Ledamot sedan 2008. Ledamot i Revisionskommittén.

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.

Utbildning: Civilingenjör.

Aktier i Scania: 0.

HANS DIETER PÖTSCH

Född 1951.
Ledamot sedan 2007. Ledamot i Revisionskommittén.

Övriga styrelseuppdrag:
Ledamot i Board of Management och ansvarig för Finance and Controlling, Volkswagen AG. Ordförande eller ledamot i ett flertal bolag inom Volkswagenkoncernen. Ledamot i Supervisory Board Porsche Holding Gesellschaft m.b.H och Porsche Gesellschaft m.b.H. samt ledamot i Board of Management (Chief Financial Officer), Porsche SE. Ledamot i Allianz Versicherungs-AG och ordförande i Bizerba GmbH und Co KG.

Relevant arbetserfarenhet:
Olika positioner inom BMW, General Manager for Finance and Administration på Trumpf GmbH & Co, ordförande för Board of Management, DÜRR AG. Olika ledande befattningar inom Volkswagen AG.

Utbildning: Civilingenjör.

Aktier i Scania: 0.

PETER WALLENBERG JR

Född 1959.
Ledamot sedan 2005.

Övriga styrelseuppdrag:
Ordförande i Foundation Asset Management Sweden AB och the Grand Group AB. Vice ordförande i Kungliga Automobil Klubben, Knut och Alice Wallenbergs stiftelse och Stockholms Handelskammare. Ledamot i Investor AB, SEB Kort AB, Stockholmsmässan AB och Simbin Studios AB.

Relevant arbetserfarenhet:
Olika positioner inom Grand Hôtel.

Utbildning: Civilekonom.

Aktier i Scania: 6 000 B-aktier.

HÅKAN THURFJELL

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

Relevant arbetserfarenhet:
Olika ledande befattningar vid Scania.

Aktier i Scania: 0.

STEFAN U. KLINGBERG

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

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

Aktier i Scania: 0.

JOHAN JÄRVKLO

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

Relevant arbetserfarenhet:
Olika befattningar vid Scania.

Aktier i Scania: 0.

MIKAEL JOHANSSON

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

Relevant arbetserfarenhet:
Olika befattningar vid Scania.

Aktier i Scania: 0.

Verkställande ledning

1. PER HALLBERG*

Född 1952, civilingenjör.
Anställd sedan 1977.
Executive Vice President, Head of Production and Procurement.

Aktier i Scania: 13 767 B-aktier.

2. JAN YTTERBERG

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

Aktier i Scania: 10 512 B-aktier.

3. MARTIN LUNDSTEDT

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

Aktier i Scania: 7 298 B-aktier.

4. 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.

5. URBAN ERDTMAN

Född 1945, civilekonom.
Anställd 1989–2001 och sedan 2005.
Executive Vice President, Head of Sales and Services Management.

Aktier i Scania: 664 A-aktier plus 12 189 B-aktier.

6. HASSE JOHANSSON**

Född 1949, civilingenjör.
Anställd sedan 2001.
Executive Vice President, Head of Research and Development.

Aktier i Scania: 15 976 B-aktier.

* Per Hallberg tillträdde den 1 januari 2010 som Executive Vice President, Head of Research and Development, Purchasing.
** Hasse Johansson, Executive Vice President gick i pension den 1 januari 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, Region Western and Southern Europe (WSE).
Aktier i Scania: 100 B-aktier.

MATS GUNNARSSON
Född 1967.
Anställd 1992-2003 och sedan 2009.
Senior Vice President, Vehicles 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.

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: 3 162 B-aktier.

JONAS HOFSTEDT
Född 1959.
Anställd sedan 1984.
Senior Vice President, Powertrain Development.
Aktier i Scania: 664 A-aktier, 4 318 B-aktier plus 48 A-aktier via närstående.

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 sedan 2002.
Senior Vice President, Buses and Coaches.
Aktier i Scania: 3 754 B-aktier.

THOMAS KARLSSON
Född 1953.
Anställd sedan 1988.
Senior Vice President, Powertrain 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: 937 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.

ANDERS NIELSEN***
Född 1962.
Anställd sedan 1987.
Senior Vice President, Chassis and Cab Production.
Aktier i Scania: 6 305 B-aktier.

JOHAN P SCHLYTER
Född 1961.
Anställd sedan 1986.
Executive Regional Director, Region Latin America, Southern Africa, Asia and Oceania (AAA).
Aktier i Scania: 1 840 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: 3 771 B-aktier.

MIKAEL SUNDSTRÖM
Född 1957.
Anställd sedan 2004.
Senior Vice President, Corporate Legal Affairs and Risk Management.
Aktier i Scania: 7 486 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, Region Central, Northern and Eastern Europe (CNE).
Aktier i Scania: 1 000 B-aktier via närstående.

*** Anders Nielsen tillträdde den 1 januari 2010 som Executive Vice President, Head of Production and Logistics och ingår i den verkställande ledningen.

Koncernens ekonomiska översikt

NETTOOMSÄTTNING

Scaniakoncernens nettoomsättning, inom segmentet Fordon och tjänster, minskade med 30 procent till MSEK 62 074 (88 977). Valutaeffekter exklusive valutasäkring hade en positiv påverkan på omsättningen med 7 procent.

Intäkter från försäljningen av nya fordon sjönk med 35 procent. Omsättningen påverkades av nedgången i antal levererade fordon. Serviceintäkterna var mer stabila och minskade med 3 procent till MSEK 15 904 (16 393). En lägre efterfrågan på transporter under 2009 ledde till en volymnedgång på cirka 10 procent.

Ränte- och hyresintäkter, inom segmentet Financial Services, minskade med 2 procent främst till följd av den lägre finansieringsvolymen.

Nettoomsättning per produkt, MSEK	**2009**	2008
Lastbilar	**32 832**	55 566
Bussar	**8 837**	8 186
Motorer	**821**	1 151
Service	**15 904**	16 393
Begagnade fordon	**4 403**	4 370
Övrigt [1]	**–208**	3 812
Summa leveransvärde	**62 589**	89 478
Justering för hyresintäkter [2]	**–515**	–501
Fordon och tjänster, totalt	**62 074**	88 977
Financial Services	**4 666**	4 772
Eliminering [3]	**–1 842**	–1 825
Scaniakoncernen totalt	**64 898**	91 924

1) Säkring av flöden i utländsk valuta ingår med cirka MSEK –2 140 (–210).
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 2009 levererade Scania 36 807 (66 516) lastbilar, en minskning med 45 procent. Leveranserna av busschassier sjönk med 9 procent till 6 636 (7 277) enheter.

Levererade fordon	**2009**	2008
Fordon och tjänster		
Lastbilar	**36 807**	66 516
Bussar	**6 636**	7 277
Totalt nya fordon	**43 443**	73 793
Begagnade fordon	**13 026**	10 738
Financial Services		
Antal finansierade (nya under året)		
Lastbilar	**9 332**	17 853
Bussar	**605**	464
Totalt nya fordon	**9 937**	18 317
Begagnade fordon	**4 432**	4 190
Nyfinansiering, MSEK	**14 993**	24 893
Portfölj, MSEK	**40 404**	47 220

RESULTAT

Scanias rörelseresultat uppgick till MSEK 2 473 (12 512) under 2009. Rörelsemarginalen uppgick till 4,0 (14,1) procent.

Rörelseresultatet för Fordon och tjänster uppgick till MSEK 2 648 (12 098) under 2009. Minskade fordonsleveranser och lägre kapacitetsutnyttjande, främst under första halvåret, hade en negativ inverkan på resultatet. Lägre priser på både nya och begagnade lastbilar och till viss del lägre priser för lastbilar som sålts i samband med lageravveckling påverkade också negativt. Åtgärder för att sänka kostnadsnivån påverkade positivt. Resultatnedgången motverkades något av den mer stabila serviceverksamheten.

Scanias utgifter för forskning och utveckling uppgick till MSEK 3 234 (3 955). Efter justering för nettoaktivering med MSEK 282 (202) och avskrivningar på tidigare aktivering med MSEK 264 (475) minskade den redovisade kostnaden med MSEK 1 012 till MSEK 3 216 (4 228). Den minskade kostnaden var i huvudsak hänförlig till generella kostnadsbesparingar och en mer fokuserad projektportfölj.

Jämfört med 2008 uppgick valutaeffekterna avista till cirka MSEK 1 580. Valutasäkringsresultatet uppgick till MSEK –2 140. Under 2008 uppgick valutasäkringsresultatet till MSEK –210. Den totala valutaeffekten var därmed cirka MSEK –350.

Rörelseresultatet för Financial Services uppgick till MSEK –175 (414), vilket motsvarar –0,4 (1,0) procent av årets genomsnittsportfölj. De positiva effekterna av en genomsnittligt större portfölj motverkades av att kostnaderna för osäkra fordringar ökade, både avseende befarade och konstaterade förluster, jämfört med 2008. Åkerierna har påverkats av den minskande efterfrågan på transporter, vilket har lett till lägre volymer och pressade fraktpriser. Som en konsekvens av detta ökade antalet försenade betalningar under perioden, i huvudsak på marknader utanför västra Europa. Antalet omförhandlade kontrakt och antalet återtagna fordon ökade också. De högre kostnaderna för osäkra fordringar var främst hänförliga till centrala och östra Europa.

Storleken på kundfinansieringsportföljen uppgick vid utgången av december till cirka 40,4 miljarder kronor, vilket innebär en minskning sedan utgången av 2008 med 6,8 miljarder kronor. I lokala valutor minskade portföljen med 12 procent, motsvarande 5,8 miljarder kronor.

Resultat per verksamhetsområde, MSEK	**2009**	2008
Fordon och tjänster		
Rörelseresultat	**2 648**	12 098
Rörelsemarginal, %	***4,3***	*13,6*
Financial Services		
Rörelseresultat	**–175**	414
Rörelsemarginal, % [1]	***–0,4***	*1,0*
Rörelseresultat Scaniakoncernen	**2 473**	12 512
Rörelsemarginal, %	***4,0***	*14,1*
Resultat före skatt	**1 602**	11 978
Skatt	**–473**	–3 088
Årets resultat	**1 129**	8 890
Resultat per aktie, SEK	**1,41**	11,11
Avkastning på eget kapital, %	**5,1**	38,3

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

Scanias finansnetto uppgick till MSEK –871 (–534). Räntenettot uppgick till MSEK –722 (–375). Räntenettot påverkades negativt av en högre genomsnittlig nettoskuldsättning i Fordon och tjänster jämfört med 2008. Ytterligare negativ påverkan kom från ökade finansieringskostnader för rörelsekapital i länder med relativt högt ränteläge. Övriga finansiella intäkter och kostnader uppgick till MSEK –149 (–159).

Resultat före skatt uppgick till MSEK 1 602 (11 978). Scaniakoncernens skattekostnad för 2009 motsvarade 29,5 (25,8) procent av resultatet före skatt.

Årets resultat uppgick till MSEK 1 129 (8 890), motsvarande en nettomarginal på 1,8 (10,0) procent. Vinsten per aktie uppgick till SEK 1,41 (11,11).

KASSAFLÖDE

Kassaflödet för Fordon och tjänster uppgick till MSEK 5 512 (1 774). Rörelsekapitalbindningen minskade med MSEK 5 080 främst beroende på lägre volymer och lageravveckling. Föregående år ökade rörelsekapitalbindningen med MSEK 4 501.

Nettoinvesteringarna uppgick till MSEK 3 031 (5 447), inklusive en aktivering av utvecklingsutgifter om MSEK 287 (202). Den gradvisa nedgången var relaterad till en lägre investeringstakt och delvis till uppskjutna investeringar. Under 2009 påverkades nettoinvesteringarna av förvärv om MSEK 118. Helåret 2008 påverkades av avyttrade verksamheter om totalt MSEK 61. Nettoskulden uppgick vid årets utgång till MSEK 4 038 jämfört med 8 364 MSEK vid utgången av 2008. Nettoskulden påverkades av utdelning om MSEK 2 000 under andra kvartalet.

Kassaflödet för Financial Services uppgick till MSEK 5 015 (–5 121). Portföljen av kundfinansieringskontrakt minskade med MSEK 4 504. Föregående år ökade portföljen av kundfinansieringskontrakt med MSEK 5 822.

NETTOSKULDSÄTTNING

Nettoskuldsättning, MSEK	**2009**	2008
Likvida medel och kortfristiga placeringar	**–7 147**	–4 669
Kortfristig upplåning	**19 928**	27 942
Långfristig upplåning	**26 504**	25 704
Netto marknadsvärdering av derivat för lånesäkring	**482**	1 135
Totalt	**39 767**	50 112
varav hänförligt till, Fordon och tjänster	**4 038**	8 364
varav hänförligt till, Financial Services	**35 729**	41 748

Årets kassaflöde för Fordon och tjänster på MSEK 5 512 medförde, efter avdrag för utdelning samt med påverkan av valutaeffekter, att nettoskulden minskade med MSEK 4 326 till 4 038.

FINANSIELL STÄLLNING

Nyckeltal relaterade till balansräkningen, MSEK	**2009**	2008
Soliditet, %	**23,7**	19,9
Soliditet, Fordon och tjänster, %	**32,3**	26,9
Soliditet, Financial Services, %	**10,4**	9,6
Eget kapital per aktie, SEK	**29,1**	27,4
Avkastning på sysselsatt kapital, Fordon och tjänster, %	**9,4**	43,1
Nettoskuldsättningsgrad, Fordon och tjänster	**0,21**	0,49

Scaniakoncernens egna kapital ökade under året med MSEK 1 365 och uppgick vid årets utgång till MSEK 23 303 (21 938). Årets resultat tillförde 1 129 (8 890) samtidigt som lämnad utdelning minskade det egna kapitalet med MSEK 2 000 (4 000). Under 2008 genomfördes en inlösen med MSEK 6 000, vilket minskade det egna kapitalet. Eget kapital har ökat med MSEK 188 (771) avseende valutakursdifferenser som uppkommit vid omräkning av utländska nettotillgångar, vilket motverkats av effekten av säkring av nettotillgångar i utlandsverksamhet, MSEK –1 (–222). Därutöver har det egna kapitalet förändrats med MSEK 2 790 (–3 178), avseende kassaflödessäkringar och aktuariella förluster på pensionsskuld. Skatt hänförligt till poster som redovisats i övrigt totalresultat uppgår till –741 (868).

Av styrelsen föreslagen ordinarie utdelning för räkenskapsåret 2009 uppgår till SEK 1,00 (2,50) kronor per aktie.

ANTALET ANSTÄLLDA

Scaniakoncernens antal anställda uppgick vid utgången av 2009 till 32 330, jämfört med 34 777 vid utgången av 2008.

Inom **Fordon och tjänster** uppgick antalet anställda vid utgången av december till 31 789 (34 265).

Inom **Financial Services** uppgick antal anställda vid utgången av året till 541 (512).

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, så kallade bilaterala banklån. Vidare säkerställs viss del av upplåningsbehovet via tre stycken bekräftade kreditfaciliteter, två på den internationella lånemarknaden och en på den domestika svenska marknaden.

Vid årsskiftet uppgick upplåningen till SEK 46,0 (53,2) miljarder. Utöver utnyttjad upplåning har Scania outnyttjade bekräftade kreditfaciliteter på motsvarande SEK 25,7 (26,9) 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 uppgick 2009 totalt till cirka SEK 20 (32) miljarder. De största flödesvalutorna var euro, amerikanska dollar och brittiska pund. Baserat på 2009 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 198 (316).

Scanias policy är att säkra valutaflöden under en tidsperiod som motsvarar bedömd orderbok fram till betalningstillfället. Säkringsperioden tillåts dock variera mellan 0 till 12 månader. Löptid på över 12 månader tar styrelsen beslut om.

Scanias nettotillgångar i utländsk valuta uppgick vid utgången av 2009 till MSEK 12 250 (14 650). 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 2009 var inga utländska nettotillgångar säkrade (MEUR 211).

Kreditrisk

Hanteringen 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 725 (711) motsvarande 9,9 (7,7) procent av totala fordringar. Årets kostnad för osäkra fordringar uppgick till MSEK 188 (102).

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 833 (227) motsvarande 1,90 (0,53) procent av genomsnittsportföljen. Årets konstaterade kreditförluster uppgick till MSEK 517 (183).

Den totala reserven för osäkra fordringar inom Financial Services uppgick vid årets slut till MSEK 924 (635) motsvarande 2,2 (1,3) procent av portföljen vid årets utgång.

Portföljen uppgick vid årets utgång till MSEK 40 404 (47 220) fördelad på cirka 21 600 kunder, varav 98,4 procent är mindre kunder där kreditexponeringen understiger MSEK 15 för varje enskild kund.

Hanteringen 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 6 306 (6 819). Utestående exponering minskade något, främst på grund av färre antal nytecknade åtaganden som följd av lägre efterfrågan i främst Europa samt på grund av den starka kronan. Under år 2009 nytecknades cirka 4 800 (6 100) avtal.

Serviceavtal

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

Antalet kontrakt ökade under 2009 med 400 kontrakt och uppgick vid årets slut till 82 100 stycken. Merparten av dessa finns på den europeiska marknaden.

MODERBOLAGET

Moderbolaget Scania AB är ett publikt bolag vars tillgångar består av aktierna i Scania CV AB 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	2009	2008	2007
Fordon och tjänster				
Nettoomsättning	4	**62 074**	88 977	84 486
Kostnad för sålda varor	5	**–48 890**	–64 516	–61 810
Bruttoresultat		**13 184**	24 461	22 676
Forsknings- och utvecklingskostnader [1)]	5, 11	**–3 216**	–4 228	–3 343
Försäljningskostnader	5	**–6 407**	–7 002	–6 438
Administrationskostnader	5	**–918**	–1 142	–1 259
Andel av resultat i intresseföretag och joint ventures	13	**5**	9	–4
Rörelseresultat Fordon och tjänster		**2 648**	12 098	11 632
Financial Services	6			
Ränte- och hyresintäkter		**4 666**	4 772	4 070
Kostnader för räntor och avskrivningar		**–3 514**	–3 663	–3 057
Ränteöverskott		**1 152**	1 109	1 013
Andra intäkter		**306**	357	283
Andra kostnader		**–262**	–307	–204
Bruttoresultat		**1 196**	1 159	1 092
Försäljnings- och administrationskostnader	5	**–538**	–518	–470
Kreditförluster, konstaterade och befarade		**–833**	–227	–90
Rörelseresultat Financial Services		**–175**	414	532
Rörelseresultat		**2 473**	12 512	12 164
Ränteintäkter		**407**	458	479
Räntekostnader		**–1 129**	–833	–693
Övriga finansiella intäkter		**227**	135	74
Övriga finansiella kostnader		**–376**	–294	–118
Summa finansiella intäkter och kostnader	7	**–871**	–534	–258
Resultat före skatt		**1 602**	11 978	11 906
Skatt	8	**–473**	–3 088	–3 352
Årets resultat		**1 129**	8 890	8 554

Koncernens resultaträkningar, fortsättning

Januari – december, MSEK	Not	2009	2008	2007
Övrigt totalresultat	16			
Valutakursdifferenser		**188**	771	642
Säkring av nettotillgångar i utlandsverksamhet		**–1**	–186	–
Kassaflödessäkringar				
årets värdeförändring		**719**	–2 762	–521
omklassificerat till rörelseresultatet		**2 155**	209	137
Aktuariella vinster och förluster avseende pensioner		**–84**	–625	–316
Skatt hänförligt till poster som redovisats i övrigt totalresultat		**–741**	832	182
Summa övrigt totalresultat		**2 236**	–1 761	124
Årets totalresultat		**3 365**	7 129	8 678
Årets resultat hänförligt till:				
Scanias aktieägare		***1 129***	*8 890*	*8 554*
Minoriteten		***0***	*0*	*0*
Årets totalresultat hänförligt till:				
Scanias aktieägare		***3 364***	*7 129*	*8 679*
Minoriteten		***0***	*0*	*–1*
Avskrivningar ingår i rörelseresultatet med [2]	10	***–2 772***	*–3 257*	*–3 121*
Resultat per aktie, SEK [3]	9	**1,41**	11,11	10,69

1) De totala utgifterna för forskning och utveckling uppgick under året till MSEK 3 234 (3 955 respektive 3 214).
2) Värdeminskning på operationell leasing ingår ej.
3) Inga potentiella utspädningseffekter föreligger.

Koncernens balansräkningar

31 december, MSEK	Not	2009	2008	2007
TILLGÅNGAR				
Anläggningstillgångar				
Immateriella anläggningstillgångar	11	**2 317**	2 331	2 511
Materiella anläggningstillgångar	12	**22 049**	21 172	18 525
Uthyrningstillgångar	12	**11 117**	11 660	10 708
Andelar i intresseföretag och joint ventures mm	13	**488**	495	264
Långfristiga räntebärande fordringar	31	**19 265**	24 877	20 590
Andra långfristiga fordringar [1]	15, 17, 31	**1 496**	1 093	707
Uppskjutna skattefordringar	8	**819**	668	528
Skattefordringar		**63**	56	0
Summa anläggningstillgångar		**57 614**	62 352	53 833
Omsättningstillgångar				
Varulager	14	**11 762**	15 550	11 242
Kortfristiga fordringar				
Skattefordringar		**503**	668	252
Räntebärande fordringar	31	**12 557**	13 879	10 565
Icke räntebärande kundfordringar	31	**6 062**	7 498	7 540
Andra kortfristiga fordringar [1]	15, 31	**2 806**	5 419	3 888
Summa kortfristiga fordringar		**21 928**	27 464	22 245
Kortfristiga placeringar	31	**47**	88	679
Likvida medel				
Kortfristiga placeringar som utgör likvida medel	31	**6 064**	3 474	933
Kassa och bank		**1 036**	1 107	2 522
Summa likvida medel		**7 100**	4 581	3 455
Summa omsättningstillgångar		**40 837**	47 683	37 621
Summa tillgångar		**98 451**	110 035	91 454
1) Verkligt värde av derivat för lånesäkringar ingår med:				
Andra långfristiga fordringar, derivat med positivt värde		**848**	517	120
Andra kortfristiga fordringar, derivat med positivt värde		**175**	483	177
Andra långfristiga skulder, derivat med negativt värde		**686**	1 355	211
Andra kortfristiga skulder, derivat med negativt värde		**819**	780	396
Netto		**–482**	–1 135	–310

31 december, MSEK	Not	2009	2008	2007
EGET KAPITAL OCH SKULDER				
Eget kapital				
Aktiekapital		**2 000**	2 000	2 000
Tillskjutet kapital		**1 120**	1 120	1 120
Reserver		**1 694**	–604	697
Balanserat resultat		**18 488**	19 421	20 991
Eget kapital hänförligt till Scanias aktieägare		**23 302**	21 937	24 808
Minoritet		**1**	1	4
Totalt eget kapital	16	**23 303**	21 938	24 812
Långfristiga skulder				
Långfristiga räntebärande skulder	31	**26 504**	25 704	19 866
Avsättningar för pensioner	17	**4 983**	4 621	4 005
Övriga långfristiga avsättningar	18	**1 787**	1 661	1 053
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	19	**2 530**	2 806	3 088
Uppskjutna skatteskulder	8	**1 173**	1 069	1 809
Skatteskulder		**322**	278	68
Andra långfristiga skulder [1)]		**713**	1 359	216
Summa långfristiga skulder		**38 012**	37 498	30 105
Kortfristiga skulder				
Kortfristiga räntebärande skulder	31	**19 928**	27 942	15 492
Kortfristiga avsättningar	18	**1 100**	1 315	2 024
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	19	**7 209**	7 293	6 986
Förskott från kunder		**525**	732	735
Skulder till leverantörer	31	**5 358**	6 783	7 068
Skatteskulder		**482**	561	931
Andra kortfristiga skulder [1)]	31	**2 534**	5 973	3 301
Summa kortfristiga skulder		**37 136**	50 599	36 537
Summa eget kapital och skulder		**98 451**	110 035	91 454
Nettoskuldsättning, exklusive avsättningar för pensioner, MSEK [1)]		**39 767**	50 112	31 534
Nettoskuldsättningsgrad		**1,71**	2,28	1,27
Soliditet, %		**23,7**	19,9	27,1
Eget kapital per aktie, SEK		**29,1**	27,4	31,0
Sysselsatt kapital, MSEK		**75 200**	81 340	64 485

Rapport över förändringar i eget kapital för koncernen

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

2009	Aktie-kapital	Tillskjutet kapital	Säkrings-reserv	Om-räknings-reserv	Balanserat resultat	Summa Scanias aktieägare	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 minoritetens andel							0	0
Utdelning till Scania ABs aktieägare					–2 000	–2 000		–2 000
Utgående eget kapital per 31 dec	**2 000**	**1 120**	**43**	**1 651**	**18 488**	**23 302**	**1**	**23 303**

2008	Aktie-kapital	Tillskjutet kapital	Säkrings-reserv	Om-räknings-reserv	Balanserat resultat	Summa Scanias aktieägare	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 minoritetens andel							–1	–1
Inlösen					–6 000	–6 000		–6 000
Utdelning till Scania ABs aktieägare					–4 000	–4 000		–4 000
Utdelning till minoriteten						0	–2	–2
Utgående eget kapital per 31 dec	**2 000**	**1 120**	**–2 075**	**1 471**	**19 421**	**21 937**	**1**	**21 938**

2007	Aktie-kapital	Tillskjutet kapital	Säkrings-reserv	Om-räknings-reserv	Balanserat resultat	Summa Scanias aktieägare	Minoritet	Totalt eget kapital
Ingående eget kapital	2 000	1 120	87	243	22 679	26 129	5	26 134
Årets resultat					8 554	8 554		8 554
Övrigt totalresultat					–242	125	–1	124
Årets totalresultat			–276	643	8 312	8 679	–1	8 679
Förändring av minoritetens andel			–276	643				
Inlösen					–7 000	–7 000		–7 001
Utdelning till Scania ABs aktieägare					–3 000	–3 000		–3 000
Utgående eget kapital per 31 dec	**2 000**	**1 120**	**–189**	**886**	**20 991**	**24 808**	**4**	**24 812**

Koncernens kassaflödesanalyser

Januari – december, MSEK	Not	2009	2008	2007
Den löpande verksamheten				
Resultat före skatt	24 a	**1 602**	11 978	11 906
Icke kassaflödespåverkande poster	24 b	**3 626**	4 187	3 643
Betald skatt		**–1 136**	–3 803	–3 232
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		**4 092**	12 362	12 317
Förändring av rörelsekapital				
Varulager		**3 930**	–3 802	–772
Fordringar		**3 338**	77	–170
Avsatt till pensioner		**212**	4	31
Skulder till leverantörer		**–1 489**	–375	765
Andra skulder och avsättningar		**–911**	–405	1 132
Summa förändring av rörelsekapital		**5 080**	–4 501	986
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**9 172**	7 861	13 303
Investeringsverksamheten				
Nettoinvesteringar genom förvärv/avyttring av verksamheter	24 c	**–118**	61	–268
Nettoinvesteringar av anläggningstillgångar, Fordon och tjänster	24 d	**–3 031**	–5 447	–4 277
Nettoinvesteringar i kreditportfölj mm, Financial Services	24 d	**4 504**	–5 822	–5 698
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**1 355**	–11 208	–10 243
Kassaflöde före finansieringsverksamheten		**10 527**	–3 347	3 060
Finansieringsverksamheten				
Förändring av nettoskuldsättning från finansieringsaktiviteter	24 e	**–6 549**	14 652	303
Utdelning		**–2 000**	–4 000	–3 000
Inlösen		**–**	–6 000	–7 000
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**–8 549**	4 652	–9 697
Årets kassaflöde		**1 978**	1 305	–6 637
Likvida medel vid årets början		**4 581**	3 455	9 934
Valutakursdifferens i likvida medel		**541**	–179	158
Likvida medel vid årets slut	24 f	**7 100**	4 581	3 455

Kassaflödesanalys, Fordon och tjänster	2009	2008	2007
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital	**3 581**	11 661	11 788
Förändring i rörelsekapital mm	**5 080**	–4 501	986
Kassaflöde från den löpande verksamheten	**8 661**	7 160	12 774
Kassaflöde från investeringsverksamheten	**–3 149**	–5 386	–4 545
Kassaflöde före finansieringsverksamheten	**5 512**	1 774	8 229
Kassaflöde per aktie, Fordon och tjänster exklusive förvärv/avyttringar	**7,04**	2,14	10,62

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	72
Not 2	Kritiska bedömningar och uppskattningar	80
Not 3	Rapportering per rörelsesegment	82
Not 4	Intäkter från externa kunder	84
Not 5	Rörelsens kostnader	85
Not 6	Financial Services	86
Not 7	Finansiella intäkter och kostnader	87
Not 8	Skatt	87
Not 9	Resultat per aktie	89
Not 10	Avskrivningar	89
Not 11	Immateriella anläggningstillgångar	90
Not 12	Materiella anläggningstillgångar	92
Not 13	Andelar i intresseföretag, joint ventures mm	95
Not 14	Varulager	96
Not 15	Andra fordringar	96
Not 16	Eget kapital	96
Not 17	Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	99
Not 18	Övriga avsättningar	103
Not 19	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	104
Not 20	Ställda säkerheter och eventualförpliktelser	104
Not 21	Leasingåtaganden	104
Not 22	Statliga stöd och bidrag	105
Not 23	Förändring av nettoskuldsättning	105
Not 24	Kassaflödesanalys	106
Not 25	Förvärvade/avyttrade verksamheter	107
Not 26	Löner och ersättningar samt antal anställda	107
Not 27	Transaktioner med närstående	110
Not 28	Ersättningar till ledande befattningshavare	110
Not 29	Arvoden och ersättningar till revisorer	112
Not 30	Finansiell riskhantering	112
Not 31	Finansiella instrument	119
Not 32	Dotterföretag	122

NOT 1 Redovisningsprinciper

Scaniakoncernen omfattar moderbolaget Scania Aktiebolag (publ) (organisationsnummer 556184-8564) och 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 1.2 Kompletterande redovisningsregler för koncerner från Rådet för finansiell rapportering tillämpats. Moderbolaget tillämpar samma redovisningsprinciper som koncernen utom i de fall som anges nedan under avsnittet ”Moderbolagets redovisningsprinciper”. Moderbolagets funktionella valuta är svenska kronor och de finansiella rapporterna presenteras i svenska kronor. Tillgångar och skulder är redovisade till historiska anskaffningsvärden, förutom vissa finansiella tillgångar och skulder vilka värderas till verkligt värde. Finansiella tillgångar och skulder som värderas till verkligt värde är 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 2008.

Scania tillämpar från och med 2009 följande nya och ändrade standarder:

IAS 1 Utformning av finansiella rapporter (tillägg) – tillägget innehåller ny struktur för de finansiella rapporterna och krav på att visa ett totalresultat som inkluderar alla förändringar i tillgångar och skulder som inte beror på transaktioner med ägarna. Förändringar som tidigare redovisades direkt mot eget kapital i redogörelsen över redovisade intäkter och kostnader redovisas nu i övrigt totalresultat. Scania har valt att presentera rapporten över totalresultatet i en uppställning.

IFRS 8 Segmentrapportering – denna standard ersätter tidigare standard IAS 14 om segmentrapportering. Enligt IFRS 8 ska information kring segmentrapporteringen baseras på strukturen på den interna rapporteringen till skillnad från IAS 14 som krävde information utifrån en definition av primära och sekundära segment. Införandet av IFRS 8 har inte inneburit någon förändring av definitionen av Scanias segment, men har inneburit mindre förändringar i upplysningarna vilket framgår av not 3.

IAS 23 Lånekostnader (tillägg) – Scania har tidigare kostnadsfört lånekostnader i den period de uppkommit. Ändringen i IAS 23 innebär att lånekostnader ska inräknas i anskaffningsvärdet för tillgångar som med nödvändighet tar betydande tid i anspråk att färdigställa för avsedd användning eller försäljning. Standarden tillämpas framåtriktat för projekt som påbörjas efter 1 januari 2009. Under 2009 har standarden inte haft någon påverkan på de finansiella rapporterna.

IFRS 7 Finansiella instrument: Upplysningar (tillägg) – tillägget innehåller nya upplysningskrav för finansiella instrument som värderas till verkligt värde. Information ska lämnas för varje klass av finansiella instrument baserad på indelning i tre olika värderingsnivåer. Vidare tillkommer krav på upplysningar om likviditetsrisk. Se vidare Not 30.

Övriga ändringar i standarder och tolkningsuttalanden som trätt i kraft under 2009 har inte haft någon påverkan på Scanias 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 eventualförpliktelser. 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 samt transaktionskostnader som är direkt hänförbara till förvärvet.

Vid rörelseförvärv där anskaffningskostnaden överstiger nettovärdet av förvärvade identifierbara tillgångar och skulder samt eventualförpliktelser, redovisas skillnaden som goodwill. När skillnaden är negativ redovisas denna direkt mot resultaträkningen. Endast resultat uppkomna efter förvärvstidpunkten ingår i koncernens egna kapital. Avyttrade företag ingår i koncernen till och med den tidpunkt då det bestämmande inflytandet upphör. Koncerninterna fordringar och skulder, intäkter eller kostnader och orealiserade vinster eller förluster som uppkommer från koncerninterna transaktioner mellan koncernföretag, elimineras i sin helhet vid upprättandet av koncernredovisningen. Orealiserade vinster som uppkommer från transaktioner med intresseföretag och joint ventures elimineras till den del som motsvarar koncernens ägarandel i företaget. Minoritetens andel av eget kapital redovisas som en särskild post inom eget kapital separat från moderbolagets ägares andel av eget kapital. Särskild upplysning lämnas om minoritetens andel av årets resultat.

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 dotterbolag 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.

NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.

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

BALANSRÄKNING – KLASSIFICERINGAR

Scanias verksamhetscykel, det vill säga den tid som förflyter från anskaffning av material till dess att likvid för levererade varor erhålls, understiger tolv månader, vilket innebär att rörelserelaterade poster klassificeras som omsättningstillgångar respektive kortfristiga skulder om dessa förväntas bli realiserade/reglerade inom tolv månader räknat från balansdagen. Likvida medel klassificeras som omsättningstillgångar om de inte omfattas av restriktioner. Andra tillgångar klassificeras som anläggningstillgångar och övriga skulder klassificeras som långfristiga. För klassificering av finansiella instrument – se avsnitt Finansiella tillgångar och skulder under avsnittet Redovisning och värdering sidan 76.

Klassificering av finansiell och operationell leasing (Scania som leasegivare)

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

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

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 leasingsperiodens början. Den leasade tillgången avskrivs enligt plan och leasingbetalningarna redovisas som ränta och amortering av skulden. Operationell leasing redovisas inte som tillgång, eftersom risker och förmåner som är förenade med innehavet av tillgången inte har överförts till Scania. Leasingavgifterna kostnadsförs löpande i takt med nyttjandet.

BALANSRÄKNING – VÄRDERINGSPRINCIPER

Materiella anläggningstillgångar inklusive uthyrningstillgångar

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

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

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

Immateriella anläggningstillgångar

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

Goodwill

Goodwill 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

Scanias 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 hänförbara 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 Scanias immateriella och materiella tillgångar samt aktieinnehav prövas vid varje balansdag för att bedöma om det finns indikation på nedskrivningsbehov. Detta inkluderar immateriella tillgångar med obestämbar livslängd, vilka i sin helhet avser goodwill. 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 kapitalinstrument i ett annat företag. Detta omfattar likvida medel, räntebärande fordringar, kundfordringar, leverantörsskulder, upplåning samt derivatinstrument. Likvida medel utgörs av kassa och bank samt kortfristiga likvida placeringar med löptid från anskaffningstidpunkten uppgående till högst 90 dagar, vilka är utsatta för en obetydlig risk för värdefluktuationer. Kortfristiga placeringar består av placeringar med längre löptid än 90 dagar.

Redovisning av finansiella tillgångar och skulder

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

Klassificering av finansiella instrument

Alla finansiella tillgångar och skulder klassificeras i följande kategorier:

a) Finansiella tillgångar och finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen består av två undergrupper;
   i) Finansiella tillgångar och finansiella skulder som innehas för handel vilket innefattar Scanias 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 från början bestäms tillhöra denna kategori. Scania har inga finansiella instrument klassificerade i denna undergrupp.

b) Investeringar avsedda att behållas 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. Scanias likvida medel, kundfordringar och lånefordringar ingår i denna kategori.

d) Finansiella tillgångar tillgängliga för försäljning
   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. Scanias leverantörsskulder samt upplåning ingår i denna kategori.

NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.

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.

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 ackumulerat i omräkningsreserven 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 elkonsumtion och valutaderivat för att säkra nettotillgångarna i utländska dotterbolag.

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 enligt med reglerna om säkring av verkligt värde. I dessa säkringsrelationer värderas säkringsinstrumentet, det vill säga derivatet, till verkligt värde och den säkrade posten, det vill säga låneskulden, värderas till verkligt värde med avseende på den risk som säkrats. Detta innebär att värdeförändringen på derivatinstrumentet och på den säkrade posten möts i finansnettot.

Säkring av utländska nettoinvesteringar

Valutarisken avseende nettoinvesteringar i utländska dotterbolag som har en annan funktionell valuta än moderbolagets funktionella valuta säkras i den mån det utländska dotterbolaget är överkapitaliserat eller har betydande monetära tillgångar som inte kommer att utnyttjas i dess verksamhet. Säkring sker genom att använda derivat som säkringsinstrument. Omräkningsdifferenser på de finansiella instrument som används som säkringsinstrument redovisas inklusive skatteeffekter i övrigt

totalresultat och ackumuleras i omräkningsreserven inom eget kapital under förutsättning att säkringen är effektiv. Denna effekt möter således de omräkningsdifferenser som uppstår i eget kapital vid omräkning av det utländska dotterbolaget till moderbolagets funktionella valuta.

Avsättningar

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

Skatter

Koncernens totala skatt utgörs av aktuell skatt och uppskjuten skatt. 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 förvaltningstillgångar i särskilda stiftelser eller motsvarande.

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

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

Räntan på förstklassiga företagsobligationer används i de länder där det finns en fungerande marknad för sådana obligationer, i övriga länder används istället räntan på statsobligationer. För planer som är fonderade minskas det beräknade nuvärdet på åtagandet med marknadsvärdet på förvaltningstillgångarna. Förändringar i pensionsförpliktelser respektive förvaltningstillgångar som beror på ändrade aktuariella antaganden eller utfallsjusteringar av aktuariella parametrar 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 Scanias del i planerna, varför dessa redovisats som avgiftsbestämda. För Scania berör det de holländska Pensioenfonds Metaal en Techniek administrerad via MN Services och Bedrijfstakpensioenfonds Metalelektro administrerad via PVF Achmea samt den del av den svenska planen för tjänstemän (ITP) som administreras via Alecta.

Den största delen av den svenska planen för tjänstemän (ITP) finansieras däremot via kontoavsättning, vilken tryggas av en kreditförsäkring i Försäkringsbolaget 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

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

Försäljningskostnader

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

Administrationskostnader

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

NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.

Finansiella intäkter och kostnader

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

RESULTATRÄKNING – VÄRDERINGSPRINCIPER

Intäktsredovisning

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

Nettoomsättning – Fordon och tjänster

Försäljning

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

Uthyrning

- Operationell leasing – vid leverans av fordon som Scania finansierar med operationell leasing fördelas intäkten linjärt över 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 2010 har inte förtidstillämpats. Nedanstående nya standarder och ändringar har ännu ej börjat tillämpas.

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 ska tillämpas framåtriktat på förvärv som genomförs efter ikraftträdandet. Den omarbetade standarden kommer att påverka de finansiella rapporterna avseende förvärv som genomförs under räkenskapsåret 2010 och framåt, men bedöms inte få någon väsentlig påverkan på de finansiella rapporterna.

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 2010 bedöms inte ha någon påverkan på Scanias redovisning.

MODERBOLAGET

Moderbolagets redovisningsprinciper

Moderbolaget har upprättat sin årsredovisning enligt årsredovisningslagen och Rådet för finansiell rapporterings rekommendation RFR 2.2 Redovisning för juridisk person. RFR 2.2 innebär att moderbolaget i årsredovisningen för den juridiska personen skall tillämpa samtliga av EU godkända IFRS och uttalanden så långt detta är möjligt inom ramen för årsredovisningslagen och med hänsyn till sambandet mellan redovisning och beskattning. Rekommendationen anger vilka undantag och tillägg som skall göras jämfört med IFRS. Moderbolaget tillämpar inte IAS 39 Finansiella instrument utan tillämpar en metod med utgångspunkt i anskaffningsvärde enligt årsredovisningslagen.

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

Dotterföretag

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

Anteciperade utdelningar

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

Skatter

I moderbolaget redovisas obeskattade reserver inklusive uppskjuten skatteskuld. I koncernredovisningen omklassificeras däremot obeskattade reserver till uppskjuten skatteskuld och eget kapital.

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 direkt mot balanserade vinstmedel.

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 Scanias 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 cirka MSEK 6 300 (6 800).

Kreditrisker

Scania har inom verksamheten Financial Services en exponering i form av kontrakterade betalningar. Dessa uppgick per årsskiftet till MSEK 40 404 (47 220).

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 924 (635). 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 Scanias 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 Scanias 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. Scanias goodwill uppgick per 31/12 till MSEK 1 296 (1 307). Genomförda nedskrivningsprövningar visade att det finns betryggande marginaler innan ytterligare nedskrivningsbehov uppstår.

Scanias 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. Scanias aktiverade utvecklingsutgifter uppgår per 31 december till MSEK 891 (872).

Pensionsåtaganden

I de aktuariella metoder som används för att fastställa Scanias pensionsskulder är ett antal antaganden av stor betydelse. De mest kritiska avser diskonteringsräntan på åtaganden och förväntad avkastning på förvaltningstillgångarna. Andra väsentliga antaganden är bedömd löneökningstakt samt beräknad livslängd. En höjd diskonteringsränta minskar den redovisade pensionsskulden. Vid beräkningen av den svenska pensionsskulden har, liksom föregående år, 4,0 procent använts som diskonteringsränta. Motsvarande ränta var 4,5 procent år 2007. Förändringar av ovannämnda aktuariella parametrar redovisas i övrigt totalresultat netto efter skatt.

Produktåtaganden

Scanias produktåtagande avser i huvudsak fordonsgarantier i form av en ettårig så kallad fabriksgaranti samt förlängda garantier och i förekommande fall särskilda kvalitetskampanjer. För varje sålt fordon görs en garantiavsättning. För förlängda garantier och kampanjer sker avsättning vid beslutstillfället. Avsättningarna är beroende av bedömt kvalitetsläge och graden av utnyttjande vid kampanjer. En väsentlig förändring av kvalitetsläget kan medföra att tidigare avsättningar måste korrigeras. Scanias produktåtagande framgår av not 18 Övriga avsättningar och uppgick per 31/12 till MSEK 1 075 (1 316).

Legala och skattemässiga risker

Avsättningar för legala och skattemässiga risker uppgick per 31/12 till MSEK 1 037 (813), se not 18 Övriga avsättningar.

Legala risker

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

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

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.

Scania redovisar uppskjutna skatteskulder netto uppgående till MSEK 354 (401) vid utgången av 2009. I koncernen fanns vid utgången av 2009 dessutom ytterligare uppskjutna skattefordringar om MSEK 108 (139) avseende ej utnyttjade underskottsavdrag som inte redovisats som tillgång baserat på bedömning av möjligheten att utnyttja underskotten. Den gjorda bedömningen kan påverka resultatet såväl negativt som positivt.

NOT 3 Rapportering per rörelsesegment

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

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

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

RÖRELSESEGMENT

Resultaträkning	**Fordon och tjänster** [4]			**Financial Services** [5]			**Eliminering och övrigt**			**Scaniakoncernen**		
Januari – december	**2009**	2008	2007	**2009**	2008	2007	**2009**	2008	2007	**2009**	2008	2007
Intäkter från externa kunder [1]	**62 074**	88 977	84 486	**4 666**	4 772	4 070	**–1 842**	–1 825	–1 686	**64 898**	91 924	86 870
Kostnader	**–59 431**	–76 888	–72 850	**–4 841**	–4 358	–3 538	**1 842**	1 825	1 686	**–62 430**	–79 421	–74 702
Resultat från andelar i intresseföretag	**5**	9	–4	**–**	–	–	**–**	–	–	**5**	9	–4
Rörelseresultat	**2 648**	12 098	11 632	**–175**	414	532	**–**	–	–	**2 473**	12 512	12 164
Ränteintäkter	**407**	458	479	**–**	–	–	**–**	–	–	**407**	458	479
Räntekostnader	**–1 129**	–833	–693	**–**	–	–	**–**	–	–	**–1 129**	–833	–693
Övriga finansiella intäkter och kostnader [2]	**–149**	–159	–44	**–**	–	–	**–**	–	–	**–149**	–159	–44
Resultat före skatt	**1 777**	11 564	11 374	**–175**	414	532	**–**	–	–	**1 602**	11 978	11 906
Skatt [2]	**–461**	–2 977	–3 241	**–12**	–111	–111	**–**	–	–	**–473**	–3 088	–3 352
Årets resultat	**1 316**	8 587	8 133	**–187**	303	421	**–**	–	–	**1 129**	8 890	8 554
Avskrivningar ingår med [3]	**–2 748**	–3 235	–3 121	**–24**	–22	–17	**–**	–	–	**–2 772**	–3 257	–3 138

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.

	Fordon och tjänster			**Financial Services**			**Scaniakoncernen**		
Kassaflödesanalys per segment, MSEK	**2009**	2008	2007	**2009**	2008	2007	**2009**	2008	2007
Kassaflöde från den löpande verksamheten	**3 581**	11 661	11 788	**511**	701	529	**4 092**	12 362	12 317
Förändring i rörelsekapital mm	**5 080**	–4 501	986	**–**	–	–	**5 080**	–4 501	986
Kassaflöde från den löpande verksamheten	**8 661**	7 160	12 774	**511**	701	529	**9 172**	7 861	13 303
Kassaflöde från investeringsverksamheten	**–3 149**	–5 386	–4 545	**4 504**	–5 822	–5 698	**1 355**	–11 208	–10 243
Kassaflöde före finansieringsverksamheten	**5 512**	1 774	8 229	**5 015**	–5 121	–5 169	**10 527**	–3 347	3 060

Balansräkning	Fordon och tjänster			Financial Services			Eliminering och övrigt			Scaniakoncernen		
31 december	**2009**	2008	2007	**2009**	2008	2007	**2009**	2008	2007	**2009**	2008	2007
Tillgångar												
Immateriella anläggningstillgångar	**2 292**	2 308	2 498	**25**	23	13	**–**	–	–	**2 317**	2 331	2 511
Materiella anläggningstillgångar	**22 016**	21 132	18 487	**33**	40	38	**–**	–	–	**22 049**	21 172	18 525
Uthyrningstillgångar [8]	**4 008**	4 558	4 269	**8 898**	9 033	8 019	**–1 789**	–1 931	–1 580	**11 117**	11 660	10 708
Aktier och andelar i intresseföretag	**488**	495	264	**–**	–	–	**–**	–	–	**488**	495	264
Räntebärande fordringar, långfristiga [7]	**168**	283	410	**19 097**	24 594	20 180	**–**	–	–	**19 265**	24 877	20 590
Andra fordringar, långfristiga	**2 243**	1 766	1 211	**135**	51	24	**–**	–	–	**2 378**	1 817	1 235
Varulager	**11 762**	15 550	11 242	**–**	–	–	**–**	–	–	**11 762**	15 550	11 242
Räntebärande fordringar, kortfristiga [7]	**148**	286	450	**12 409**	13 593	10 115	**–**	–	–	**12 557**	13 879	10 565
Andra fordringar, kortfristiga [6]	**8 779**	13 119	11 149	**1 212**	1 403	1 295	**–620**	–937	–764	**9 371**	13 585	11 680
Kortfristiga placeringar och likvida medel	**6 648**	4 345	3 890	**499**	324	244	**–**	–	–	**7 147**	4 669	4 134
Summa tillgångar	**58 552**	63 842	53 870	**42 308**	49 061	39 928	**–2 409**	–2 868	–2 344	**98 451**	110 035	91 454
Eget kapital och skulder												
Eget kapital	**18 885**	17 204	20 776	**4 418**	4 734	4 036	**–**	–	–	**23 303**	21 938	24 812
Räntebärande skulder [9]	**10 204**	11 574	1 678	**36 228**	42 072	33 680	**–**	–	–	**46 432**	53 646	35 358
Avsättningar för pensioner	**4 963**	4 601	3 985	**20**	20	20	**–**	–	–	**4 983**	4 621	4 005
Övriga långfristiga avsättningar	**1 784**	1 658	2 248	**3**	3	614	**–**	–	–	**1 787**	1 661	2 862
Andra skulder, långfristiga	**4 038**	4 805	3 372	**700**	707	–	**–**	–	–	**4 738**	5 512	3 372
Kortfristiga avsättningar	**1 097**	1 313	2 024	**3**	2	–	**–**	–	–	**1 100**	1 315	2 024
Andra skulder, kortfristiga [6, 8]	**17 581**	22 687	19 787	**936**	1 523	1 578	**–2 409**	–2 868	–2 344	**16 108**	21 342	19 021
Summa eget kapital och skulder	**58 552**	63 842	53 870	**42 308**	49 061	39 928	**–2 409**	–2 868	–2 344	**98 451**	110 035	91 454
Periodens brutto-investeringar i												
– Immateriella anläggningstillgångar	**310**	213	458	**5**	8	7	**–**	–	–	**315**	221	465
– Materiella anläggnings-tillgångar	**3 126**	4 900	3 795	**18**	24	24	**–**	–	–	**3 144**	4 924	3 819
– Uthyrningstillgångar	**1 362**	1 584	2 054	**3 789**	4 370	3 642	**–**	–	–	**5 151**	5 954	5 696

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 intäktsredovisning på uthyrningstillgångar.

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

NOT 3 Rapportering per segment, forts.

GEOGRAFISKA OMRÅDEN

	Västra Europa			Centrala och östra Europa			Asien		
	2009	2008	2007	**2009**	2008	2007	**2009**	2008	2007
Fordon och tjänster									
Nettoomsättning, januari – december [1]	**33 498**	51 319	49 452	**5 468**	13 781	14 146	**6 096**	6 665	5 699
Tillgångar, 31 december [2]	**40 171**	45 410	37 416	**4 283**	5 838	4 359	**1 559**	1 926	1 482
Bruttoinvesteringar [2]	**2 859**	4 120	3 464	**261**	450	328	**24**	90	35
Anläggningstillgångar	**24 559**	22 614	19 670	**2 114**	2 211	1 768	**316**	495	355
Financial Services									
Intäkter, januari – december [1]	**3 292**	3 313	2 935	**714**	902	618	**218**	168	186
Tillgångar, 31 december [2]	**27 679**	31 902	26 268	**8 290**	10 795	8 592	**2 325**	2 404	2 149
Ny finansiering till kunder	**10 663**	18 142	14 041	**1 858**	4 591	4 739	**1 018**	898	861
Anläggningstillgångar	**20 180**	23 653	19 986	**4 598**	6 535	5 477	**1 231**	1 353	1 184

1) Intäkter från externa kunder är fördelade utifrån var kunderna är lokaliserade.
2) Tillgångar respektive bruttoinvesteringar (exklusive uthyrningstillgångar) fördelade baserat på geografisk lokalisering.

GEOGRAFISKA OMRÅDEN

Uppföljning av verksamheten för rörelsesegmenten sker utifrån en geografisk indelning av länder där Sverige ingår i marknaden för västra Europa. Den geografiska indelningen av Scania är baserad på var kunden är lokaliserad och består av fem delar; västra Europa, centrala och östra Europa, Asien, Amerika och övriga marknader. Nedan framgår vilka länder som ingår i respektive område. Försäljning av Scanias produkter sker till samtliga fem geografiska områden. Financial Services finns huvudsakligen på de europeiska marknaderna och i mindre utsträckning på de övriga. Huvuddelen av Scanias forskning och utveckling sker i Sverige. Tillverkningen av lastbilar, bussar och industri- och marinmotorer sker på ett flertal platser i Sverige, Argentina, Brasilien, Frankrike, Nederländerna, Polen och Ryssland.

SAMMANSTÄLLNING AV GEOGRAFISKA OMRÅDEN

Västra Europa: Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Irland, Island, Italien, Nederländerna, Norge, Portugal, Schweiz, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tyskland, Österrike.

Centrala och östra Europa: Azerbajdzjan, Bosnien-Hercegovina, Bulgarien, Cypern, Estland, Grekland, Kazakstan, Kroatien, Lettland, Litauen, Makedonien, Polen, Rumänien, Ryssland, Serbien, Slovakien, Slovenien, Tjeckien, Ukraina, Ungern, 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.

Övriga marknader: Algeriet, Angola, Australien, Botswana, Egypten, Etiopien, Ghana, Kenya, Libyen, Malawi, Mocambique, Marocko, Namibia, Niger, Nigeria, Nya Zeeland, Reunion, Rwanda, Seychellerna, Sudan, Sydafrika, Tanzania, Tchad, Tunisien, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

NOT 4 Intäkter från externa kunder

Fordon och tjänster	**2009**	2008	2007
Lastbilar	**32 832**	55 566	52 599
Bussar	**8 837**	8 186	7 429
Motorer	**821**	1 151	1 185
Service	**15 904**	16 393	15 139
Begagnade fordon	**4 403**	4 370	5 270
Övrigt [3]	**–208**	3 812	3 840
Summa leveransvärde	**62 589**	89 478	85 462
Justering för hyresintäkter [1]	**–515**	–501	–976
Nettoomsättning Fordon och tjänster	**62 074**	88 977	84 486
Financial Services	**4 666**	4 772	4 070
Eliminering [2]	**–1 842**	–1 825	–1 686
Intäkter från externa kunder	**64 898**	91 924	86 870

1) Avser skillnaden mellan faktureringsvärde baserat på leveranser och resultatavräknade intäkter. Denna skillnad uppstår då uthyrning eller leverans kombinerat med en restvärdegaranti eller ett återköpsåtagande, som innebär att väsentliga risker kvarstår, redovisas som en operationell leasing. Avser i huvudsak lastbilar MSEK 104 (–367 respektive –1 090) och bussar MSEK –512 (–51 respektive 182). 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.
2) Eliminering avser främst hyresintäkter på operationell leasing.
3) Valutasäkringsresultatet uppgick till MSEK –2 140 (–210 respektive –130).

Amerika			Övriga marknader			Summa		
2009	2008	2007	**2009**	2008	2007	**2009**	2008	2007
11 812	12 822	10 573	**5 200**	4 390	4 616	**62 074**	88 977	84 486
10 730	8 860	9 082	**1 809**	1 808	1 531	**58 552**	63 842	53 870
255	427	397	**37**	26	29	**3 436**	5 113	4 253
3 855	2 980	3 398	**371**	310	368	**31 215**	28 610	25 559
25	12	16	**417**	377	315	**4 666**	4 772	4 070
585	226	172	**3 429**	3 734	2 747	**42 308**	49 061	39 928
139	50	131	**1 315**	1 212	771	**14 993**	24 893	20 543
231	111	88	**1 948**	2 090	1 539	**28 188**	33 742	28 274

NOT 5 Rörelsens kostnader

Fordon och tjänster	**2009**	2008	2007
Kostnad för sålda varor			
Varukostnader	**31 230**	41 719	40 343
Personal	**9 124**	10 377	9 623
Avskrivningar	**1 991**	2 275	2 233
Övrigt	**6 545**	10 145	9 611
Totalt	**48 890**	64 516	61 810
Forsknings- och utvecklingskostnader			
Personal	**1 418**	1 616	1 372
Avskrivningar	**494**	687	613
Övrigt	**1 304**	1 925	1 358
Totalt	**3 216**	4 228	3 343
Försäljningskostnader			
Personal	**3 142**	3 377	2 846
Avskrivningar	**255**	257	257
Övrigt	**3 010**	3 368	3 335
Totalt	**6 407**	7 002	6 438
Administrationskostnader			
Personal	**706**	816	623
Avskrivningar	**8**	16	18
Övrigt	**204**	310	618
Totalt	**918**	1 142	1 259

Financial Services	**2009**	2008	2007
Försäljnings- och administrationskostnader			
Personal	**332**	319	280
Avskrivningar	**24**	22	17
Övrigt	**182**	177	173
Totalt	**538**	518	470

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

NOT 6 Financial Services

Financial Services erbjuder olika former av finansieringslösningar, där krediter med löptider på vanligtvis mellan 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 fall där avbetalningskontrakt erbjuds innebär det att äganderätten övergår till kunden vid försäljningstillfället, men där Financial Services erhåller 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.

	2009	2008	2007
Ränteintäkter	**2 303**	2 455	1 934
Hyresintäkter	**2 363**	2 317	2 136
Avskrivningar	**–1 842**	–1 825	–1 686
Räntekostnader	**–1 672**	–1 838	–1 371
Ränteöverskott	**1 152**	1 109	1 013
Andra intäkter och kostnader	**44**	50	79
Bruttoresultat	**1 196**	1 159	1 092
Försäljnings- och administrationskostnader	**–538**	–518	–470
Kreditförluster, konstaterade och befarade [1]	**–833**	–227	–90
Rörelseresultat	**–175**	414	532

1) Kostnaderna motsvarar 1,90 procent (0,53 respektive 0,26) av den genomsnittliga kreditportföljen.

Uthyrningstillgångar (operationell leasing)	**2009**	2008	2007
Vid årets början	**9 033**	8 019	7 379
Tillkommande kontrakt	**3 789**	4 370	3 642
Avskrivning	**–1 842**	–1 825	–1 686
Avslutade kontrakt	**–1 873**	–2 109	–1 543
Förändring av värdereglering	**57**	–45	29
Kursdifferenser	**–266**	623	198
Redovisat värde vid årets slut [2]	**8 898**	9 033	8 019

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

Finansiella fordringar (avbetalningskontrakt och finansiell leasing)	**2009**	2008	2007
Vid årets början	**38 187**	30 295	24 462
Tillkommande fordringar	**11 204**	20 523	16 901
Amortering/avslutade kontrakt	**–16 336**	–15 320	–11 737
Förändring av värdereglering	**–360**	–4	–101
Kursdifferenser	**–1 189**	2 693	770
Redovisat värde vid årets slut	**31 506**	38 187	30 295
Totala fordringar och uthyrningstillgångar [3]	**40 404**	47 220	38 314

3) Antalet kontrakt i portföljen vid årets slut uppgick till cirka 88 000 (94 000, 87 000).

Nettoinvesteringar i finansiella leasingavtal	**2009**	2008	2007
Fordringar avseende framtida minimileaseavgifter	**27 988**	33 543	26 686
Avgår belopp för:			
Reserv för osäkra fordringar	**–891**	–539	–531
Beräknad ränta	**–2 589**	–3 086	–2 344
Nettoinvestering [4]	**24 508**	29 918	23 811

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

Framtida minimileaseavgifter [5]	**Operationell leasing**	**Finansiell leasing**
2010	1 834	11 490
2011	1 431	7 713
2012	945	5 070
2013	465	2 522
2014	216	885
2015 och därefter	153	308
Totalt	**5 044**	**27 988**

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

	2009	2008	2007
Ränteintäkter			
Banktillgodohavanden och finansiella placeringar	**320**	372	333
Derivat [1]	**19**	16	83
Förväntad avkastning på pensionstillgångar	**68**	70	63
Summa ränteintäkter	**407**	458	479
Räntekostnader			
Upplåning	**–273**	–469	–349
Derivat [1]	**–570**	–126	–138
Pensionsskuld	**–286**	–238	–206
Summa räntekostnader	**–1 129**	–833	–693
Övriga finansiella intäkter [2]	**227**	135	74
Övriga finansiella kostnader [2]	**–376**	–294	–118
Finansiella intäkter och kostnader, netto	**–871**	–534	–258

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) Avser marknadsvärdering av finansiella instrument MSEK –15 (–144 respektive –38), samt valutakursdifferenser och bankkostnader.

NOT 8 Skatt

Periodens skattekostnad/skatteintäkt	2009	2008	2007
Aktuell skatt [1]	**–1 178**	–3 181	–3 410
Uppskjuten skatt	**705**	93	58
Totalt	**–473**	–3 088	–3 352
1) Varav betald skatt:	**–1 136**	–3 803	–3 232

Uppskjuten skatt är hänförlig till följande:	2009	2008	2007
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	**–435**	359	285
Uppskjuten skatt till följd av ändrade skattesatser och skatteregler [2]	**–14**	144	–67
Uppskjuten skatteintäkt till följd av under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	**132**	67	204
Uppskjuten skattekostnad till följd av utnyttjande av tidigare aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	**–38**	–308	–39
Uppskjuten skatt avseende förändring i avsättning till periodiseringsfond	**1 105**	–142	–327
Övriga uppskjutna skatteskulder/tillgångar	**–45**	–27	2
Totalt	**705**	93	58

2) Effekt av ändrad skattesats under år 2009 avser i huvudsak Ryssland och under år 2008 avser i huvudsak Sverige. Skattesatsen har under 2007 ändrats i bland annat Tyskland, Spanien och Tjeckien.

NOT 8 Skatt, forts.

Avstämning av effektiv skatt	2009 Belopp	2009 %	2008 Belopp	2008 %	2007 Belopp	2007 %
Resultat före skatt	**1 602**		11 978		11 906	
Skatt beräknad med svensk skattesats	**–421**	**26,3**	–3 354	28	–3 334	28
Skatteeffekt och procentuell påverkan:						
Skillnad mellan svensk och utländsk skattesats	**–296**	**18**	–339	3	–166	1
Ej skattepliktiga intäkter	**354**	**–22**	491	–4	233	–2
Ej avdragsgilla kostnader	**–161**	**10**	–168	1	–102	1
Nyttjande av skattevärde i underskottsavdrag som ej tidigare aktiverats	**27**	**–2**	128	–1	179	–2
Värdering av skattevärde i underskottsavdrag som ej tidigare aktiverats	**5**	**0**	28	0	24	0
Justering av skatt avseende tidigare år	**23**	**–1**	–26	0	–90	1
Ändrade skattesatser	**–9**	**1**	132	–1	–69	1
Övrigt	**5**	**0**	20	0	–27	0
Redovisad skatt	**–473**	**30**	–3 088	26	–3 352	28

Uppskjutna skattefordringar och skulder är hänförliga till följande:	2009	2008	2007
Uppskjutna skattefordringar			
Avsättningar	**551**	563	639
Avsättningar för pensioner	**694**	507	430
Anläggningstillgångar	**597**	775	871
Varulager	**510**	987	550
Ej utnyttjade underskottsavdrag [3]	**286**	190	399
Derivat	**30**	759	53
Övrigt	**802**	718	611
Kvittning inom skatteenheter	**–2 651**	–3 831	–3 025
Summa uppskjutna skattefordringar [4]	**819**	668	528
Uppskjutna skatteskulder			
Anläggningar	**3 225**	3 238	3 333
Periodiseringsfond [5]	**415**	1 521	1 468
Övrigt	**184**	141	33
Kvittning inom skatteenheter	**–2 651**	–3 831	–3 025
Summa uppskjutna skatteskulder	**1 173**	1 069	1 809
Uppskjuten skatteskuld, netto	**354**	401	1 281

3) Ej utnyttjade underskottsavdrag 2009 härrör främst från Latinamerika, Tyskland, Belgien och Spanien. Av den uppskjutna skattefordran som härrör från ej utnyttjade underskottsavdrag kan MSEK 205 utnyttjas utan tidsbegränsning.

4) Uppskjutna skattefordringar avseende dotterföretag som under år 2009 redovisat förlust har värderats efter bedömning att framtida intjäningsförmåga i respektive företag möjliggör en värdering. För Scaniakoncernen har uppskjutna skattefordringar avseende ej utnyttjade underskottsavdrag på MSEK 108 (139 respektive 143) inte värderats efter bedömning av möjligheten att utnyttja underskotten.

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	2009	2008	2007
Redovisat värde vid årets början	**401**	1 281	1 629
Uppskjuten skatt redovisat i årets resultat	**–705**	–93	–58
Valutakursdifferenser	**–83**	81	10
Skattefordran/skuld i förvärvade verksamheter/tillgångar	**–**	–	–118
Redovisat i övrigt totalresultat, förändringar hänförligt till:			
aktuariella vinster och förluster på pensioner	**–22**	–165	–74
omräkningsreserv	**7**	–36	–
säkringsreserv	**756**	–667	–108
Uppskjuten skatteskuld, netto vid årets slut	**354**	401	1 281

Förfallostruktur för uppskjutna skattefordringar avseende ej värderade underskottsavdrag	2009
2010	**–**
2011	**–**
2012	**–**
2013	**0**
2014	**2**
2015 och därefter	**61**
Utan tidsbegränsning	**45**
Totalt	**108**

NOT 9 Resultat per aktie

Resultat per aktie	2009	2008	2007
Årets resultat hänförligt till Scanias aktieägare, MSEK	**1 129**	8 890	8 554
Vägt genomsnittligt antal utestående aktier under året, miljoner	**800**	800	800
Resultat per aktie före/efter utspädning, SEK	**1,41**	11,11	10,69

Det finns inga finansiella instrument som kan leda till utspädning.

NOT 10 Avskrivningar

Fordon och tjänster	2009	2008	2007
Immateriella anläggningstillgångar			
Utvecklingskostnader	**268**	481	421
Försäljningskostnader	**39**	29	38
Summa	**307**	510	459
Materiella anläggningstillgångar			
Kostnad för sålda varor [1]	**1 991**	2 275	2 233
Forsknings- och utvecklingskostnader	**226**	206	192
Försäljningskostnader	**216**	228	219
Administrationskostnader	**8**	16	18
Summa	**2 441**	2 725	2 662
Total avskrivning, Fordon och tjänster	**2 748**	3 235	3 121

1) Varav värdeminskning avseende korttidsuthyrning inom Fordon och tjänster MSEK 302 (278 respektive 256). Därutöver tillkommer värdeminskning på operationell leasing med MSEK 568 (748 respektive 929) samt värdeminskning av aktiverade återköpsåtaganden vilka belastar kostnad för såld vara.

Financial Services	2009	2008	2007
Operationell leasing (amortering)	**1 842**	1 825	1 686
Övriga anläggningstillgångar	**24**	22	17
Total avskrivning, Financial Services	**1 866**	1 847	1 703

NOT 11 Immateriella anläggningstillgångar

2009	Goodwill	Utveckling	Övriga immateriella [1]	Total
Ackumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	1 320	2 489	479	**4 288**
Nyanskaffningar	–	287	28	**315**
Avyttringar och utrangeringar	–	–8	–13	**–21**
Valutakursdifferenser	–9	–	10	**1**
Summa	**1 311**	**2 768**	**504**	**4 583**
Ackumulerade avskrivningar				
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**
Summa	**–**	**1 877**	**361**	**2 238**
Ackumulerade nedskrivningar				
Vid årets början	13	–	13	**26**
Årets nedskrivning	2	–	–	**2**
Summa	15	–	13	**28**
Redovisat värde vid årets slut	**1 296**	**891**	**130**	**2 317**
– varav aktiverade utgifter för projekt som tagits i bruk		727		
– varav aktiverade utgifter för projekt under utveckling		164		

2008	Goodwill	Utveckling	Övriga immateriella [1]	Total
Ackumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	1 221	2 288	419	3 928
Nyanskaffningar [2]	–22	202	41	221
Avyttringar och utrangeringar	–	–1	–5	–6
Omklassificeringar	–	–	20	20
Valutakursdifferenser	121	–	4	125
Summa	1 320	2 489	479	4 288
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
Summa	–	1 617	314	1 931
Ackumulerade nedskrivningar				
Vid årets början	–	–	3	3
Årets nedskrivning	13	–	10	23
Summa	13	–	13	26
Redovisat värde vid årets slut	**1 307**	**872**	**152**	**2 331**
– varav aktiverade utgifter för projekt som tagits i bruk		682		
– varav aktiverade utgifter för projekt under utveckling		190		

2007	Goodwill	Utveckling	Övriga immateriella [1]	Totala
Ackumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	1 041	2 001	363	3 405
Nyanskaffningar	131	293	41	465
Avyttringar och utrangeringar	–	–6	–2	–8
Omklassificeringar	–	–	7	7
Valutakursdifferenser	49	–	10	59
Summa	1 221	2 288	419	3 928
Ackumulerade avskrivningar				
Vid årets början	–	726	212	938
Årets avskrivningar				
– Fordon och tjänster	–	418	41	459
– Financial Services	–	–	7	7
Avyttringar och utrangeringar	–	–1	–	–1
Valutakursdifferenser	–	–	11	11
Summa	–	1 143	271	1 414
Ackumulerade nedskrivningar				
Vid årets början	–	–	3	3
Årets nedskrivning	–	–	–	–
Summa	–	–	3	3
Redovisat värde vid årets slut	**1 221**	**1 145**	**145**	**2 511**

Scania prövar minst årligen värdet på goodwill och immateriella tillgångar. Nedskrivningsprövningen görs för kassagenererande enheter, vilket oftast motsvarar en rapporterande 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. Beräkningen av återvinningsvärden baseras på samma antaganden för samtliga kassagenererande enheter. Upplysningar om antaganden som använts 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.

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.

NOT 12 Materiella anläggningstillgångar

2009	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar och förskott	Uthyrnings-tillgångar [1]	Total
Ackumulerade anskaffningsvärden					
Vid årets början	16 111	26 189	3 192	17 282	**62 774**
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**
Summa	**17 297**	**28 837**	**1 715**	**16 487**	**64 336**
Ackumulerade avskrivningar					
Vid årets början	6 212	18 108	–	5 529	**29 849**
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**
Summa	**6 582**	**19 218**	**–**	**5 333**	**31 133**
Ackumulerade nedskrivningar [2]					
Vid årets början	–	–	–	93	**93**
Årets värdeförändring	–	–	–	–57	**–57**
Valutakursdifferenser	–	–	–	1	**1**
Summa	**–**	**–**	**–**	**37**	**37**
Redovisat värde vid årets slut	**10 715**	**9 619**	**1 715**	**11 117**	**33 166**
– 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 värdereglering för kreditförluster.

2008	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar och förskott	Uthyrnings-tillgångar [1]	Total
Ackumulerade anskaffningsvärden					
Vid årets början	14 402	24 330	2 545	15 992	57 269
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
Summa	16 111	26 189	3 192	17 282	62 774
Ackumulerade avskrivningar					
Vid årets början	5 471	17 281	–	5 249	28 001
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
Summa	6 212	18 108	–	5 529	29 849
Ackumulerade nedskrivningar [2]					
Vid årets början	–	–	–	35	35
Årets värdeförändring	–	–	–	45	45
Valutakursdifferenser	–	–	–	13	13
Summa	–	–	–	93	93
Redovisat värde vid årets slut	**9 899**	**8 081**	**3 192**	**11 660**	**32 832**
– 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 värdereglering för kreditförluster.

NOT 12 Materiella anläggningstillgångar, forts.

2007	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar och förskott	Uthyrnings-tillgångar [1]	Total
Ackumulerade anskaffningsvärden					
Vid årets början	13 054	23 398	2 323	14 288	53 063
Förvärv/avyttring av dotterföretag	74	64	–	–	138
Nyanskaffningar	305	827	2 687	5 696	9 515
Avyttringar och utrangeringar	–203	–2 277	–40	–4 721	–7 241
Omklassificeringar	762	1 687	–2 469	293	273
Valutakursdifferenser	410	631	44	436	1 521
Summa	14 402	24 330	2 545	15 992	57 269
Ackumulerade avskrivningar					
Vid årets början	5 068	16 577	–	4 558	26 203
Förvärv/avyttring av dotterföretag	12	41	–	–	53
Årets avskrivningar					
– Fordon och tjänster	328	2 078	–	1 185	3 591
– Financial Services	–	10	–	1 686	1 696
Avyttringar och utrangeringar	–73	–1 902	–	–2 276	–4 251
Omklassificeringar	–2	–1	–	–8	–11
Valutakursdifferenser	138	478	–	104	720
Summa	5 471	17 281	–	5 249	28 001
Ackumulerade nedskrivningar [2]					
Vid årets början	–	–	–	64	64
Årets värdeförändring	–	–	–	–29	–29
Summa	–	–	–	35	35
Redovisat värde vid årets slut	**8 931**	**7 049**	**2 545**	**10 708**	**29 233**
– varav Maskiner		5 975			
– varav Inventarier		1 074			
– varav Byggnader	6 736				
– varav Mark	2 195				
– varav Financial Services		38		8 019	8 057

1) Inkluderar tillgångar för korttidsuthyrning, operationella leasingavtal samt tillgångar som aktiverats på grund av återköpsåtaganden.
2) Nedskrivningar av uthyrningstillgångar avser värdereglering för kreditförluster.

	2009	2008	2007
Byggnader i Sverige			
Taxeringsvärden	**1 421**	1 416	1 292
Motsvarande redovisat värde	**2 737**	2 201	2 126
Mark i Sverige			
Taxeringsvärden	**605**	605	520
Motsvarande redovisat värde	**448**	448	448

NOT 13 Andelar i intresseföretag, joint ventures mm

	2009	2008	2007
Redovisat värde vid årets början	**473**	242	148
Förvärv, kapitaltillskott, avyttringar och nedskrivningar under året [1]	**24**	161	106
Valutakursdifferenser	**–32**	73	–3
Årets resultatandel	**5**	9	–4
Utdelning	**–1**	–12	–5
Redovisat värde vid årets slut	**469**	473	242
Eventualförpliktelser	**–**	–	–

1) MSEK 24 (161) avser ett kapitaltillskott i Cummins-Scania XPI. Scania har ett joint venture-avtal med Cummins Inc.

Andel av tillgångar, skulder, intäkter och resultat	2009	2008	2007
Anläggningstillgångar	**372**	342	172
Omsättningstillgångar	**165**	300	145
Långfristiga skulder	**8**	9	13
Kortfristiga skulder	**60**	160	62
Scanias andel av nettotillgångar	**469**	473	242
Försäljningsintäkter	**490**	481	663
Resultat före skatt	**7**	13	–6
Skatt	**–2**	–4	2
Årets resultat	**5**	9	–4

			Andelens värde i koncernen		
Intresseföretag och joint ventures / Organisationsnummer / Säte	**Ägarandel %**	**Redovisat värde hos moderbolag**	**2009**	2008	2007
Cummins-Scania HPI L.L.C; 043650113, USA	30	0	**15**	16	18
BitsData AB, 556112-2613, Sverige	33	2	**4**	6	5
ScaMadrid S.A., ES A80433519, Spanien	49	23	**26**	27	25
ScaValencia S.A., ES A46332995, Spanien	26	16	**24**	25	20
Andelar i intresseföretag			**69**	74	68
Cummins-Scania XPI Manufacturing L.L.C; 20-3394999, USA	50	367	**393**	395	169
Övrigt	–	2	**7**	4	5
Andelar i joint ventures			**400**	399	174
Andelar i intresseföretag och joint ventures			**469**	473	242
Övriga aktier och andelar			**19**	22	22
Totalt			**488**	495	264

NOT 14 Varulager

	2009	2008	2007
Råvaror, komponenter och förbrukningsmaterial	**1 285**	1 417	1 409
Varor under tillverkning	**1 223**	1 125	1 212
Färdiga varor [1]	**9 254**	13 008	8 621
Totalt	**11 762**	15 550	11 242
1) Varav begagnade fordon	**1 884**	1 763	853
Värderegleringsreserv vid årets slut	**–997**	–880	–500

NOT 15 Andra fordringar

	2009	2008	2007
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	**36**	25	30
Derivat med positivt värde	**848**	517	120
Mervärdesskatt	**1**	3	–
Förskottsbetalningar	**26**	1	0
Övriga fordringar	**585**	547	557
Totalt andra långfristiga fordringar	**1 496**	1 093	707
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	**863**	1 920	1 429
Derivat med positivt värde	**468**	1 147	285
Mervärdesskatt	**739**	1 305	1 178
Förskottsbetalningar	**183**	240	209
Övriga fordringar	**553**	807	787
Totalt andra kortfristiga fordringar	**2 806**	5 419	3 888
Totalt andra fordringar	**4 302**	6 512	4 595

NOT 16 Eget kapital

Scaniakoncernens eget kapital har förändrats på följande sätt:

2009	Aktie-kapital	Tillskjutet kapital	Säkrings-reserv	Omräk-nings-reserv	Balanserat resultat	Summa Scanias aktieägare	Minoritet	Totalt eget kapital
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 minoritetens andel							0	0
Utdelning till Scania ABs aktieägare					–2 000	–2 000		–2 000
Utgående eget kapital per 31 december	**2 000**	**1 120**	**43**	**1 651**	**18 488**	**23 302**	**1**	**23 303**

NOT 16 Eget kapital, forts.

2008	Aktie-kapital	Tillskjutet kapital	Säkrings-reserv	Omräk-nings-reserv	Balanserat resultat	Summa Scanias aktieägare	Minoritet	Totalt eget kapital
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 minoritetens andel							–1	–1
Inlösen					–6 000	–6 000		–6 000
Utdelning till Scania ABs aktieägare					–4 000	–4 000		–4 000
Utdelning till minoriteten							–2	–2
Utgående eget kapital per 31 december	**2 000**	**1 120**	**–2 075**	**1 471**	**19 421**	**21 937**	**1**	**21 938**

2007	Aktie-kapital	Tillskjutet kapital	Säkrings-reserv	Omräk-nings-reserv	Balanserat resultat	Summa Scanias aktieägare	Minoritet	Totalt eget kapital
Ingående eget kapital	2 000	1 120	87	243	22 679	26 129	5	26 134
Årets förändring av omräkningsreserv				643		643	–1	642
Säkringsreserv								
Värdeförändring avseende kassaflödes-säkring redovisad i övrigt totalresultat			–521			–521		–521
Kassaflödesreserv upplöst mot försäljningsintäkter i resultaträkningen			137			137		137
Aktuariella vinster/förluster mm avseende pensioner redovisade i övrigt totalresultat					–316	–316		–316
Skatt hänförlig till poster som redovisats i övrigt totalresultat			108		74	182		182
Summa övrigt totalresultat	–	–	–276	643	–242	125	–1	124
Årets resultat					8 554	8 554		8 554
Inlösen					–7 000	–7 000		–7 000
Utdelning till Scania ABs aktieägare					–3 000	–3 000		–3 000
Utgående eget kapital per 31 december	**2 000**	**1 120**	**–189**	**886**	**20 991**	**24 808**	**4**	**24 812**

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 2,50 kronor 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 kassaflödessäkringar, där säkringsredovisning enligt IAS 39 Finansiella instrument tillämpas.

Omräkningsreserv uppstår vid omräkning av utländska nettotillgångar enligt dagskursmetoden. Årets positiva valutakursdifferens på MSEK 188 har uppstått som följd av att den svenska kronan har försvagats mot för Scania viktiga valutor. Valutakursdifferensen härrör främst från att kronan försvagats mot brasilianska real delvis motverkat av att kronan stärkts mot euron. I omräkningsreserven ingår också valutakursdifferenser avseende monetära poster till utlandsverksamhet som bedöms vara en del av företagets nettoinvestering samt, valutakursdifferenser hänförliga till marknadsvärdesförändring på säkringar av nettotillgångar i utlandsverksamhet.

Balanserat resultat består utöver upparbetade vinstmedel även av pensionsskuldsförändring 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 ordinarie utdelning avseende 2008 var MSEK 2 000 vilket motsvarar SEK 2,50 per aktie. Föreslagen ordinarie utdelning avseende 2009 är MSEK 800, vilket motsvarar 1,00 kronor per aktie.

Minoritet utgör den andel av eget kapital som tillhör externa minoritetsägare till vissa dotterföretag inom koncernen.

Scaniakoncernens kapital utgörs av summan av eget kapital hänförligt till Scanias aktieägare och eget kapital hänförligt till minoritetsägare. Vid årsskiftet uppgick koncernens kapital till MSEK 23 303 (21 938). 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 2009 har kapitaltäckningskraven i dessa enheter uppfyllts.

Koncernens finanspolicy innehåller mål avseende nyckeltal för koncernens finansiella ställning. Dessa överensstämmer med de nyckeltal kreditvärderingsinstitut använder. Scanias kreditvärdering enligt Standard and Poors vid utgången av 2009 var för:

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

Under året har moderföretaget Volkswagen AGs kreditvärdering ändrats från Stabil till Negativ vilket fick till följd att Scanias kreditvärdering förändrades från Stabil till Negativ.

Avstämning förändring i antal utestående aktier	**2009**	2008	2007
Antal utestående A-aktier vid årets början	**400 000 000**	400 000 000	100 000 000
Aktiesplit 2008 och 2007, 2 för 1 respektive 5 för 1, med obligatorisk inlösen av den andra respektive femte aktien	**–**	0	300 000 000
Antal utestående A-aktier vid årets slut	**400 000 000**	400 000 000	400 000 000
Antal utestående B-aktier vid årets början	**400 000 000**	400 000 000	100 000 000
Aktiesplit 2008 och 2007, 2 för 1 respektive 5 för 1, med obligatorisk inlösen av den andra respektive femte aktien	**–**	0	300 000 000
Antal utestående B-aktier vid årets slut	**400 000 000**	400 000 000	400 000 000
Summa antal aktier vid årets slut	**800 000 000**	800 000 000	800 000 000

NOT 17 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser

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

Förpliktelsen som redovisas i balansräkningen härstammar från de förmånsbestämda planerna. De största planerna återfinns bland annat i Sverige, Storbritannien och Brasilien. 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, dessutom har hänsyn tagits till eventuell uppsägningsbarhet.

För några förmånsbestämda planer som omfattar flera arbetsgivare kan inte tillräcklig information erhållas för att beräkna Scanias del i planerna, varför dessa redovisats som avgiftsbestämda. För Scania berör det de holländska Pensioenfonds 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 56 (33 respektive 64). 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 141 procent (112 respektive 152). 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 28 (25 respektive 24) och till PVF Achmea till MSEK 50 (52 respektive 48). Konsolideringsgraden uppgick till 101 procent (86 respektive 148) för MN Services. PVF Achmea har en kreditvärdering enligt Standard & Poors på A+/Negative rating för 2009 (A+ rating för 2008 och konsolideringsgraden var 133 procent för 2007). PVF Achmea lämnade inga uppgifter om konsolideringsgraden för 2009 och 2008.

Scanias prognosticerade utbetalning av pensioner gällande de förmånsbestämda planerna, både fonderade och ofonderade är MSEK 231 för 2010 (253 för 2009 respektive 198 för 2008).

	Kostnader avseende pensionsförpliktelser			Kostnader avseende sjukvårdsförmåner			Kostnader avseende övriga förpliktelser		
Kostnader för pensioner och andra förmånsbestämda ersättningar redovisade i resultaträkningen	**2009**	2008	2007	**2009**	2008	2007	**2009**	2008	2007
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	**–264**	–170	–131	**–6**	–6	–4	**–3**	–3	–3
Räntekostnader	**–250**	–205	–173	**–31**	–28	–29	**–6**	–6	–4
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångarna	**62**	65	58	**–**	–	–	**6**	5	5
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år	**–5**	–29	–	**–**	–	–	**0**	–	–
Vinster (+) och förluster (–) beroende av reduceringar och regleringar, netto	**4**	2	2	**–**	–	–	**–**	–	–
Begränsning i värdering av nettotillgångar	**6**	–4	–10	**–**	–	–	**–**	–	–
Total kostnad för förmånsbestämda ersättningar redovisad i resultaträkningen	**–447**	–341	–254	**–37**	–34	–33	**–3**	–4	–2

För avgiftsbestämda planer görs fortlöpande inbetalningar till myndigheter och fristående organ, som därmed övertar förpliktelserna gentemot de anställda. Koncernens kostnader för avgiftsbestämda planer under 2009 uppgick till MSEK 565 (437 respektive 479).

Pensionskostnader och andra förmånsbaserade ersättningar återfinns i resultaträkningen under rubrikerna Kostnad för sålda varor MSEK 193 (143 respektive 88) och försäljningskostnader MSEK 76 (67 respektive 58). Räntedelen i pensionskostnaden tillsammans med avkastningen på förvaltningstillgångarna återfinns under Finansiella ränteintäkter och räntekostnader.

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		
	2009	2008	2007	**2009**	2008	2007	**2009**	2008	2007
Utfallsbaserade justeringar av pensionsskulden	**–119**	–292	–228	**–20**	48	1	**–2**	10	4
Utfallsbaserade justeringar av förvaltningstillgångarna	**58**	–146	–13	**1**	–	–	**2**	–3	–5
Effekter av ändringar av aktuariella antaganden	**–21**	–229	–31	**–**	–	–	**–1**	–	–
Aktuariella vinster (+) och förluster (–) netto för året	**–82**	–667	–272	**–19**	48	1	**–1**	7	–1
Särskild löneskatt avseende aktuariella vinster och förluster	**–8**	–134	–58	**–**	–	–	**–**	–	–
Begränsning i värdering av nettotillgångar	**26**	121	14	**–**	–	–	**–**	–	–
Total kostnad/intäkt för förmånsbestämda ersättningar redovisad i övrigt totalresultat	**–64**	–680	–316	**–19**	48	1	**–1**	7	–1

Ackumulerat belopp aktuariella förluster som redovisats i övrigt totalresultat är MSEK 1 934 (1 850 respektive 1 223) före skatt.

Redovisat som avsatt till pensioner i balansräkningen	Pensionsförpliktelser			Förpliktelser avseende sjukvård			Övriga förpliktelser		
	2009	2008	2007	**2009**	2008	2007	**2009**	2008	2007
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser, helt eller delvis fonderade	**1 676**	1 526	1 450	**353**	–	–	**47**	33	46
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser, ofonderade	**4 338**	4 084	3 311	**–**	248	316	**34**	37	32
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	**6 014**	5 610	4 761	**353**	248	316	**81**	70	78
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	**–1 471**	–1 363	–1 277	**–2**	0	0	**–69**	–49	–54
Nettotillgångar som ej värderats fullt ut pga begränsningsregel	**35**	53	142	**–**	–	–	**–**	–	–
Redovisat i balansräkningen	**4 578**	4 300	3 626	**351**	248	316	**12**	21	24
– varav pensionsskuld redovisad under rubriken Avsättningar till pensioner	**4 620**	4 352	3 665	**351**	248	316	**12**	21	24
– varav pensionstillgång redovisad under rubriken Andra långfristiga fordringar	**–42**	–52	–39	**–**	–	–	**–**	–	–

Antaganden tillämpade i aktuariell beräkning	Sverige (pension)			Storbritannien (pension)			Brasilien (sjukvård)			Övriga länder (pension mm)		
	2009	2008	2007	**2009**	2008	2007	**2009**	2008	2007	**2009**	2008	2007
Diskonteringsränta (%)	**4,0**	4,0	4,5	**5,7**	6,1	6,0	**11,3**	11,0	9,2	**3,0–11,3**	2,3–6,7	2,9–5,3
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångar (%)	**–**	–	–	**6,4**	5,4	6,8	**11,7**	10,8	11,4	**3,7–11,7**	3,7–6,7	3,7–6,0
Förväntad löneökning (%)	**3,0**	3,0	3,0	**0,0**	0,0	0,0	**–**	–	–	**1,5–8,7**	1,5–4,5	2,0–13,0
Förändring av sjukvårdskostnader (%)	**–**	–	–	**–**	–	–	**7,6**	7,1	7,1	**–**	–	–
Personalomsättning (%)	**5,0**	5,0	5,0	**0,0**	0,0	0,0	**2,1**	2,0	2,1	**2,0–18,0**	2,0–12,0	2,0–13,0
Förväntad återstående tjänstgöringstid (år)	**20,2**	21,9	21,5	**11,0**	7,0	8,0	**14,5**	16,8	15,1	**2,3–29,0**	1,0–22,1	4,5–22,9
Förväntad pensionsökning (inflation) (%)	**2,0**	2,0	2,0	**3,5**	2,7	3,3	**–**	–	–	**0,8–2,0**	0,8–2,3	0,8–2,3

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 Storbritannien, Brasilien och övriga länder i Scaniakoncernen med hänsyn till att inga förändringar i placeringsstrategier är planerade.

Aktuella kategorier av förvaltningstillgångar i Scaniakoncernen är aktier och andelar, övriga räntebärande värdepapper, fastigheter och bankmedel mm.

Planen i Storbritannien är från och med 2005 stängd för nya förmånstagare och ytterligare intjäning, varför skulden inte påverkas av framtida löneökningar och eventuell personalomsättning.

Nuvärdet av de förmånsbestämda utfästelserna har under året förändrats enligt nedan:	Skulder avseende pensionsförpliktelser			Skulder avseende sjukvårdsförmåner			Skulder avseende övriga förpliktelser		
	2009	2008	2007	**2009**	2008	2007	**2009**	2008	2007
Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna vid årets början	**5 610**	4 761	4 220	**248**	316	261	**70**	78	91
Nuvärde vid årets början av utfästelser som omklassificerats [1]	**–**	–11	118	**–**	–1	–	**–**	–3	–19
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	**264**	170	131	**6**	6	4	**3**	3	3
Räntekostnader	**250**	205	173	**31**	28	29	**6**	6	4
Inbetalningar gjorda av deltagare i pensionsplanen	**1**	1	1	**–**	–	–	**–**	–	–
Aktuariella vinster och förluster netto för året	**123**	519	259	**20**	–48	–1	**3**	–10	–3
Valutakursdifferenser	**–16**	110	19	**74**	–37	39	**7**	1	6
Utbetalningar av pensionsersättningar	**–219**	–172	–154	**–26**	–16	–16	**–8**	–5	–4
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år	**5**	29	–	**–**	–	–	**0**	–	–
Vinster och förluster beroende av regleringar netto för året	**–4**	–2	–6	**–**	–	–	**–**	–	–
Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna vid årets slut	**6 014**	5 610	4 761	**353**	248	316	**81**	70	78

1) 2007: omklassificering av en avgiftsbestämd plan till en förmånsbestämd plan i Nederländerna.

Verkligt värde av förvaltningstillgångarna har under året förändrats enligt nedan:	Förvaltningstillgångar avseende pensionsförpliktelser			Förvaltningstillgångar avseende sjukvårdsförmåner			Förvaltningstillgångar avseende övriga förpliktelser		
	2009	2008	2007	**2009**	2008	2007	**2009**	2008	2007
Verkligt värde av förvaltningstillgångarna vid årets början	**1 363**	1 277	1 100	**–**	–	–	**49**	54	48
Verkligt värde vid årets början på förvaltningstillgångar i utfästelser som omklassificerats [2]	**3**	–	112	**–**	–	–	**–**	–	–
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångarna	**62**	65	58	**–**	–	–	**6**	5	5
Aktuariella vinster och förluster netto för året	**41**	–148	–13	**1**	–	–	**2**	–3	–4
Valutakursdifferenser	**–17**	124	11	**0**	–	–	**14**	–6	7
Inbetalningar till pensionsplanen	**68**	77	46	**27**	–	–	**–**	–	–
Inbetalningar gjorda av deltagare i pensionsplanen	**10**	11	8	**–**	16	–	**–**	–	–
Utbetalningar av pensionsersättningar	**–59**	–43	–41	**–26**	–16	–	**–2**	–1	–2
Vinster och förluster beroende av regleringar netto för året	**–**	–	–4	**–**	–	–	**–**	–	–
Verkligt värde av förvaltningstillgångarna vid årets slut	**1 471**	1 363	1 277	**2**	0	–	**69**	49	54

2) 2007: omklassificering av en avgiftsbestämd plan till en förmånsbestämd plan i Nederländerna.

Förvaltningstillgångarna består i huvudsak av aktier och räntebärande värdepapper med följande verkliga värden på balansdagen:	**2009 MSEK**	2008 MSEK	2007 MSEK	**2009 %**	2008 %	2007 %
Aktier och andelar, ej Scania	**455**	397	475	**29,5**	28,1	35,7
Övriga räntebärande värdepapper, ej Scania	**618**	587	628	**40,1**	41,5	47,2
Fastigheter uthyrda till Scaniaföretag	**32**	83	66	**2,1**	5,9	5,0
Fastigheter investeringsobjekt	**141**	90	71	**9,1**	6,4	5,3
Bankmedel mm	**296**	255	91	**19,2**	18,1	6,8
Totalt	**1 542**	1 412	1 331	**100,0**	100,0	100,0

NOT 17 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser, forts.

	Förvaltningstillgångar avseende pensionsförpliktelser			Förvaltningstillgångar avseende sjukvårdsförmåner			Förvaltningstillgångar avseende övriga förpliktelser		
Faktisk avkastning	**2009**	2008	2007	**2009**	2008	2007	**2009**	2008	2007
Faktisk avkastning på förvaltningstillgångarna	**120**	–81	45	**1**	–	–	**8**	2	1

	Minskning 1%		Ökning 1%	
Känslighetsanalys gällande 1% förändring i sjukvårdskostnaderna på:	**2009**	2008	**2009**	2008
Summan av kostnad för tjänstgöring innevarande år och räntekostnaden	**0**	–4	**12**	4
Summan av nuvärdet på den förmånsbestämda utfästelsen	**–65**	0	**26**	61

Flerårssammanställning redovisat i balansräkningen	**2009**	2008	2007	2006	2005
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	**6 448**	5 928	5 155	4 572	4 433
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	**–1 542**	–1 412	–1 331	–1 148	–1 095
Underskott	**4 906**	4 516	3 824	3 424	3 338
Nettotillgångar som ej värderats fullt ut pga begränsningsregel	**35**	53	142	144	81
Redovisat i balansräkningen	**4 941**	4 569	3 966	3 568	3 419

Flerårssammanställning kostnader i övrigt totalresultat	**2009**	2008	2007	2006	2005
Utfallsbaserade justeringar av pensionsskulden	**–141**	–234	–223	–55	–39
Utfallsbaserade justeringar av förvaltningstillgångarna	**61**	–149	–18	22	54
Effekter av ändringar av aktuariella antaganden	**–22**	–229	–31	–19	–773
Aktuariella vinster (+) och förluster (–) netto för året	**–102**	–612	–272	–52	–758
Särskild löneskatt avseende aktuariella vinster och förluster	**–8**	–134	–58	–	–
Begränsning i värdering av nettotillgångar	**26**	121	14	–16	–12
Total kostnad/intäkt för förmånsbestämda ersättningar redovisad i övrigt totalresultat	**–84**	–625	–316	–68	–770

NOT 18 Övriga avsättningar

Scaniakoncernens avsättningar har under året förändrats på följande sätt:

2009	Produkt-åtaganden	Omstrukturering	Legala och skattemässiga risker	Andra avsättningar [1]	Totalt
Vid årets ingång	1 316	6	813	841	**2 976**
Avsättningar under året	1 191	131	94	301	**1 717**
Under året ianspråktagna avsättningar	–1 373	–127	–23	–187	**–1 710**
Under året återförda avsättningar	–103	–1	–24	–186	**–314**
Valutakursdifferenser	44	1	177	–4	**218**
Vid årets utgång	**1 075**	**10**	**1 037**	**765**	**2 887**
– 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 [1]	Totalt
Vid årets ingång	1 233	34	787	1 023	3 077
Avsättningar under året	1 629	5	152	375	2 161
Under året ianspråktagna avsättningar	–1 443	–23	–20	–400	–1 886
Under året återförda avsättningar	–104	–11	–89	–191	–395
Valutakursdifferenser	1	1	–17	34	19
Vid årets utgång	**1 316**	**6**	**813**	**841**	**2 976**
– varav kortfristiga avsättningar	1 068	5	13	229	1 315
– varav övriga långfristiga avsättningar	248	1	800	612	1 661

2007	Produkt-åtaganden	Omstrukturering	Legala och skattemässiga risker	Andra avsättningar [1]	Totalt
Vid årets ingång	1 057	38	457	1 046	2 598
Avsättningar under året	1 490	13	338	370	2 211
Under året ianspråktagna avsättningar	–1 276	–15	–46	–322	–1 659
Under året återförda avsättningar	–63	–3	–21	–88	–175
Valutakursdifferenser	25	1	59	17	102
Vid årets utgång	**1 233**	**34**	**787**	**1 023**	**3 077**
– varav kortfristiga avsättningar	1 171	–	462	391	2 024
– varav övriga långfristiga avsättningar	62	34	325	632	1 053

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

NOT 19 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2009	2008	2007
Upplupna personalrelaterade kostnader	**2 467**	2 586	2 597
Förutbetalda intäkter vid service- och reparationsavtal	**2 077**	1 962	1 945
Förutbetalda intäkter vid avtal med återköpsåtagande[1)]	**3 195**	3 540	3 549
Upplupna finansiella kostnader	**100**	104	102
Övriga sedvanliga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	**1 900**	1 907	1 881
Totalt	**9 739**	10 099	10 074
– varav kortfristigt	**7 209**	7 293	6 986
– varav långfristigt	**2 530**	2 806	3 088
Av totalen ovan härrör sig följande från Financial Services verksamheten	**335**	338	331

1) Av ovanstående förutbetalda intäkter avseende fordon sålda med återköpsåtagande förväntas MSEK 665 (734) intäktsföras inom 12 månader. MSEK 52 (145) förväntas intäktsföras om mer än 5 år.

NOT 20 Ställda säkerheter och eventualförpliktelser

Ställda säkerheter	2009	2008	2007
Fastighetsinteckningar	**–**	28	26
Övrigt	**1**	1	0
Totalt [1)]	**1**	29	26
1) Varav säkerheter ställda för:			
Långfristig upplåning	**–**	26	25
Kortfristig upplåning	**–**	2	1
Annans skuld	**1**	1	0

Eventualförpliktelser	2009	2008	2007
Ansvarsförbindelse avseende kreditförsäkring i FPG	**46**	43	39
Borgensförbindelser	**29**	24	30
Övriga garantiförbindelser	**404**	115	135
Totalt	**479**	182	204

Utöver dessa eventualförpliktelser har garantier lämnats till kunders kreditgivare att återköpa fordon till ett värde av MSEK 41 (45 respektive 131). I koncernen finns eventualtillgångar i mindre omfattning.

NOT 21 Leasingåtaganden

Scaniakoncernen har som leasetagare ingått finansiella och operationella leasingavtal.

Framtida betalningsåtaganden för ej uppsägningsbara operationella leasingkontrakt

	2009		2008		2007	
Operationell leasing	**Framtida minimi-leasingavgifter**	**Därav avseende lokaler**	Framtida minimi-leasingavgifter	Därav avseende lokaler	Framtida minimi-leasingavgifter	Därav avseende lokaler
Inom ett år	**339**	**200**	292	167	229	134
Mellan ett år och fem år	**856**	**617**	607	433	537	389
Senare än fem år	**604**	**602**	426	425	471	469
Totalt [1)]	**1 799**	**1 419**	1 325	1 025	1 237	992

1) Avser operationella leasingavtal där förpliktelsen överstiger ett år.

Fördelning av leasingkostnader	2009	2008	2007
Operationell leasing			
Fasta avgifter	**345**	296	251
Rörliga avgifter	**1**	4	3
Avgifter avseende objekt som vidareuthyrts	**–3**	–8	–5
Summa [2)]	**343**	292	249

2) Kostnader för lokalhyra har belastat resultatet med MSEK 192 (160 respektive 131).

NOT 21 Leasingåtaganden, forts.

Framtida betalningsåtaganden för ej uppsägningsbara finansiella leasingkontrakt

	2009			2008			2007		
Finansiell leasing	**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
Inom ett år	**44**	**1**	**43**	28	1	27	21	1	20
Mellan ett år och fem år	**150**	**18**	**132**	105	14	91	53	6	47
Senare än fem år	**2**	**1**	**1**	7	1	6	11	4	7
Totalt [3]	**196**	**20**	**176**	140	16	124	85	11	74

3) Avser finansiella leasingavtal där förpliktelsen överstiger ett år.

Fördelning av leasingkostnader	**2009**	2008	2007
Finansiell leasing			
Fasta avgifter	**45**	64	44
Rörliga avgifter	**–**	–	–
Avgifter avseende objekt som vidareuthyrts	**–33**	–14	–13
Summa	**12**	50	31

Tillgångar i balansräkningen under finansiell leasing

Redovisat värde	**2009**	2008	2007
Uthyrningsfordon	**155**	100	27
Byggnader	**14**	34	34
Maskiner	**–**	3	6
Övrigt	**16**	12	10
Summa	**185**	149	77

NOT 22 Statliga stöd och bidrag

Scaniakoncernen erhöll under året statliga bidrag till ett belopp av MSEK 74 (62 respektive 57) hänförliga till rörelsekostnader på MSEK 342 (138 respektive 158). Vidare erhölls statliga bidrag till ett belopp av MSEK 9 (11 respektive 6) hänförliga till investeringar med ett bruttoanskaffningsvärde på MSEK 110 (436 respektive 346). Härutöver har Scania erhållit stöd från statliga myndigheter för att ersätta anställda för löneminskningar till följd av minskad arbetstid. Scania har under året tecknat ett lån med Europeiska Investeringsbanken (EIB) om MEUR 400 (315 respektive 218).

NOT 23 Förändring av nettoskuldsättning

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

Totalt Scaniakoncernen	**2009**	2008	2007
Totalt kassaflöde före finansieringsverksamheten	**10 527**	–3 347	3 061
Valutakurseffekter i räntebärande skulder	**1 227**	–4 525	–1 498
Förvärvade verksamheter	**–**	–	–152
Valutakurseffekter i kortfristiga placeringar	**6**	–14	232
Valutakurseffekter i likvida medel	**541**	–179	158
Effekt av värdering till verkligt värde av upplåning	**–**	314	398
Förändring av derivat som påverkat nettoskuldsättning	**44**	–825	–436
Utdelning	**–2 000**	–4 002	–3 000
Inlösen	**–**	–6 000	–7 000
Förändring nettoskuldsättning enligt balansräkning	**10 345**	–18 578	–8 237
Fordon och tjänster			
Totalt kassaflöde före finansieringsverksamheten	**5 512**	1 774	8 229
Valutakurseffekter i räntebärande skulder	**66**	–1 254	–491
Förvärvade verksamheter	**–**	–	–152
Valutakurseffekter i kortfristiga placeringar	**6**	–14	232
Valutakurseffekter i likvida medel	**541**	–204	150
Effekt av värdering till verkligt värde av derivat	**–609**	314	398
Förändring av derivat som påverkat nettoskuldsättning	**653**	–825	–436
Flytt mellan segment	**157**	–55	–363
Utdelning	**–2 000**	–4 002	–3 000
Inlösen	**–**	–6 000	–7 000
Förändring nettoskuldsättning enligt balansräkning	**4 326**	–10 266	–2 433

NOT 24 Kassaflödesanalys

I de fall segmentsuppdelning ej anges hänför sig kassaflödesspecifikationen nedan till Fordon och tjänster.

	2009	2008	2007
a. Erhållen/erlagd ränta och utdelning			
Erhållen utdelning från intresseföretag	**–1**	12	5
Erhållen ränta	**335**	373	718
Erlagd ränta	**–942**	–383	–711
b.1. Fordon och tjänster; icke kassaflödespåverkande poster			
Avskrivningar	**2 748**	3 235	3 121
Osäkra fordringar	**188**	98	92
Intresseföretag	**–6**	3	9
Vinstavräkning uthyrningstillgångar	**–181**	310	222
Övrigt	**40**	214	123
Totalt	**2 789**	3 860	3 567
b.2. Financial Services; icke kassaflödespåverkande poster			
Avskrivningar	**24**	22	17
Osäkra fordringar	**833**	227	90
Övrigt	**–21**	78	–31
Totalt	**836**	327	76
c. Nettoinvestering genom förvärv/ avyttring av verksamheter [1]			
Försäljning av verksamheter	**–**	46	–
Förvärv av verksamheter	**–118**	15	–268
Totalt	**–118**	61	–268

1) Se not 25 Förvärvade/avyttrade verksamheter.

	2009	2008	2007
d.1. Fordon och tjänster; förvärv av anläggningstillgångar			
Investeringar i anläggningstillgångar [2]	**–3 717**	–6 293	–5 058
Försäljning av anläggningstillgångar	**686**	846	781
Totalt	**–3 031**	–5 447	–4 277

2) Varav aktiverade utgifter för forskning och utveckling MSEK 287 (202 respektive 293).

	2009	2008	2007
d.2. Financial Services; förvärv av anläggningstillgångar			
Nyfinansiering[3]	**–15 016**	–24 926	–20 574
Amorteringar och avslutade kontrakt	**19 520**	19 104	14 876
Totalt	**4 504**	–5 822	–5 698

3) Inkluderar övriga materiella och immateriella anläggningstillgångar.

	2009	2008	2007
e. Förändring av nettoskuldsättning genom finansieringsaktiviteter			
Nettoförändring av kortfristig upplåning	**–7 451**	9 378	–1 755
Återbetalning av långfristig upplåning	**–10 112**	–5 924	–7 369
Ökning av långfristig upplåning	**11 014**	11 198	9 427
Totalt	**–6 549**	14 652	303
f. Likvida medel			
Kassa och bank	**1 036**	1 107	2 522
Kortfristiga placeringar, som utgör likvida medel	**6 064**	3 474	933
Totalt	**7 100**	4 581	3 455

NOT 25 Förvärvade/avyttrade verksamheter

	Förvärvade verksamheter			Avyttrade verksamheter		
	2009	2008	2007	**2009**	2008	2007
Förvärvade/avyttrade tillgångar och skulder	**Redovisade värden vid förvärvet**	Redovisade värden vid förvärvet	Redovisade värden vid förvärvet	**Inga avyttringar**	Redovisade värden vid avyttringen	Inga avyttringar
Materiella och immateriella anläggningstillgångar	**73**	2	81	**–**	–2	–
Varulager	**52**	8	109	**–**	–29	–
Fordringar	**–**	–	264	**–**	–	–
Likvida medel	**–**	–	1	**–**	–	–
Låneskulder	**–**	–1	–152	**–**	–	–
Övriga skulder och avsättningar	**–7**	–2	–165	**–**	5	–
Netto identifierbara tillgångar och skulder	**118**	7	138	**–**	–26	–
Koncerngoodwill	**–**	–22	131	**–**	–	–
Köpeskilling	**118**	–15	269	**–**	–46	–
Likvida medel i förvärvade/avyttrade bolag	**–**	–	1	**–**	–	–
Påverkan på koncernens likvida medel	**–118**	15	–268	**–**	46	–
Antal anställda	**185**	–	318	**–**	73	–

Under 2009 förvärvades återförsäljarverksamheter 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. Under 2007 förvärvades verksamheter i Portugal, Österrike och Polen. Utöver identifierad koncerngoodwill bedömdes redovisade värden vid förvärvet överensstämma med verkligt värde. Förvärvade verksamheter har följande ackumulerad påverkan på 2009: Nettoomsättning minskad med internförsäljning MSEK +21, Bruttoresultat MSEK +10, Kostnader MSEK –10, Rörelseresultat MSEK 0 och Resultat före skatt MSEK 0. Om förvärven hade skett vid årets början skulle förvärvade verksamheter haft följande påverkan på 2009: Nettoomsättning minskad med internförsäljning MSEK +312, Bruttoresultat MSEK +95, Kostnader MSEK –116, Rörelseresultat MSEK –21 och Resultat före skatt MSEK –20

Under 2008 avyttrades verksamhet i Finland. Under 2009 och 2007 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	**2009**	2008	2007
Verksamheten i Sverige			
Styrelser och ledande befattningshavare	**76**	138	160
– varav tantiem	**0**	62	94
Övriga anställda	**4 146**	4 897	4 608
Verksamheten i utlandet			
Styrelser och ledande befattningshavare	**188**	228	193
– varav tantiem	**26**	55	69
Övriga anställda	**6 345**	6 222	5 583
Summa [1]	**10 755**	11 485	10 544
Pensionskostnader och andra sociala kostnader	**3 640**	4 153	3 580
– varav pensionskostnader [2]	**1 127**	1 183	910
Totalt	**14 395**	15 638	14 124

1) Inklusive icke-monetära ersättningar.

2) Av koncernens pensionskostnad avser MSEK 36 (49 respektive 38) styrelser och ledande befattningshavare i Scaniakoncernen. Per 31 december uppgick den totala pensionsförpliktelsen till MSEK 137 (124 respektive 120) för denna grupp.

NOT 26 Löner och ersättningar samt antal anställda, forts.

Löner och andra ersättningar, pensionskostnader och andra sociala kostnader fördelade per land	2009			2008			2007		
	Löner och andra ersättningar [3]	Sociala kostnader (varav pension)		Löner och andra ersättningar [3]	Sociala kostnader (varav pension)		Löner och andra ersättningar [3]	Sociala kostnader (varav pension)	
Verksamheten i Sverige	**4 222**	**2 069**	**(682)**	5 035	2 624	(747)	4 768	2 203	(521)
Verksamheten i utlandet									
Brasilien	**1 122**	**403**	**(35)**	1 048	320	(5)	907	304	(32)
Nederländerna	**819**	**198**	**(88)**	811	196	(86)	767	180	(81)
Storbritannien	**556**	**94**	**(36)**	631	141	(75)	614	120	(50)
Norge	**526**	**102**	**(38)**	489	92	(30)	401	85	(8)
Frankrike	**376**	**240**	**(74)**	389	253	(77)	348	222	(66)
Tyskland	**341**	**75**	**(5)**	371	73	(9)	345	64	(6)
Belgien	**286**	**75**	**(28)**	323	69	(7)	225	80	(10)
Danmark	**272**	**30**	**(23)**	247	19	(15)	237	19	(16)
Finland	**254**	**54**	**(40)**	237	56	(42)	251	67	(50)
Österrike	**215**	**6**	**(2)**	192	6	(1)	183	11	(–)
Polen	**185**	**29**	**(14)**	197	31	(17)	150	13	(12)
Schweiz	**154**	**27**	**(1)**	140	27	(9)	128	23	(5)
Australien	**154**	**10**	**(10)**	135	9	(9)	125	8	(8)
Argentina	**142**	**60**	**(1)**	184	54	(1)	115	33	(–)
Ryssland	**114**	**12**	**(9)**	141	22	(13)	119	18	(12)
Sydafrika	**102**	**10**	**(10)**	130	14	(8)	102	8	(8)
Länder med < 100 MSEK [4]	**915**	**146**	**(31)**	785	147	(32)	759	122	(25)
Summa utlandet	**6 533**	**1 571**	**(445)**	6 450	1 529	(436)	5 776	1 377	(389)
Totalt	**10 755**	**3 640**	**(1 127)**	11 485	4 153	(1 183)	10 544	3 580	(910)

3) Inklusive icke-monetära ersättningar.
4) Antal länder med mindre än MSEK 100 i löner och andra ersättningar var 35 (37 respektive 34).

Könsfördelning	2009	2008	2007
Styrelseledamöter i moderbolag och dotterföretag	**387**	408	465
– varav män	**382**	398	436
– varav kvinnor	**5**	10	29
VD i moderbolag och dotterföretag samt den verkställande ledningen i koncernen	**102**	108	116
– varav män	**101**	107	114
– varav kvinnor	**1**	1	2

Antal anställda per 31 december	2009	2008	2007
Fordon och tjänster			
Produktion och centrala staber	**14 672**	16 264	17 291
Forskning och utveckling	**2 642**	2 922	2 528
Försäljnings- och servicebolag	**14 475**	15 079	14 797
Summa	**31 789**	34 265	34 616
Financial Services	**541**	512	480
Totalt	**32 330**	34 777	35 096
– varav tillfälligt anställd och inhyrd personal	**1 798**	2 533	4 244

Medelantal anställda (exklusive inhyrd personal)	2009			2008			2007		
	Totalt	**Män**	**Kvinnor**	Totalt	Män	Kvinnor	Totalt	Män	Kvinnor
Verksamheten i Sverige	**12 412**	**9 872**	**2 540**	13 199	10 535	2 664	12 881	10 458	2 423
Verksamheten i utlandet									
Brasilien	**3 067**	**2 717**	**350**	3 295	2 905	390	3 235	2 887	348
Nederländerna	**2 059**	**1 920**	**139**	2 119	1 978	141	2 061	1 929	132
Storbritannien	**1 400**	**1 202**	**198**	1 520	1 305	215	1 629	1 409	220
Polen	**1 276**	**1 162**	**114**	1 378	1 256	122	1 112	1 016	96
Frankrike	**1 114**	**959**	**155**	1 120	960	160	1 102	938	164
Tyskland	**923**	**819**	**104**	1 026	905	121	975	852	123
Belgien	**877**	**711**	**166**	760	605	155	961	757	204
Norge	**841**	**783**	**58**	876	823	53	905	838	67
Argentina	**780**	**727**	**53**	877	813	64	854	787	67
Danmark	**573**	**514**	**59**	573	514	59	578	543	35
Ryssland	**572**	**430**	**142**	733	580	153	699	565	134
Finland	**569**	**510**	**59**	586	524	62	654	585	69
Sydafrika	**525**	**431**	**94**	493	407	86	439	365	74
Österrike	**418**	**363**	**55**	422	374	48	432	380	52
Tjeckien	**384**	**338**	**46**	406	359	47	354	312	42
Schweiz	**340**	**306**	**34**	343	311	32	347	308	39
Australien	**309**	**272**	**37**	338	296	42	307	270	37
Sydkorea	**253**	**222**	**31**	274	235	39	232	207	25
Taiwan	**199**	**173**	**26**	207	181	26	181	158	23
Italien	**198**	**168**	**30**	202	166	36	206	165	41
Slovakien	**187**	**172**	**15**	210	172	38	195	161	34
Portugal	**184**	**159**	**25**	237	206	31	242	214	28
Spanien	**177**	**143**	**34**	193	150	43	168	130	38
Malaysia	**164**	**137**	**27**	148	121	27	138	112	26
Chile	**158**	**127**	**31**	159	124	35	153	126	27
Ungern	**152**	**124**	**28**	170	139	31	179	148	31
Thailand	**141**	**96**	**45**	126	91	35	122	88	34
Ukraina	**129**	**102**	**27**	134	108	26	92	72	20
Marocko	**117**	**106**	**11**	114	103	11	113	103	10
Lettland	**116**	**107**	**9**	135	126	9	126	118	8
Estland	**105**	**97**	**8**	125	116	9	113	108	5
Länder med <100 anställda [5]	**999**	**810**	**189**	1 063	860	203	907	739	168
Summa utlandet	**19 306**	**16 907**	**2 399**	20 362	17 813	2 549	19 811	17 390	2 421
Totalt medelantal anställda	**31 718**	**26 779**	**4 939**	33 561	28 348	5 213	32 692	27 848	4 844

5) Antal länder med färre än 100 anställda var 20 (18 respektive 20).

NOT 27 Transaktioner med närstående

	Försäljning till			Köp från			Fordringar hos			Skulder till		
	2009	2008	2007	**2009**	2008	2007	**2009**	2008	2007	**2009**	2008	2007
Intresseföretag och joint ventures												
ScaValencia S.A.	**120**	221	273	**67**	138	109	**8**	6	13	**3**	2	2
ScaMadrid S.A.	**78**	157	146	**36**	32	47	**8**	28	14	**2**	2	1
Cummins-Scania HPI L.L.C	**–**	–	–	**78**	242	308	**–**	–	–	**16**	25	42
Cummins-Scania XPI Manufacturing L.L.C	**21**	–	–	**255**	33	5	**7**	16	–	**16**	5	1
BitsData i Södertälje AB	**–**	–	10	**15**	12	–	**–**	–	5	**1**	2	1
Övriga	**13**	10	11	**10**	5	4	**1**	1	2	**–**	–	–

Upplysningar om närståenderelationer som innefattar ett bestämmande inflytande lämnas i förteckningen över dotterföretag. Se även presentationen av Scanias 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 av tjänstebilar har ej beaktats. Tjänstebilarna hyrs eller förvärvas till marknadsmässigt värde.

NOT 28 Ersättningar till ledande befattningshavare

STYRELSENS ARVODEN

Enligt bolagsstämmans beslut uppgår arvodet avseende 2009 till de stämmovalda externa styrelseledamöterna till sammanlagt SEK 2 656 250 (4 718 750) att fördelas med SEK 625 000 (625 000) till styrelsens vice ordförande samt SEK 406 250 (406 250) till var och en av de övriga ledamöterna i styrelsen som inte är anställda i bolaget eller av Volkswagen AG.

För det arbete som utförts i Revisionskommittén har fastställts ett arvode om SEK 150 000 till Revisionskommitténs ordförande och SEK 75 000 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 lönens storlek är beroende av Scanias resultat. Pensionen omfattas av ett premiebaserat pensionssystem som gäller utöver allmän pension och ITP.

Ingen höjning av den fasta lönen gjordes under 2009. Därutöver omfattades ledande befattningshavare, inklusive den verkställande direktören, av ett bruttolöneavdrag med 10 procent under 6 månader i linje med den rådande konjukturläge. För 2009 utgick ingen rörlig ersättning.

FAST LÖN TILL DEN VERKSTÄLLANDE DIREKTÖREN

Den fasta lönen till verkställande direktören uppgår till SEK 7 500 000 per år.

RÖRLIG LÖN

Den rörliga lönen är beroende av Scanias 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 2009 och är ett program med samma parametrar som var i kraft under 2008. 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 2009 fastställde styrelsens ersättningskommitté RNI på basis av en faktor för eget kapital om 9 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 Scanias 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 2010.

Båda komponenterna är som framgår ovan så konstruerade att de innehåller en högsta gräns för den ersättning som kan utgå enligt programmet. Under perioden 1997–2009 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 75 procent för Del 2. I genomsnitt har utfallet för perioden 1997–2009 varit 82 procent av den årliga fasta lönen gällande Del 1 och 27 procent av den årliga fasta lönen gällande Del 2. Utfallet 2009 för den verkställande direktören och övriga ledande befattningshavare utgör 0 procent för Del 1 och 0 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

NOT 28 Ersättningar till ledande befattningshavare, forts.

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. Betalningarna kommer att vara villkorade av att deltagaren är anställd inom Scania-koncernen 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 17–33 procent av den fasta lönen. Premien för cheferna för ledningsenheterna varierar mellan 15–30 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 2009 uppgick till SEK 2 625 000. Avtalet föreskriver också att en årlig extra pensionsavsättning ska göras med SEK 4 410 000 per år för gällande anställningskontrakt.

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 företagets 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 kompensation 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.

2009, KSEK	Fast lön	Styrelse-arvode	Utfall Del 1	Utfall Del 2	Övriga ersätt-ningar	Summa lön och arvode	Pensions-kostnader avgifts-bestämd pension	Pensions-kostnader förmåns-bestämd pension (ITP)	Totala pensions-kostnader	Pensions-förpliktelser
Styrelsens ordförande		650 [1]				**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 lednings-enheterna (21 personer)	35 387		0	0	2 815	**38 202**	7 649	8 423	**16 072**	34 599

Övriga styrelsemedlemmars totala arvode: Hans Dieter Pötsch 240 625; Francisco J. Garcia Sanz 228 125; Börje Ekholm 406 250; Helmut Aurenz 406 250; Gunnar Larsson 481 250; Staffan Bohman 775 000; Peggy Bruzelius 456 250; Peter Wallenberg Jr. 406 250.

1) Styrelsearvode samt arvode Ersättningskommittén.

Från och med bolagsstämman 2009 utgår inget arvode för styrelsemedlemmar anställda av Volkswagen AG. Styrelsearvodet ovan för dessa ledamöter avser tiden före bolagsstämman 2009.

2008, KSEK	Fast lön	Styrelse-arvode	Utfall Del 1	Utfall Del 2	Övriga ersätt-ningar	Summa lön och arvode	Pensions-kostnader avgifts-bestämd pension	Pensions-kostnader förmåns-bestämd pension (ITP)	Totala pensions-kostnader	Pensions-förpliktelser
Styrelsens ordförande		1 300 [1]				1 300				
Verkställande direktören	7 500		7 210	1 404	13	16 127	7 076	898	7 974	6 178
Övriga verkställande ledningen (5 personer)	16 300		14 444	2 812	1 171	34 727	4 225	1 684	5 909	7 537
Cheferna för lednings-enheterna (21 personer)	31 295		20 994	7 300	2 598	62 187	6 055	8 606	14 661	35 413

1) Styrelsearvode samt arvode Ersättningskommittén.

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. Belopp exklusive arbetsgivaravgift.

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. Med revisionsuppdrag avses granskning av årsredovisningen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning. Allt annat är andra uppdrag, vilka redovisas i de fall samma revisionsbyrå innehar revisionsuppdraget i det enskilda bolaget. Kostnader för tillkommande revision i juni 2009 i samband med majoritetsägaren Porsches årsbokslut har redovisats under andra uppdrag.

	2009		2008		2007	
Revisionsfirma	**Revisions-uppdrag**	**Andra uppdrag**	Revisions-uppdrag	Andra uppdrag	Revisions-uppdrag	Andra uppdrag
Ernst & Young	**52**	**18**	48	3	37	3
Övriga revisorer	**1**	**0**	2	1	1	–
Totalt	**53**	**18**	50	4	38	3

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 Scanias 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 Scanias 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 Scanias 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 resultat-räkningen. (Transaktionseffekt).
– Intäkter, kostnader, tillgångar och skulder i annan funktionell valuta än moderbolagets rapporteringsvaluta (SEK) omräknas till genom-snittskurs 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 2009 utgjorde Scanias försäljning till länder utanför Sverige 93 (95 respektive 94) procent. Eftersom en stor andel av produktionen sker i Sverige med kostnaderna denominerade i svenska kronor, medför detta att Scania har stora nettoinflöden i utländska valutor.

Totala nettointäkter i utländska valutor motsvarade under 2009 cirka MSEK 19 800 (31 600 respektive 31 300). De största flödesvalutorna var EUR, USD och GBP. I tabellen på nästa sida framgår valutaexponeringen i rörelseresultatet i de vanligast förekommande valutorna.

Säkring av valutaflöden 31 december 2009 [1]	DKK/SEK		EUR/SEK		GBP/SEK		RUB/SEK		USD/SEK		ZAR/SEK	
	Volym [1]	Kurs [2]	Volym [1]	Kurs [2]	Volym [1]	Kurs [2]	Volym [1]	Kurs [2]	Volym [1]	Kurs [2]	Volym [1]	Kurs [2]
Kv 1, 2010	52	1,43	268	10,44			114	0,24	9	7,68		
Kv 2, 2010			162	10,74								
Kv 3, 2010			115	11,02								
Kv 4, 2010			122	10,70								
Totalt	**52**	**1,43**	**667**	**10,66**			**114**	**0,24**	**9**	**7,68**		
Balansdagskurs, 31 dec 2009		1,39		10,35				0,24		7,21		
Orealiserat resultat (MSEK) redovisat i säkringsreserven, 31 dec 2009 [3]		2		219				0		4		
Säkring av valutaflöden 31 december 2008												
Totalt	609	1,30	1,531	9,83	51	12,29	700	0,26	32	7,74	62	0,79
Säkring av valutaflöden 31 december 2007												
Totalt	1 234	1,25	1 475	9,31	100	13,43	13 631	0,26	86	6,43	124	0,95

1) Volymen är uttryckt i miljoner i lokal valuta.
2) Genomsnittlig terminskurs samt lägsta lösenkurs för valutaoptioner.
3) Verkligt värde redovisat i säkringsreserven inom eget kapital på kassaflödessäkringar där säkringsredovisning tillämpas.

NOT 30 Finansiell riskhantering, forts.

Valutaexponering i rörelseresultat, Fordon och tjänster	2009	2008	2007
Euro, EUR [1]	**5 800**	11 200	16 200
US dollar, USD	**3 400**	3 500	2 700
Brittiska pund, GBP	**2 700**	4 000	3 600
Brasilianska real, BRL	**2 500**	1 000	–1 400
Norska kronor, NOK	**1 400**	2 000	1 800
Danska kronor, DKK	**1 100**	1 800	1 500
Australiska dollar, AUD	**900**	900	1 000
Ryska rubel, RUB [1]	**700**	3 800	0
Schweiziska franc, CHF	**700**	900	500
Koreanska won, KRW	**600**	500	800
Sydafrikanska rand, ZAR	**500**	400	500
Polska zloty, PLN	**–300**	600	1 000
Argentinska peso, ARS	**–700**	–1 200	–800
Övriga valutor	**800**	1 800	3 400
Total valutaexponering i rörelseresultat	**20 100**	31 200	30 800

Valutaexponering i rörelseresultat, Financial Services	2009	2008	2007
Euro, EUR	**–300**	200	400
Övriga valutor	**0**	200	100
Total valutaexponering i rörelseresultat	**–300**	400	500

1) Under 2008 övergick Scania från att fakturera sina kunder i Ryssland i euro till att fakturera dessa i rubel.

Baserat på 2009 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 198 (316 respektive 313).

För Fordon och tjänster uppgick valutaeffekterna avista jämfört med 2008 till cirka MSEK 1 580. Valutasäkringsresultatet för 2009 uppgick till cirka MSEK –2 140. Under 2008 påverkade valutasäkringar resultatet med cirka MSEK –210. Jämfört med 2008 uppgick därmed den totala negativa valutaeffekten till MSEK –350.

Scanias policy är att säkra valutaflöden under en tidsperiod som motsvarar bedömd orderbok fram till betalningstillfället. Säkringsperioden tillåts dock variera mellan 0 och 12 månader. Löptid på över 12 månader tar styrelsen beslut om. I hanteringen av valutarisken använder sig Scania av prognostiserade framtida kassaflöden. Säkring av valutarisker sker främst genom försäljning av valuta på termin, men även i viss mån genom valutaoptioner.

Värdet av ej resultatförda kontrakt, framgår av tabellen på föregående uppslag. Värdeförändringar på effektiva säkringar redovisas i övrigt totalresultat, se not 1 Redovisningsprinciper.

För att säkerställa effektivitet och riskkontroll sker upplåning i Scanias 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. Scanias upplåning i olika valutor exklusive och inklusive valutaderivat framgår av tabellen Upplåning under avsnittet Ränterisk.

Scanias nettotillgångar i utländsk valuta uppgick vid utgången av 2009 till MSEK 12 250 (14 650 respektive 11 400). 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 2009 var inga utländska nettotillgångar säkrade (MEUR 211 respektive 0).

Nettotillgångar, Fordon och tjänster	2009	2008	2007
Euro, EUR [1]	**3 400**	4 250	2 250
Brasilianska real, BRL	**1 500**	1 500	1 600
Ryska rubel, RUB [1]	**600**	800	0
Brittiska pund, GBP	**450**	600	250
Argentinska pesos, ARS	**450**	550	500
Polska zloty, PLN	**350**	200	500
Norska kronor, NOK	**300**	250	200
Schweiziska franc, CHF	**250**	250	200
Mexikanska pesos, MXN	**200**	300	150
Sydafrikanska rand, ZAR	**150**	350	300
Danska kronor, DKK	**150**	250	150
Peruanska soles, PEN	**100**	300	150
US dollar, USD	**–350**	–250	–150
Övriga valutor	**1 300**	1 000	1 000
Totala nettotillgångar i utländsk valuta, Fordon och tjänster	**8 850**	10 350	7 100

Nettotillgångar, Financial Services	2009	2008	2007
Euro, EUR	**1 800**	3 000	3 000
Övriga valutor	**1 600**	1 300	1 300
Totala nettotillgångar i utländsk valuta, Financial Services	**3 400**	4 300	4 300
Totala nettotillgångar i utländsk valuta, Scaniakoncernen	**12 250**	14 650	11 400

1) Under 2008 ändrades den funktionella valutan från euro till rubel i ett antal ryska bolag.

Valutakursdifferensers påverkan på årets resultat

Årets resultat har påverkats av bokförda valutakursdifferenser (exklusive flödesterminer) enligt nedanstående uppställning:

	2009	2008	2007
Rörelseresultat	**–55**	261	–159
Finansiella intäkter och kostnader	**–53**	–8	12
Skatter	**–1**	–10	–4
Påverkan på årets resultat	**–109**	243	–151

RÄNTERISK

Ränterisk är risken att förändringar i marknadsräntor påverkar kassaflödet eller det verkliga värdet på finansiella tillgångar och skulder negativt. För Scanias 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 2009 bestod Scanias 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. Scanias 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.

Nettoskulden inom Fordon och tjänster var MSEK –4 038 (–8 364 respektive 1 902) vid årets slut. Låneskulderna uppgick till MSEK 10 204 (11 574 respektive 1 678) och den genomsnittliga räntebindningstiden för dessa understiger 6 (6 respektive 6) månader. Kortfristiga placeringar och likvida medel uppgick till MSEK 6 648 (4 345 respektive 3 890) och den genomsnittliga räntebindningstiden på dessa tillgångar understiger 1 (1 respektive 1) månad. I nettoskulden ingår även derivat som säkrar upplåningen till ett nettovärde på MSEK –482 (–1 135 respektive –310).

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 85 (85 respektive 10) samt ränteintäkterna med cirka MSEK 65 (45 respektive 35) på årsbasis.

Ränterisk inom Financial Services

Scanias 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 2009:

Räntebindning inom Financial Services per den 31 december 2009	**Räntebärande portfölj [1]**	**Räntebärande skulder [2]**
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
Totalt	**40 404**	**36 228**

Räntebindning inom Financial Services per den 31 december 2008	Räntebärande portfölj [1]	Räntebärande skulder [2]
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
Totalt	47 220	42 072

Räntebindning inom Financial Services per den 31 december 2007	Räntebärande portfölj [1]	Räntebärande skulder [2]
2008	20 845	19 435
2009	7 213	6 007
2010	5 479	4 486
2011	3 239	2 822
2012	1 246	809
2013 och senare	292	121
Totalt	38 314	33 680

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

NOT 30 Finansiell riskhantering, forts.

Scanias totala upplåning uppgick vid årsskiftet till MSEK 46 432 (53 646 respektive 35 358).

Upplåning per den 31 december 2009	Upplåning inkl. valutaswapavtal	Upplåning exkl. valutaswapavtal
EUR	28 895	27 329
GBP	2 896	0
SEK	2 475	13 321
BRL	2 389	2 389
ZAR	1 985	1 408
NOK	1 150	0
USD	1 087	76
DKK	801	0
RUB	654	25
CHF	584	3
KRW	540	0
PLN	469	181
CLP	350	350
AUD	329	0
THB	283	37
CZK	198	496
Övriga	962	432
Total [1]	**46 047**	**46 047**
Upplupen ränta och verklig värde justering	385	385
Total	**46 432**	**46 432**

1) Total upplåning exkluderar MSEK 385 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 Fordon och tjänster

Inom segmentet Fordon och tjänster uppgick bokförda fordringar på kunder till MSEK 6 587 (8 470 respektive 8 670), varav merparten utgjordes av fordringar på fristående återförsäljare och slutkunder. Totalt finns det säkerheter till ett estimerat verkligt värde av MSEK 2 335. Huvuddelen av säkerheterna består av återtaganderätter samt bankgarantier. Under året återtogs säkerheter till ett värde av MSEK 398.

Tidsanalys på kundfordringar som är förfallna men inte nedskrivna	Förfallna betalningar 2009	Förfallna betalningar 2008	Förfallna betalningar 2007
< 30 dagar	**963**	1 271	1 278
30–90 dagar	**314**	682	456
91–180 dagar	**128**	156	146
> 180 dagar	**82**	138	226
Total	**1 487**	2 247	2 106

Avsättningar för osäkra fordringar uppgick till MSEK 725 (711 respektive 619) motsvarande 9,9 (7,7 respektive 6,7) procent av totala fordringar. Årets kostnad för osäkra fordringar uppgick till MSEK 188 (102 respektive 92). Avsättning för osäkra fordringar har ändrats enligt följande:

Avsättning för osäkra fordringar	2009	2008	2007
Avsättning vid årets början	**711**	619	626
Reservering för befarade förluster	**155**	71	34
Upplösning på grund av konstaterade förluster	**–147**	–55	–82
Valutakursdifferenser	**13**	54	–13
Övrigt	**–7**	21	54
Avsättning vid årets slut	**725**	711	619

Kreditrisk Financial Services

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

Kreditportfölj	2009	2008	2007
Exponering	**41 328**	47 855	38 881
– varav operationell leasing	**8 931**	9 126	8 054
Kreditriskreserv	**924**	635	567
Bokfört värde	**40 404**	47 220	38 314
– varav operationell leasing	**8 898**	9 033	8 019

För att upprätthålla en kontrollerad kreditrisknivå inom segmentet stöds kreditprocessen av en kreditpolicy och kreditinstruktioner. Kreditriskerna hanteras genom aktiv kreditbedömning samt hantering av de kunder som inte följer avtalad betalplan. Säkerheter finns i huvudsak i form av möjlighet att återta de finansierade produkterna.

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 2009			
Exponering < 15 MSEK	21 285	98,4	67,7
Exponering 15–50 MSEK	280	1,3	17,4
Exponering > 50 MSEK	64	0,3	14,9
Total	**21 629**	**100,0**	**100,0**

Tidsanalys på portföljens tillgångar

	2009			2008			2007		
Förfallna men inte nedskrivna	**Förfallna betalningar**	**Total exponering** [1]	**Beräknat verkligt värde på säkerhet**	Förfallna betalningar	Total exponering [1]	Beräknat verkligt värde på säkerhet	Förfallna betalningar	Total exponering [1]	Beräknat verkligt värde på säkerhet
< 30 dagar	**104**	**3 814**	**3 484**	202	5 217	5 040	102	4 079	4 145
30–90 dagar	**157**	**2 603**	**2 360**	220	3 208	3 185	101	2 316	2 252
Förfallna och nedskrivna									
91–180 dagar	**197**	**1 592**	**1 355**	152	1 598	1 426	53	537	493
> 180 dagar	**396**	**2 108**	**1 652**	129	1 046	899	71	441	403
Avslutade kontrakt	**345**	**1 343**	**985**	99	731	573	65	443	282
Total	**1 199**	**11 460**	**9 836**	802	11 800	11 123	392	7 816	7 575

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

Koncentrationen av kreditrisken 2009 är likvärdig med hur den såg ut 2008 och 2007. Av tabellen framgår att merparten av kunderna ingår i segmentet med exponering lägre än MSEK 15. I det segmentet finns 98,4 procent (98,3 respektive 98,5) av totala antalet kunder, vilket motsvarar 67,7 procent (66,0 respektive 67,9) av portföljen. I segmentet med exponering MSEK 15–50 finns 1,3 procent (1,4 respektive 1,2) av totala antalet kunder, vilket motsvarar 17,4 procent (18,1 respektive 17,7) 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 14,9 procent (15,9 respektive 14,4) av portföljen.

För engagemang med förfallna fordringar sker vanligtvis ett relativt snabbt återtagande av det finansierade objektet om det inte kan bedömas att kundens betalningsproblem är av kortsiktigt övergående karaktär. Under normala omständigheter finns en väl fungerande andrahandsmarknad för de finansierade objekten i de flesta länder och objekten kan då avyttras relativt snabbt. Då andrahandsmarknaden under året försämrats på grund av konjunkturutvecklingen har villkoren i finansieringskontrakt omförhandlats i större utsträckning än tidigare år. Vid utgången av 2009 uppgick det redovisade värdet för finansiella tillgångar vars villkor omförhandlats, som annars skulle redovisas som förfallna till betalning eller nedskrivna, till MSEK 7 372 (2 977). Omförhandling sker endast i de fall Financial Services bedömer att kundens likviditetsproblem är av övergående karaktär och då omförhandlingen kan göras utan att avsevärt försämra riskpositionen. 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 året återtogs 4 354 (2 146 respektive 895) finansierade fordon. Vid årets slut uppgick antalet återtagna men ännu ej sålda fordon till 1 223 (720 respektive 239) med ett totalt bokfört värde på MSEK 447 (310 respektive 129). Återtagna fordon realiseras genom nytt finansieringskontrakt till annan kund, direkt försäljning till slutkund eller försäljning via Scanias återförsäljarnät.

Avsättningar för osäkra fordringar uppgick till MSEK 924 (635 respektive 567) motsvarande 2,2 procent (1,3 respektive 1,5) av Financial Services totala portfölj. Avsättning för osäkra fordringar har ändrats enligt följande:

Avsättning för osäkra fordringar	**2009**	2008	2007
Avsättning vid årets början	**635**	567	521
Reservering för befarade förluster	**604**	237	100
Upplösning på grund av konstaterade förluster	**–303**	–176	–60
Valutakursdifferenser	**–12**	7	6
Avsättning vid årets slut	**924**	635	567

Årets kostnader för konstaterade och befarade kreditförluster uppgick till MSEK 833 (227 respektive 90).

Övriga kreditrisker inom Scania

Hanteringen av de finansiella kreditrisker som främst uppkommer inom den centrala treasuryverksamheten, bland annat vid placering av likviditet och derivathandel, regleras i Scanias 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 nettning (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 finanspolicyn följs. Den sammanlagda motpartsexponeringen avseende derivathandel, beräknad som nettofordran per motpart, uppgick till MSEK –259 (–3 721 respektive –573) vid utgången av 2009. Beräknad bruttoexponering för motpartsrisker avseende derivathandel uppgick till MSEK 1 316 (1 687 respektive 405) samt för likvida medel och kortfristiga placeringar till MSEK 7 147 (4 669 respektive 4 134). 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 6 111 (3 562 respektive 1 612) varav MSEK 6 064 (3 474 respektive 933)

NOT 30 Finansiell riskhantering, forts.

utgörs av placeringar med en löptid på mindre än 90 dagar och MSEK 47 (88 respektive 679) utgörs av placeringar med en löptid på 91–365 dagar. Utöver kortfristiga placeringar har Scania banktillgodohavanden om MSEK 1 036 (1 107 respektive 2 522).

REFINANSIERINGSRISK

Refinansieringsrisk utgör risken att inte kunna möta behovet av framtida finansiering. Scania tillämpar en konservativ policy avseende refinansieringsrisk. För Fordon och tjänster ska det finnas en likviditetsreserv bestående av tillgängliga likvida medel och outnyttjade kreditfaciliteter som överstiger finansieringsbehovet de nästkommande två åren.

För Financial Services ska det finnas dedikerad finansiering som täcker den bedömda efterfrågan av finansiering för det nästkommande året. Dessutom ska det alltid finnas upplåning som säkerställer refinansieringen av den existerande portföljen.

Scanias likviditetsreserv, bestående av ej utnyttjade kreditfaciliteter, likvida medel och kortfristiga placeringar, uppgick vid utgången av 2009 till MSEK 32 853 (31 540 respektive 18 344).

Scanias kreditfaciliteter innehåller sedvanliga så kallad change 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 2009	**Total upplåning**	**Rambelopp**
Medium Term Note Program	**1 055**	13 000
European Medium Term Note Program	**18 685**	36 236
Övriga obligationer [3]	**11 965**	–
Kreditfacilitet (EUR)	**–**	25 706
Företagscertifikat Sverige	**2 075**	10 000
Företagscertifikat Belgien	**465**	4 141
Banklån	**11 802**	–
Totalt [1]	**46 047** [2]	**89 083**

Upplåning 2008	Total upplåning	Rambelopp
Medium Term Note Program	1 753	13 000
European Medium Term Note Program	22 514	38 274
Övriga obligationer [3]	6 371	–
Kreditfacilitet (EUR)	–	26 871
Företagscertifikat Sverige	9 611	10 000
Företagscertifikat Belgien	1 849	4 374
Banklån	11 127	–
Totalt [1]	53 225 [2]	92 519

Upplåning 2007	Total upplåning	Rambelopp
Medium Term Note Program	1 831	13 000
European Medium Term Note Program	18 911	23 684
Övriga obligationer [3]	2 257	–
Kreditfacilitet (EUR)	–	14 210
Företagscertifikat Sverige	3 587	6 000
Företagscertifikat Belgien	379	3 789
Banklån	8 236	–
Totalt [1]	35 201 [2]	60 683

1) Av totalt rambelopp utgör garanterade kreditlöften MSEK 25 706 (26 871 respektive 14 210).
2) Total upplåning exkluderar MSEK 385 (421 respektive 158) avseende upplupna räntor samt verkligt värdejustering på obligationer där säkringsredovisning 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 Scanias totala upplåning följande förfallostruktur:

Förfallostruktur på Scanias upplåning	**2009**	2008	2007
2008	**–**	–	15 137 [1]
2009	**–**	27 439 [1]	7 725
2010	**19 531** [1]	9 216	3 195
2011	**8 568**	8 874	6 603
2012	**9 900**	3 883	2 525
2013 och senare	**632**	348	16
2014 och senare	**16**	3 465	–
2015 och senare	**7 400**	–	–
Totalt	**46 047** [2]	53 225 [2]	35 201 [2]

1) Upplåning med förfall inom ett år exkluderar upplupna räntor till ett värde på MSEK 398 (503 respektive 354).
2) Total upplåning exkluderar MSEK 385 (421 respektive 158) avseende upplupna räntor samt verkligt värdejustering på obligationer där säkringsredovisning tidigare tillämpats.

Förfallostruktur derivat hänförliga till upplåning	**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
Totalt [1]	**706**	**1 129**

1) Inkluderar ej upplupen ränta.

NOT 31 Finansiella instrument

Finansiella tillgångar inom Scaniakoncernen består främst av finansiella leasingfordringar och avbetalningsfordringar som uppkommit inom segmentet Financial Services till följd av finansiering av kunders fordonsköp. Övriga finansiella tillgångar av betydelse är kundfordringar på fristående återförsäljare och slutkunder inom segmentet Fordon och tjänster samt kortfristiga placeringar och likvida medel. Scanias 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 förväntade framtida kommersiella betalningar i utländsk valuta till svenska kronor.
- I mindre omfattning konvertera överlikviditet i utländsk valuta till svenska kronor.
- Säkra prisnivån på framtida elförbrukning.

VERKLIGT VÄRDE PÅ FINANSIELLA INSTRUMENT

I Scanias balansräkning är det i huvudsak derivat som värderas till verkligt värde via resultaträkningen. För derivat där säkringsredovisning inte tillämpas redovisas verkligt värdejusteringen via resultaträkningen. 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 tillförlitliga marknadsnoteringar saknas har verkligt värde fastställts genom diskontering av framtida betalningsflöden till aktuell marknadsränta och sedan konverterats till SEK 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 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 [1]	848		426				1 274	1 274
Andra kortfristiga fordringar [2]	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 [3]	503					200	703	703
Andra kortfristiga skulder [4]	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.

NOT 31 Finansiella instrument, forts.

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 [1]	517		550				1 067	1 067
Andra kortfristiga fordringar [2]	493				23	654	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 [3]	1 182					173	1 355	1 355
Andra kortfristiga skulder [4]	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.

Koncernen 2007, MSEK	Finansiella tillgångar och finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen	Investeringar som hålls till förfall	Lånefordringar och kund-fordringar	Övriga finansiella skulder	Kassa-flödes-säkringar	Verkligt värde-säkringar	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Långfristiga räntebärande fordringar			20 590				20 590	20 250
Kortfristiga räntebärande fordringar			10 565				10 565	10 959
Icke räntebärande kundfordringar			7 540				7 540	7 540
Kortfristiga placeringar och likvida medel			4 134				4 134	4 134
Andra långfristiga fordringar [1]	120		574				694	694
Andra kortfristiga fordringar [2]	182				107		289	280
Summa tillgångar	302	–	43 403	–	107	–	43 812	43 857
Långfristiga räntebärande skulder				19 866			19 866	19 942
Kortfristiga räntebärande skulder				15 492			15 492	16 347
Leverantörsskulder				7 068			7 068	7 068
Andra långfristiga skulder [3]	211						211	211
Andra kortfristiga skulder [4]	282				369	116	767	767
Summa skulder	493	–	–	42 426	369	116	43 404	44 335

1) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga fordringar MSEK 707.
2) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga fordringar MSEK 3 888.
3) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga skulder MSEK 216.
4) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga skulder MSEK 3 301.

SÄKRINGSREDOVISNING

Scania tillämpar säkringsredovisning i enlighet med IAS 39 enligt nedanstående:

- Kassaflödessäkringsredovisning 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 2009, se not 16 Eget kapital.
- 2008 avbröt Scania säkringsredovisning till verkligt värde på obligationslån. Skillnaden mellan verkligt värde och upplupet anskaffningsvärde på obligationslån periodiseras över resultaträkningen under lånets kvarvarande löptid. 2009 har Scania inte tillämpat säkringsredovisning till verkligt värde på obligationslån.
- Scania tillämpar kassaflödessäkringsredovisning på räntederivat för att omvandla rörlig ränta på lån till fast ränta.

Nedanstående tabell visar nominella beloppen samt de fasta räntorna på ränteswappar som ingår i kassaflödessäkringar.

Ränteswappar i kassaflödessäkringar	Nominellt belopp 2009	Fast ränta % 2009
Förfall Kv 1, 2010		
Förfall Kv 2, 2010	**538**	**4,51**
Förfall Kv 3, 2010	**207**	**3,99**
Förfall Kv 4, 2010		
Förfall 2011	**521**	**4,38**
Förfall 2012	**1 476**	**4,46**
Förfall 2013	**683**	**4,46**
Förfall 2014		
Förfall 2015		

- Kassaflödessäkringsredovisning tillämpas på elderivat som används för att fastställa priset på Scanias elkonsumtion i Sverige. Scanias förväntade inköp av elkraft 2010 uppgår till 317 GWh. Koncernen har under perioden 2010–2012 säkrat 517 GWh till ett genomsnittspris på 47,85 EUR/MWh.
- Resultateffekten av ineffektiva kassaflödessäkringar uppgick vid årets slut till MSEK 0 (16 respektive 0).
- Vid utgången av 2009 var inga utländska nettotillgångar säkrade (MEUR 211 respektive 0).

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	2009	2008	2007
Finansiella tillgångar och skulder som innehas för handel värderade till verkligt värde	**–2 354**	–1 092	–279
Lånefordringar och kundfordringar [1]	**–1 345**	2 690	1 201
Övriga finansiella skulder	**1 496**	–1 810	–1 160
Totalt	**–2 203**	–212	–238

1) Inkluderar även operationell leasing.

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

RÄNTEINTÄKTER OCH RÄNTEKOSTNADER PÅ FINANSIELLA INSTRUMENT

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

	2009	2008	2007
Ränteintäkter på finansiella tillgångar [1) 2)]	**2 535**	2 893	2 405
Räntekostnader på finansiella skulder [2) 3)]	**–2 531**	–2 527	–2 038
Totalt	**4**	366	367

1) MSEK –78 (103 respektive 179) 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 488 (201 respektive 288) 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 %
Fordon och tjänster				
Hedenlunda Fastighet AB	556147-5871	Flen	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Vindbron	556040-0938	Göteborg	Sverige	100
Scania Real Estate AB	556084-1180	Katrineholm	Sverige	100
Ferruform AB	556528-9120	Luleå	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Flygmotorn	556528-9112	Malmö	Sverige	100
Transportlabratorium AB	556528-9294	Södertäje	Sverige	100
Dynamate AB	556070-4818	Södertälje	Sverige	100
Dynamate Industrial Services AB	556528-9286	Södertälje	Sverige	100
Dynamate IntraLog AB	556718-5409	Södertälje	Sverige	100
Fastighets AB Katalysatorn	556070-4826	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 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 Services AB	556593-3024	Södertälje	Sverige	100
Scania Sverige AB	556051-4621	Södertälje	Sverige	100
Scania Trade Development AB	556013-2002	Södertälje	Sverige	100
Scania Treasury AB	556528-9351	Södertälje	Sverige	100
Svenska Mektek AB	556616-7747	Södertälje	Sverige	100
Vabis Försäkrings AB	516401-7856	Södertälje	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Hjulnavet	556084-1198	Stockholm	Sverige	100
Stockholms Industriassistans AB	556662-3459	Stockholm	Sverige	100
Aconcagua Vehiculos Com. S.A.	30-70737179-6	Mendoza	Argentina	100
Automotores del Atlantico S.A.	30-70709795-3	Mar del Plata	Argentina	100
Automotores Pesados S.A.	30-55137605-9	Tucuman	Argentina	99,38
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	96,66
Scania Services S.A.	33-70784693-9	Buenos Aires	Argentina	100
Scania Australia Pty Ltd	000537333	Melbourne	Australien	100
Scania Insurance Belgium BVBA	BE0819368007	Bryssel	Belgien	100
Scania Belgium NV-S.A.	BE402.607.507	Diegem	Belgien	100
Scania Bus Belgium NV-S.A.	BE460.870.259	Diegem	Belgien	100
Scania Group Treasury Belgium NV	0809.445.796	Neder-Over-Heembeek	Belgien	100
Scania Treasury Belgium NV	BE200012217359	Neder-Over-Heembeek	Belgien	100
Conimco NV	423251481	Neder-Over-Heembeek	Belgien	99,90
Scania Bosnia Hertzegovina d.o.o.	1-23174	Sarajevo	Bosnien-Hercegovina	100
Scania Botswana (Pty) Ltd	CO.2000/6045	Gaborone	Botswana	99,90
Suvesa Super Veics Pesados LTDA	88301668/0001-10	Canoas	Brasilien	99,99
Scania Administradora de Consórcios Ltda	96.479.258/0001-91	Cotia	Brasilien	99,99
Codema Coml Import LTDA	60849197/001-60	Guarulhos	Brasilien	99,99
Scania Latin America Ltda	635 010 727 112	Saõ Bernardo do Campo	Brasilien	100
Scania Banco Brazil	11417016/0001-10	Sao Paolo	Brasilien	100
Griffin Automotive Limited	656978	Road Town	Brittiska Jungfruöarna	100
Scania Bulgaria EOOD	BG121796861	Sofia	Bulgarien	100
Scania Chile S.A.	96.538.460-K	Santiago	Chile	100
Scania Biler A/S	DK21498033	Kolding	Danmark	100
Scania Danmark A/S	DK 17045210	Herlev	Danmark	100
Scania Eesti AS	10 238 872	Tallinn	Estland	100
Oy Maakunnan Auto Ab	1568951-7	Seinäjoki	Finland	100
Oy Scan-Auto Ab	FI0202014-4	Helsingfors	Finland	100
Scania France S.A.S.	FR38307166934	Angers	Frankrike	100
Scania IT France S.A.S.	FR17412 282 626	Angers	Frankrike	100
Scania Locations S.A.S.	FR67402496442	Angers	Frankrike	100

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
Scania Production Angers S.A.S.	FR24378 442 982	Angers	Frankrike	100
Italscania SPA	IT 01632920227	Trento	Italien	100
Scania Commerciale SPA	IT 01184460226	Trento	Italien	100
Scania Japan Limited	0104-01-083452	Tokyo	Japan	100
Scania Central Asia LLP	84931-1910-TOO	Almaty	Kazakhstan	100
Scania (Hong Kong) Ltd	1205987	Hong Kong	Kina	100
Scania Sales (China) Co Ltd	110105717867816	Peking	Kina	100
Scania Hrvatska d.o.o.	1 351 923	Zagreb	Kroatien	100
SIA Scania Latvia	LV000311840	Riga	Lettland	100
UAB Scania Lietuva	2 387 302	Vilnius	Litauen	100
Scania Luxembourg S.A.	LU165291-18	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.	SCO-031124-MF5	Queretaro	Mexiko	100
Scania Servicios S.A. de C.V	SSE-031124-C26	Queretaro	Mexiko	100
Scania de Mexico S.A. de CV	SME-930629-JT3	Queretaro	Mexiko	100
Truck Namibia (Pty) Ltd	3864704-015	Windhoek	Namibia	100
Beers N.V.	NL003779439B01	Haag	Nederländerna	100
Scania Beers B.V.	27136821	Haag	Nederländerna	100
Scania Beers Rayon II B.V.	27146580	Haag	Nederländerna	100
Scania Group Treasury B.V.	27269640	Haag	Nederländerna	100
Scania Infomate Zwolle	8073.08.432.B01	Zwolle	Nederländerna	100
Scania Insurance Nederland B.V.	27005076	Haag	Nederländerna	100
Scania Networks B.V.	NL802638429B01	Haag	Nederländerna	100
Scania Productie Meppel B.V.	NL800564364B06	Meppel	Nederländerna	100
Scania Production Zwolle B.V.	NL800564364B04	Zwolle	Nederländerna	100
Scania Treasury Netherland B.V.	27269639	Haag	Nederländerna	100
Norsk Scania AS	879 263 662	Oslo	Norge	100
Scania del Peru S.A.	101-36300	Lima	Peru	100
Scania Polska S.A.	521-10-14-579	Warsawa	Polen	100
Scania Production Słupsk S.A.	839-000-53-10	Słupsk	Polen	100
Scania Portugal SA	PT502929995	Santa Iria da Azóia	Portugal	100
Scania Investimentos Imobiliários S.A.	508948118	Santa Iria de Azóla	Portugal	100
Scania Romania SRL	J40/10908/1999	Bukarest	Rumänien	100
Scania Rent Romania SRL	23975772	Ciorogarla	Rumänien	100
OOO Scania-Rus	5 032 073 106	Moskva	Ryssland	100
Scania Peter OOO	78:111158:25	St Petersburg	Ryssland	100
OOO Petroscan	7816097078	St Petersburg	Ryssland	100
OOO Scania Service	5032052145	Golitsino	Ryssland	100
GB&M Garage et Carrosserie SA	CH-660-0046966-0	Geneve	Schweiz	100
Scania Schweiz AG	CH218687	Kloten	Schweiz	100
Thommen Nutzfahrzeuge AG	CH-280.3.001.323-2	Rümlingen	Schweiz	100
Scania Srbia d.o.o.	SR100014375	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	Ljubliana	Slovenien	100
Scania Leasing d.o.o	356.417.700	Ljubliana	Slovenien	100
Scania Slovenija d.o.o.	1 124 773	Ljubliana	Slovenien	100
Scania Commercial Vehicles Renting S.A.	ESA82853995	Madrid	Spanien	100
Scania Hispania S.A.	ESA59596734	Madrid	Spanien	100
Scania Malaga S.L.	ESB85525459	Malaga	Spanien	100
Proarga, S.L.	ESB36682003	Pontevedra	Spanien	100
Scagalicia, S.L.	ESB36625044	Pontevedra	Spanien	100
Scaramancha S.L.	B85368421	Zaragosa	Spanien	100
Scania Great Britain Ltd	831017	Milton Keynes	Storbritannien	100
Scania South Africa Pty Ltd	95/0 1275/07	Sandton	Sydafrika	100
Scania Korea Ltd	136-81-15441	Seoul	Sydkorea	100

NOT 32 Dotterföretag, forts.

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
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	865/2543	Bangkok	Thailand	99,99
Scania Siam Leasing Co. Ltd.	3 032 741 750	Bangkok	Thailand	100
Scania Thailand Co Ltd	9802/2534	Bangkok	Thailand	99,99
Scania Czech Republic s.r.o.	CZ61251186	Prag	Tjeckien	100
Scania Danmark GmbH	1 529 518 862	Flensburg	Tyskland	100
Scania Flensburg GmbH	15 295 18587	Flensburg	Tyskland	100
Scania Vertrieb und Service GmbH, Kerpen	DE812180098	Kerpen	Tyskland	100
Scania Deutschland GmbH	DE148787117	Koblenz	Tyskland	100
Scania Vertrieb und Service GmbH, Koblenz	DE178753117	Koblenz	Tyskland	100
Scania Ukraine LLC	30 107 866	Kiev	Ukraina	100
Kiev-Scan LLC	357 064 310 147	Makarov, Kiev region	Ukraina	100
Donbas-Scan-Service LLC	3,45167E+11	Makeevka	Ukraina	100
Scania Hungaria KFT	10415577	Biatorbagy	Ungern	100
Lauken International S.A	214905900017	Montevideo	Uruguay	100
Scanexpo International S.A.	214905910012	Montevideo	Uruguay	100
Scania USA Inc	06-1288161	San Antonio, Texas	USA	100
Scania de Venezuela S.A.	J-30532829-3	Valencia	Venezuela	100
Scania Österreich GmbH	AT 43324602	Brunn am Gebirge	Österrike	100
Financial Services				
Scania Finans AB	556049-2570	Södertälje	Sverige	100
Scania Credit AB	556062-7373	Södertälje	Sverige	100
Scania Finance Pty Ltd	52006002428	Melbourne	Australien	100
Scania Finance Belgium N.V. S.A.	BE 413 545 048	Neder-Over Heembeek	Belgien	100
Scania Finance Bulgaria EOOD	BG 175108126	Sofia	Bulgarien	100
Scania Finance Chile S.A.	76.574.810-0	Santiago	Chile	100
Scania Finance France S.A.S.	350 890 661	Angers	Frankrike	100
Scania Finance Italy S.p.A	1204290223	Trento	Italien	100
Scania Credit Hrvatska d.o.o.	80 516 047	Rakitje	Kroatien	100
Scania Finance Luxembourg S.A.	20 012 217 359	Luxemburg	Luxemburg	100
Scania Finance Nederland B.V.	27004973	Haag	Nederländerna	100
Scania Finance Polska Sp.z.o.o.	521 15 79 028	Warsawa	Polen	100
Scanrent S.A.	PT502631910	Lissabon	Portugal	100
Scania Credit Romania SRL	17 996 167	Ciorogarla	Rumänien	100
OOO Autobusnaya Leasingovaya Compania Scania	7705207520	Moskva	Ryssland	100
OOO Scania Leasing	7705392920	Moskva	Ryssland	100
Scania Finance Schweiz AG	CH-020.3.029.627-6	Kloten	Schweiz	100
Scania Finance Slovak Republic	43874746	Bratislava	Slovakien	100
Scania Finance Hispania EFC S.A.	ESA82853987	Madrid	Spanien	100
Scania Finance Great Britain Ltd	581 016 364	Milton Keynes	Storbritannien	100
Scania Finance Southern Africa (Pty) Ltd	2000/025215/07	Johannesburg	Sydafrika	100
Scania Finance Korea Ltd	6 138 127 196	Seoul	Sydkorea	100
Scania Finance Czech Republic spol s.r.o.	CZ 25657496	Prag	Tjeckien	100
Scania Tüketici Finansmani A.S.	7570328278	Istanbul	Turkiet	100
Scania Finance Deutschland GmbH	DE811292425	Koblenz	Tyskland	100
Scania Credit Ukraine Ltd	33 052 443	Kiev	Ukraina	100
Scania Lízing KFT	13-09-107823	Biatorbagy	Ungern	100
Scania Finance Magyarország zrt.	HU14111440	Biatorbagy	Ungern	100
Scania Leasing Ges.m.b.H	ATU 57921547	Brunn am Gebrige	Österrike	100

Vilande bolag och holdingbolag med verksamhet av ringa betydelse är inte inkluderade.

Moderbolaget Scania AB, räkningar

Resultaträkning

Januari – december, MSEK	Not	2009	2008	2007
Administrationskostnader		**–11**	0	–41
Rörelseresultat		**–11**	0	–41
Finansiella intäkter och kostnader	1	**2 017**	2 944	7 695
Resultat efter finansiella poster		**2 006**	2 944	7 654
Upplösning av periodiseringsfond		**814**	–	326
Resultat före skatt		**2 820**	2 944	7 980
Skatt	2	**–209**	–47	–154
Årets resultat		**2 611**	2 897	7 826

Förändringar i eget kapital

	Bundet kapital			
2009	**Aktie-kapital**	**Reserv-fond**	**Fritt eget kapital**	**Totalt**
Ingående eget kapital	2 000	1 120	9 078	**12 198**
Utdelning			–2 000	**–2 000**
Koncernbidrag			–825	**–825**
Skatt hänförlig till koncernbidrag			217	**217**
Årets resultat			2 611	**2 611**
Utgående kapital per december 2009	2 000	1 120	9 081	**12 201**

Balansräkning

31 december, MSEK	Not	2009	2008	2007
Tillgångar				
Finansiella anläggningstillgångar				
Aktier i dotterföretag	3	**8 401**	8 401	8 401
Omsättningstillgångar				
Fordran på dotterföretag	4	**3 800**	4 611	11 844
Summa tillgångar		**12 201**	13 012	20 245
Eget kapital och skulder				
Eget kapital	5	**12 201**	12 198	19 423
Obeskattade reserver	6	**–**	814	814
Kortfristiga skulder				
Skatteskuld		**–**	–	8
Summa eget kapital och skulder		**12 201**	13 012	20 245
Ställda säkerheter		**–**	–	–
Ansvarsförbindelser	7	**36 494**	44 669	27 112

	Bundet kapital			
2008	Aktie-kapital	Reserv-fond	Fritt eget kapital	Totalt
Ingående eget kapital	2 000	1 120	16 303	19 423
Inlösen			–6 000	–6 000
Utdelning			–4 000	–4 000
Koncernbidrag			–169	–169
Skatt hänförlig till koncernbidrag			47	47
Årets resultat			2 897	2 897
Utgående kapital per den 31 december 2008	2 000	1 120	9 078	12 198

	Bundet kapital			
2007	Aktie-kapital	Reserv-fond	Fritt eget kapital	Totalt
Ingående eget kapital	2 000	1 120	18 852	21 972
Inlösen			–7 000	–7 000
Utdelning			–3 000	–3 000
Koncernbidrag			–520	–520
Skatt hänförlig till koncernbidrag			145	145
Årets resultat			7 826	7 826
Utgående kapital per den 31 december 2007	2 000	1 120	16 303	19 423

Moderbolaget Scania AB, räkningar (forts.)

Kassaflödesanalys

Januari – december, MSEK	Not	2009	2008	2007
Den löpande verksamheten				
Resultat efter finansiella poster		**2 006**	2 944	7 654
Icke kassaflödespåverkande poster	8	**–2 000**	–2 800	–7 500
Betald skatt		**8**	–8	–11
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		**14**	136	143
Kassaflöde från förändring av rörelsekapital				
Fordran/skuld till dotterföretag		**1 986**	9 864	9 857
Summa förändring av rörelsekapital		**1 986**	9 864	9 857
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**2 000**	10 000	10 000
Investeringsverksamheten		**–**	–	–
Summa kassaflöde före finansieringsverksamheten		**2 000**	10 000	10 000
Finansieringsverksamheten				
Utbetald utdelning		**–2 000**	–4 000	–3 000
Inlösen av aktier		**–**	–6 000	–7 000
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**–2 000**	–10 000	–10 000
Årets kassaflöde		**–**	–	–
Likvida medel vid årets början		**–**	–	–
Likvida medel vid årets slut		**–**	–	–

Moderbolaget Scania AB, noter

Belopp i tabellerna redovisas i MSEK, där ej annat anges. En redogörelse för moderbolagets redovisningsprinciper återfinns i 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

	2009	2008	2007
Ränteintäkter från dotterföretag	**16**	144	195
Utdelning från Scania CV AB	**2 000**	2 800	7 500
Övrigt	**1**	0	0
Summa	**2 017**	2 944	7 695

NOT 2 Skatt

Periodens skattekostnad/skatteintäkt	**2009**	2008	2007
Aktuell skatt	**–209**	–47	–154
Totalt	**–209**	–47	–154

	2009		2008		2007	
Avstämning av effektiv skatt	**Belopp**	**%**	Belopp	%	Belopp	%
Resultat före skatt	**2 820**		2 944		7 980	
Skatt beräknad med svensk skattesats	**–742**	**26,3**	–824	28	–2 234	28
Skatteeffekt och procentuell påverkan:						
Ej skattepliktiga utdelningar	**526**	**19**	784	27	2 100	26
Ej avdragsgilla kostnader	**0**	**0**	0	0	–12	0
Skatt på schablonintäkt avseende periodiseringsfonder	**–4**	**0**	–7	0	–8	0
Justering av skatt avseende tidigare år	**11**	**0**	–	0	–	0
Effektiv skatt	**–209**	**7**	–47	1	–154	2

NOT 3 Aktier i dotterföretag

			Redovisat värde		
Dotterföretag/org.nr/säte	**Ägarandel, %**	**Antal aktier i tusental**	**2009**	2008	2007
Scania CV AB, 556084-0976, Södertälje	**100,0**	**1 000**	**8 401**	8 401	8 401
Total			**8 401**	8 401	8 401

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

Moderbolaget Scania AB, noter (forts.)

NOT 4 Fordran på dotterföretag

	2009	2008	2007
Kortfristig, räntebärande fordran Scania CV AB	**1 800**	1 811	4 344
Kortfristig, ej räntebärande fordran Scania CV AB [1]	**2 000**	2 800	7 500
Summa	**3 800**	4 611	11 844

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 125.

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 dotterbolag.

NOT 6 Obeskattade reserver

Periodiseringsfond	2009	2008	2007
Taxeringsår 2005	**–**	814	814
Totalt	**–**	814	814

Av obeskattade reserver utgör MSEK – (214 resp 228) en uppskjuten skatteskuld, vilken ingår i Scaniakoncernens uppskjutna skatteskuld.

NOT 7 Ansvarsförbindelser

	2009	2008	2007
Ansvarsförbindelse avseende kreditförsäkring i FPG till förmån huvudsakligen för dotterföretag	**2 502**	2 353	2 143
Borgensförbindelser till förmån för upplåning i Scania CV AB	**33 990**	42 314	24 967
Övriga borgensförbindelser till förmån för dotterföretag	**2**	2	2
Summa	**36 494**	44 669	27 112

NOT 8 Kassaflödesanalys

Icke kassaflödespåverkande poster hänförs främst till anteciperad utdelning. Erhållen ränta var MSEK 16 (144 respektive 195).

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 69) avseende moderbolaget.

NOT 10 Transaktioner med närstående

Scania AB är ett dotterbolag 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. Koncernredovisning för Volkswagens majoritetsägare Porsche finns tillgängligt på webbplats www.porsche-se.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 1998. 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. Ersättning till ledande befattningshavare för 2009 framgår av not 28.

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 beslutar.

Aktierelaterade 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 Program, 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 Scanias resultat och utgöras av ett incitamentsprogram som är uppdelat i två delar. Utfallet skall beräknas på verksamhetens avkastning definierad som Scaniakoncernens 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 Scanias 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.

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 pensionssystem som gäller utöver allmän pension och ITP. Utöver ovan nämnda pensionsprincip kan den verkställande direktören efter beslut av styrelsen genom särskilt avtal med bolaget erhålla en extra årlig avsättning till pension. Pensionsåldern för verkställande direktören och den verkställande ledningen skall lägst vara 60 år.

Övriga ersättningar och förmåner skall vara marknadsmässiga och bidra till att underlätta befattningshavarens möjligheter att fullgöra sitt uppdrag.

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 företagets 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.

Avseende 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. Vid en väsentligt förändrad ägarstruktur har två medlemmar i verkställande ledningen rätt till en egen uppsägning med ett avgångsvederlag uppgående till två årslöner. I övrigt skall inte längre uppsägningstider än sex månader förekomma.

Styrelsen skall, om den finner särskilda skäl föreligga i ett enskilt fall, kunna frångå riktlinjerna.

Förslag till vinstdisposition

Styrelsen [1] föreslår att till årsstämmans förfogande stående vinstmedel:

Belopp i MSEK	
Balanserade vinstmedel	6 470
Årets resultat	2 611
Summa	9 081
Disponeras enligt följande:	
Till aktieägarna utdelas 1,00 kronor per aktie	800
Till nästa år balanseras	8 281
Summa	9 081

1) En av arbetstagarnas representanter i Scanias styrelse, Johan Järvklo, har reserverat sig mot styrelsens förslag till vinstdisposition.

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

Belopp i MSEK	
Aktiekapital	2 000
Reservfond	1 120
Balanserad vinst	8 281
Summa	11 401

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 11 februari 2010. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på årsstämman den 6 maj 2010.

Södertälje den 11 februari 2010

Martin Winterkorn
Styrelsens ordförande

Staffan Bohman
Vice ordförande

Helmut Aurenz
Styrelseledamot

Peggy Bruzelius
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 Thurfjell
Styrelseledamot
Arbetstagarrepresentant

Leif Östling
Styrelseledamot
VD och koncernchef

Vår revisionsberättelse har lämnats den 17 februari 2010
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 år 2009. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår i den tryckta versionen av detta dokument på sidorna 4–50 och 57–130. 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 ersättningsskyldig mot bolaget. Vi har även granskat om någon styrelseledamot eller verkställande direktören på annat sätt har handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen. Vi anser att 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.

Södertälje den 17 februari 2010

Ernst & Young AB

Lars Träff
Auktoriserad revisor

Kvartalsöversikt, antal per geografiskt område

	2009					2008				
	Helår	**Kv 4**	**Kv 3**	**Kv 2**	**Kv 1**	Helår	Kv 4	Kv 3	Kv 2	Kv 1
Orderingång, lastbilar										
Västra Europa	**12 644**	4 773	3 014	3 001	1 856	19 684	1 921	3 077	6 209	8 477
Centrala och östra Europa	**2 568**	1 107	815	416	230	7 473	–665	1 907	2 518	3 713
Latinamerika	**11 214**	4 324	3 668	1 563	1 659	9 026	–724	3 099	3 777	2 874
Asien	**4 208**	1 415	945	1 263	585	4 835	–341	1 046	2 098	2 032
Övriga marknader	**2 374**	693	567	661	453	2 825	377	798	615	1 035
Totalt	**33 008**	**12 312**	**9 009**	**6 904**	**4 783**	43 843	568	9 927	15 217	18 131
Levererade lastbilar										
Västra Europa	**16 669**	4 461	3 354	3 723	5 131	34 065	8 076	6 931	9 646	9 412
Centrala och östra Europa	**3 239**	1 192	637	549	861	12 574	1 987	2 942	3 949	3 696
Latinamerika	**9 566**	3 649	2 026	1 778	2 113	10 775	3 194	2 412	2 903	2 266
Asien	**4 843**	1 720	939	947	1 237	6 721	1 851	1 613	1 489	1 768
Övriga marknader	**2 490**	606	605	684	595	2 381	838	558	557	428
Totalt	**36 807**	**11 628**	**7 561**	**7 681**	**9 937**	66 516	15 946	14 456	18 544	17 570
Orderingång, bussar [1]										
Västra Europa	**1 609**	492	229	326	562	1 905	515	213	440	737
Centrala och östra Europa	**103**	17	64	11	11	373	98	71	120	84
Latinamerika	**1 538**	477	517	312	232	1 858	230	364	618	646
Asien	**1 718**	410	705	417	186	1 924	671	491	455	307
Övriga marknader	**826**	176	110	253	287	1 131	341	290	179	321
Totalt	**5 794**	**1 572**	**1 625**	**1 319**	**1 278**	7 191	1 855	1 429	1 812	2 095
Levererade bussar [1]										
Västra Europa	**1 851**	555	366	457	473	2 188	637	482	643	426
Centrala och östra Europa	**233**	78	48	43	64	418	106	101	118	93
Latinamerika	**1 421**	587	304	232	298	2 009	493	477	534	505
Asien	**1 876**	617	534	440	285	1 721	528	458	423	312
Övriga marknader	**1 255**	288	210	510	247	941	265	270	246	160
Totalt	**6 636**	**2 125**	**1 462**	**1 682**	**1 367**	7 277	2 029	1 788	1 964	1 496

1) Inklusive karosserade bussar.

Kvartalsöversikt resultat

	2009					2008				
Belopp i MSEK om ej annat anges	**Helår**	**Kv 4**	**Kv 3**	**Kv 2**	**Kv 1**	Helår	Kv 4	Kv 3	Kv 2	Kv 1
Fordon och tjänster										
Nettoomsättning	**62 074**	18 360	13 426	14 429	15 859	88 977	22 658	20 434	23 894	21 991
Kostnad för sålda varor	**–48 890**	–14 023	–10 587	–11 691	–12 589	–64 516	–17 300	–14 826	–16 880	–15 510
Bruttoresultat	**13 184**	4 337	2 839	2 738	3 270	24 461	5 358	5 608	7 014	6 481
Forsknings- och utvecklingskostnader	**–3 216**	–802	–670	–820	–924	–4 228	–1 172	–933	–1 068	–1 055
Försäljningskostnader	**–6 407**	–1 789	–1 393	–1 612	–1 613	–7 002	–1 960	–1 652	–1 753	–1 637
Administrationskostnader	**–918**	–226	–186	–232	–274	–1 142	–220	–292	–295	–335
Andel av resultat i intresse-företag och joint venture	**5**	4	–2	0	3	9	3	5	3	–2
Rörelseresultat, Fordon och tjänster	**2 648**	**1 524**	**588**	**74**	**462**	12 098	2 009	2 736	3 901	3 452
Financial Services										
Ränte- och hyresintäkter	**4 666**	1 131	1 086	1 192	1 257	4 772	1 383	1 177	1 114	1 098
Kostnader för räntor och avskrivningar	**–3 514**	–851	–825	–884	–954	–3 663	–1 086	–894	–843	–840
Ränteöverskott	**1 152**	280	261	308	303	1 109	297	283	271	258
Andra intäkter	**306**	57	87	67	95	357	58	119	86	94
Andra kostnader	**–262**	–54	–77	–61	–70	–307	–84	–116	–42	–65
Bruttoresultat	**1 196**	**282**	**272**	**314**	**328**	1 159	271	286	315	287
Försäljnings- och administrationskostnader	**–538**	–137	–130	–138	–133	–518	–133	–130	–128	–127
Kostnader för osäkra fordringar	**–833**	–238	–211	–233	–151	–227	–90	–72	–57	–8
Rörelseresultat, Financial Services	**–175**	**–93**	**–69**	**–57**	**44**	414	48	84	130	152
Rörelseresultat	**2 473**	1 431	519	17	506	12 512	2 057	2 820	4 031	3 604
Ränteintäkter	**407**	99	97	100	111	458	130	116	124	88
Räntekostnader	**–1 129**	–238	–266	–291	–334	–833	–303	–245	–168	–117
Övriga finansiella intäkter	**227**	–74	36	28	237	135	35	–148	221	27
Övriga finansiella kostnader	**–376**	18	–3	–35	–356	–294	–211	–36	39	–86
Summa finansiella intäkter och kostnader	**–871**	–195	–136	–198	–342	–534	–349	–313	216	–88
Resultat före skatt	**1 602**	1 236	383	–181	164	11 978	1 708	2 507	4 247	3 516
Skatt	**–473**	–414	–105	31	15	–3 088	–187	–689	–1 209	–1 003
Årets resultat	**1 129**	**822**	**278**	**–150**	**179**	8 890	1 521	1 818	3 038	2 513
Hänförligt till:										
Scanias aktieägare	***1 129***	*822*	*278*	*–150*	*179*	*8 890*	*1 521*	*1 818*	*3 038*	*2 513*
Minoriteten	***0***	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Resultat per aktie, SEK [1) 2)]	**1,41**	1,03	0,35	–0,19	0,22	11,11	1,90	2,27	3,80	3,14
Rörelsemarginal, %	**4,0**	7,8	3,9	0,1	3,2	14,1	9,1	13,8	16,9	16,4

1) Hänförligt till Scanias aktieägares andel av resultatet.

2) Inga utspädningseffekter föreligger.

Nyckeltal

	Enligt IFRS [1]						Enligt svensk redovisningsstandard			
	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Scaniakoncernen										
Rörelsemarginal, %	**4,0**	14,1	14,4	12,4	10,8	11,6	10,1	9,3	4,6	10,5
Resultat per aktie, SEK [2]	**1,41**	11,11	10,69	7,42	5,83	5,40	3,79	3,42	1,30	3,85
Eget kapital, kronor per aktie [2]	**29,1**	27,4	31,0	32,7	29,7	26,8	22,8	21,2	20,0	19,6
Avkastning på eget kapital, %	**5,1**	38,3	35,0	24,1	20,8	21,8	17,4	17,2	6,5	21,6
Utdelning, kronor per aktie [2] [3]	**1,00**	2,50	5,00	3,75	3,75	3,75	1,50	1,37	0,87	1,75
Utdelning, andel av årets resultat, %	**70,9**	22,5	46,8	50,5	64,3	69,5	39,6	40,2	66,8	45,5
Inlösen, kronor per aktie [2] [3]	**–**	–	7,50	8,75	–	–	–	–	–	–
Soliditet, %	**23,7**	19,9	27,1	29,7	30,3	30,3	27,7	25,6	23,4	25,8
Nettoskuldsättning, exkl avsättning för pension, MSEK	**39 767**	50 112	31 534	23 297	25 476	23 115	24 291	25 108	29 305	23 777
Nettoskuldsättningsgrad	**1,71**	2,28	1,27	0,89	1,07	1,08	1,33	1,48	1,83	1,51
Fordon och tjänster										
Rörelsemarginal, %	**4,3**	13,6	13,8	11,7	10,0	10,8	9,4	7,5	4,1	9,5
Sysselsatt kapital	**34 534**	34 514	26 749	32 898	27 012	23 876	21 859	24 363	27 311	27 278
Operativt kapital	**27 886**	30 169	22 859	22 226	24 396	21 680	20 080	20 356	23 380	23 810
Överskottsgrad, %	**5,3**	14,3	14,4	12,8	11,6	11,6	10,0	9,2	4,7	10,5
Kapitalomsättningshastighet, gånger	**1,77**	3,02	2,92	2,38	2,43	2,50	2,21	1,89	1,93	1,96
Avkastning på sysselsatt kapital, %	**9,4**	43,1	42,1	30,4	27,9	29,1	22,0	17,4	9,1	20,6
Avkastning på operativt kapital, %	**9,0**	47,3	49,9	35,2	26,8	29,0	23,1	16,6	9,1	21,5
Nettoskuldsättning, exkl avsättning för pension, MSEK [4]	**4 038**	8 364	–1 902	–4 335	269	854	2 647	4 308	7 790	7 781
Nettoskuldsättningsgrad	**0,21**	0,49	–0,09	–0,19	0,01	0,05	0,17	0,31	0,58	0,50
Räntetäckningsgrad, gånger	**2,2**	11,3	15,0	9,6	6,8	8,6	6,2	4,6	2,0	4,8
Financial Services										
Rörelsemarginal, %	**–0,4**	1,0	1,5	1,6	1,9	1,7	1,4	1,2	1,2	1,1
Soliditet, %	**10,4**	9,6	10,1	9,6	10,0	11,2	11,5	11,9	9,5	8,2

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) Föreslagen/fastställd utdelning/inlösen.
4) Nettoskuld (+) och nettokassa (–).

Definitioner

Rörelsemarginal
Rörelseresultat i procent av nettoomsättningen.

Resultat per aktie
Årets resultat exklusive minoritets andelar i relation till genomsnittligt antal aktier.

Eget kapital per aktie
Eget kapital exklusive minoritetsandelar i relation till totalt antal aktier.

Avkastning på eget kapital
Årets resultat i procent av totalt eget kapital. [1)]

Soliditet
Totalt eget kapital i procent av balansomslutning per respektive balansdag.

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

Nettoskuldsättningsgrad
Nettoskuldsättning i relation till totalt eget kapital.

Sysselsatt kapital
Totala tillgångar med avdrag för rörelsens skulder.

Operativt kapital
Totala tillgångar med avdrag för likvida medel och rörelsens skulder.

Överskottsgrad
Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i procent av nettoomsättningen.

Kapitalomsättningshastighet
Nettoomsättning i relation till sysselsatt kapital. [1)]

Avkastning på sysselsatt kapital
Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i procent av sysselsatt kapital. [1)]

Avkastning på operativt kapital
Rörelseresultat i procent av operativt kapital. [1)]

Räntetäckningsgrad
Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i relation till finansiella kostnader.

Bruttomarginal, Financial Services
Rörelseresultat i procent av genomsnittlig portfölj.

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

Flerårsöversikt

	Enligt IFRS [1]						Enligt svensk redovisningsstandard			
Belopp i MSEK om ej annat anges	**2009**	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Leveransvärde per marknadsområde										
Västra Europa	**36 591**	50 544	50 381	47 196	43 559	39 566	38 073	36 031	36 617	36 393
Centrala och östra Europa	**5 151**	13 743	14 298	8 455	5 884	5 157	4 246	3 235	2 739	1 922
Europa, totalt	***41 742***	*64 287*	*64 679*	*55 651*	*49 443*	*44 723*	*42 319*	*39 266*	*39 356*	*38 315*
Amerika	**11 812**	12 822	10 573	8 420	7 575	5 655	3 836	3 542	5 576	5 529
Asien	**6 097**	6 665	5 699	4 603	4 137	3 997	3 936	3 123	2 898	2 390
Övriga marknader	**2 938**	5 704	4 511	3 953	3 943	3 404	2 896	2 529	2 364	2 050
Justering för hyresintäkter [2]	**–515**	–501	–976	–1 889	–1 770	–991	–2 406	–1 175	–1 884	–2 425
Nettoomsättning Scaniaprodukter	**62 074**	88 977	84 486	70 738	63 328	56 788	50 581	47 285	48 310	45 859
Avyttrad Personbilsverksamhet [3]	**–**	–	–	–	–	–	–	–	4 755	5 539
Totalt	**62 074**	88 977	84 486	70 738	63 328	56 788	50 581	47 285	53 065	51 398
Rörelseresultat										
Fordon och tjänster	**2 648**	12 098	11 632	8 260	6 330	6 149	4 759	3 548	2 089	4 623
Financial Services	**–175**	414	532	493	529	450	366	308	278	179
Avyttrad Personbilsverksamhet [3]	**–**	–	–	–	–	–	–	550	100	277
Totalt	**2 473**	12 512	12 164	8 753	6 859	6 599	5 125	4 406	2 467	5 079
Rörelsemarginal, %										
Fordon och tjänster	**4,3**	13,6	13,8	11,7	10,0	10,8	9,4	7,5	4,3	10,1
Avyttrad Personbilsverksamhet [3]	**–**	–	–	–	–	–	–	–	2,1	5,0
Totalt [4]	**4,0**	14,1	14,4	12,4	10,8	11,6	10,1	9,3	4,6	9,9
Finansnetto	**–871**	–534	–258	–170	–94	–323	–521	–684	–926	–630
Årets resultat	**1 129**	8 890	8 554	5 939	4 665	4 316	3 034	2 739	1 048	3 080
Specifikation av forsknings- och utvecklingskostnader										
Utgifter	**–3 234**	–3 955	–3 214	–2 842	–2 479	–2 219	–2 151	–2 010	–1 955	–1 621
Aktivering	**282**	202	289	180	278	316	660	573	–	–
Avskrivning	**–264**	–475	–418	–361	–283	–84	–2	–	–	–
Forsknings- och utvecklingskostnader	**–3 216**	–4 228	–3 343	–3 023	–2 484	–1 987	–1 493	–1 437	–1 955	–1 621
Nettoinvesteringar genom förvärv/ avyttringar av verksamheter	**118**	–61	268	–	205	49	26	–1 165	929	457
Nettoinvesteringar i anläggningstillgångar	**3 031**	5 447	4 277	3 810	3 597	2 798	3 285	2 921	1 878	1 521
Portfölj Financial Services verksamhet	**40 404**	47 220	38 314	31 841	29 634	26 601	25 926	25 303	25 091	18 522
Kassaflöde, Fordon och tjänster	**5 512**	1 774	8 229	6 942	3 865	2 685	2 450	3 583	2 066	2 557
Lageromsättningshastighet, gånger [5]	**4,5**	6,5	7,5	6,9	6,0	6,0	5,8	6,1	6,0	6,2

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).

	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Antal producerade fordon										
Lastbilar	**29 573**	72 656	71 017	60 867	53 368	53 051	45 985	41 433	43 487	51 409
Bussar	**6 236**	7 709	7 314	5 870	6 141	5 621	5 291	3 712	4 664	4 172
Totalt	**35 809**	80 365	78 331	66 737	59 509	58 672	51 276	45 145	48 151	55 581
Antal levererade lastbilar per marknadsområde										
Västra Europa	**16 669**	34 065	35 409	34 396	31 392	30 312	29 322	28 229	30 272	38 347
Centrala och östra Europa	**3 239**	12 574	14 789	8 830	5 693	5 272	4 148	3 205	2 723	2 416
Europa, totalt	***19 908***	*46 639*	*50 198*	*43 226*	*37 085*	*35 584*	*33 470*	*31 434*	*32 995*	*40 763*
Latinamerika	**9 566**	10 775	9 790	7 957	7 776	7 604	4 739	3 633	6 181	6 777
Asien	**4 843**	6 721	6 061	5 546	5 415	5 464	5 317	3 486	2 994	3 438
Övriga marknader	**2 490**	2 381	2 605	2 615	2 291	1 911	1 519	1 342	1 489	1 340
Totalt	**36 807**	66 516	68 654	59 344	52 567	50 563	45 045	39 895	43 659	52 318
Antal levererade bussar per marknadsområde										
Västra Europa	**1 851**	2 188	1 987	2 282	2 271	2 157	2 224	1 612	1 696	1 617
Centrala och östra Europa	**233**	418	460	428	394	424	349	132	132	85
Europa, totalt	***2 084***	*2 606*	*2 447*	*2 710*	*2 665*	*2 581*	*2 573*	*1 744*	*1 828*	*1 702*
Latinamerika	**1 421**	2 009	2 344	1 679	1 727	1 472	1 072	958	1 595	1 843
Asien	**1 876**	1 721	1 495	879	616	947	631	440	666	278
Övriga marknader	**1 255**	941	938	669	808	519	634	632	583	351
Totalt	**6 636**	7 277	7 224	5 937	5 816	5 519	4 910	3 774	4 672	4 174
Totalt antal levererade fordon	**43 443**	73 793	75 878	65 281	58 383	56 082	49 955	43 669	48 331	56 492
Antal levererade industri- och marinmotorer per marknadsområde										
Västra Europa	**1 750**	2 896	3 480	3 514	3 404	2 819	1 886	1 907	1 893	1 915
Latinamerika	**1 775**	2 798	2 537	2 245	2 073	1 648	881	631	2 217	823
Övriga marknader	**710**	977	1 211	787	227	547	398	653	562	565
Totalt	**4 235**	6 671	7 228	6 546	5 704	5 014	3 165	3 191	4 672	3 303
Totalmarknad tunga lastbilar och bussar, antal										
Västra Europa:										
Lastbilar	**145 600**	265 000	267 000	261 000	251 000	231 000	213 000	211 700	235 000	243 700
Bussar	**23 400**	24 500	24 700	23 900	23 300	22 400	21 700	22 500	23 500	23 500
Antal anställda per 31 december [6]										
Produktion och centrala staber	**14 672**	16 264	17 291	16 517	15 174	15 260	15 498	15 067	14 987	15 984
Forskning och utveckling	**2 642**	2 922	2 528	2 174	2 058	1 924	1 833	1 681	1 435	1 159
Försäljnings- och servicebolag	**14 475**	15 079	14 797	13 682	13 128	12 455	11 460	11 173	11 868	10 029
Summa Fordon och tjänster	**31 789**	34 265	34 616	32 373	30 360	29 639	28 791	27 921	28 290	27 172
Financial Services	**541**	512	480	447	405	354	321	309	251	194
Totalt	**32 330**	34 777	35 096	32 820	30 765	29 993	29 112	28 230	28 541	27 366

6) Inklusive inhyrd och tillfälligt anställd personal.

Årsstämma och finansiell information

Årsstämma
Ordinarie bolagsstämma (årsstämma) hålls torsdagen den 6 maj 2010 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 torsdagen den 29 april. Anmälan till stämman ska göras senast samma dag, torsdagen 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 Scanias hemsida www.scania.com.

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 torsdagen den 29 april 2010.

Utdelning
Som avstämningsdag för utdelning föreslås tisdagen den 11 maj 2010. Sista dag för handel inklusive utdelning är torsdagen den 6 maj 2010. Beslutar stämman enligt förslaget, beräknas utdelning verkställas måndagen den 17 maj 2010.

Preliminära datum för finansiella rapporter
Delårsrapport kvartal 1, 28 april 2010.
Delårsrapport kvartal 2, 23 juli 2010.
Delårsrapport kvartal 3, 25 oktober 2010.
Delårsrapport kvartal 4, 2 februari 2011.

Finansiell information
På www.scania.com kan du prenumerera på årsredovisningen, aktieägartidningen Scania Value, delårsrapporter och pressmeddelanden via e-post och SMS. Här kan du också prenumerera på eller beställa enstaka tryckta årsredovisningar, delårsrapporter och Scania Value. Finansiell information kan beställas från:

Scania AB, 151 87 Södertälje
Telefon 08-55 38 10 00
www.scania.com/prenumerera
www.scania.com/trycksaker

Aktuell information
Scaniaadresser och uppdaterade fakta finns på www.scania.com

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 Nordic, om och när omständigheter inträffar som innebär förändringar i förhållande till då denna information lämnades.

Fotografer: Stefan Almers, Carl-Erik Andersson, Stefan Bohlin, Dan Boman, Oupa Nkosi, Jonas Nordin, Silvio Serber, Tedd Soost, Göran Wink och Bryan Winstanley.

Illustrationer: Carl Berge och Semcon Informatic Graphic Solutions.

LASTBILAR

BUSSAR

MOTORER

TJÄNSTER

FINANSIELLA TJÄNSTER

Scania AB (publ), 151 87 Södertälje. Tel: 08-55 38 10 00. Fax: 08-55 38 10 37

För mer information:
www.scania.com

1598285/23/Kreab Gavin Anderson/Trosa Tryckeri, 2010