

# ÅRSREDOVISNING 2005



**TRAFIKSÄKERHET KVALITET TILLGÄNGLIGHET KÖRGLÄDJE BRÄNSLEEKONOMI DRIFTSÄKERHET**

**SCANIAS AFFÄRSIDÉ** är att erbjuda sina kunder fordon och tjänster av hög kvalitet för kvalificerade varu- och persontransporter på väg. Genom fokus på kundens behov, hög kvalitet i produkter och tjänster samt respekt för individen, skapar Scania mervärde för kunderna och växer med uthållig lönsamhet.



**FÖRARMILJÖ MODULSYSTEM AFFÄRSPARTNER FORSKNING PRESTANDA KUNDANPASSAD**

# INNEHÅLL 2005

## VERKSAMHETEN

6



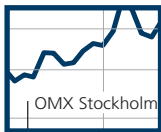
– Vi stärker kundernas konkurrenskraft.

28



– Scantias trainee-program var mitt första val.

34



Scania i korthet	4
VD har ordet	6
Året i korthet	8
Mål och strategi	10
Trender och omvärld	12
Kunder	14
Kunderbjudande	16
Produkterbjudande	19
Forskning och utveckling	20
Produktion	24
Scania i samhället	26
Medarbetare	28
Trafiksäkerhet	30
Miljö	32
Scaniaaktien	34
Fakta om Scania	36
– Lastbilsmarknaden	36
– Bussmarknaden	38
– Marknaden för industri- och marinmotorer	38
– Medarbetarstatistik	39
– Miljöutveckling	40
Bolagsstyrning	42
Styrelse	48
Företagsledning	50
Ledningsenheter	51

## EKONOMISK REDOVISNING

Ekonomisk översikt	52
Resultaträkning	55
Balansräkning	56
Förändring i eget kapital	57
Kassaflödesanalys	57
Noter	58
Dotterbolag	87
Moderbolaget Scania AB	89
Förslag till vinstdisposition	91
Revisionsberättelse	92
Kvartalsöversikt	93
Nyckeltal	95
Definitioner	96
Flerårsöversikt	97
Bolagsstämma och information	99
Scania i världen	100

100



Scantias årsredovisning publiceras på svenska och engelska. Den svenska årsredovisningen är bindande version. Den finansiella rapporten omfattar sidorna 52–91 och har upprättats i enlighet med internationell redovisningsstandard. Förvaltningsberättelsen med tillhörande finansiella rapporter uppfyller även kraven på årsredovisningslagen. Den omfattar sidorna 4–41 samt 48–91 och har reviderats av Scantias valda revisorer.

Scantias organisationsnummer: Scania AB (publ) 556184-8564.

Samtliga jämförelser i årsredovisningen gäller motsvarande period föregående år om inte annat anges.

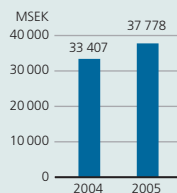
Scania utvecklar och tillverkar lastbilar och bussar för tunga transporter samt industri- och marinmotorer. En växande del av verksamheten utgörs av produkter och tjänster inom service och kundfinansiering, som garanterar Scanias kunder kostnadseffektiva transportlösningar och hög tillgänglighet. Scania är verksamt i ett hundratal länder och har drygt 30 000 anställda.

## FORDON OCH SERVICE

### Lastbilar



#### Försäljningsintäkter

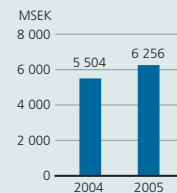


Scania utvecklar, tillverkar och marknadsför lastbilar med en totalvikt över 16 ton för fjärrtrafik, bygg- och anläggnings-transporter samt för distribution.

### Bussar



#### Försäljningsintäkter

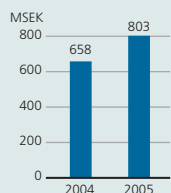


Scanias bussverksamhet är koncentrerad till bussar med hög passagerarkapacitet för turist-, linje- och stadstrafik. Verksamheten är inriktad på chassitillverkning kombinerat med ett nära samarbete med utvalda karossörer för att kunna erbjuda kunderna kompletta fordon. Egen karossering av stadsbussar bedrivs inom dotterbolaget Scania Omni.

### Industri- och marinmotorer



#### Försäljningsintäkter

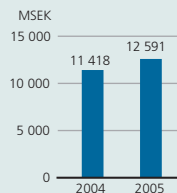


Scanias industri- och marinmotorer används i en rad olika applikationer till sjöss och på land. Utgångspunkten är alltid Scanias grundmotorer, som anpassas efter de krav och behov kunden har.

### Service och tjänster



#### Försäljningsintäkter



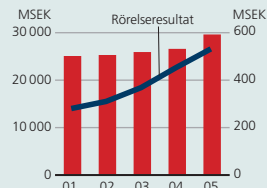
Scania erbjuder ett ständigt växande utbud av service-relaterade produkter och tjänster, som utvecklas för att möta kundernas behov av hög tillgänglighet och kostnads-effektiva transportlösningar.



## KUNDFINANSIERING



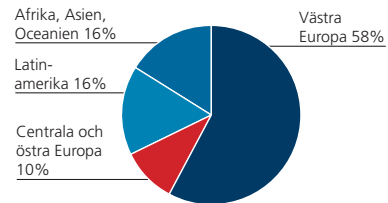
### Portföljstorlek



## Kundfinansiering

Finansiella tjänster är en viktig del av Scantias totalerbjudande. För kunderna ingår finansiering ofta i kostnadseffektiva totallösningar för transportaffären. Kunderna kan välja mellan lånefinansiering, olika former av leasingkontrakt och försäkringslösningar.

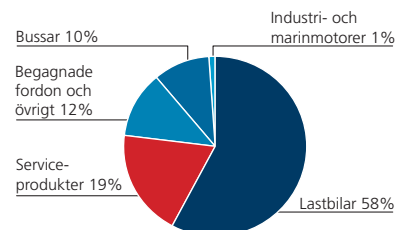
### Fordonsleveranser per marknadsområde år 2005



### Intäkter per de tio största marknaderna, Fordon och service

MSEK	2005	2004	Förändring i %
Storbritannien	7 787	7 744	1
Brasilien	4 968	3 815	30
Sverige	3 947	3 499	13
Tyskland	3 928	3 816	3
Frankrike	3 901	3 545	10
Nederländerna	3 785	2 448	55
Italien	3 445	3 276	5
Spanien	3 318	3 205	4
Norge	3 052	2 220	37
Finland	2 813	2 482	13

### Försäljningsintäkter per produktområde år 2005




NYCKELTAL	2005	2004
<b>Leveranser, antal</b>		
Lastbilar	52 567	50 563
Bussar	5 816	5 519
<b>Totalt</b>	<b>58 383</b>	56 082
<b>Försäljningsintäkter, MSEK</b>		
Fordon och Service	63 328	56 788
<b>Rörelseresultat, MSEK</b>		
Fordon och Service	6 330	6 149
Kundfinansiering	529	450
<b>Totalt</b>	<b>6 859</b>	6 599
<b>Rörelsemarginal, i procent</b>	<b>10,8</b>	11,6
<b>Resultat före skatt, MSEK</b>	<b>6 765</b>	6 276
Årets nettovinst, MSEK	4 665	4 316
Vinst per aktie, SEK	23,33	21,57
<b>Kassaflöde, Fordon och Service, MSEK</b>	<b>3 865</b>	2 685
<b>Avkastning, i procent</b>		
på eget kapital	20,8	21,8
på sysselsatt kapital, Fordon och Service	27,9	29,0
<b>Nettoskuldssättningsgrad, Fordon och Service</b>	<b>0,01</b>	0,05
<b>Soliditet, i procent</b>	<b>30,3</b>	30,3
<b>Nettoinvesteringar, Fordon och Service MSEK</b>	<b>3 597</b>	2 798
<b>Utgifter för forskning och utveckling, MSEK</b>	<b>2 480</b>	2 219
<b>Anställda 31 december, antal</b>	<b>30 765</b>	29 993



## Nya krav från kunderna skapar affärsmöjligheter

Vägtransporter är en tillväxtbransch. Samtidigt råder mycket hård konkurrens. Vår uppgift är att hjälpa våra kunder att bli konkurrenskraftiga genom att öka sina intäkter och samtidigt sänka kostnaderna.

 Effektiva transporter och logistiksystem är allt viktigare konkurrensfaktorer för både handel och industri. Det innebär att Scantias kunder, olika transportföretag, spelar en allt viktigare roll för sina kunders konkurrenskraft.

Det är också med kunden i fokus som Scania driver sin verksamhet. Vårt nya lastbilsprogram, som fick utmärkelsen "Truck of the Year 2005", är utvecklat för tillgänglighet, lastförmåga och optimal bränsleekonomi. Programmet har nu funnits på marknaden i snart två år, och det är glädjande att det tillgodoser kundernas högt ställda förväntningar. Lägre bränsleförbrukning och hög kvalitet bidrar till god totalekonomi. Låg bränsleförbrukning handlar både om fordonet och om förarens kompetens. Hög tillgänglighet gäller både fordonets kvalitet och tillgång till service på tider som passar kundernas behov.

Scania var först med att sälja fordonsmotorer som uppfyller de tuffare miljökraven Euro 4, och genom 2005-års motorintroduktioner kan Scania nu erbjuda ett komplett motorprogram för att passa kundernas olika behov.

Scania har också lanserat en ny generation motorer och en ny serie växellådor.

Under året har ett helt nytt bussprogram för stads-, linje- och turisttrafik introducerats i Europa.

Industri- och marinmotorer har ännu ett framgångsrikt år bakom sig. Den fortsatt höga orderingsgången visar att Scantias motorer hävdar sig väl i konkurrensen. Även inom detta område ökar kraven på miljöeffektiva motorer och den forskning som bedrivs för lastbilar och bussar kommer väl till användning för att tillgodose miljökraven på industri- och marinmotorer. Hela produktportföljen är därmed ny och har aldrig varit starkare.

Grunden till Scantias framgångar är företagets långsiktiga kundfokus: Kunderna kommer alltid först och nya produkter utvecklas utifrån ändrade kundbehov. Scania har gått från att vara en tillverkare av lastbilar och bussar till att bli en integrerad leverantör av fordon, tjänster och finansiering. Vi har i dag omkring 50 procent av våra tillgångar i försäljnings- och serviceledet, jämfört med 20 procent för bara 15 år sedan.



” Genom att använda Scantias hela nätverk och all vår kompetens, kan vi stärka kundernas konkurrenskraft ytterligare”.

Våra kunder fokuserar allt mer på sin kärnverksamhet och driftsäkerhet samtidigt som fordonens tekniska komplexitet ökar. Detta innebär att många kunder inte längre kan driva egna verkstäder. Ökat behov av kompetens, specialverktyg och liksom färre verkstadsbesök gör den egna verkstaden olönsam. De söker i stället en partner som säkrar lastbilarnas eller bussarnas drift och även svarar för andra tjänster. Detta skapar nya affärsmöjligheter för Scania. Genom att använda hela Scantias nätverk och all vår kompetens kan vi stärka kundernas konkurrenskraft ytterligare. Med ett välutvecklat kunderbjudande inom vår serviceverksamhet kan vår tillväxttakt öka, samtidigt som relationen med kunderna stärks.

Scania har valt att koncentrera den europeiska produktionen av huvudkomponenter till Sverige. Produktion ska drivas i anslutning till forskning och utveckling. Slutmontering sker med fördel nära marknaderna. Medarbetarnas engagemang i arbetet med ständiga förbättringar ger ytterligare produktivitetstvinster. Strukturen ses också över löpande för att säkerställa effektivitet och konkurrenskraft. En sådan översyn initierades hösten 2005 av komponenttillverkningen av växellådor och axlar.

Scania fortsätter att prioritera förarna. Över 13 000 unga förare från 26 europeiska länder deltog i Young

European Truck Driver 2005 – en tävling i säker och ekonomisk körning som genomförs med stöd av Europeiska kommissionen. Liknande tävlingar har även genomförts i Asien, Sydafrika och Latinamerika. Totalt deltog nära 30 000 förare i dessa tävlingar. Avsikten är att bidra till att höja yrkesförarnas status och understryka den viktiga roll som förarna har för såväl trafiksäkerhet som åkeriernas lönsamhet.

I början av 2005 fanns en rad frågetecken kring utvecklingen av lastbilsmarknaden. Med facit i hand blev 2005 det bästa året någonsin i antal registrerade tunga lastbilar i Europa och ännu ett starkt år för Scania.

Europa är Scantias största marknad, och utsikterna för fortsatt tillväxt är goda. Flödet av begagnade fordon från västra Europa till centrala och östra Europa bidrar till en stark efterfrågan på nya fordon. En fortsatt hög ekonomisk tillväxt i centrala och östra Europa ger en växande marknad. Latinamerika är en annan viktig marknad för Scania och Asien kommer att bli en allt mer betydelsefull tillväxtmarknad.

Fortsatt osäkerhet kring oljepriser och europeisk konjunktur gör det svårt att bedöma efterfrågan den närmaste framtiden. Införandet av nya emissionsbestämmelser i Europa i höst är också en osäkerhetsfaktor.

Långsiktigt ökar dock efterfrågan på tunga fordon. I framtiden har vi som mål att sälja 100 000 fordon per år.

Grunden är lagd för denna tillväxt. Produktionssystemet anpassas successivt för högre efterfrågan och för ökad produktivitet. Det nya produktprogrammet – lastbilar, bussar och motorer – är starkare och bredare än någonsin tidigare och nya tjänster utvecklas fortlöpande.

Bakom Scantias framgångar ligger hårt arbete av alla medarbetare inom organisationen. Det är deras insatser, attityder och engagemang som skapar framgång och konkurrenskraft. Jag sätter stort värde på det arbete som utförs och ser med tillförsikt framåt. Tillsammans ska vi fortsätta att utveckla Scaniaaffären, för kunder, anställda och aktieägare.

Leif Östling  
Verkställande direktör  
och koncernchef

## Viktiga händelser

Lars Tegnelius på Scania, fick av Kronprinsessan Victoria ta emot det prestigefyllda Stora Teknikpriset.



◀ År 2005 lämnade den sista T-bilen med motorhuv monteringslinjen i Brasilien.

Scania Truck Gear premiärvisades i oktober på lastbilsutställningen i Amsterdam.



### ■ Ett år i trafiksäkerhetens tecken

Under 2005 genomförde Scania för andra gången trafiksäkerhetssatsningen "Young European Truck Driver". Finalen avgjordes i Södertälje den 17 september. En ung belgare Laurens D'Huyvetter tog hem segern och förstapriset, en ny Scania lastbil. Finalister från 26 europeiska länder deltog. Parallellt med Young European Truck Driver genomfördes liknande tävlingar även i Argentina, Brasilien, Sydafrika och Taiwan. Totalt deltog cirka 30 000 förare i dessa tävlingar.

Parallellt anordnades i många länder seminarier på temat trafiksäkerhet för politiker och företrädare för branschen och myndigheter. Scania tilldelades utmärkelsen "Prince Michael International Road Safety Award" för sitt arbete och engagemang för ökad trafiksäkerhet. Scania var nominerat till priset för både satsningen på att förbättra yrkesförarnas kunskaper och för det fortlöpande arbetet med utvecklingen av trafiksäkrare fordon.

För fjärde gången sedan 1999 anordnade Scania en transportkonferens i Bryssel. Då presenterades två nya

trafiksäkerhetsinitiativ. Det ena innebär att Scania kommer att stödja Världshälsoorganisationen (WHO) i dess världsomfattande trafiksäkerhetsarbete, och det andra att Scania satsar på att kunna erbjuda den kompletterande förarutbildning som blir obligatorisk för buss- och lastbilsförare inom EU från och med 2008 respektive 2009.

### ■ Jubileum för industrimotorer

Det har gått 100 år sedan den första industrimotorn levererades av Scania. 1905 installerade brandförsvaret i Stockholm en fyrcylindrig motor på 24 hk i en brandpump.

2005 blev ett mycket framgångsrikt år för industri- och marinmotorer med rekordsiffror för både orderingång och motorleveranser.

### ■ Många drivlinenyheter

Vid den internationella lastbilsutställningen i Amsterdam i oktober var det premiärvisning av Scantias drivlinenyheter. På motorsidan presenterades ett fullständigt program

Euro 4-motorer med marknadens starkaste V8-motor och ett par Euro 5-motorer skräddarsydda för internationella fjärrtransportörer. Samtidigt presenterades också en ny generation växellådor.

### ■ Först med Euro 4

I Tyskland infördes i januari 2005 motorvägsavgifter som baseras på fordonens miljöpåverkan. Systemet innebär att lägre avgifter tas ut för lastbilar utrustade med motorer som i förtid uppfyller kommande miljökrav. Redan från september 2004 kunde Scania som första tillverkare leverera lastbilar med en motor som uppfyller kraven enligt Euro 4-normen, som gäller inom EU från oktober 2006. I början av 2006 inleddes också leveranser av Scantias första Euro 5-motorer.

### ■ Framstående motorteknik belönad

Scantias utveckling av EGR-tekniken för förbränning belönades i Sverige med den för året nyinrättade utmärkelsen Stora Teknikpriset, som delas ut av tidningen





◀ Scantias nya lastbilar väckte stor uppmärksamhet vid European Road Transport Show 2005 i Amsterdam. Scantias kommunikationsdirektör Cecilia Edström, VD Leif Östling och utvecklingsdirektör Hasse Johansson deltog vid presskonferensen.



Ny Teknik i samarbete med forskningsstiftelsen Vinnova. Lars Tegnellius, motorutvecklingsingenjör och ansvarig för prestanda och emissioner, tilldelades det prestigefyllda priset med motiveringen att hans utvecklingsarbete på ett nydanande sätt lyckats sänka både kväveoxid- och partikelutsläppen från Scantias dieselmotorer.



◀ Ett nytt bussprogram lanserades drygt ett år efter introduktionen av det nya lastbilsprogrammet. Utvecklingen av det nya bussprogrammet har inneburit ett ökat samutnyttjande av komponenter mellan lastbilar och busschassier.

### ■ Kläder för yrkesförare

Under året har Scania tagit fram en kollektion av kläder anpassade för lastbilsförarens vardag och fritid – Scania Truck Gear. Under 2006 kommer ett 30-tal olika plagg att säljas hos Scantias återförsäljare.

### ■ Nytt bussprogram

Scantias nya bussprogram stod i centrum vid den internationella mässan Busworld i Belgien i oktober. Det nya programmet omfattar en mängd nyheter som gynnar bränsleekonomin, ökar tillgängligheten, förenklar karosering och ökar körglädjen.

### ■ Milstolpe i Brasilien

En historisk milstolpe passerades under året. Sedan Scania 2002 började förse marknaderna i Asien och Afrika med fordon från Brasilien passerade exporten därifrån 10 000 fordon under 2005.

### ■ Scania premierat internationellt

Scania har tilldelats det spanska åkeriförbundets och facktidskriften Transporte Profesionals miljöpris – Premio Europa – för sin förmåga att redan under 2004 kunna

leverera lastbilmotorer som uppfyller de miljökrav som införs i oktober 2006 (Euro 4).

Scania tillhör Brasiliens mest beundrade företag, enligt en undersökning som genomförts av affärstidningen Carta Capital. Produkter och servicetjänster av hög kvalitet samt kundbemötandet i allmänhet var avgörande faktorer, när Scania för tredje året i rad utsågs till bästa lastbilstillverkare med den mest professionella marknadsorganisationen.

## Lönsam tillväxt

Scanias strategi är att växa med långsiktig lönsamhet. Lönsam tillväxt uppnås genom att Scania investerar i kompetens- och produktutveckling, ständigt förbättrar produktiviteten och stärker serviceaffären.

 Scania är ett ledande företag inom utveckling, tillverkning och service av fordon för tunga transporter på väg. Europa är den största marknaden, med fortsatt goda tillväxtmöjligheter. Även Latinamerika och Asien har goda möjligheter för lönsam tillväxt.

Scanias modulära produktsystem, med standardiserade gränssnitt mellan ett begränsat antal huvudkomponenter, möjliggör en hög grad av kundanpassning samtidigt som kostnaderna för produktutveckling och produktion hålls nere och reservdelshållningen förenklas. En hög grad av kundanpassning medför hög kundnytta och ger kunden bättre totalekonomi.

### Förstå kundens affär

Att tidigt förstå kundernas behov är en förutsättning för att utveckla konkurrenskraftiga produkter. Förutom fordonen utvecklar Scania service- och finansieringslösningar som ytterligare bidrar till kundernas konkurrenskraft. Målsättningen är att vara ledande inom en rad viktiga områden såsom bränsleförbrukning, lastkapacitet och tillgänglighet.

### Scanias kärnvärden

All verksamhet utgår från Scanias kärnvärden: *Kunden först, Respekt för individen och Kvalitet.*

Det är kunden som ska vara i fokus när strategiska beslut fattas i Scania, oavsett om det gäller investeringar i forskning och utveckling, i produktion eller i försäljnings- och serviceverksamheten. Att känna kundens verksamhet är centralt för att kunna fatta riktiga beslut.

Respekt för individen är en viktig del i Scanias ledarskap. Alla anställda ska känna sig respekterade av sina kollegor och chefer. Medarbetarnas egna kunskaper, erfarenheter och attityder är det som skapar högre kvalitet och effektivitet. Alla anställda vet att kundernas lönsamhet är beroende av kvaliteten på fordon och tjänster samt tillgängligheten i servicenätet. Kvalitet är en förutsättning för uthållig lönsamhet och skapar därigenom värde för både kunderna och Scanias aktieägare.

Ett ledord i Scanias sätt att arbeta är *ständiga förbättringar*. Identifierade avvikelser från uppsatta mål och strategier i arbetet ses som en tillgång eftersom de visar



## Vision

Scania ska vara det ledande företaget i sin bransch genom att skapa bestående värden för sina kunder, anställda, aktieägare och övriga intressenter.

## Affärsidé

Scanias affärsidé är att erbjuda sina kunder fordon och tjänster av hög kvalitet för kvalificerade varu- och persontransporter på väg. Genom fokus på kundens behov, hög kvalitet i produkter och tjänster samt respekt för individen, skapar Scania mervärde för kunderna och växer med uthållig lönsamhet.

Scanias verksamhet är inriktad på att utveckla och tillverka fordon som ska vara marknadsledande vad gäller prestanda och driftsekonomi över fordonets livscykel, kvalitet samt miljöegenskaper.

Scanias försäljnings- och serviceorganisation ska förse kunderna med fordon och tjänster som ger bästa tillgänglighet till lägsta kostnad med bibehållna miljöegenskaper över fordonets ekonomiska livslängd.

## SCANIAS STRATEGI

### Koncentration på fordon för tunga transporter

Scanias verksamhet är fokuserad på fordon för tunga transporter, det segment där kraven – liksom marginalerna och lönsamheten – är som högst. Kunden betalar mer för ett högspecificerat fordon än för en standardprodukt. Fordon i det tunga segmentet körs dessutom långa körsträckor och har en hög nyttjandegrad, vilket ger en betydande serviceaffär.

### Modulärt produktsystem

Med Scanias modulära produktsystem kan kunden specificera det fordon han eller hon vill ha. Ju bättre fordon och tjänster kan anpassas till transportuppgiften, desto bättre blir kundens driftsekonomi.

Modulsystemet är viktigt för Scanias utveckling, produktion och produktkvalitet. Det förenklar också reservdelshållningen, bidrar till högre servicegrad och underlättar utbildning av mekaniker. Modulsystemet ger ett väl avvägt antal huvudkomponenter med stor flexibilitet. Detta ger betydligt längre produktionsserier än vad som är möjligt med konventionella produktsystem.

### Integrerad affär – fordon, tjänster och finansiering

Kunderna erbjuds kombinationer av fordon, tjänster och finansiering som bidrar till deras affärsverksamhet.

Scanias kunder använder ofta sina fordon dygnet runt och kräver underhåll och reparationer under dygnets alla timmar från serviceorganisationen.

Kundfinansiering är en annan viktig del av Scanias kompletta produktprogram.

### Tillväxtmarknader i fokus

Scania är närvarande på marknader med förutsättningar för lönsam tillväxt. Scanias huvudmarknader – Europa, Latinamerika och Asien – har goda förutsättningar för en långsiktig tillväxt. Ett alltmer gränslöst Europa, med växande ekonomier och ett utvidgat EU, ger stora möjligheter.

I Latinamerika ökar efterfrågan på fordon och service i takt med att en allt större andel av såväl gods- som persontransporter sker med tunga fordon. Asien är en långsiktig tillväxtmarknad. Infrastrukturen byggs ut och logistiksystemen utvecklas.

▶ på möjligheter till förbättringar. Ett annat ledord i Scanias arbetssätt är *rätt från mig*. Det betyder att varje person tar ansvar för kvaliteten i det arbete som han eller hon utför. I alla delar av Scania gäller samma, gemensamma principer för hur arbetet ska genomföras. Arbetssättet utvärderas kontinuerligt i syfte att göra förbättringar.

### Den strategiska processen

Scanias strategiska process bygger på delaktighet i hela organisationen och kontinuerlig utvärdering. Verk-

ställande ledningen går igenom alla delar av verksamheten enligt ett visst schema. Strategierna bedöms ur ett globalt perspektiv och uppdateras med hänsyn till marknadsutvecklingen och till nya riktlinjer från den verkställande ledningen. Genomförandet av strategierna behandlas vid möten med koncernledningen, som består av den verkställande ledningen samt cheferna för ledningsenheterna. En gång per år träffas chefer i hela Scaniaorganisationen under konferensen Global Management Summit. I fokus står här den övergripande strategin och de högst prioriterade åtgärderna.



## Tillväxt ger efterfrågan

Ekonomisk tillväxt leder till ökad efterfrågan på gods- och persontransporter. Kraven växer på effektiva och säkra transporter, men transportsektorn måste också hantera ökad trängsel på vägarna och kraven på lägre miljöpåverkan.



Tillväxten var god i de flesta av världens regioner 2005 – trots höga oljepriser, obalanser i världsekonomin och hot om nya terrordåd. Kapacitetsproblem hos raffinaderier och en stor efterfrågan från länder som Kina och Indien talar för att oljepriset blir fortsatt högt. Även ökad efterfrågan på råvaror som stål och aluminium driver upp kostnaderna i industrin. Detta leder till ökade krav på rationaliseringar och effektivt resursutnyttjande.

### Ekonomisk utveckling

Efterfrågan på både gods- och persontransporter är beroende av länders och regioners ekonomiska utveckling. Den ekonomiska tillväxten i alla världsdelar de senaste åren har medfört ökad efterfrågan på fordon för tunga transporter.

### Globalt köpbeteende

Trots bristande harmonisering av lagkrav anses de europeiska tillverkarna sätta den globala standarden för tunga fordon när det gäller miljöprestanda, säkerhet och

kvalitet. Det europeiska sättet att köpa lastbilar, det vill säga att köpa ett komplett fordon från en tillverkare, är på väg att bli det globala köpbeteendet. Det skiljer sig från det amerikanska, där köparen ofta väljer motor från en tillverkare, växellåda från en annan och axlar från en tredje.

Service av fordon blir en alltmer komplex verksamhet. Kunderna kräver tillgänglighet till fordonen dygnet runt och kraven ökar på verkstädernas tillgänglighet, på personalens kompetens men också på öppettider, specialverktyg och felsökningsutrustning. Denna utveckling leder till att mindre verkstäder antingen försvinner eller inriktar sig på mindre underhållsarbeten.

Krav på service i utvecklade länder och ökade kundkrav från kunder i utvecklingsländer gör att nya konkurrenter från exempelvis Kina och Indien har svårigheter att leverera de kvalitetslösningar av både fordon och service som kunderna förväntar sig.

### I rätt tid och på rätt plats

Det moderna samhället behöver en väl fungerande infrastruktur för att fungera. Med ekonomisk tillväxt skapas både behov och förutsättningar för investeringar i väginfrastruktur. Ett högre förädlingsvärde i varor som produceras gör logistik till ett viktigt konkurrensmedel.

Traditionellt har olika transportslag såsom väg, järnväg, båt och flyg ställts mot varandra. Utmaningen är att få alla transportslag att fungera så effektivt som möjligt var för sig, men framförallt i samverkan.

Idag drabbas alla transportköpare – gods och passagerare – av stora kostnader för väntan. Kapacitetsbrist i en hamn, i en tågterminal eller köer på vägarna drabbar alla i form av ökade kostnader för till exempel stillestånd och krav på omlastning. Bristande satsningar på vägar innebär kostnader för samhället, både slöseri med tid men även med bränsle. I vissa länder beräknas denna onödiga bränsleanvändning motsvara närmare en femtedel av transporterens totala bränsleförbrukning, vilket





► innebär energislöseri och miljöbelastning.

Innovation och teknisk utveckling i transportbranschen var en nyckelfaktor i världsekonomin utveckling under 1900-talet, och kompetensen inom transport och logistik är ovärderlig för välfärden även framöver.

Att möta kundernas behov av nya innovativa lösningar är en utmaning. Idag är lastbilen det enda konkurrenskraftiga transportmedlet för distribution och kortare transporter i utvecklade länder.

För längre transporter, i dagens välorganiserade "just-in-time-system" med små lager, är det endast lastbilen med sin flexibilitet och tillförlitlighet, som är konkurrenskraftig. Tåg och båt är huvudalternativ för riktigt långa transporter med skrymmande varor och för bulktransporter med låga varuvärden. Flyg är ett logiskt val för varor med extremt höga värden.

### Effektiva godstransporter

Globalisering och ökad konkurrens gör att inte bara tillverkningskostnader avgör slutpriset. Kostnader för materialanskaffning till fabriker och för transport av färdiga produkter till slutkund har blivit en stor del av totalkostnaden för produkten. Hur kostnadseffektivt ett företag organiserar sin logistik blir ett allt viktigare konkurrensmedel. Ett sätt att öka effektiviteten är till exempel att använda olika optimeringssystem för att minska antalet tomkörningar med lastbilar.

Åkerier möter idag ökade krav från transportköpare på allt ifrån kvalitet och punktlighet till geografisk spridning, specialisering och lägre priser. Det årliga utnyttjandet av lastbilarna ökar. Under de senaste tio åren har den årliga körsträckan för en lastbil i fjärrtransport i Europa ökat från cirka 160 000 km per år till dagens långt över

200 000 km. Många av dessa lastbilar är idag igång 24 timmar per dygn, sju dagar i veckan. De utgör viktiga delar i ett sofistikerat materialflöde: Först med leveranser till produktion och sedan med varor från produktion till kund. Allt detta ska ske så fort som möjligt så att producenten kan skicka fakturan och få betalt så snabbt som möjligt.

### Öppna gränser i Europa

Genom EUs utvidgning har nationsgränser öppnats vilket har möjliggjort snabbare och mer pålitliga transporter i hela Europa. Trots detta måste åkerier och förare ta hänsyn till många olika lagar och förordningar. En enkel resa genom Europa innebär att föraren måste hantera flera olika och ibland motstridiga regler. Till exempel skiljer sig vägavgifter och vägskatter mellan olika länder i Europa – vissa baseras på fordonets miljöpåverkan medan andra baseras på körd sträcka.

### Flexibla persontransporter


Buss är ett konkurrenskraftigt transportmedel både i städer och på landsbygden. Det krävs inga fasta investeringar som spår och terminaler. Bussen transporterar på ett flexibelt och miljöeffektivt sätt personer från punkt A till punkt B.

På allt fler marknader avregleras kollektivtrafiken, vilket öppnar nya möjligheter för privata stadstrafikoperatörer. Konkurrensen är ofta mycket hård och detta har lett till konsolidering i branschen. Från att tidigare ha dominerats av lokala och ofta offentliga operatörer, domineras nu stadstrafiken runt om i Europa av ett mindre antal privata internationella operatörer.



## Kunderna kräver säkra transporter i rätt tid

Scanias verksamhet och utveckling styrs av kunderna och deras verksamhet. Dagens transport- och logistikföretag måste kostnadseffektivt kunna leverera gods och transportera människor snabbt, säkert och i rätt tid, varje gång.

 Internationalisering, strukturförändringar och allt mer aktiva kunder och konsumenter har förändrat transportbranschen. Kraven på snabbare, säkrare och billigare leveranser tvingar transportföretagen att effektivisera varuflöden, tjänster och information.

Allt fler transportföretag utvecklas till logistikföretag med totalansvar för sina kunders transportbehov. Samtidigt specialiserar sig många mindre åkerier eller blir underleverantörer till de stora logistikföretagen. Tjänster som finansiering, försäkring, korttidsuthyrning, underhåll och förarutbildning efterfrågas allt mer.

För att tillgodose de nya kundkraven har Scania under senare år gjort stora investeringar i såväl produktutveckling som försäljnings- och servicenätet. Denna integration av Scaniaorganisationen har ökat närheten till kunderna, som från ett stort utbud av fordon, tjänster och finansiering kan erbjudas den bästa och mest kostnadseffektiva transportlösningen.

### Nya lagar påverkar kunderna

Transport- och logistikföretagens verksamhet påverkas också av politiska beslut och ny lagstiftning. Under hösten 2005 infördes skärpta europeiska utsläppskrav för nyutvecklade motorer och från den första oktober 2006 gäller de nya kraven för nya lastbilar och bussar.

Scania var först med motorer som uppfyller de nya utsläppskraven och intresset från kunder har varit stort. Lättnader i vägskatter och avgifter för trafiken på motorvägarna i viktiga genomfartsländer som Tyskland, Österrike och Schweiz har gjort det lönsamt att investera i en lastbil som uppfyller de kommande miljökraven redan innan dessa trätt i kraft.

Ett annat politiskt beslut som påverkar kundernas verksamhet rör förarutbildning. Ett EU-direktiv ökar kraven på vidareutbildning av yrkesförare. Från och med 2008 respektive 2009 måste alla yrkesförare av bussar och lastbilar i Europa regelbundet genomgå obligatorisk förarutbildning. Avsikten är att öka trafiksäkerheten och minska bränsleförbrukning och miljöpåverkan.



Scanias kunder finns över hela världen. Hög kvalitet på fordon och service och tjänster är genomgående krav.

## Säker eltillförsel

Vårt samhälle är i hög grad beroende av el. Det kan handla om datorer, operationssalar, byggarbetsplatser eller filminspelningar. För att tillhandahålla ström där det inte finns något kraftnät eller när ordinarie el inte räcker till, hyr det världsomspännande företaget Aggreko ut generatoraggregat.

Aggreko bygger generatoraggregat i sin fabrik i Skottland och de distribueras över hela världen. I vissa aggregat sitter en Scaniamotor.

– Det var en lång uppvaktning innan vi valde Scania och vi till och med kontaktade några större transportföretag som använder Scania-lastbilar för att få ta del av deras erfarenheter, säger Tom Sreeves, Director of Manufacturing hos Aggreko.

– Pålitlighet är helt enkelt livsviktigt för både oss och våra kunder. Ett generatoraggregat är en avgörande komponent för ett framgångsrikt projekt och våra kunder måste kunna lita på utrustningen.



## ► Lastbils kunder

Kundernas val av lastbil handlar sällan enbart om priset på själva fordonet. Viktigare är de totala intäkter och kostnader som fordonet genererar under hela sin livslängd.

För de stora transport- och logistikföretagen är det viktigt att hålla de rörliga kostnaderna på en låg nivå. Därför väljer de fordon med hög driftsäkerhet och låg bränsleförbrukning. Samtidigt har ett bra och heltäckande servicenät blivit lika självklart som pålitliga fordon för dessa företag.

För de många små åkerierna, med en eller några få lastbilar, är fordonets tillförlitlighet och driftsäkerhet ofta avgörande. Inte sällan är det föraren själv som äger fordonet. Detta är en stor investering för ensamåkaren, som därför behöver hjälp med finansiering. En hytt med bra förarmiljö, både för arbete och vila, är ett annat tungt vägande inköpsargument för många en- eller fåbilsåkare.

I många länder råder brist på skickliga, välutbildade

yrkesförare. Förarnas skicklighet har oftast en avgörande betydelse för driftkostnad, trafiksäkerhet och miljöpåverkan. Därför ökar transportföretagens behov och önskemål om förarutbildning.

## Busskunder

Scanias kunder inom stadsbusstrafiken är ofta privata operatörer, i många fall verksamma i flera länder. De efterfrågar i allt större utsträckning totala transportlösningar. Service- och reparationsavtal, finansiering och trafikplanering är exempel på delar som kan ingå i bussaffären.

Kunderna i turist- och linjebusssegmenten komponerade tidigare sin egen buss genom att beställa chassit från en tillverkare och karossen från en annan. Idag vill allt fler kunder köpa kompletta bussar från en och samma leverantör. Scania samarbetar därför med utvalda karossörer i olika länder och kan därmed erbjuda kunden ett komplett fordon.

## Industri- och marinmotorkunder

Scanias industri- och marinmotorer används av kunder verksamma inom industri-, marin-, generatoraggregat- och försvarsområdet. Scanias roll varierar från att leverera en motor till att vara en strategisk partner som är djupt involverad i kundens utveckling av nya maskiner och applikationer.

Kunderna exporterar ofta sina maskiner och fartyg över hela världen. Det innebär att Scaniamotorer finns på marknader där servicenätet inte är helt utvecklat. Därför ställer kunderna stora krav på tillförlitlighet och på ett aktivt kundstöd.

En skärpt emissionslagstiftning börjar nu gälla även för industri- och marinmotorer, vilket påverkar både kunder och tillverkare.



## Närmare kunden

Scania tog under 2005 nya steg i att föra verksamheten närmare kundens egen vardag och att bli kundens bästa affärspartner vad gäller fordon, tjänster och finansiering.

Scania har de senaste 15 åren genomfört betydande investeringar i försäljnings- och serviceverksamheten och på så sätt kommit närmare kunderna. I dag finns drygt 40 procent av Scantias anställda i försäljnings- och servicebolagen mot bara 10 procent i början av 1990-talet.

Antalet Scaniafordon ökar i snabb takt vilket stadigt ökar servicemarknadens betydelse. I framtiden har Scania som mål att sälja 100 000 fordon per år. Därmed kommer Scania snart att ha cirka 800 000 fordon i drift hos kunderna, fordon som behöver service, tillsyn och reparationer.

Under 2005 fortsatte Scania expansionen av den egna kundnära verksamheten. Ett exempel är förvärvet av återförsäljargruppen Universal Auto med 171 anställda och sex försäljnings- och serviceverkställen i västra Belgien. Bolaget svarar för cirka 15 procent av Scantias fordonsförsäljning på den belgiska marknaden. Ett annat exempel är övertagandet av distributören i Taiwan.

I slutet av 2005 hade Scania cirka 1 000 service-

verkstäder i Europa. En tredjedel av anläggningarna är helägda av Scania jämfört med fem procent i början av 90-talet.

### Skalfördelar

Investeringarna i försäljnings- och servicenätet har en betydande potential i form av skalfördelar som Scania nu sätter fokus på att utnyttja. Ett exempel är inköp: Varje år upphandlar Scantias servicenät smörjmedel, motoroljor och inte minst energi till anläggningar och verkstäder. Genom ett samlat uppträdande kan betydande ekonomiska fördelar uppnås till nytta för såväl Scantias kunder som Scania. Standardiserade metoder inom serviceverkstäderna som stöds av IS/IT-system är andra områden med stor potential.

### Brett tjänsteutbud

Scania har sedan länge kompletterat rollen som framgångsrik tillverkare av lastbilar, bussar och industri- och marinmotorer med att också tillhandahålla ett rikt utbud



Scantias serviceutbud växte under året och verkstadsaffären, där Scania kommer kunden allra närmast, utvecklades starkt på många marknader.

1 000 Scaniaverkstäder i Europa.

av tjänster. Den målmedvetna utvecklingen till leverantör av kompletta transportlösningar fortsatte under 2005.

Vid sidan av service- och underhållskontrakt finns ett rikt och växande utbud av kundfinansiering i form av leasing, lån och avbetalning numera även kompletterat med försäkringslösningar.

Att erbjuda kunderna kvalificerad support under fordonets hela livscykel betyder ökad trygghet och bättre ekonomi för kunderna.

### Förarutbildning

Efterfrågan på förarutbildning växer snabbt. En väl utbildad förare skonar fordonet, sparar bränsle och bidrar till en stor samhällsvinst i form av färre olyckor.

Scantias globala engagemang i frågor som rör trafik-säkerhet har på många marknader i flera världsdelar tagit sig uttryck i ett ökat utbud av förarutbildning.

I Frankrike tillsammans med Tyskland och Storbritanien är Scantias distributörer föregångare med avancerad förarutbildning på framträdande plats i tjänsteutbudet.





▶ Hårt trafikskadedrabbade Brasilien och Sydafrika är ytterligare exempel på länder där Scania sedan flera år framgångsrikt driver sådan utbildning. Argentina, Brasilien, Sydafrika och Taiwan genomförde under året egna varianter av den paneuropeiska förartävlingen Young European Truck Driver vars syfte ytterst är att stimulera höjd förarskicklighet för ökad trafiksäkerhet.

Den stora samhällsvinsten i form av färre olyckor inspirerar Scantias engagemang inom detta område.

### Allt högre kundkrav

Det ekonomiska utbytet för Scania av det växande tjänste- och serviceutbudet ökar i takt med att den rullande flottan av Scaniafordon växer. Detta innebär en stabiliserande faktor i totalaffären: Medan försäljningen av nya fordon varierar med konjunktursvängningarna står serviceaffären för ökad stabilitet.

Service nätverket med sitt allt mer finmaskiga nät av verkstäder är vid sidan av själva fordonen en av Scantias

allra viktigaste konkurrensfaktorer. Bakgrunden är högt ställda kundkrav.

Kunderna kräver servicemöjligheter 24 timmar om dygnet också över stora geografiska avstånd. Detta i sin tur ställer krav på Scania att vidareutveckla kompetens och expertis inte bara vad gäller utveckling och tillverkning av fordon utan också i allt högre grad i fråga om förmågan att kunna erbjuda högklassig service och underhåll. ▶



Scaniaåterförsäljaren Icasas VD Juan José Abou och bussbolaget Globals VD Ángel Luis Sánchez-Bolaños.

### Ett fruktbart partnerskap

Framgångsrika bussaffärer handlar alltmer om nära och långvariga relationer, med såväl kunder som leverantörer. Scantias bussaffärer på Kanarieöarna är ett gott exempel på detta.

För 20 år sedan träffade Scantias återförsäljare och en av turistparadisets bussoperatörer en överenskommelse: "Låt oss bli partners och växa tillsammans".

Scantias återförsäljare Icasa startades i början av 1960-talet och importerade de första Scaniafordonen till Kanarieöarna redan innan Scania etablerade sig på det spanska fastlandet.

I mitten av 1980-talet ville Global, ett av bussbolagen på öarna, slippa hantera service och underhåll av bussarna, och sökte en strategisk partner som var beredd att ta hand om allt utom förarna.

– Icasa och Scania var den enda leverantören med både kvalitet, kunskap och vilja att ta hand om fordonen, berättar Ángel Luis Sánchez-Bolaños, vd för Global.

Idag har den långvariga relationen mellan återförsäljaren Icasas VD Juan José Abou och Ángel Luis Sánchez-Bolaños burit frukt och de båda företagen dominerar en av Spaniens viktigaste bussmarknader.

Partnerskapet med Icasa har betytt mycket för bussbolagets utveckling, inte bara finansiellt.

– Eftersom Icasa och Scania tar hand om allt som rör fordonen, och vi kan lita helt och fullt på att de sköter den biten, har vi kunnat fokusera mer på det inre arbetet. Vi är ett företag med mycket bättre ledning och kan planera långsiktigt på ett helt annat sätt, konstaterar Ángel Luis Sánchez-Bolaños.

- Kravet på tillgänglig service dygnet runt tillgodoses genom Scania Assistance. Tjänsten är tillgänglig i hela Europa och erbjuds även på flera av Scanias viktiga utomeuropeiska marknader.

Kvalitetssäkringssystemet DOS (Dealer Operating Standards) införs på allt fler Scaniaverkstäder. Inom Europeiska unionen är nu drygt 70 procent av de cirka 1000 Scaniaverkstäderna DOS-certifierade. Utanför Europa kan nämnas södra Afrikaregionen, där nu 9 serviceverkstäder i Sydafrika, Tanzania, Namibia, Botswana och Zimbabwe är DOS-certifierade enligt Scanias standard.

### Kundfinansiering och försäkring

Inom Scanias utbud av tjänster växte kundfinansiering och försäkringslösningar i betydelse och omfång under 2005. Ett exempel på denna utveckling är Italien, där en majoritet av finansbolagets kunder har en försäkring kopplad till finanskontraktet.

Scanias nätverk av finansbolag utvecklades under året i och med etableringen av ett finansbolag i Turkiet, vilket blev det första helägda Scaniabolaget på denna växande marknad.

Scanias försäkringstjänster efterfrågas allt mer. Det totala antalet förmedlade försäkringskontrakt ökade under året till cirka 14 000.

För Scanias kunder innebär det en fördel att kunna välja en försäkringslösning som är integrerad med finansieringen, både vad gäller administration och service i de fall försäkringen behöver utnyttjas. En ytterligare fördel är att den service som Scania Assistance erbjuder kan inkluderas som en del i försäkringslösningen.



### Top Team sporrar verkstäderna

Under året genomförde Scania tävlingen Top Team, där mekaniker från serviceverkstäder inom Scanias hela globala nätverk tävlar om titeln Scanias bästa serviceteam.

Tävlingen går tillbaka till 1989 och syftet är att stimulera, motivera och utveckla personalen närmast kunderna, mekanikerna i Scanias verkstäder. Tävlingen är öppen för all servicemarknadspersonal som inte har en arbetsledande befattning. I tävlingens förutsättningar eftersträvas förkovran: Varje deltagare i den senaste tävlingsomgången av Top Team förberedde tävlingsmomenten i över 50 timmars utbildning.

Tävlingen bygger på att serviceteamen på tid ska hitta och åtgärda planterade fel på en lastbil.

År 2005 hölls finalen i Istanbul där de tio finalisterna – verkstadsteam från Australien, Lettland, Sverige, Tjeckien, Italien, Spanien, Polen, Ungern, Irland och Norge – gjorde upp om VM-titeln. De tio finalisterna hade tagit sig till Istanbul efter att ha besegrat 800 lag med totalt 3 500 Scaniamekaniker.

Segrarlaget år 2005 blev svenska Team Grease från Haninge i södra Stor-Stockholm med Team WAW från Polen på andra plats. Trea blev Team Kangaroo från Australien som för första gången ställde upp i tävlingen.

3 500 Scaniamekaniker från hela världen tävlade om titeln "Scanias bästa serviceteam".



## Förnyat produktprogram

Basen i Scantias affär är lastbilar, bussar samt industri- och marinmotorer. Scantias modulsystem ger unika möjligheter att skräddarsy fordon för kundernas specifika behov. Under de senaste två åren har Scania förnyat hela sitt produktprogram i Europa och på vissa marknader i Asien. Kunderna kan nu välja effektivare lastbilar och bussar med den senaste tekniken och framtidsinriktade miljöegenskaper.



I oktober 2005 började Scania lanseringen av ett nytt bussprogram för i första hand Europamarknaden. Under cirka ett år kommer hela bussprogrammet att ersättas av modeller som uppfyller Euro 4-kraven.

Under 2007 blir det även möjligt att specificera stadsbussar med Euro 5-motorer. Många system och komponenter är gemensamma med Scantias nya lastbilsprogram, vilket innebär bättre servicemarknadsstöd för kunderna.



Det nya lastbilsprogrammet lanserades 2004 och den nya R-serien utsågs till "International Truck of the Year 2005". Scantias lastbilar har totalvikter från 16 ton och uppåt och är byggda för tunga transporter i fjärrtrafik, bygg- och anläggningskörning samt distribution.

Scania var första tillverkare som sålde lastbilar med Euro 4-motorer. Från 2006 kan Scania även erbjuda Euro 5-motorer. Scantias nya lastbilsprogram lanseras i Latinamerika med start 2007.



Scantias industri- och marinmotorer säljs över hela världen. Olika miljöregler gäller för industri-, genset- och marinmotorer beroende på var i världen motorn ska användas. Det ställer stora krav på ett flexibelt motorprogram.





## Förnyelse och styrka – unik kompetens och samlade resurser

Scanias forsknings- och utvecklingsarbete styrs i det korta perspektivet av kundernas krav. Men Scanias tekniker ser även på vad som kan finnas runt hörnet – behoven på längre sikt – sådant som kunderna ännu inte är medvetna om eller ser betydelsen av.



Scania investerade totalt cirka fyra procent av omsättningen på forskning och utveckling.

Resurserna är koncentrerade till Scania Tekniskt Centrum i Södertälje. 2 000 specialister på lastbilar, bussar och motorer arbetar med hela produktutvecklingskedjan, från grundläggande forskningsinsatser, konstruktionsarbete och långtidsutprovning till kvalitetsuppföljning i produktion och hos Scanias leverantörer.

Scanias grundfilosofi är att utveckla och tillverka alla strategiskt och konkurrensmässigt viktiga komponenter i egen regi. Det ställer stora krav på tvärfunktionellt kunnande och agerande i alla faser för att ge kunderna produkter där alla komponenter samverkar och ger bästa prestanda.

En annan grundläggande princip är modularisering. Scanias konstruktörer är specialister på att utforma produkten så flexibelt som möjligt så att varje komponent kan kombineras med andra på ett smidigt sätt. Det gäller motor- och transmissionskomponenter, hytter och delarna i ram och chassi. Till stor del handlar det om

att på ett smart sätt standardisera gränssnitten mellan komponenter med olika prestanda.

Scanias nya växellådsprogram är ett typexempel på modularisering. De olika delarna kombineras på olika sätt för att passa allt från en distributionsbil eller buss till riktigt tunga ekipage med Scanias starkaste motorer.

Genom att ha kontroll över alla utvecklingssteg har Scania också möjlighet att erbjuda bästa möjliga stöd till kunderna under fordonets livslängd i form av reservdelsförsörjning, service och reparationer inom Scanias globala organisation.

### Motorutveckling

Arbetet med framtidens drivlinor är den mest resurskrävande delen av Scanias forskning och utveckling. Emissionerna från fordonsmotorer har sänkts till en nivå som ansågs uppnåelig för femton år sedan.

Kväveoxider och partiklar är de emissioner som ägnas störst uppmärksamhet. Motorutvecklarna har lyckats sänka utsläppen med 75 procent för kväveoxider och



Scania Tekniskt Centrum i Södertälje har samlade resurser i världsklass.



Scanias nya växellådsprogram är uppbyggt av moduler.



Scania har ett 40-tal provceller där motorer testas vad gäller prestanda och emissioner.





◀ Etanol är ett flytande bränsle som med tillsats av tändförbättrare fungerar även i en dieselmotor. Scantias etanolbussar bygger på beprövad teknik och rullar i svenska städer sedan femton år.

Kraftigt sänkta emissioner med bibehållen god bränsleekonomi är till nytta för kunder, samhälle och miljö. ▶



▶ 95 procent för partiklar sedan början av 1990-talet.

En minskning av partiklar eller kväveoxider medför normalt att mer bränsle går åt för att utföra en viss transportuppgift. Tack vare en rad andra produktförbättringar på motorerna har Scantias ingenjörer även lyckats bibehålla den erkänt goda bränsleekonomin.

Trots en markant förbättring av utsläppsnivåerna, har dagens lastbilar och bussar bättre bränsleekonomi än de hade för 15 år sedan. Samtidigt har fordonen och hela transportsystemet effektiviserats, vilket är en stor fördel både för transportbranschen och för samhället. Denna positiva utveckling dämpas dock av en ökad trängsel på vägarna, vilket ställer än högre krav på logistiksystemen.

### Fokus på nya bränslen

Scantias bedömning är att emissionerna är så låga i början av nästa decennium att fokus kommer att flyttas till utsläpp av koldioxid och på användandet av alternativa bränslen. Dieselmotorn kommer att vara den dominerande drivkällan för tunga fordon under flera decennier,

inte minst tack vare hög verkningsgrad och fortsatt god utvecklingspotential.

Dieselmotorn är effektivast av nu kända fordonsmotorer. Den är anpassad för flytande bränsle, vilket ytterligare bidrar till effektiviteten. Tillräckligt med bränsle kan medföras fordonet för att räkna till långa dagsetapper, exempelvis i internationell fjärrtrafik med lastbil eller buss.

Ett gasformigt bränsle lämpar sig bäst för lokala transporter, till exempel stadsbussar eller distributionsfordon. Vid gasdrift används Ottomotorer, som är mindre effektiva än dieselmotorer. Dessutom måste bränslet fraktas ombord i tunga och skrymmande tankar, som minskar lastförmågan och räckvidden.

### Nytt bränsle med dagens teknik

En viktig fördel med dieselmotorn är att den kan drivas med såväl fossilt bränsle som biobränsle.

Europeiska kommissionen har satt som mål att medlemsländerna år 2010 ska använda 5,75 procent

alternativt bränsle till vägtransporter. År 2020 ska motsvarande siffra vara 20 procent, vilket även inbegriper ökad användning av naturgas.

Scania anser att den effektivaste övergången till högre andel alternativa bränslen sker genom att successivt öka inblandningen av biobränsle i dagens dieselbränsle.

En gradvis inblandning under kontrollerade former där bränslets förbränningsegenskaper säkerställs gör det möjligt att introducera alltmer biobränsle utan omfattande tekniska omställningar.

Såväl nya som äldre fordon kan då köras på blandbränslet med följd att miljövinsterna görs för hela fordonsflottan.

### Avancerat elsystem

En förutsättning för den nya motortekniken är ett nytt elsystem med avancerad IT-teknik. Det är en nödvändig plattform för ytterligare emissionsminskningar på framtida motorer och gör det enkelt att skapa nya funktioner som ökar kundnyttan.

► Det nya elsystemet innebär att Scania under de närmaste åren kommer att kunna erbjuda kunderna en lång serie förbättringar och nya funktioner som successivt utvecklas och utprovas i egen regi.

Seriell höghastighetskommunikation mellan fordonets olika huvudkomponenter gör det möjligt att styra fordonets alla funktioner med ett begränsat antal kablar och anslutningar.

### Framtidens emissionsteknik

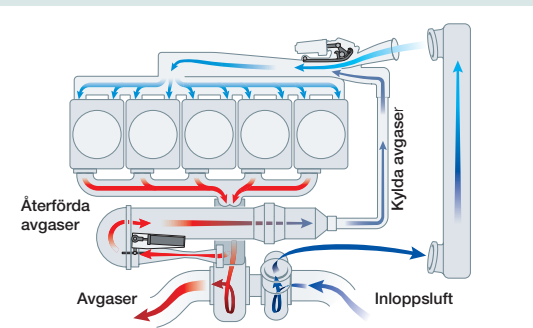
Scania har valt avgasåterföring EGR, (exhaust gas recirculation) som den långsiktiga lösning som är mest förmånlig för kunderna och mest flexibel inför framtiden. EGR är den bästa tekniken för stadstrafik och andra typer av körning där avgastemperaturen inte når upp till den nivå som SCR-teknik (selectiv catalytic reduction) och partikelfilter kräver. EGR fungerar under alla omständigheter och kräver inga extra åtgärder i form av tillsatser eller extratankar på fordonet.

Scania har också utvecklat motorer som bygger på SCR-teknik för att ge kunderna tillgång till all den prestanda som de stora V8-motorerna alstrar.

I och med detta kan Scania redan idag leverera motorer som uppfyller både miljökraven Euro 4 och Euro 5. Kunderna kan därigenom dra nytta exempelvis av reducerade motorvägsavgifter i Tyskland.

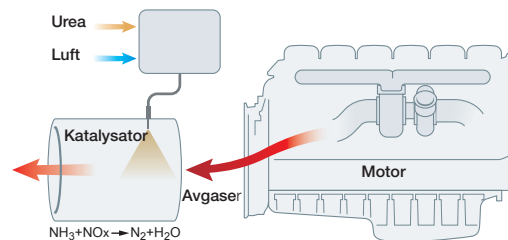
Inför den obligatoriska övergången till Euro 5 år 2009 utvecklar Scania ett uppgraderat motorprogram som uteslutande bygger på EGR-teknik, vilket är enklast för kunden. De nya motorerna konstrueras för Scantias nya insprutningssystem, Scania XPI (extra high pressure injection), som utvecklas tillsammans med den amerikanska motortillverkaren Cummins.

## Emissionsteknik för Euro 4 och Euro 5



Med Scania EGR förs en del av avgaserna tillbaka till förbränningsrummet, vilket sänker förbränningstemperaturen och minskar bildandet av kväveoxider. De höga trycken som är möjliga i Scantias bränsleinsprutningssystem minskar samtidigt mängden partiklar. Scania utnyttjar EGR för att uppnå Euro 4 på raka 5- och 6-cylindriga motorer.

Scania SCR används på Scantias starka V8-motorer Euro 4 och på de första motorer som uppfyller Euro 5. Scania SCR är ett efterbehandlingssystem som minskar kväveoxiderna genom att en urea-lösning sprutas in i avgaserna efter förbränning.





Scanias fordonsdatorer är utvecklade för att tåla drift i en tung lastbil.

Fyra backspeglar på passagerarsidan och backkamera ansluten till fordonsdatorn eliminerar de flesta döda vinklar runt lastbilen.



### ► Ergonomi och körglädje

Scania sätter föraren i centrum. Bakom detta ligger mångåriga satsningar på säkerheten och samspelet mellan fordon och förare. Speciell uppmärksamhet har ägnats åt förarplatsens utformning.

Körkänslan påverkas av mycket mer än känslan i enskilda reglage. Fordonet ska förmedla signaler som hjälper föraren att tolka vad som pågår mellan fordon och vägbanan, till exempel hur hårt fjädringen arbetar eller hur friktionen mot vägbanan utnyttjas.

Ergonomin och samspelet mellan förare och fordon är avgörande för säker körning.


Scania ger föraren de bästa förutsättningarna att göra ett bra och säkert jobb. Det gynnar inte bara trafiksäkerheten, utan även driftkostnaderna för transportören och miljön.





## Fortsatt omställning till nya produkter och effektivisering av produktionen

Scania beslutade under hösten 2005 att genomföra en översyn av produktionsstrukturen i Sverige. Syftet är att undersöka potentialen i en mer koncentrerad produktion. En fortsatt effektivisering av produktionen är en förutsättning för att säkerställa långsiktig konkurrenskraft.

 Produktion och produktutveckling bör ligga i nära anslutning till varandra. Då finns förutsättningar att på ett tidigt stadium säkerställa både produkt- och produktionskvalitet när nya produkter tas fram.

Översynen av växellåds- och axeltillverkning är ett led i Scanias arbete med att kontinuerligt förbättra produktiviteten och effektivisera verksamheten. Långsiktigt krävs en produktivetsförbättring på 6-8 procent per år för att Scania ska vara fortsatt konkurrenskraftigt.

Under den senaste femårsperioden har Scania genomfört ett antal strukturella förändringar i syfte att stärka konkurrenskraften.

Europaproduktionen av komponenter som hytter, axlar och motorer har koncentrerats till Sverige, vilket inneburit en ökning med cirka 1 500 arbetstillfällen i landet.

Integrationen av buss- och lastbilsverksamheterna är ett annat exempel. Där har förändringarna resulterat i en

ökad effektivitet, som avspeglas i starkt konkurrenskraft och i att bussaffären idag visar bättre lönsamhet.

Produktiviteten i bussproduktionen har ökat med 50 procent sedan flytten till Södertälje, vilken skedde hösten 2002. Direktflödet ligger nu på cirka 90 procent, vilket innebär att 9 av 10 busschassier går rakt igenom monteringen utan att några efterjusteringar behöver göras.

I Latinamerika pågår en renodling av produktionsstrukturen vid verksamheten i Tucumán, Argentina, till bearbetning av växellådskomponenter. Vidare har beslut fattats att flytta monteringen av växellådor till São Paulo i Brasilien.

### Fortsatt omställning till nya produkter

Under året fortsatte Scania omställningen till ett nytt modellprogram för bussar och nya program för växellådor och motorer.



Chassiline i brasilianska São Paulo är en viktig del av Scantias globala produktionssystem.

► I Oskarshamn slutfördes i början av året omställningen och inkörningen av hyttproduktionen till Scantias nya lastbilsprogram. Effektivitetsförbättringar resulterade bland annat i kortare monteringsstider.

Produktionen av dubbla hyttprogram upphörde, då tillverkningen av hytter till Scantias 4-serie avslutades i Europa. En anpassning av arbetsstyrkan till de nya förhållandena genomfördes under året.

#### Tvärfunktionellt samarbete

I bussproduktionen i Södertälje, där ett nytt chassiprogram introducerades under andra halvåret, säkrades produkt- och produktionskvalitet genom ett strukturerat och tvärfunktionellt samarbete mellan produktion, produktutveckling och inköp.

I anslutning till lanseringen av Scantias nya drivlinor, byggdes utvecklingslinor inom växellådsmonteringen i Sibbhult och vid motormonteringen i Södertälje. Dessa

linor är en viktig del i verifieringen av nya produkter med direkt koppling till framtida produktion.

#### Scantias produktionssystem

Scantias produktionssystem SPS är grunden för förbättringsarbetet inom produktionen. Det har utvecklats av de egna medarbetarna, och de värden, principer och prioriteringar som styr arbetsmetoderna är lika oavsett var produktionen sker. Nya lösningar provas och utvärderas. De bästa anpassas och införs systematiskt vid övriga produktionsanläggningar.

#### Fokus på flöden

Arbetet med Scantias produktionssystem inriktas alltmer på flöden, i såväl montering som bearbetning. Nästa steg är att använda de samlade kunskaperna för att nå en störningsfri produktion. Det handlar både om flödet från leverantörerna och flödena mellan egna maskiner och

avdelningar. Detaljerna i flödena studeras i syfte att hitta avvikelser som kan ge impulser till förändringar.

En flexibel produktion är nödvändig för att klara produktiviteten. Därför är samarbetet inom den globala produktionsstrukturen viktigt för Scania. Arbetet med globala produktionsteam för motorer, växellådor och axlar är väsentligt, liksom införandet av standardiserade och gemensamma arbetssätt vid alla produktionsanläggningar i Europa och Latinamerika.

Den globala samverkan är en metod för att ständigt förbättra kompetensutveckling, kvalitetsåterföring och kapacitetsutnyttjande.

## Hållbar utveckling – långsiktig strategi

Scania hanterar sociala och miljömässiga utmaningar i takt med att företagets globala organisation växer. Dessa utmaningar gör det möjligt för Scania att bidra till en långsiktigt hållbar utveckling.



Som globalt företag påverkar och påverkas Scania av ekonomiska, sociala och miljömässiga faktorer i sin omvärld. En viktig del av Scantias långsiktiga arbete är att vara en aktiv partner som tar ansvar för kunder, medarbetare och samhället där företaget är verksamt.

### Scania en del av lösningen

Scania arbetar sedan länge med ständiga förbättringar av verksamheten, bland annat för att minska miljöpåverkan och göra arbetsmiljön bättre. Det är framför allt när produkterna används som påverkan på omgivningen sker. Det gäller till exempel avgasutsläpp, buller och personskador i trafiken. Eftersom fordonstillverkare är en del av problemet, ser Scania det som självklart att också vara en del av lösningen.

En central del av vårt arbete kretsar kring trafiksäkerhet. Exempel på detta är satsningen på utbildning av förare och förartävlingar. Ett annat exempel är Scantias samarbete med FNs världshälsorganisation WHO i syfte att förbättra trafiksäkerheten globalt.

### Scania som tillförlitlig partner

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

Redan för många decennier sedan lades grunden till Scantias ställningstaganden. För att förtydliga det arbetssätt som under lång tid hade funnits i den globala organisationen, beslutade Scania år 2002 att ställa sig bakom OECDs riktlinjer för multinationella företag. Dessa principer, tillsammans med Scantias ledarskapsfilosofi och Scantias kärnvärden, utgör den bas som organisationen idag leds utifrån. Avsteg från dessa grundläggande principer accepteras inte.

### Scania ökar kraven på leverantörerna

Scantias sociala ställningstagande innebär att Scania, förutom att ställa höga krav på kvalitet, produktutveckling, kostnadseffektivitet och leveransförmåga även ställer sociala och miljömässiga krav på företagets leverantörer. Scania för en nära dialog med leverantörerna för att bland



Scantias bidrag till hjälpinsatserna efter flodvägs-katastrofen i december 2004 kanaliseras via Internationella Röda Korset i form av donationer av lastbilar till Indonesien och Sri Lanka.

annat följa upp att företagen sköts väl, att arbetsvillkoren är goda och att miljöfrågor hanteras på ett bra sätt. I dialogen ingår att utvärdera leverantörernas arbete men också att stötta och ge råd.

### God bolagsstyrning innebär transparens

För att säkra god bolagsstyrning ska Scania agera med öppenhet. Genom att Scantias intressenter får en genomlyst bild av företaget bidrar vi till en korrekt värdering av företaget. Ytterligare information finns i avsnittet Bolagsstyrning på sidorna 42–46 och på Scantias hemsida [www.scania.com](http://www.scania.com)





## OECDs riktlinjer i korthet

**Generellt:** Respektera de mänskliga rättigheterna.

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

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

**Miljö:** Sträva mot ständig förbättring.

**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:** Samarbeta aldrig med konkurrenter då syftet är att förhindra konkurrens.

**Skatter:** Betala i tid

## Kompetenta och engagerade medarbetare

Tydligt ledarskap, en god arbetsmiljö och fokus på hälsa och trivsel är grunden för medarbetarnas välbefinnande och motivation. Lärandet inom Scania är en aktiv process med tydlig koppling till verksamheten.



Ett villkor för medarbetarnas engagemang är att var och en upplever välbefinnande och känner sig stolt över att arbeta på Scania. Scanias sätt att uppnå detta bygger på ett tydligt ledarskap och en god psykosocial arbetsmiljö med fokus på medarbetarnas hälsa, trivsel och utveckling. Varje år genomförs medarbetarenkäter, som vid behov följs upp med åtgärdsplaner.

### Ledarskap och medarbetarskap

Att vara chef på Scania innebär att ha ansvar både för sin verksamhet och sin personal. Det betyder främst att utöva ett tydligt ledarskap. Ledarskapet är grunden för medarbetarnas engagemang och välbefinnande. Det har därför en mycket hög prioritet på Scania. Ledstjärnor är gemensamma ledarskapsprinciper och en löpande dialog kring hur dessa ska tillämpas och utvecklas.

Med hjälp av utvecklingssamtal tar chefen tillvara medarbetarens förutsättningar så att hon eller han känner ansvar, delaktighet och vilja till utveckling. Medarbetaren kan, och ska, ta ansvar för sin egen utveckling och på så sätt leva upp till ett gott medarbetarskap.

### Lärande organisation

Kompetensutveckling innebär mer än traditionell utbildning. Framförallt innebär det att ta vara på den stora potential till förkovran som vardagen erbjuder – att lära av varandra, att medverka i projekt, att byta arbetsuppgifter inom arbetslaget och att praktisera inom en annan del av företaget. Alla dessa möjligheter tas tillvara genom en systematisk kompetensplanering inom företaget.

### Scanialärling

I mer än 60 år har Scania erbjudit en unik möjlighet att kombinera anställning med utbildning vid företagets industrigymnasium i Södertälje. Teori och praktik varvas med tydlig koppling till verksamheten. Varje år tar skolan in cirka 40 elever. Utbildningen är öppen för den som har avslutat sista årskursen i grundskolan och inte fyllt 19 år. Eleverna är fast anställda med lön från första dagen.

Efter utbildningen erbjuds eleven arbete som industritekniker vid någon av Scanias produktionsanläggningar. Så småningom finns det goda möjligheter till vidareut-



### Scanias industrigymnasium

**VERONICA JÖNSSON**, 17 år, lärling, går sitt andra år på Scanias industrigymnasium i Södertälje.

*"Jag valde Scanias industrigymnasium eftersom företaget kan erbjuda så många olika möjligheter. Det är inte många idag som har ett arbete som väntar på dem efter gymnasiet; det har vi som gått här. Jag ser också de möjligheter som Scania kan erbjuda mig i framtiden, möjligheten till vidareutbildning".*



veckling inom företaget. Liknande lärlingsutbildning finns även i São Paulo, Brasilien.

### Scania trainee

Sedan 1958 har Scania varje år anställt ett 25-tal personer i syfte att säkerställa den långsiktiga försörjningen av medarbetare för vissa chefs- och nyckelbefattningar.

Scanias traineeprogram ger förutsättningar för ett framtida arbete i Scanias globala organisation – helhetssyn, ett brett kontaktnät, Scaniaunika kunskaper och personlig utveckling.

Utbildningen, som vänder sig till civilingenjörer, civil-ekonomer och systemvetare, pågår under drygt ett år. Den består av praktikperioder, seminarier, kurser och studiebesök. Genom åren har många medarbetare börjat sin yrkesbana som Scaniatraineer för att så småningom nå de allra högsta positionerna i företaget.

### Framgångsrikt jämställdhetsarbete

Merparten av Scanias anställda är män. Drygt 15 procent av medarbetarna är kvinnor. Inom produktutveckling,





### Scanias traineeprogram

**JOSEFIN FRISK**, 25 år, trainee, började Scanias traineeprogram 2005 och kommer att vara färdig med programmet under senare hälften av 2006. Josefin är civilingenjör från Linköpings tekniska högskolas civilingenjörsutbildning, teknisk fysik och elektroteknik med inriktning styr- och reglerteknik.

*"Scanias traineeprogram var mitt första val, eftersom fordonsteknik med inriktning på styrsystem är mitt huvudområde. Scania är ett företag med ljusa framtidsutsikter och ett mycket gott rykte".*



### Scanias lärlingsutbildning

**TAMARA LINS SILVA**, 20 år, arbetar på monteringslinen för bussar i Scanias anläggning i São Paulo, Brasilien. Hon är utbildad vid den tekniska skolan Senai, som har ett nära samarbete med Scania. Tamara började sitt arbete på Scania i januari 2004.

*"Första gången jag besökte Scania, då jag fortfarande var lärling på Senai, blev jag mycket imponerad av monteringslinerna, effektiviteten i processerna och hur väl allt passade ihop till slut. Redan då kände jag att detta skulle vara ett bra ställe att arbeta på. När jag började på Scania som lärling fick jag god hjälp från mina arbetskamrater och fick erbjudande om många fortbildningskurser. Jag har börjat vidareutbilda mig inom teknik och har för avsikt att satsa på min karriär inom Scania".*

produktion, försäljning och service av fordon är 85 procent av de anställda män vilket direkt speglar den könsfördelning som råder inom grundskolan, gymnasiet och universitetet när det gäller tekniska utbildningar både i Sverige och internationellt.

Scania arbetar långsiktigt och målmedvetet med att rekrytera fler kvinnor. Ett sätt är att aktivt uppmuntra fler kvinnor att söka sig till tekniskt inriktade utbildningar på högskole- och universitetsnivå, för att på så sätt öka antalet kvinnor som söker anställning på Scania.

Antalet kvinnor på högre chefsbefattningar ökar successivt inom företaget och hälften av de trainees som anställdes 2005 var kvinnor.

### Välbefinnande ett villkor

Hälsoutveckling på Scania är ett ständigt pågående arbete. Omfattande satsningar görs på friskvård och företagshälsövård. Företaget arbetar aktivt med arbetsmiljö och innehållet i arbetsuppgifterna. Hälsoarbetet består av tre steg: bota och rehabilitera, förebygga risker för ohälsa samt utveckla hälsa. Målet är att medarbetaren

ska befinna sig i tredje fasen – att utveckla hälsa. Scania satsar på personalens totala välbefinnande.

Arbetsdagen är viktig, men övriga delar av dygnet är lika viktiga för att hitta balansen i livet. I början av 2006 inledde Scania ett tvåårigt försök i Södertälje, där anställda med familjer får tillgång till företagets egen sjukvård sex dagar i veckan.

Enligt försäkringsbolaget Folksam's årliga hälsoindex är Scanias sjukfrånvaro på 4,9 procent i Sverige bland de lägsta inom svensk verkstadsindustri. Bland Scanias cirka 30 000 anställda över hela världen var sjukfrånvaron 3,5 procent under 2005.




### Scanias personalpolicy

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



## Förstklassiga förare för förstklassiga fordon

Trafiksäkerhet är en av Scantias viktigaste prioriteringar. Åtagandet att förbättra trafiksäkerhet är en del av Scantias tradition, strategi och varumärke. Under 2005 arrangerade Scania världens största tävling för lastbilsförare och inledde ett samarbete med Världshälsoorganisationen, WHO, för ökad trafiksäkerhet runt om i världen.

 Scania anser att föraren är den viktigaste aktören för förbättrad trafiksäkerhet, eftersom det framför allt är en fråga om mänskligt beteende och attityder. Det innebär att föraren är i fokus i Scantias utvecklingsarbete, vilket syftar till att fordonet stödjer föraren i att fatta rätt beslut bakom ratten. Det är bakgrunden till att Scania satsar på förarutbildning.

### Internationell angelägenhet

Varje år omkommer 1,2 miljoner människor i trafikolyckor och ytterligare 50 miljoner skadas. WHO fick 2004 i uppdrag att samordna FN:s trafiksäkerhetsarbete. Scania samarbetar med organisationen för att förbättra trafiksäkerheten över hela världen. Genom Scantias stöd, som inledningsvis pågår i två år, kommer WHO att ha tillgång till företagets experter och globala nätverk.

Europeiska unionen har satt som mål att halvera antalet omkomna på vägarna i Europa till år 2010. Med Europeiska kommissionens stöd arrangerade Scania under 2005 för andra gången "Young European Truck

Driver". Förartävlingen, som är ett bidrag i arbetet för att uppnå EUs mål, lockade 13 000 deltagare från samtliga EUs medlemsländer samt Norge, Schweiz och Turkiet. Liknande tävlingar arrangerades under året av Scania i Latinamerika, Asien och Afrika med totalt nära 30 000 deltagare.

I samband med förartävlingarna bjöd Scania in politiker, andra beslutsfattare och opinionsbildare för att diskutera frågor relaterade till trafiksäkerhet, med särskilt fokus på föraren. Vid ett trafiksäkerhetsseminarium som Scania anordnade i London tilldelades Scania "Prince Michael International Road Safety Award" för sitt arbete och engagemang för ökad trafiksäkerhet.

### Förarutbildning

Att arrangera förartävlingar är ett steg i Scantias långsiktiga arbete i att förbättra trafiksäkerhet och höja statusen för yrkesförarna. Tävlingarna bygger på det nya EU-direktiv om förarutbildning som lyfter fram de färdigheter och kunskaper som krävs för att vara framtidens



Scania inledde under året ett samarbete med WHO för ökad trafiksäkerhet.



Final i Young European Truck Driver i Södertälje, Sverige. Vinnare Laurens D Huyvetter, Belgien, tvåa Milan Jacubek, Slovakien, trea Michele Sandri, Italien.



Scania Omnibuss dubbeläckare under lutningsprov.



Förartävlingarna premierar ett trafiksäkert och bränsleekonomiskt körsätt.



- förare. Scania erbjuder redan idag förarutbildning till kunder på ett flertal marknader runt om i världen.

#### Framtida utmaningar

Det är på tillväxtmarknader i Asien, men också i Afrika, som trafiksäkerhetsutmaningen är som störst. Genom samarbete med bland andra Världshälsoorganisationen och genom egna insatser arbetar Scania för att sprida kunskap och erfarenhet som kan öka trafiksäkerheten där och i andra delar av världen.



## Minskad miljöpåverkan

Miljö är en del av Scantias affärsmässiga prioriteringar. Scantias miljöpolicy är gemensam för hela företaget. Fokus för miljöarbetet är att minimera miljöpåverkan i alla steg av fordonets livscykel.



I all verksamhet strävar Scania efter att agera resurseffektivt och att använda ren teknik. Slöseri med råvaror och energi ska undvikas. Utvecklingsarbetet är av grundläggande betydelse eftersom det är konstruktionsfasen som ger förutsättningarna för livscykelns alla andra delar. Det gäller såväl tillförlitlighet och ekonomi som miljöpåverkan. I produktionsanläggningarna stimulerar Scantias produktionssystem SPS till god resurshushållning. Modulsystemet innebär att antalet olika komponenter och delar kan hållas lågt, vilket också ökar effektiviteten ur miljösynpunkt.

### Integrerat miljöarbete

Miljöarbetet sker likartat vid alla produktionsanläggningar enligt ett ledningssystem som är certifierat enligt ISO 14001. Utöver produktionsanläggningarna omfattas även forsknings- och utvecklingsenheterna och centrala staber av certifieringen.

Den högsta beslutsnivån för miljöfrågor är Scantias verkställande ledning, som fattar de strategiska besluten.

Löpande miljöärenden av gemensam karaktär bereds i Scania Environmental Committee, där miljökoordinatorer från olika verksamheter samverkar under ledning av funktionen Kvalitet och Miljö.

De operativa besluten på miljöområdet fattas inom varje del av linjeorganisation. Varje chef har miljöansvar inom sin verksamhet. Lokala ledningsgrupper ansvarar för mål och uppföljning på lokal nivå.

### Scania som kund

Inköp av material och komponenter är grundläggande i Scantias produktionsprocess. Därför är det viktigt att leverantörernas agerande överensstämmer med Scantias övergripande syn på miljö.

Genom Scantias kartläggning av leverantörernas miljöarbete (Environmental Self Assessment) samt återkommande uppföljningar stärks samarbetet. Arbetssättet leder också till ständiga förbättringar samt ökad kompetens och miljömedvetenhet hos leverantörerna.



### Minskade utsläpp med bussar från Scania

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) ansvarar för kollektivtrafiken i Stockholmsområdet.

Sedan 1980-talet har SL med hjälp av etanoldrivna bussar från Scania gjort betydande minskningar av koldioxidutsläppen. Etanol är ett förnybart drivmedel, som inte ökar nettoutsläppen av koldioxid. År 2006 kommer en fjärdedel av SLs ca 2 000 bussar att drivas med förnybart bränsle och 2011 kommer andelen att vara 50 procent.

**JONAS STRÖMBERG**, som är miljöchef, säger: *"Etanolbussar är på kort och medellång sikt det i särklass enklaste och mest kostnadseffektiva sättet för oss att lösa både de globala och lokala utsläppen. Det flytande drivmedlet gör infrastrukturen enkel och den välkända dieseltekniken gör bussarna lika pålitliga som vanliga bussar. Våra satsningar på etanoldrift har därför blivit ett gott exempel för många andra länder.*

*För oss är en snabb omställning till förnybara drivmedel inte heller bara en miljöfråga, utan ett viktigt strategiskt beslut. Osäkerheten kring oljetillgången, handel med utsläppsrätter, koldioxidskatter och andra åtgärder kommer att göra det dyrt att släppa ut koldioxid. Vi är glada att Scania har varit med oss i denna långsiktiga satsning."*





## ► Produkten i användning

Huvuddelen av Scaniaprodukternas miljöpåverkan uppkommer när fordon och motorer används. För ett antal avgaskomponenter till exempel kväveoxider och partiklar och för buller finns krav och gränsvärden på de flesta av Scanias marknader. Miljökraven är starkt styrande för utvecklingsarbetet. Scanias strävan är att ständigt kunna erbjuda produkter som är minst en nivå bättre än gällande lagkrav.

Under 2005 introducerades miljökraven Euro 4, normer som blir obligatoriska i oktober 2006, för hela det europeiska fordonsmotorprogrammet. Dessutom introducerades ett par Euro 5-motorer som blir tillgängliga

under 2006. Euro 4-motorerna har varit en försäljningsframgång. Affärerna har gynnats av avgiftsbaserade miljöincitament som till exempel vägavgifterna i Tyskland.

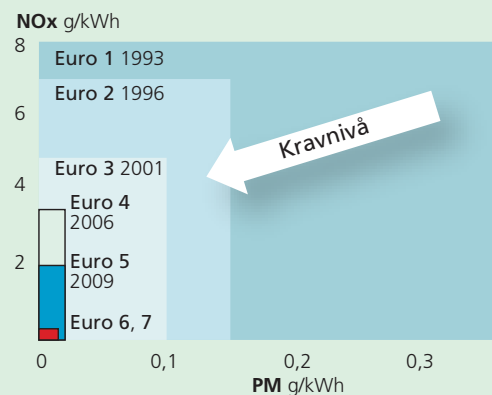
Koldioxidutsläpp från tunga fordon är inte reglerade i lag, men det finns mycket starka marknadskrav på låg bränsleförbrukning och därmed låga utsläpp. I utvecklingsarbetet prioriteras emissionsregler och bränsleförbrukning. Scanias produkter är således byggda för att ge låga utsläpp. Dessutom strävar Scania efter att optimera fordonen för de transportuppgifter som ska utföras samt erbjuder förarutbildning. Erfarenhetsmässigt kan en vidareutbildad förare sänka bränsleförbrukningen med 10 procent eller mer, vilket medför en betydande

kostnadssänkning, eftersom bränsle står för upp till 30 procent av totalkostnaden för en åkare.

## Miljöarbete i försäljnings- och serviceorganisationen

Ett program för införande av interna krav på minskad miljöpåverkan inom försäljnings- och serviceorganisationen har påbörjats inom ramen för kvalitetssäkrings-systemet Scania Dealer Operating Standards (DOS). Arbetet beräknas genomfört under 2006. Det innebär bland annat att Scaniaverkstäder ska ha en miljöansvarig och en lokal aktivitetsplan med miljömål för till exempel kemikaliehantering.

## Miljölagstiftning i Europa



I oktober 2006 måste motorerna i alla nya lastbilar och bussar i EU uppfylla miljökravet Euro 4. Nästa steg kommer i oktober 2009 när Euro 5 träder i kraft. Vad som ska komma därefter diskuteras inom Europeiska kommissionen och något färdigt förslag finns inte. Scanias utgångspunkt är att de kommande emissionskraven ska vara globalt harmoniserade. Det innebär att provningen ska ske enligt en ny gemensam testcykel och gränsvärdena korrespondera med nivåerna i EPA 2010, som gäller i USA.




## Scanias miljöpolicy

Scania förbättrar ständigt miljöprestanda hos sina produkter, processer och tjänster. Förbättringsarbetet baseras på såväl affärsmässiga som andra krav, där efterlevnad av lagkrav är grundläggande. Scanias miljöarbete är proaktivt, baserat på livscykelperspektiv och försiktighetsprincipen. *(utgiven 2004)*

Läs mer om Scanias miljöarbete på [www.scania.com](http://www.scania.com)

## Fler aktieägare

Scanias aktieägare ökade kraftigt i antal under 2005 efter det att Scania fullföljde budet på Ainax.

 Antalet aktieägare var 109 417 den 31 januari 2006 (46 407), varav utländska aktieägare stod för 35,4 procent av rösterna och 30,8 procent av kapitalet i Scania. De tre största ägarna var Volkswagen AG, Investor AB och Knut och Alice Wallenbergs Stiftelse. Ainax är nu ett dotterbolag till Scania. Styrelsen i Ainax AB har föreslagit att bolagsstämman den 6 mars 2006 fattar beslut om att Ainax AB skall träda i likvidation och omedelbart skifta ut sina Scaniaaktier.

### Omsättning

Omsättningen i Scanias B-aktie under året var i genomsnitt 690 400 aktier per dag, en ökning jämfört med de senaste tre åren på 74 procent. Under 2005 omsattes drygt 192 miljoner Scaniaaktier (258 miljoner), som motsvarar 96 procent av det totala antalet aktier i Scania. Omsättningshastigheten för Scanias B-aktie var 175 (247) procent. För Stockholmsbörsen som helhet var den 115 (114) procent.

Det ökade intresset för Scaniaaktien har inneburit att fler analyshus nu följer Scania. Intresset bland investerare att träffa Scania har också tilltagit under året.

### Utdelning

Scanias utdelning speglar företagets resultat och kapitalstruktur. Utdelningen har sedan börsintroduktionen 1996 i genomsnitt varit 54,2 procent av nettovinsten. Styrelsen föreslår bolagsstämman en oförändrad ut-



I maj 2005 besökte 35 analytiker och investerare Scanias verksamhet i São Bernardo do Campo i Brasilien.

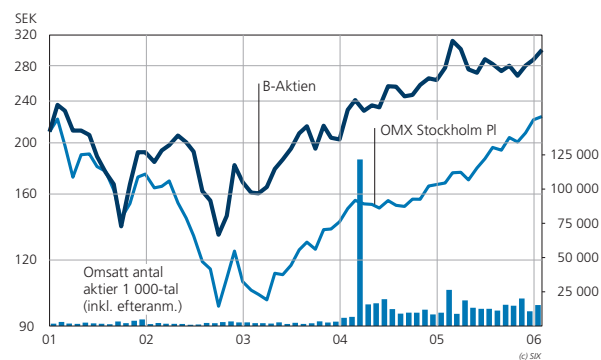
### Om Scaniaaktien

Scanias aktiekapital är fördelat på 100 miljoner A-aktier och 100 miljoner B-aktier. Varje A-aktie representerar en röst och varje B-aktie en tiondels röst. I övrigt föreligger ingen skillnad mellan aktieslagen. Det nominella värdet är 10 kronor.

### Notering

Scanias båda aktieslag, serie A och serie B, är sedan 1 april 1996 noterade på Stockholmsbörsens A-lista.

### Kursutveckling på Stockholmsbörsen för Scanias B-aktie



delning på SEK 15.00 per aktie för räkenskapsåret 2005 vilket motsvarar 64 procent av nettovinsten för 2005.

Scania har inga uttalade finansiella mål men arbetar efter att skapa ett mervärde för aktieägare och andra intressenter på kapitalmarknaden. Enligt Delphi Economics

beräkningar var beta-värdet för Scanias B-aktie 0,91. Det innebär att aktien i genomsnitt rörde sig mindre än börsen som helhet. Förklaringsvärdet för Scanias B-aktie är 0,57, vilket innebär att kursutvecklingen till 57 procent kan förklaras av utvecklingen på börsen i stort.



## Data per aktie

SEK (om ej annat anges)	2005	2004
Vinst	23,33	21,57
Eget kapital	118,64	107,14
Utdelning		
(2005 enligt förslag)	15,00	15,00
Börskurser B-aktien		
årshögsta	320,50	280,00
årslägst	256,00	204,00
vid årets slut (stängningskurs)	287,50	263,00
P/E-tal, B-aktien, ggr	12	12
Utdelningsandel, %	64	70
Direktavkastning, % <sup>1)</sup>	5,2	5,7
Omsättningshastighet		
på årsbasis, B-aktien, %	175	247
Aktieägare, antal <sup>2)</sup>	109 400	46 400
Genomsnittligt antal omsatta aktier per dag på Stockholmsbörsen		
A	69 000	
B	690 400	
Total	759 400	

1) Utdelning dividerad med börskursen för B-aktien vid årets slut.

2) Per 31 januari 2006.

## Aktieägarstruktur 31 januari 2006

Antal aktier	% innehav	% röster
1– 500	3,33	2,60
501– 2 000	2,48	1,18
2 001– 10 000	2,78	1,12
10 001– 50 000	3,81	1,41
50 001– 100 000	2,52	0,86
> 100 001	85,08	92,83
Totalt	100,0	100,0

## De tio största aktieägarna 31 januari 2006

Namn	A-aktier	B-aktier	% av kapital <sup>1)</sup>	% av röster <sup>2)</sup>	Kapitalandel beräknat på utestående aktier, %	Röstandel beräknat på utestående aktier, %
Volkswagen AG	37 400 000	0	18,70	34,32	16,53	27,44
Investor AB	21 186 757	308 693	10,75	19,47	9,50	15,57
Knut och Alice Wallenbergs Stiftelse	10 642 440	0	5,32	9,77	4,70	7,81
Renault S.A.S.	5 697 042	0	2,85	5,23	2,52	4,18
Alecta	3 688 374	4 280 250	3,98	3,78	3,52	3,02
Robur Fonder	2 109 891	6 875 707	4,49	2,57	3,97	2,05
AMF Pensionsföräkrings AB	1 306 650	8 700 000	5,00	2,00	4,42	1,60
Fjärde AP-fonden	1 247 284	3 181 200	2,21	1,44	1,96	1,15
Nordea Fonder	989 876	3 422 765	2,21	1,22	1,95	0,98
SEB Fonder	958 280	2 379 880	1,67	1,10	1,48	0,88
10 största ägarna	85 226 594	29 148 495	57,19	80,88	50,54	64,67
Övriga	13 749 076	70 851 505	42,30	19,12	37,38	15,29
<b>Exklusive Ainax</b>	<b>98 975 670</b>	<b>100 000 000</b>	<b>99,49</b>	<b>100,00</b>	<b>87,93</b>	<b>79,95</b>
Ainax <sup>2)</sup>	27 320 838		13,66	0,00	12,07	20,05
<b>Utestående antal aktier <sup>3)</sup></b>	<b>126 296 508</b>	<b>100 000 000</b>			<b>100,00</b>	<b>100,00</b>
Eliminering av Scantias andel av Ainax <sup>4)</sup>	- 26 296 508		- 13,15	0,00		
<b>Totalt</b>	<b>100 000 000</b>	<b>100 000 000</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>		

1) Beräknat på 200 000 000 aktier. Formellt finns det 226 296 508 utestående aktier i Scania men Scania äger indirekt genom Ainax motsvarande 26 296 508 A-aktier. En kapitalandel baserat på 200 000 000 aktier beaktar att endast utdelningen till minoritetsaktieägarna i Ainax är koncernextern.

2) Beräknat på 108 975 670 röster, varav 98 975 670 röster avser A-aktier i Scania och 10 000 000 röster avser B-aktier. Ainax har såsom dotterbolag till Scania, ej rösträtt på bolagsstämman och därför har de 27 320 838 A-aktier som ägs av Ainax exkluderats.

3) av dotterbolaget Ainax.

4) 26 296 508 A-aktier motsvarar Scantias andel (96,3%) av Ainax A-aktier i Scania. Vid beräkning av vinst per aktie i Scania och andra finansiella nyckeltal elimineras det koncerninterna innehavet och det är därför viktigt att notera att antalet aktier i Scania vid sådan analys fortsatt uppgår till 100 000 000 A-aktier och 100 000 000 B-aktier.



## LASTBILSMARKNADEN

Scantias tio största lastbilsmarknader, levererade till kund

Placering	Land	2005	2004	Förändring i %
1	(2) Storbritannien	5 343	5 863	-9
2	(1) Brasilien	5 157	6 047	-15
3	(3) Frankrike	3 954	3 650	8
4	(4) Tyskland	3 831	3 455	11
5	(6) Italien	3 170	3 149	1
6	(5) Spanien	3 022	3 187	-5
7	(7) Nederländerna	2 602	2 287	14
8	(9) Sverige	2 101	1 966	7
9	(8) Turkiet	2 019	1 969	3
10	(17) Argentina	1 651	873	89

De totala Scanialeveranserna till kund nådde 52 567 lastbilar under 2005, en ökning med 4,0 procent jämfört med 2004.

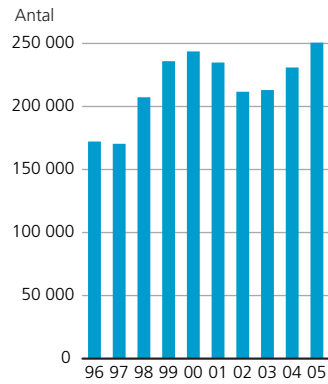
Registrerade lastbilar över 16 ton på Scantias största marknader

Antal	2005	2004	2003	Antal	2005	2004	2003
<b>VÄSTRA EUROPA</b>				<b>LATINAMERIKA</b>			
<b>Totalt</b>	<b>250 626</b>	<b>230 933</b>	<b>213 032</b>	<b>Brasilien</b>	<b>20 200</b>	<b>25 194</b>	<b>17 856</b>
varav Scania	33 107	30 007	29 930	varav Scania	5 217	6 093	4 106
<b>Storbritannien</b>	<b>35 732</b>	<b>34 005</b>	<b>34 303</b>	<b>Argentina</b>	<b>11 248</b>	<b>9 149</b>	<b>3 471</b>
varav Scania	5 698	5 818	6 570	varav Scania	1 659	893	241
<b>Frankrike</b>	<b>46 235</b>	<b>38 341</b>	<b>36 683</b>	<b>Chile</b>	<b>4 909</b>	<b>3 549</b>	<b>1 983</b>
varav Scania	4 417	3 382	3 720	varav Scania	603	352	214
<b>Tyskland</b>	<b>56 435</b>	<b>53 988</b>	<b>46 278</b>	<b>Peru</b>	<b>1 107</b>	<b>567</b>	<b>350</b>
varav Scania	4 166	3 777	3 436	varav Scania	157	61	52
<b>Spanien</b>	<b>31 829</b>	<b>28 890</b>	<b>26 757</b>	<b>ASIEN, AFRIKA OCH OCEANIEN</b>			
varav Scania	3 344	3 218	3 448	<b>Turkiet</b>	<b>33 305</b>	<b>28 830</b>	<b>17 751</b>
<b>Italien</b>	<b>24 577</b>	<b>23 915</b>	<b>22 954</b>	varav Scania	2 073	1 837	1 515
varav Scania	3 160	3 194	2 826	<b>Sydkorea</b>	<b>10 879</b>	<b>13 580</b>	<b>15 699</b>
<b>Sverige</b>	<b>4 922</b>	<b>4 376</b>	<b>4 214</b>	varav Scania	1 070	1 206	1 985
varav Scania	2 235	1 980	1 870	<b>Sydafrika</b>	<b>6 628</b>	<b>6 438</b>	<b>4 567</b>
<b>Nederländerna</b>	<b>11 200</b>	<b>11 458</b>	<b>10 535</b>	varav Scania	516	687	396
varav Scania	2 190	2 212	2 102	<b>Australien</b>	<b>10 315</b>	<b>10 320</b>	<b>8 688</b>
<b>CENTRALA OCH ÖSTRA EUROPA</b>				varav Scania	389	410	461
<b>Ryssland <sup>1)</sup></b>	<b>4 248</b>	<b>3 224</b>	<b>2 157</b>	<b>Marocko</b>	<b>1 726</b>	<b>1 250</b>	<b>948</b>
varav Scania	1 368	1 126	837	varav Scania	302	229	201
<b>Polen</b>	<b>7 843</b>	<b>8 449</b>	<b>5 361</b>				
varav Scania	1 017	1 412	893				
<b>Tjeckien</b>	<b>5 472</b>	<b>4 908</b>	<b>3 341</b>				
varav Scania	772	807	566				
<b>Slovakien</b>	<b>2 547</b>	<b>1 871</b>	<b>1 477</b>				
varav Scania	516	429	337				

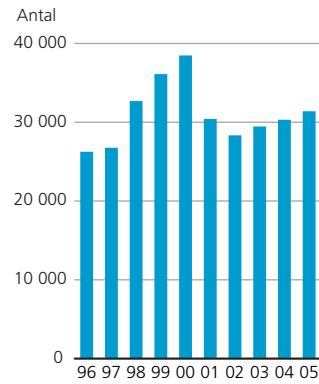
1) Uppskattat antal, importerade nya lastbilar från Europa, Japan och USA.



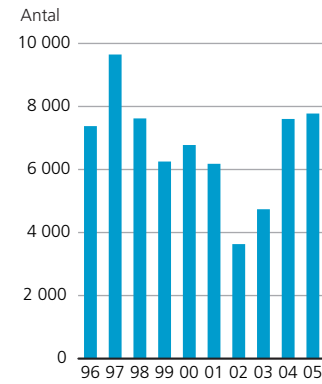
Totalt antal registrerade lastbilar över 16 ton i västra Europa



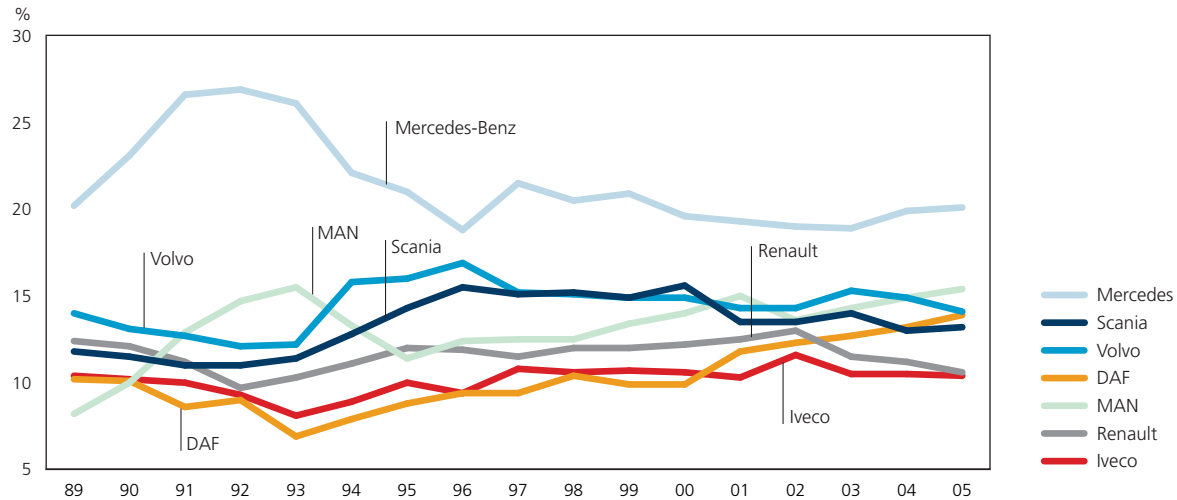
Leveranser av Scania lastbilar i västra Europa



Leveranser av Scania lastbilar i Latinamerika



Marknadsutveckling, lastbilar över 16 ton i västra Europa



## BUSSMARKNADEN

Scanias tio största bussmarknader, fordon levererade till kund

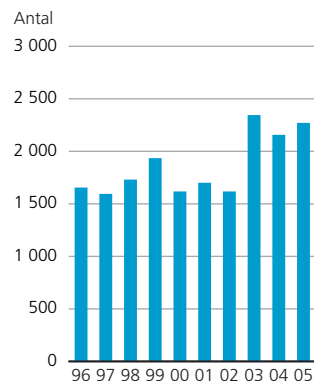
Placering	Land	2005	2004	Förändring i %
1	(1) Brasilien	884	623	42
2	(2) Spanien	559	592	-6
3	(3) Storbritannien	529	444	19
4	(5) Italien	338	325	4
5	(4) Mexiko	336	381	-12
6	(8) Ryssland	274	270	1
7	(7) Iran	264	300	-12
8	(22) Sverige	218	69	216
9	(20) Sydafrika	205	81	153
10	(10) Australien	172	205	-16

De totala Scanialeveranserna till kund nådde 5 816 bussar under 2005, en ökning med 5,4 procent jämfört med 2004.

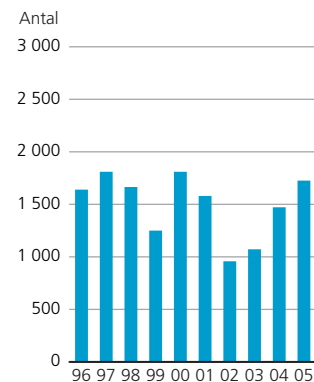
### Registrerade bussar över 12 ton

Antal	2005	2004	2003
<b>Västra Europa</b>			
<b>Totalt</b>	<b>23 339</b>	<b>22 380</b>	<b>21 735</b>
varav Scania	2 329	2 160	2 062
<b>Spanien</b>	<b>2 808</b>	<b>2 603</b>	<b>2 383</b>
varav Scania	583	569	458
<b>Storbritannien</b>	<b>3 265</b>	<b>3 137</b>	<b>3 268</b>
varav Scania	537	473	459
<b>Italien</b>	<b>3 145</b>	<b>3 247</b>	<b>2 558</b>
varav Scania	282	339	310
<b>Sverige</b>	<b>982</b>	<b>913</b>	<b>884</b>
varav Scania	220	69	199
<b>Norge</b>	<b>600</b>	<b>502</b>	<b>425</b>
varav Scania	142	99	106

Leveranser av Scaniabussar i västra Europa



Leveranser av Scaniabussar i Latinamerika



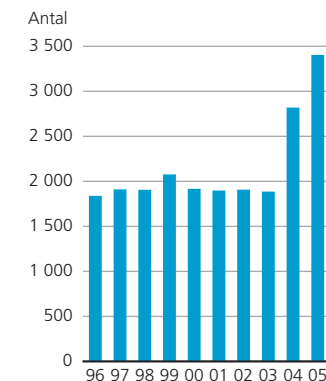
## MARKNADEN FÖR INDUSTRI- OCH MARINMOTORER

Scanias tio största motormarknader, industri- och marinmotorer levererade till kund

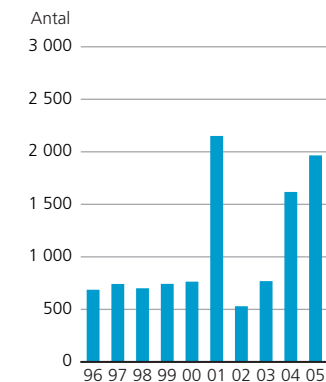
Placering	Land	2005	2004	Förändring i %
1	(1) Brasilien	1 781	1 392	28
2	(4) Storbritannien	682	355	92
3	(3) Sverige	540	505	7
4	(2) Spanien	521	734	-29
5	(11) Tyskland	496	144	244
6	(7) Norge	281	217	29
7	(5) Nederländerna	267	313	-15
8	(9) Italien	253	202	25
9	(10) Finland	196	174	13
10	(8) Argentina	170	211	-19

De totala Scanialeveranserna till kund nådde 5 704 enheter under 2005, en ökning med 13,8 procent jämfört med 2004.

Leveranser av Scaniamotorer i västra Europa



Leveranser av Scaniamotorer i Latinamerika

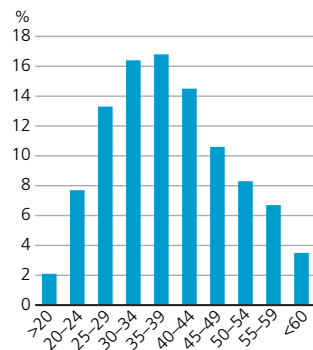






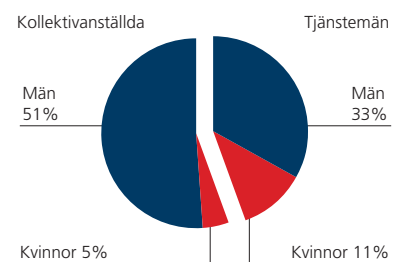
## MEDARBETARSTATISTIK

### Åldersfördelning



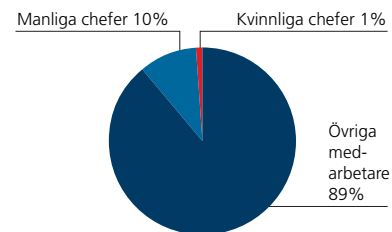
Scanias arbetsstyrka har en gynnsam åldersfördelning.

### Könsfördelning kollektivanställda och tjänstemän



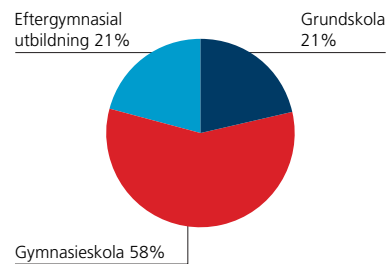
Kvinnor och män har samma möjlighet inom Scania. Ändå är könsfördelningen fortfarande ojämn.

### Fördelning chefer och övriga medarbetare



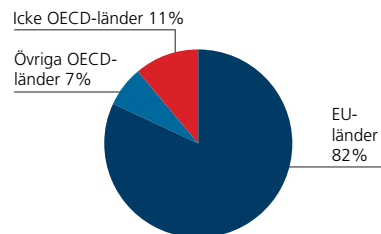
Andelen chefer är oförändrad sedan 2004 med 11 procent av medarbetarna.

### Utbildningsnivå



80 procent av de anställda har en utbildning motsvarande lägst gymnasiekompetens.

### Löner och sociala avgifter per region



## Scanias miljöekonomiska utveckling

Förbättrad resurshushållning och minskade utsläpp resulterar både i kostnadseffektivitet och lägre miljöpåverkan.

### Miljö och ekonomi

Nya övergripande mål för perioden 2005-2009 omfattar bland annat energianvändning, utsläpp av organiska lösningsmedel och avfall. Insatserna inriktas på energibesparing. Målet är att ständigt minska energianvändningen per fordon vid jämförbar produktionsvolym och i befintlig produktionsstruktur. Baserat på de övergripande målen sätts lokala detaljerade mål. Genom denna uppdelning möjliggörs en effektivare uppföljning och lokalisering av resurser där de får störst utväxling.

Kostnaderna för råvaror, kemikalier, energi och vatten uppgick till ca MSEK 2 288 under 2005. Det motsvarar 3,6 procent av Scanias omsättning. Användningen av råvaror liksom den totala energianvändningen minskade samtidigt som antalet producerade fordon ökade något. Trots detta ökade kostnaderna för både råvaror och energi till följd av stigande priser, vilket understryker nödvändigheten att fortsätta förbättringsarbetet och att minska energianvändningen. Transportkostnaderna ökade också något till MSEK 1 733.

Utsläppen av koldioxid från produktionsanläggningar uppgick till 69,1 kton. I förhållande till Scanias omsättning innebär det 1,1 g/SEK. Utsläppen per producerat fordon minskade marginellt i förhållande till året innan.

Två anläggningar för värmeförsörjning i Oskarshamn och Södertälje omfattas av EUs handel med utsläppsrätter för koldioxid. Ett litet antal utsläppsrätter, cirka 1 000, köptes för anläggningen i Oskarshamn under 2005. Arbetet med att minska klimatpåverkande utsläpp sker med stöd av principen för ständiga förbättringar. En fördjupad redovisning av åtgärder och resultat liksom en sammanställning av miljöprestanda per produktionsenhet finns på [www.scania.com](http://www.scania.com)

### Miljöinvesteringar

En miljöinvestering som den definieras i Europeiska kommissionens rekommendationer om frivillig miljörapportering, beror av miljöskäl och syftar till att minska påverkan på den yttre miljön. Scania anser dock att en investering motiveras av flera olika skäl, varav miljöpåverkan kan vara ett. Med Scanias synsätt är det bättre att ta miljöhänsyn vid nyinvesteringar i stället för att i efterhand investera i separata reningsanläggningar. Därför är höga miljöinvesteringarkostnader inte ett bra mått på miljöengagemang.

Under 2005 investerade Scania brutto MSEK 2 982 i anläggningar. Av det klassas MSEK 29,6 som miljöinvesteringar. Beloppet har ökat påtagligt i förhållande till året innan. Det beror bland annat på större investeringar i motorlab, leveransmotorprovning och provbana.

### Hantering av miljörisiker

Scanias riskhantering är inriktad på förebyggande åtgärder för att skydda personal och företagets samlade värden. Rutinerna för hantering av miljöskaderisker är integrerade i övrig riskhantering.

### Markinventering och sanering

Orienterande inventering och riskbedömning av mark och grundvattenföroreningar har genomförts vid samtliga produktionsanläggningar.

I Meppel, Nederländerna, Falun, Sverige och Slupsk, Polen pågår efterbehandling. Under 2005 har sanering och preventiva åtgärder vidtagits i São Paulo för att hindra dieselläckage.

### Tillstånd för verksamheten

Verksamheten vid Scanias produktionsanläggningar runt om i världen har tillstånd enligt nationell lagstiftning. Miljöpåverkan består främst av utsläpp till luft och vatten samt av avfall och buller. Utöver lagkrav och villkor i tillstånd finns också interna krav och regler för verksamheten.

Tillståndsansökan för det nya måleriet i Meppel, Nederländerna, som planeras tas i bruk 2007/2008 pågår. Arbetet att förnya tillståndet för anläggningen i São Paulo, Brasilien, har pågått under året. Det nya tillståndet beräknas klart under 2006. Nya tillstånd har erhållits för utökad verksamhet i Falun, Sverige, för buller i Zwolle och utsläpp från måleri i Slupsk.

Under 2005 förekom inga överträdelser av gällande gränsvärdesvillkor. Inga incidenter, som föranlett betydande miljöpåverkan eller orsakat större saneringskostnader, har förekommit. Försäljningsbolaget Scania Great Britain ådömdes ett smärre bötesbelopp för bristande avfallshantering. Åtgärder i form av förtydligade rutiner och bättre samarbete med avfallsentreprenören har vidtagits för att förhindra en upprepning.



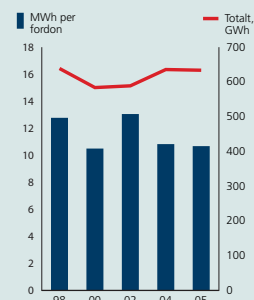
## PRODUKTIONENS MILJÖPRESTANDA I SAMMANDRAG

År	2005	2004	2003
Antal producerade fordon	59 503	58 672	51 276
<b>Försäljningsintäkter, MSEK</b>			
Scaniaprodukter	63 328	56 788	50 581
<b>Förbrukning av råvaror</b>			
Per fordon, kg	3 100	3 400	3 500
Totalt, ton	187 000	199 000	179 000
Totalt, MSEK	1 890	1 690	1 400
<b>Förbrukning av kemikalier</b>			
Per fordon, m <sup>3</sup>	0,087	0,083	0,085
Totalt, m <sup>3</sup>	5 200	4 900	4 400
Totalt, MSEK	151	144	118
<b>Energianvändning</b>			
Per fordon, MWh	11	11	12
Totalt, GWh	635	640	620
Totalt, MSEK	238	207	180
<b>Utsläpp av koldioxid</b>			
Per fordon, kg	1 200	1 300	1 400
Totalt, ton	69 000	74 000	74 000
<b>Vattenanvändning</b>			
Per fordon, m <sup>3</sup>	11	10	11
Totalt, 1000 m <sup>3</sup>	660	580	550
Totalt, MSEK	7	7	7
<b>Utsläpp av lösningsmedel<sup>1)</sup></b>			
Per fordon, kg	5,5	5,2	5,5
Totalt, ton	330	300	280
<b>Återvinning av restprodukter och avfall</b>			
Per fordon, kg	1 000	1 000	1 050
Totalt, ton	60 000	59 000	54 000
Intäkter, MSEK	46	54	24
<b>Deponering<sup>2)</sup> och externt omhändertagande</b>			
Per fordon, kg	180	190	210
Totalt, ton	11 000	12 000	11 000
Totalt, MSEK	22	23	20

- 1) Från målning/rostskyddsbehandling.  
2) Exklusive gjuterisand, cirka 20 600 ton konstruktionsmaterial till tipp.

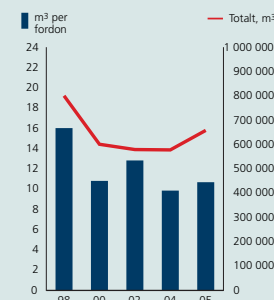
## MILJÖPRESTANDA I PRODUKTIONEN

### Användning av energi



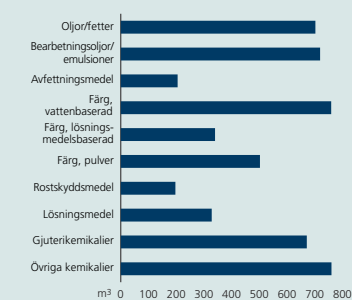
Under år 2005 sjönk energiförbrukningen något till cirka 635 GWh, vilket motsvarar cirka 10 700 kWh per fordon.

### Användning av vatten



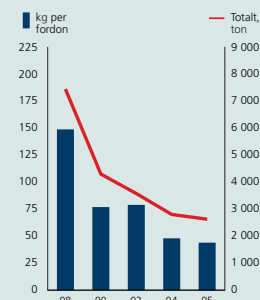
Under 2005 ökade vattenanvändningen från 10 till 11 m<sup>3</sup> per fordon. Ökningen beror i huvudsak på ökad förbrukning vid produktionsorterna i Latinamerika.

### Användning av kemikalier



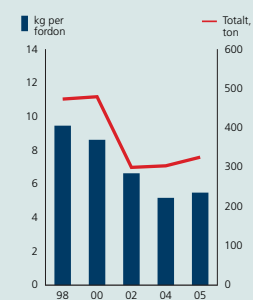
Förbrukningen av kemikalier under 2005 uppgick till cirka 5 200 m<sup>3</sup> eller 87 liter per fordon.

### Deponering av restprodukter



Mängden restprodukter till deponering uppgick under år 2005 till cirka 2 600 ton, vilket motsvarar 44 kg per fordon, exklusive gjuterisand.

### Utsläpp av lösningsmedel



Under år 2005 ökade utsläppen av organiska lösningsmedel från målning/rostskyddsbehandling från cirka 300 ton till 330 ton, eller 5,5 kg per fordon.

### Utsläpp av koldioxid relaterad till användning av energi

	Användning av energi, GWh		Utsläpp av koldioxid, kton	
	2005	1996	2005	1996
El	401	360	22	23
Fjärrvärme	64	130	5	9
Fossila bränslen	170	200	42	51
<b>Totalt</b>	<b>635<sup>3)</sup></b>	<b>690<sup>3)</sup></b>	<b>69</b>	<b>83</b>

Per fordon 10 700 kWh 1,2 ton

3) Delsummor och totalsummor är avrundade

Utsläppen av koldioxid från Scantias produktion uppgick år 2005 till 1,2 ton per fordon, totalt 69 000 ton.



# Bolagsstyrning i Scania

Scanias styrelse väljs varje år av aktieägarna vid ordinarie bolagsstämma (årsstämma). Styrelsen är länken mellan aktieägarna och företagets ledning, och är av stor betydelse i arbetet med att utveckla Scanias strategi och affärsverksamhet.

## BOLAGSSTYRNINGSRAPPORT

Bolagsstyrningen i Scania utgår från svensk lagstiftning, främst den svenska aktiebolagslagen, noteringsavtalet med Stockholmsbörsen samt regler och rekommendationer som utfärdats av relevanta organisationer.

Den 16 december 2004 lade kodgruppen fram sitt slutbetänkande till en svensk kod för bolagsstyrning ("koden"). Stockholmsbörsen har infört koden som en del av noteringskravet, det vill säga de krav som ett bolag måste leva upp till för att få vara noterat på Stockholmsbörsen. För Scania, som är noterat på A-listan, gäller att koden bör tillämpas så snart som möjligt efter den 1 juli 2005, dock senast inför ordinarie bolagsstämma år 2006.

Scanias styrelse har beslutat att bolaget successivt ska tillämpa koden under år 2005 samt att den ska tillämpas fullt ut inför ordinarie bolagsstämma 2006. Till största delen uppfyller Scania redan kodens krav.

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

De viktigaste Scania-interna styrande dokumenten – förutom bolagsordning, styrelsens och revisionskommitténs arbetsordningar, inklusive instruktion om

arbetsfördelning mellan vd och styrelse samt väsentliga rapporteringsprocesser inom Scania – är:

- How Scania is Managed (Så styrs Scania)
- Strategic Update (Uppdatering av Scanias strategi)
- Scania Corporate Governance Manual (Scanias ledningshandbok) samt
- Scania Financial Reporting Manual (Scanias ekonomiska rapporteringshandbok).

## Bolagsstämman

I enlighet med den svenska aktiebolagslagen och Scanias bolagsordning bestäms styrelsens sammansättning och andra ärenden på bolagsstämman genom omröstning.

På bolagsstämman representerar varje A-aktie en röst och varje B-aktie en tiondel röst. Ordinarie bolagsstämma ska hållas inom sex månader från räkenskapsårets slut och hålls normalt i slutet av april eller början av maj. Enligt bolagsordningen ska den hållas antingen i Södertälje eller i Stockholm.

I enlighet med den svenska aktiebolagslagen fattas beslut vanligtvis med enkel majoritet. I vissa fall föreskriver dock aktiebolagslagen eller bolagsordningen antingen en viss närvaro för att uppnå beslutsförmåga eller en särskild röstmajoritet. En aktieägare får utnyttja alla röster som motsvarar aktieägarens aktieinnehav och som vederbörligen företräds på bolagsstämman.

På bolagsstämman har aktieägare 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.

Enligt aktiebolagslagen har alla aktieägare rätt att få ett ärende behandlat på bolagsstämman. Kallelse till ordinarie bolagsstämma ska ske tidigast sex och senast

fyra veckor före stämman. Kallelsen till ordinarie och extra bolagsstämma publiceras i minst två rikstäckande dagstidningar, i Länstidningen i Södertälje och på bolagets hemsida.

## VALBEREDNINGEN

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

Utöver detta tar valberedningen fram förslag rörande styrelsearvoden, ordförande vid ordinarie bolagsstämma, arvoden till revisorer och bedömer styrelseledamöternas oberoende i förhållande till bolaget och större ägare.

Valberedningens ledamöter ska utses av de fem till röstetalet största aktieägarna, förutom Ainax AB som är ett dotterbolag till Scania, senast sex månader före ordinarie bolagsstämma. Inför ordinarie bolagsstämma 2006 har, förutom styrelsens ordförande, följande utgjort bolagets valberedning:

Adine Grate Axén, Investor AB – ordförande

Gudrun Letzel, Volkswagen AG

Marcus Wallenberg, Knut och Alice Wallenbergs stiftelse

Ramsay Brufer, Alecta

Renault S.A.S. som är en av de fem till röstetalet största ägarna har avstått från att utse någon deltagare i bolagets valberedning. Valberedningens ledamöter erhåller inte någon ersättning från bolaget.



## STYRELSEN

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

Scanias ordinarie bolagsstämma valde den 29 april 2005 nio styrelseledamöter och inga suppleanter för dem.

Dessa är:

Vito H. Baumgartner  
Staffan Bohman  
Peggy Bruzelius  
Sune Carlsson  
Andreas Deumeland  
Bernd Pischetsrieder  
Lothar Sander  
Peter Wallenberg Jr  
Leif Östling

På det efterföljande konstituerande styrelsemötet utsågs Bernd Pischetsrieder till ordförande och Sune Carlsson till vice ordförande.

Dessutom har fackföreningarna inom Scania utsett två ordinarie styrelseledamöter och två suppleanter för dem.

Dessa är:

Kjell Wallin  
Jan Westberg  
Katrín Rosenqvist, suppleant  
Niclas Wilhelmsson, suppleant

## Styrelsens arbete

Det konstituerande styrelsemötet, som hålls direkt efter ordinarie bolagsstämma, beslutar om arbetsordning och arbetsformer för styrelsen och i förekommande fall om arbetsordning för dess kommittéer.

Enligt den gällande arbetsordningen ska styrelsen hålla minst fem ordinarie sammanträden varje år. Utöver det sammanträder styrelsen när det finns särskilda behov. Under 2005 höll styrelsen sammanlagt sju sammanträden.

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.

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

Valberedningens bedömning av valda styrelseledamöters oberoende enligt Svensk kod för bolagsstyrning (Koden) samt Stockholmsbörsens regler

Ledamot	Revisions-kommittén	Ersättnings-kommittén	Oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen	Oberoende i förhållande till bolagets större aktieägare
Bernd Pischetsrieder		Ordförande	JA	NEJ
Sune Carlsson			JA	NEJ
Vito H Baumgartner			JA	JA
Staffan Bohman	Ordförande		JA	JA
Peggy Bruzelius			JA	JA
Andreas Deumeland			JA	NEJ
Lothar Sander			JA	NEJ
Peter Wallenberg Jr			JA	NEJ
Leif Östling			NEJ	JA

I styrelsens möten deltar, med mycket få undantag, samtliga styrelseledamöter.

I instruktionen till Scantias verkställande direktör anger styrelsen dennes uppgifter och befogenheter. Till instruktionen hör riktlinjer för investeringar, finansiering, ekonomisk rapportering och extern kommunikation. Enligt svensk aktiebolagslag kan den verkställande direktören väljas till styrelseledamot, vilket för närvarande också är fallet. Bolagets verkställande direktör, Leif Östling, är den ende styrelseledamoten som också ingår i Scantias operativa ledning.

### Utvärdering

Styrelsens ordförande för löpande samtal med ledamöterna i styrelsen för att utvärdera styrelsens arbete. Dessutom genomförs årligen en skriftlig utvärdering där samtliga styrelseledamöter ges möjlighet att framföra synpunkter på styrelsen, inklusive ordföranden, och dess arbete.

Den verkställande direktören utvärderas kontinuerligt av styrelsen.

### Styrelsens kommittéer

Styrelsen har för närvarande tre kommittéer: revisionskommittén, ersättningskommittén och kommittén för ägarstrukturfrågor. Styrelsen utser kommittéernas ledamöter inom sig. Kommittén för ägarstrukturfrågor ska endast bestå av styrelseledamöter som är oberoende från bolaget och från de tre till röstetalet största ägarna.

### Revisionskommittén

Revisionskommittén består av Staffan Bohman, ordförande, Vito H. Baumgartner och Lothar Sander. Den sammanträder normalt tre gånger per år. År 2005 sammanträdde revisionskommittén sammanlagt tre gånger. Alla ledamöter deltog i samtliga fall genom närvaro eller via telefon.

Revisionskommittén behandlar och kontrollerar frågor avseende administrativa processer, riskkontroll och controllerorganisationen. Dessutom ska den behandla och utvärdera bolagets tillämpning av viktiga redovisningsfrågor och -principer, bolagets finansiella rapportering, samt utvärdera revisorerna och godkänna användandet av de externa revisorerna för icke revisionsrelaterade tjänster. Vid omval av revisorer tar Revisionskommittén fram förslag. Resultatet av utvärderingen av revisorerna samt vid omval av revisorer delges styrelsen i helhet revisionskommitténs förslag, som i sin tur i förekommande fall, informerar valberedningen. Valberedningen föreslår bolagsstämman 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 är normalt inbjudna att delta i revisionskommitténs möten där revisorerna inte utvärderas eller diskuteras.

Scantias styrelsemedlemmars deltagande i styrelsemöten och kommittésammanträden under 2005

	Styrmöte	Styrmöte	Styrmöte	Konst styrm	Styrmöte	Styrmöte	Styrmöte	Rev komm möte	Rev komm möte	Rev komm möte	Ers komm möte	Ers komm möte	Komm ägarstruk
2005	4 feb	27 apr	29 apr	29 apr	27 juli	1 nov	9 dec	31 jan	26 juli	9 dec	4 feb	9 dec	1 nov
Bernd Pischetsrieder	X	X	X	X	X	X	X				X	X	
Sune Carlsson	X	X	X	X	X	X	X				X	X	
Vito H Baumgartner	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X
Staffan Bohman <sup>1)</sup>				X	X	X	X		X	X			X
Peggy Bruzelius	X	X	X	X		X	X				X	X	X
Andreas Deumeland	X	X	X	X	X	X	X						
Lothar Sander	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			
Peter Wallenberg Jr <sup>1)</sup>				X	X	X	X						
Leif Östling	X	X	X	X	X	X	X						
Katrin Rosenqvist	X		X		X	X	X						
Kjell Wallin	X	X	X	X	X	X	X						
Jan Westberg	X	X	X	X	X	X	X						
Niclas Wilhelmsson	X	X	X	X	X	X	X						
Rolf Stomberg <sup>2)</sup>	X	X	X										
Marcus Wallenberg <sup>2)</sup>	X	X	X					X					

1) Fr o m 29 april 2005

2) T o m 29 april 2005





### Ersättningskommittén

Ersättningskommittén består av Bernd Pischetsrieder, ordförande, Peggy Bruzelius och Sune Carlsson. Den sammanträder normalt två gånger per år. År 2005 sammanträdde ersättningskommittén två gånger.

Alla ledamöter deltog i samtliga fall genom närvaro eller via telefon.

Ersättningskommittén behandlar frågor om ersättningsprinciper och incitamentsprogram, samt förbereder förslag för sådant som ska beslutas av bolagsstämman.

Ersättningskommittén bereder även, i enlighet med de principer som bolagsstämman beslutat för styrelsen, beslut som rör anställningsvillkor för bolagets verkställande direktör och, i förekommande fall, vice verkställande direktörer.

### Kommittén för ägarstrukturfrågor

Kommittén för ägarstrukturfrågor består av Peggy Bruzelius, ordförande, Vito H. Baumgartner och Staffan Bohman. Samtliga är oberoende av bolaget och de tre till röstetalet största ägarna.

Kommittén ska vid behov förbereda frågor som rör bolagets ägarstruktur samt rapportera dessa till styrelsen och aktieägarna.

Under 2005 sammanträdde kommittén en gång. Alla ledamöter deltog i detta sammanträde.

### Revisorer

I svenska aktiebolag väljs de oberoende revisorerna av aktieägarna på ordinarie bolagsstämma för en fyraårsperiod. Revisorerna rapporterar sedan till aktieägarna på bolagets ordinarie bolagsstämma.

För att säkerställa att de informations- och kontrollkrav som ställs på styrelsen uppfylls, rapporterar revisorerna fortlöjande till revisionskommittén om alla materiella redo-

visningsfrågor, eventuella felaktigheter och misstänkta oegentligheter. Dessutom inbjuds revisorerna att, vid behov, delta vid och rapportera på styrelsemöten. Minst en gång per år rapporterar revisorerna till styrelsen utan att den verkställande direktören eller någon annan av bolagets operativa ledning närvarar vid mötet.

Scania betalade revisorerna de arvoden (inräknat ersättning för kostnader) som angivits i årsredovisningens noter till bokslutet – Not 28, Arvoden och ersättning till revisorer för både revisionsrelaterade och andra icke revisionsrelaterade uppdrag.

### Bolagets ledning

Den verkställande direktören har under styrelsen det övergripande ansvaret för Scania-koncernen. 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 den verkställande direktören, i frågor inom dess kompetensområde och i enlighet med riktlinjer som är långsiktig och strategisk karaktär såsom företagsutveckling, marknadsföring, prispolitik, investeringar och finansiering. Dessutom bereder den verkställande ledningen sådana frågor som ska beslutas av styrelsen.

Koncernledningen (Group Management) består av den verkställande ledningen samt cheferna för ledningsenheterna. Ledningsenheterna har ansvar för genomförandet av de fastlagda strategierna. Varje ledningsenhet rapporterar till en av ledamöterna i den verkställande ledningen.

Den verkställande ledningens strategiska möten äger rum fyra till sex gånger per år. Strategierna summeras ur ett globalt perspektiv, och uppdateras med hänsyn tagen till marknadsutveckling liksom nya möjliga direktiv

från den verkställande ledningen. Genomförandet av strategierna inleds vid efterföljande möten med koncernledningen.

Medlemmarna av koncernledningen ansvarar för att rätt åtgärder vidtas inom sina respektive ansvarsområden utifrån beslutade strategier. Koncernledningens medlemmar har också ett generellt ansvar för frågor som påverkar hela företaget och stöder verkställande direktören och verkställande ledningen i deras arbete. Koncernledningen möts fyra till sex gånger per år för att uppdatera och informera om pågående aktiviteter och projekt liksom implementeringen av strategiska beslut. Vid dessa möten behandlas också frågor som senare kan tas upp till beslut på den verkställande ledningens möten.

Dessutom träffas de medlemmar av verkställande ledningen och övriga koncernledningen, som inte är förhindrade av andra åtaganden vid ett kort frukostmöte en gång varje normal arbetsvecka.

Ersättningsfrågor för den verkställande direktören och i förekommande fall vice verkställande direktörer beslutas av styrelsen efter beredning av ersättningskommittén. Även principerna för ersättning till den övriga verkställande ledningen samt cheferna för ledningsenheterna beslutas av styrelsen efter beredning av ersättningskommittén.

Aktierelaterade incitamentsprogram för koncernledningen skall beslutas av bolagsstämman.

Ersättningen till ledande befattningshavare, inklusive den verkställande direktören och övriga inom koncernledningen, anges i årsredovisningens noter till bokslutet – Not 27, Information angående ersättning till ledande befattningshavare.

Beslutstruktur och ledning av Scania beskrivs i detalj i det interna styrdokumentet "How Scania is Managed", som uppdateras vid behov.

Alla chefer inom bolaget ansvarar för att kommunicera och arbeta i enlighet med bolagets strategi. Scaniakoncernens strategiska inriktning beskrivs i det årligt uppdaterade "Scania Strategic Update". Detta interna styrdokument utgör grunden för affärs- och verksamhetsplaner.

Bolagen inom Scaniakoncernen arbetar dessutom i enlighet med principerna fastlagda i Scantias "Corporate Governance Manual". Huvudansvaret för dotterbolagens verksamhet, att uppsatta lönsamhetsmål uppnås och att samtliga Scantias interna regler och principer följs, vilar på respektive dotterbolags styrelse.

För hela Scaniakoncernen gäller även de av bolagets styrelse fastställda principer och regler som framgår av styrdokumentet "Scania Financial Reporting Manual".

Finansiella, kommersiella och legala risker samt skattemässiga rapportereras regelbundet till revisionskommittén.

### Intern kontroll av den finansiella rapporteringen på Scania

Nedanstående beskrivning har upprättats i enlighet med Svensk Kod för bolagsstyrning och enligt vägledning som framtagits av FAR och Svenskt näringsliv gemensamt och med tillämpning av de övergångsregler som Kollegiet för svensk bolagsstyrning meddelat den 15 december 2005.

#### Kontrollmiljö

Basen för den interna kontrollen utgörs av organisation, beslutsvägar, befogenheter och ansvar som dokumenteras och kommuniceras i styrande dokument såsom interna policies, manualer och koder mellan å ena sidan styrelsen och å andra sidan verkställande direktören och andra organ som styrelsen inrättat. I basen för den interna kontrollen ingår också instruktioner för befogenheter och attesträtter samt redovisnings- och rapporteringsinstruktioner i form av manualer.

#### Riskbedömning och kontrollaktiviteter

De risker som identifierats avseende den finansiella rapporteringen hanteras via bolagets kontrollstruktur. Kontrollstrukturen, liksom det finansiella ansvaret, följer bolagets organisations- och ansvarsstruktur. Ansvaret för de aktiviteter och kontrollåtgärder som ska leda till att den finansiella rapporteringen ger en rättvisande bild av bolagets finansiella ställning följer kontrollstrukturen.

#### Information och kommunikation

Med syfte att informera, instruera och koordinera den finansiella rapporteringen har bolaget formella informations- och kommunikationskanaler till berörd personal avseende policies, riktlinjer och rapporteringsmanualer.

#### Uppföljning

Bolaget följer upp efterlevnad av tidigare beskrivna styrande dokument samt effektiviteten i kontrollstrukturen. Uppföljning och utvärdering utförs av bolagets centrala controllerfunktioner inom såväl den industriella verksamheten, samtliga marknadsbolag samt kundfinansieringsverksamheten. Bolaget har under det gångna räkenskapsåret ägnat särskild uppmärksamhet åt utvärdering av kontrollrutiner för införandet av IFRS. Vidare har områden och processer med stora och komplexa flöden prioriterats för granskning, exempelvis materialredovisning och lagervärdering. Även enheter och bolag som är eller varit under uppbyggnad eller förändring har prioriterats. Attestplaner och befogenheter har utvärderats och utvecklats i ny teknik i samband med införandet av elektronisk leverantörsfakturahantering. Under året har seminarier och konferenser hållits inom de olika områdena (industri, marknadsbolag och kundfinansiering) med inriktning på kvalitetssäkring avseende finansiell rapportering och styrmodeller.

Styrelsens revisionskommitté får inför varje möte en internkontrollrapport vilken blir föremål för genomgång. Styrelsen erhåller månatligen ekonomisk rapportering med undantag för januari och juli månad. Denna ekonomiska information ökar innehållsmässigt vid varje delårsrapport som alltid föregås av ett styrelsemöte där styrelsen godkänner rapporten.

Genom den organisation och de arbetsformer som beskrivits ovan har bolaget beslutat att den interna kontrollen avseende den finansiella rapporteringen är ändamålsenlig med hänsyn till bolagets verksamhet. I enlighet med detta har bolaget, inklusive dess koncernledning och styrelse, bedömt att en särskild granskningsfunktion för närvarande inte krävs.

### Avvikelse från regler i den Svenska Koden för Bolagsstyrning

Scania kommer först inför ordinarie bolagsstämma (årsstämma) 2006 att tillämpa koden i dess helhet.

Styrelsen har ovan i bolagsstyrningsrapporten redogjort för den interna kontrollen avseende finansiell rapportering och ser därför för närvarande inte behov av någon särskild rapport.

Principerna för ersättning till ledande befattningshavare har tidigare beslutats av styrelsen, men detta kommer från och med år 2006 att beslutas av bolagsstämman.

Styrelsen har till och med år 2005 utvärderat den verkställande direktören i dennes närvaro. Med början år 2006 sker en sådan utvärdering minst en gång per år utan deltagande av den verkställande direktören eller någon annan anställd av företaget.

#### REVISORER

Caj Nackstad

Auktoriserad revisor  
KPMG Bohlins AB

Jan Birgeron

Auktoriserad revisor  
Ernst & Young AB

#### SUPPLEANTER

Thomas Thiel

Auktoriserad revisor  
KPMG Bohlins AB

Björn Fernström

Auktoriserad revisor  
Ernst & Young AB

## Styrelse och ledning



**Leif Östling**

Född 1945, civ. ekon. och civ. ing.  
Ledamot sedan 1994. Verkställande  
direktör och koncernchef i Scania.  
Övriga styrelseuppdrag:  
AB SKF, ISS A/S, Svenskt Näringsliv  
och Teknikföretagen.  
Relevant arbetsfarenhet:  
Olika ledande befattningar inom  
Scania sedan 1972, VD  
och koncernchef för Scania  
sedan 1994.  
Aktieinnehav i Scania: 70 025 samt  
60 000 via närstående bolag.



**Vito H Baumgartner**

Född 1940, civ. ekon.  
Ledamot sedan 2004.  
Ledamot i Revisionskommittén.  
Övriga styrelseuppdrag: AB  
SKF, PartnerRE Ltd. och  
Northern Trust Global Services.  
Relevant arbetsfarenhet:  
Group President Caterpillar Inc.  
Aktieinnehav i Scania: 600



**Bernd Pischetsrieder**

Född 1948, civ. ing. Styrelseordför-  
ande sedan 2002. Ordförande Ersätt-  
ningskommittén. Övriga styrelseupp-  
drag: Audi AG, SEAT S.A., Dresdner  
Bank AG, Metro AG, Münchener  
Rückversicherungs-Gesellschaft AG  
och Tetra-Laval Group.  
Relevant arbetsfarenhet: Verkstäl-  
lande direktör i Volkswagen AG,  
ordförande i ACEA samt haft olika  
ledande befattningar inom BMW AG.  
Aktieinnehav i Scania: 0



**Andreas Deumeland**

Född 1956, civ. ekon.  
Ledamot sedan 2003.  
Chef för Volkswagen AGs  
generalsekretariat.  
Relevant arbetsfarenhet:  
Olika befattningar inom  
Volkswagen AG samt  
Vebea Oil 1996–1999.  
Aktieinnehav i Scania: 0



**Sune Carlsson**

Född 1941, civ. ing. Vice  
styrelseordförande sedan  
2004. Ledamot i Ersättnings-  
kommittén.  
Övriga styrelseuppdrag:  
Styrelseordförande i Atlas  
Copco AB, Investor AB och  
Autoliv Inc.  
Relevant arbetsfarenhet:  
Olika ledande befattningar  
inom ASEA och ABB samt  
VD och koncernchef  
för AB SKF 1998–2003.  
Aktieinnehav i Scania: 0



**Peter Wallenberg Jr**

Född 1959, civ. ekon.  
Ledamot sedan 2005.  
Verkställande direktör i Grand  
Hôtel Holdings.  
Övriga styrelseuppdrag:  
SEB Kort AB, General Motors  
Norden AB, Stockholmsmässan AB,  
Kungl Automobil Klubben, Stock-  
holms Handelskammare,  
Knut och Alice Wallenbergs stiftelse  
och W Capital Management AB.  
Relevant arbetsfarenhet: Olika  
positioner inom Grand Hôtel.  
Aktieinnehav i Scania: 1 500





**Lothar Sander**

Född 1950, civ. ekon. Ledamot sedan 2000. Ledamot i Revisionskommittén.

Övriga styrelseuppdrag: Flughafen Braunschweig GmbH och TAS Tvornica Automobilia Sarajevo. Här utöver ett flertal styrelseuppdrag inom Volkswagenkoncernen.

Relevant arbetserfarenhet: Olika ledande befattningar inom Volkswagen AG och Audi AG samt styrelsemedlem i Volkswagen Brand.

Aktieinnehav i Scania: 0

**Kjell Wallin**

Född 1943, 2-årig folkhögskoleutbildning. Ledamot sedan 1998.

Representant för Metall vid Scania.

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania.

Aktieinnehav i Scania: 25

**Staffan Bohman**

Född 1949, civ. ekon. Ledamot sedan 2005. Ordförande i Revisionskommittén.

Ledamot i kommittén för ägarstrukturfrågor.

Övriga styrelseuppdrag: Atlas Copco AB, Dynapac AB, EDB Business partner, InterIkea, Ratos, SwedFund International och Trelleborg AB.

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

Aktieinnehav i Scania: 5 000

**Jan Westberg,**

Född 1944. Gymnasie- samt bolagsstyrelseutbildning. Ledamot sedan 1996.

Representant för Privattjänstemannakartellen (PTK) vid Scania.

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania sedan 1975, tidigare ordförande för Metall, Ledarna och nuvarande ordförande för SIF.

Aktieinnehav i Scania: 25

**Peggy Bruzelius**

Född 1949, civ. ekon. Ledamot sedan 1998. Ledamot i Ersättningskommittén. Ordförande i kommittén för ägarstrukturfrågor.

Övriga styrelseuppdrag: Styrelseordförande i Grand Hôtel Holdings AB och Lancelot Asset Management AB. Vice ordförande i Electrolux AB. Ledamot i Näringslivets börskommitté, Axel Johnson AB, AB Ratos, Axfood AB, Syngenta AG och The Body Shop International PLC.

Relevant arbetserfarenhet: Olika ledande befattningar inom ABB.

Aktieinnehav i Scania: 2 000

**Niclas Wilhelmsson**

Född 1965, 2-årig högskoleutbildning. Suppleant sedan 2003.

Representant för Metall vid Scania.

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania sedan 1989.

Aktieinnehav i Scania: 0

**Kathrin Rosenquist**

Född 1960, civ. ing. Suppleant sedan 2001. Representant för Privattjänstemannakartellen (PTK) vid Scania.

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania sedan 1985 samt fackrepresentant sedan 1998.

Aktieinnehav i Scania: 166



## Verkställande ledning

### Jan Gurander

Född 1961, civ. ekon.  
Anställd 1995–1999 och sedan 2001.  
Group Vice President, Chief Financial Officer, Head of Finance and Business Control.  
Aktieinnehav i Scania: 0

### Leif Östling

Född 1945, civ. ekon. och civ. ing.  
Anställd sedan 1972.  
President and CEO.  
Aktieinnehav i Scania: 70 025 samt 60 000 via närstående bolag.

### Hasse Johansson

Född 1949, civ. ing.  
Anställd sedan 2001.  
Group Vice President, Head of Research and Development.  
Aktieinnehav i Scania: 0

### Per Hallberg

Född 1952, civ. ing.  
Anställd sedan 1977.  
Group Vice President, Head of Production and Procurement.  
Aktieinnehav i Scania: 0

### Hans-Christer Holgersson

Född 1953, civ. ekon.  
Anställd sedan 1985.  
Group Vice President, Head of Sales and Services Management från 1 januari 2006.  
Aktieinnehav i Scania: 0

### Per-Erik Lindquist

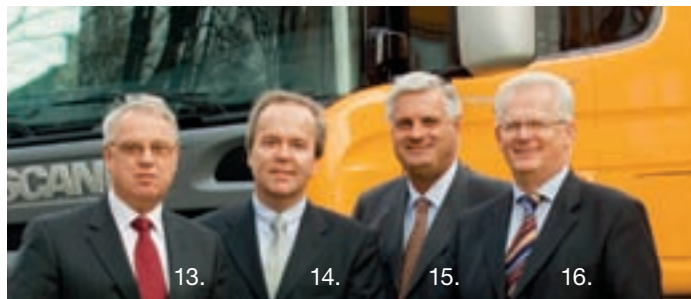
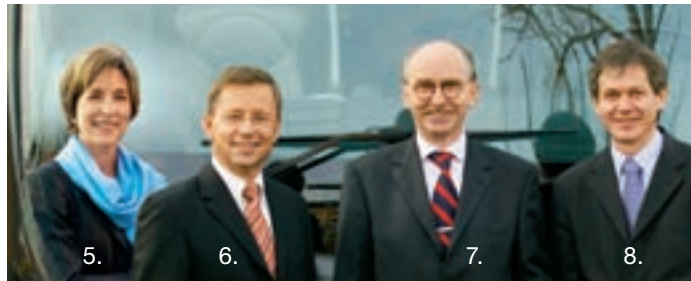
Född 1960, civ. ing.  
Anställd 1984–2000 och sedan 2004.  
Group Vice President, Head of Franchise and Factory Sales från 1 januari 2006.  
Aktieinnehav i Scania: 0

---

### Gunnar Rustad (ej med på bild)

Född 1949, civ. ing. Anställd 1997 t o m 31 december 2005.  
Head of Sales and Services t o m 31 december 2005.  
Aktieinnehav i Scania: 0

# Ledningsenheter



## 1. Lennart Hjelte

Född 1945.  
Anställd sedan 1966.  
Senior Vice President  
Industrial and Marine  
Engines.  
Aktieinnehav i Scania: 4 150

## 2. Thomas Karlsson

Född 1953.  
Anställd sedan 1988.  
Senior Vice President  
Powertrain Production.  
Aktieinnehav i Scania: 0

## 3. Hans Narfström

Född 1951.  
Anställd sedan 1977.  
Senior Vice President  
Corporate IT.  
Aktieinnehav i Scania:  
10 via närstående person

## 4. Jan Ytterberg

Född 1961.  
Anställd sedan 1987.  
Senior Vice President  
Corporate Control.  
Aktieinnehav i Scania: 0

## 5. Cecilia Edström

Född 1966.  
Anställd sedan 1995.  
Senior Vice President  
Corporate Relations.  
Aktieinnehav i Scania: 0

## 6. Robert Sobocki

Född 1952.  
Anställd 1978–1997 och  
sedan 2002.  
Senior Vice President Sales  
and Services Buses and  
Coaches.  
Aktieinnehav i Scania: 405

## 7. Lars Orehall

Född 1947.  
Anställd sedan 1974.  
Senior Vice President  
Truck, Cab and Bus Chassis  
Development.  
Aktieinnehav i Scania: 2 025

## 8. Peter Härnwall

Född 1955.  
Anställd sedan 1983.  
Senior Vice President  
Sales and Services  
Administration and Control.  
Aktieinnehav i Scania: 166

## 9. Per-Olov Svedlund

Född 1955.  
Anställd sedan 1976.  
Senior Vice President  
Global Purchasing.  
Aktieinnehav i Scania: 166

## 10. Mikael Sundström

Född 1957.  
Anställd sedan 2004.  
Senior Vice President  
Corporate Legal Affairs and  
Risk Management.  
Aktieinnehav i Scania: 0

## 11. Magnus Hahn

Född 1955.  
Anställd sedan 1985.  
Senior Vice President  
Human Resources Support.  
Aktieinnehav i Scania: 0

## 12. Michel de Lambert

Född 1947.  
Anställd sedan 2005.  
Senior Vice President  
Latin American Operations.  
Aktieinnehav i Scania: 0

## 13. Håkan Ericsson

Född 1947.  
Anställd sedan 1975.  
Senior Vice President  
Global Services.  
Aktieinnehav i Scania: 166

## 14. Claes Jacobsson

Född 1958.  
Anställd sedan 1999.  
Senior Vice President  
Customer Finance.  
Aktieinnehav i Scania: 0

## 15. Christoffer Ljungner

Född 1950.  
Anställd sedan 1976.  
Senior Vice President  
Sales and Services Overseas.  
Aktieinnehav i Scania: 100

## 16. Urban Johansson

Född 1945.  
Anställd 1971–1995 och  
sedan 1999.  
Senior Vice President  
Powertrain Development.  
Aktieinnehav i Scania: 818



## Ekonomisk översikt

### INTÄKTER

Scaniagruppens försäljningsintäkter, inom segmentet Fordon och Service, steg med 12 procent till MSEK 63 328 (56 788), på grund av högre volymer. Positiva valutaeffekter påverkade intäkterna med cirka MSEK 2 300.

Intäkter från försäljningen av nya fordon steg med 13 procent. Serviceintäkterna ökade med 10 procent i svenska kronor, motsvarande 7 procent i lokala valutor, och uppgick till MSEK 12 591 (11 418).

#### Försäljningsintäkter per produkt

MSEK	2005	2004
Lastbilar	37 778	33 407
Bussar	6 256	5 504
Motorer	803	658
Serviceprodukter	12 591	11 418
Begagnade fordon och övrigt	7 670	6 792
Intäktsperiodisering fordon <sup>1)</sup>	- 1 770	-991
Fordon och Service totalt	63 328	56 788
Kundfinansiering	3 518	3 427
Eliminering	- 1 742	- 1 748
<b>Scaniagruppen totalt</b>	<b>65 104</b>	<b>58 467</b>

1) Avser skillnad mellan resultatavräknade intäkter och faktureringsvärde baserat på leveranser.

**Ränte- och leasingintäkter**, inom segmentet Kundfinansiering, ökade med 3 procent beroende på ökade volymer och valutaeffekter.

### ANTAL FORDON

Under 2005 levererade Scania 52 567 (50 563) lastbilar, en ökning med 4 procent. Leveranserna av busschassier ökade med 5 procent, och uppgick till 5 816 (5 519) enheter.

Levererade och finansierade fordon	2005	2004
<b>Fordon och Service</b>		
Lastbilar	52 567	50 563
Bussar	5 816	5 519
Totalt nya fordon	58 383	56 082
Begagnade fordon	16 393	15 897
<b>Kundfinansiering</b>		
<b>Antal finansierade (nya under året)</b>		
Lastbilar	13 471	12 876
Bussar	386	302
Totalt nya fordon	13 857	13 178
Begagnade fordon	5 418	4 693
Portfölj, MSEK	29 630	26 596

### RESULTAT

Scanias rörelseresultat steg med 4 procent till MSEK 6 859 (6 599) under 2005. Rörelsemarginalen uppgick till 10,8 (11,6) procent.

**Rörelseresultatet för Fordon och Service** ökade med 3 procent till MSEK 6 330 (6 149) under året 2005. Det nya lastbilsprogrammet och högre fordonsvolymer tillsammans med ett gynnsammare valutamått bidrog främst till resultatförbättringen. Den ökade serviceförsäljningen bidrog även positivt. Ovanstående positiva effekter motverkades av högre material- och produktionskostnader samt högre kostnader för forskning och utveckling. Scanias utgifter för forskning och utveckling uppgick till MSEK 2 480 (2 219). Efter justering för aktivering med MSEK 279 (316) och avskrivningar på tidigare aktivering med MSEK 283 (84) ökade den redovisade kostnaden till MSEK 2 484 (1 987). Rörelsemarginalen minskade till 10,0 procent att jämföra med 10,8 procent föregående år. Jämfört med 2004 uppgick valuta-effekterna avista till cirka MSEK 695. Valutasäkringsresultatet uppgick till MSEK -410. Under 2004 påverkade

valutasäkringar resultatet med MSEK 65. Jämfört med 2004 uppgick därmed den totala positiva valutaeffekten till MSEK 220.

**Rörelseresultatet för Kundfinansieringen** ökade med 18 procent och uppgick till MSEK 529 (450), vilket motsvaras av 1,9 (1,7) procent i rörelseresultat i relation till årets genomsnittsportfölj. Resultatet påverkades positivt av ökade volymer på marknader med högre räntemarginal. Detta motverkades något av ökade rörelsekostnader. Dessutom förbättrades resultatet av något lägre kostnader för osäkra fordringar. Storleken på portföljen uppgick vid utgången av december till cirka MSEK 29 600, vilket innebär en ökning sedan utgången av 2004 med cirka MSEK 3 000. I lokala valutor ökade portföljen med 5 procent.

Resultat	2005	2004
<b>Rörelseresultat per verksamhetsområde, MSEK, (rörelsemarginal %)</b>		
Fordon och Service	6 330	6 149
<i>Fordon och Service</i>	<b>10,0</b>	10,8
Kundfinansiering	529	450
<i>Kundfinansiering <sup>1)</sup></i>	<b>1,9</b>	1,7
Summa rörelseresultat	6 859	6 599
<i>Scaniagruppen</i>	<b>10,8</b>	11,6
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader	6 765	6 276
Skatt	- 2 100	- 1 960
Nettovinst	4 665	4 316
Vinst per aktie, SEK	23,33	21,57
Avkastning på eget kapital, %	20,8	21,8

1) Kundfinansieringens rörelsemarginal beräknas som rörelseresultat i procent av genomsnittsportföljen.





**Scanias totala finansnetto** uppgick till MSEK -94 (-323). Räntenettet förbättrades med MSEK 105 till MSEK -187 huvudsakligen till följd av lägre räntekostnader i Latinamerika. Övriga finansiella intäkter och kostnader uppgick till MSEK 93 (-31). I detta ingick MSEK 74 (-) av positiva värderingseffekter avseende finansiella instrument där säkringsredovisning inte tillämpats. Vidare hade förvärvet av Ainax en positiv påverkan med MSEK 47. Övriga finansiella kostnader avsåg främst bankkostnader.

**Resultat efter finansiella intäkter och kostnader** uppgick till MSEK 6 765 (6 276). Scaniagruppens **skattekostnad** för helåret 2005 motsvarade 31,0 (31,2) procent av resultatet efter finansiella intäkter och kostnader.

**Nettovinsten** ökade med 8 procent och uppgick till MSEK 4 665 (4 316), vilket motsvarar en vinst per aktie på SEK 23,33 (21,57).

## KASSAFLÖDE

**Kassaflödet för Fordon och Service** uppgick till MSEK 3 865 (2 685). Exklusive förvärv uppgick kassaflödet till MSEK 4 077 (2 734). Rörelsekapitalbindningen minskade med MSEK 762. Nettoinvesteringarna exklusive förvärv uppgick till MSEK 3 597 (2 798), varav aktivering av utvecklingsutgifter ingick med MSEK 279 (316). Effekten av förvärv uppgick till MSEK 205 (49). Förvärvet av Ainax hade en positiv effekt på MSEK 86 under första kvartalet.

**Kundfinansieringens kassaflöde** uppgick till MSEK -1 047 (-285). Nettoinvesteringar i kundfinansieringskontrakt uppgick till MSEK 1 410 (478).

## NETTOSKULDSÄTTNING

Nettoskuldssättning, MSEK	2005	2004
Likvida medel och kortfristiga placeringar	- 2 793	- 2 498
Kortfristig upplåning	9 351	5 804
Långfristig upplåning	19 323	19 809
Netto marknadsvärdering av derivat för lånesäkring	- 405	-
<b>Totalt</b>	<b>25 476</b>	23 115
varav hänförligt till, Fordon och Service	269	854
varav hänförligt till, Kundfinansiering	25 207	22 261

Årets kassaflöde för Fordon och Service på MSEK 3 865 medförde efter avdrag för utdelning samt påverkan av valutaeffekter att nettoskulden minskade med MSEK 585 till MSEK 269.

## FINANSIELL STÄLLNING

Nyckeltal relaterade till balansräkningen, MSEK	2005	2004
Soliditet	30,3%	30,3%
Soliditet, Fordon och Service	41,5%	40,7%
Soliditet, Kundfinansieringen	10,0%	11,2%
Eget kapital per aktie, SEK	118,7	107,1
Avkastning på sysselsatt kapital, Fordon och Service	27,9%	29,0%
Nettoskuldssättningsgrad, Fordon och Service	0,01	0,05

Scaniagruppens egna kapital ökade under året med MSEK 2 303 och uppgick vid årets utgång till MSEK 23 736 (21 433). Årets nettoresultat tillförde 4 665 (4 316) samtidigt som lämnad utdelning minskade det egna kapitalet med MSEK 3 000 (1 200). Därutöver har det egna kapitalet ökat med MSEK 1 307 avseende kursdifferenser som uppkommit vid omräkning av utländska nettotillgångar, minskat med MSEK 691 avseende kassaflödessäkringar och aktuariella förluster på

pensionsskuld netto efter skatt, samt ökat med MSEK 22 (0) hänförliga till ändrade redovisningsprinciper.

Av styrelsen föreslagna utdelning för räkenskapsåret 2005 uppgår till SEK 15,00 (15,00) per aktie.

## ANTALET ANSTÄLLDA

**Scaniagruppens** antal anställda uppgick vid utgången av 2005 till 30 765, jämfört med 29 993 vid utgången av 2004.

**Inom Fordon och Service** minskade antalet anställda i industriverksamheten i Europa medan bemanningen i Latinamerika ökade. Bemanningen ökade inom forskning och utveckling. Antalet anställda ökade i det globala försäljningsledet dels till följd av förvärv, dels till följd av organisk tillväxt.

**Kundfinansieringsverksamhetens** antal anställda uppgick vid utgången av 2005 till 405, jämfört med 354 vid utgången av 2004, huvudsakligen beroende på en ökad försäljningsstyrka och en nyetablering i Turkiet.

## FINANSIELLA RISKER

### Upplåning och refinansieringsrisk

Scanias upplåning består av två bekräftade kreditfaciliteter på den internationella lånemarknaden, obligationer emitterade under kapitalmarknadsprogram samt viss övrig upplåning.

Vid årsskiftet uppgick upplåningen till SEK 27,9 miljarder. Utöver utnyttjad upplåning har Scania två icke utnyttjade bekräftade kreditfaciliteter på motsvarande SEK 14,1 miljarder samt icke utnyttjade kapitalmarknadsprogram på motsvarande SEK 25,7 miljarder.

### Ränterisk

Scanias policy för ränterisker är att räntebindningen på nettoskulden i normalfallet ska vara 6 månader, dock kan avvikelser göras mellan 0 och 24 månader. Ett undantag

utgör Scantias Kundfinansiering, för vilken räntebindningen på lån matchas mot tillgångarnas räntebindning. För att hantera ränteriskerna i koncernen används derivat-instrument.

### Valutarisk

Valutaflödesexponeringen uppgick 2005 totalt till cirka SEK 22 miljarder. De största flödesvalutorna var euro och brittiska pund. Baserat på 2005 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 220.

Scantias policy är att säkra valutaflöden under en tidsperiod som motsvarar bedömd orderbok fram till betalningstillfället, vilket i normalfallet innebär en säkringsperiod på 3 till 4 månader. Säkringsperioden tillåts dock variera mellan 0 och 12 månader.

Scantias nettotillgångar i utländsk valuta uppgick vid utgången av 2005 till MSEK 10 850. Utländska nettotillgångar i dotterbolag säkras i normala fall inte. I den mån dotterbolag har betydande monetära tillgångar i lokal valuta kan dock säkring ske.

### Kreditrisk

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

För att upprätthålla en kontrollerad kreditrisknivå inom Kundfinansieringen stöds kreditprocessen av en kreditpolicy samt kreditinstruktioner. Inom kundfinansieringen uppgick årets kostnad för osäkra fordringar till MSEK 80 (89) motsvarande 0,29 (0,34) procent av genomsnittsportföljen. Årets konstaterade kreditförluster uppgick till MSEK 80 (44).

Den totala reserven för osäkra fordringar inom

Kundfinansieringen uppgick vid årets slut till MSEK 532 (500) motsvarande 1,8 (1,9) procent av portföljen vid årets utgång.

Portföljen uppgick vid årets utgång till MSEK 29 630 (26 596) fördelad på cirka 20 700 kunder, varav 98,8 procent på mindre kunder där kreditexponeringen per kund understiger MSEK 15.

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

### ANDRA KONTRAKTERADE RISKER

#### Restvärdeexponering

En del av Scantias försäljning sker med återköpsåtaganden alternativt med restvärdegaranti. Värdet på samtliga utestående åtaganden uppgick vid årsskiftet till MSEK 6 223 (5 615). Utestående åtaganden ökade något, främst på grund av den svagare kronan och högre volymer. Under år 2005 nytecknades sådana avtal volymmässigt med cirka 5 200 (4 600).

#### Serviceavtal

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

kontrakt ökade under 2005 med 4 000 kontrakt och uppgick vid årets slut till 56 000 st. Merparten av dessa finns på den Europeiska marknaden.

### MODERBOLAGET

Moderbolaget Scania AB äger aktierna i Scania CV AB samt Ainax AB och driver i övrigt ingen verksamhet.

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

Styrelsen i Ainax AB har föreslagit att årsstämman den 6 mars 2006 fattar beslut om att Ainax AB skall träda i likvidation och omedelbart skifta ut sina Scania-aktier.



# Scaniagruppens resultaträkning

Januari – december, MSEK	Not	2005	2004
<b>Fordon och Service</b>			
Försäljningsintäkter	4	63 328	56 788
Kostnad för sålda varor	5	- 47 835	- 42 528
Bruttoresultat		15 493	14 260
Forsknings- och utvecklingskostnader <sup>1)</sup>	5	- 2 484	- 1 987
Försäljningskostnader	5	- 5 829	- 5 343
Administrationskostnader	5	- 858	- 789
Andel av intressebolags resultat		8	8
<b>Rörelseresultat Fordon och Service</b>		<b>6 330</b>	<b>6 149</b>
Kundfinansiering			
Ränte- och hyresintäkter	6	3 518	3 427
Kostnader för räntor och avskrivningar		- 2 575	- 2 572
Ränteöverskott		943	855
Andra intäkter och kostnader		40	2
Bruttoresultat		983	857
Försäljnings- och administrationskostnader	5	- 374	- 318
Kostnader för osäkra fordringar		- 80	- 89
<b>Rörelseresultat Kundfinansiering</b>		<b>529</b>	<b>450</b>
Rörelseresultat		6 859	6 599
Finansiella intäkter		635	326
Finansiella kostnader		- 822	- 618
Övriga finansiella intäkter och kostnader		93	- 31
Finansiella intäkter och kostnader, netto	7	- 94	- 323
<b>Resultat efter finansiella intäkter och kostnader</b>		<b>6 765</b>	<b>6 276</b>
Skatter	8	- 2 100	- 1 960
<b>Årets nettovinst</b>		<b>4 665</b>	<b>4 316</b>
Hänförligt till:			
Scanias aktieägare		4 665	4 314
Minoriteten		0	2
Avskrivningar ingår i rörelseresultatet med <sup>2)</sup>	9	- 2 497	- 1 990
Resultat per aktie, SEK <sup>3)</sup>		23,33	21,57
Föreslagen/fastställd utdelning per aktie, SEK		15,00	15,00

1) De totala utgifterna för forskning och utveckling uppgick under året till MSEK 2 480 (2 219), varav MSEK -4 (232) har kapitaliserats netto.

2) Avser Fordon och Service exklusive korttidsuthyrning som uppgår till MSEK 210 (168).

3) Hänförligt till Scanias aktieägares andel av resultatet.

## Scaniagruppens balansräkning

31 december, MSEK	Not	2005	2004
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
Immateriella anläggningstillgångar	10	2 698	2 626
Materiella anläggningstillgångar	11	26 598	23 910
Uppskjutna skattefordringar	8	565	383
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i intressebolag	12	96	92
Långfristiga räntebärande fordringar	13	15 543	12 756
Andra långfristiga fordringar	15	753	503
Summa finansiella anläggningstillgångar		16 392	13 351
Summa anläggningstillgångar		46 253	40 270
<b>Omsättningstillgångar</b>			
Varulager	14	9 949	9 487
Kortfristiga fordringar			
Skattefordringar		206	733
Räntebärande kundfordringar	13	7 847	7 875
Övriga räntebärande kundfordringar		8 008	7 641
Andra kortfristiga fordringar <sup>1)</sup>	15	3 162	2 199
Summa kortfristiga fordringar		19 223	18 448
Kortfristiga placeringar		1 194	909
Likvida medel			
Kortfristiga placeringar som utgör likvida medel		493	470
Kassa och bank		1 106	1 119
Summa likvida medel		1 599	1 589
Summa omsättningstillgångar		31 965	30 433
<b>Summa tillgångar</b>		<b>78 218</b>	<b>70 703</b>
Nettoskuldsättning, exklusive avsättningar för pensioner, MSEK		25 476	23 115
Nettoskuldsättningsgrad		1,07	1,08
Soliditet, %		30,3	30,3
Eget kapital per aktie, SEK		118,7	107,1
Sysselsatt kapital, MSEK		55 463	49 545
1) Inkluderat derivat med positivt värde för lånesäkringar.		788	—
2) Inkluderat derivat med negativt värde för lånesäkringar.		383	—

Till följd av ändrade redovisningsprinciper finns belopp för derivat från och med 2005.

Finansiella tillgångar beskrivs närmare i not 29 Finansiella instrument.

31 december, MSEK	Not	2005	2004
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Eget kapital</b>			
Aktiekapital	16	2 263	2 000
Tillskjutet kapital		1 120	1 120
Fond för verkligt värde		- 83	-
Omräkningsreserv		903	- 400
Balanserat resultat		19 524	18 708
Eget kapital hänförligt till Scantias aktieägare		23 727	21 428
Minoritet		9	5
Summa eget kapital		23 736	21 433
<b>Långfristiga skulder</b>			
Långfristiga räntebärande skulder		19 323	19 809
Avsättningar för pensioner	17	3 458	2 499
Övriga långfristiga avsättningar	18	1 310	1 236
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	19	2 126	2 369
Uppskjutna skatteskulder	8	2 140	2 305
Skatteskulder		195	187
Andra långfristiga skulder		345	394
Summa långfristiga skulder		28 897	28 799
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Kortfristiga räntebärande skulder		9 351	5 804
Kortfristiga avsättningar	18	962	1 366
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	19	6 836	5 543
Förskott från kunder		593	611
Skulder till leverantörer		4 901	4 167
Skatteskulder		645	1 377
Andra kortfristiga skulder <sup>2)</sup>		2 297	1 603
Summa kortfristiga skulder		25 585	20 471
<b>Summa eget kapital och skulder</b>		<b>78 218</b>	<b>70 703</b>



## Scaniagruppens förändring i eget kapital

Detaljerad information i not 16.

Januari – december, MSEK	2005	2004
Eget kapital vid årets början	21 433	18 471
Byte av redovisningsprincip	22	–
Justerat ingående kapital	21 455	18 471
Årets kursdifferens	1 307	– 103
Kassaflödessäkringar		
Redovisat direkt mot eget kapital	– 607	–
Upplöst mot resultaträkningen	415	–
Aktuariella vinster och förluster avseende pensioner redovisade direkt mot eget kapital	– 770	– 72
Skatt hänförlig till poster som redovisats direkt mot eget kapital	271	21
Summa förändringar redovisade direkt mot eget kapital exklusive transaktioner med bolagets ägare	616	– 154
Årets resultat	4 665	4 316
Summa förändringar exklusive transaktioner med bolagets ägare	5 281	4 162
Utdelning	– 3 000	– 1 200
Eget kapital vid årets utgång	23 736	21 433
Hänförligt till:		
Scania ABs aktieägare	23 727	21 428
Minoriteten	9	5

## Scaniagruppens kassaflödesanalys

Januari – december, MSEK	Not	2005	2004
<b>Den löpande verksamheten</b>			
Resultat efter finansiella poster	23 a	6 765	6 276
Icke kassaflödespåverkande poster	23 b	2 953	2 386
Betald skatt		– 2 450	– 1 784
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital<sup>1)</sup></b>		<b>7 268</b>	6 878
<b>Kassaflöde från förändring av rörelsekapital</b>			
Varulager		284	– 959
Fordringar		439	– 1 664
Avsatt till pensioner		124	250
Skulder och avsättningar		– 85	1 220
<b>Summa förändring av rörelsekapital<sup>1)</sup></b>	23 c	<b>762</b>	– 1 153
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten<sup>1)</sup></b>		<b>8 030</b>	5 725

Januari – december, MSEK	Not	2005	2004
<b>Investeringsverksamheten</b>			
Nettoinvesteringar genom förvärv/avyttring av verksamheter	23 d	– 205	– 49
Nettoinvesteringar av anläggningstillgångar	23 e	– 3 597	– 2 798
Nettoinvesteringar i kreditportfölj m m, kundfinansiering	23 e	– 1 410	– 478
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten<sup>1)</sup></b>		<b>– 5 212</b>	– 3 325
<b>Årets kassaflöde före finansieringsverksamheten<sup>1)</sup></b>		<b>2 818</b>	2 400
<b>Finansieringsverksamheten</b>			
Förändring av nettoskuldsättning från finansieringsaktiviteter	23 f	62	– 1 264
Utdelning		– 3 000	– 1 200
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>– 2 938</b>	– 2 464
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>– 120</b>	– 64
<b>Likvida medel vid årets början</b>		<b>1 589</b>	1 663
<b>Kursdifferens i likvida medel</b>		<b>130</b>	– 10
<b>Likvida medel vid årets slut</b>	23 g	<b>1 599</b>	1 589

### 1) Varav Fordon och Service

Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital	6 905	6 685
<b>Summa förändring av rörelsekapital</b>	<b>762</b>	– 1 153
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>	<b>7 667</b>	5 532
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>	<b>– 3 802</b>	– 2 847
<b>Kassaflöde före finansieringsverksamheten</b>	<b>3 865</b>	2 685
Kassaflöde per aktie, Fordon & Service exklusive förvärv/avyttringar	20,39	13,67

I not 3 Segmentsrapportering framgår ytterligare information om kassaflöde per rörelsegren.

## Scaniagruppens noter

	sid
Not 1 Redovisningsprinciper	58
Not 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar	63
Not 3 Rapportering per segment	64
Not 4 Försäljningsintäkter, Fordon o Service	65
Not 5 Rörelsens kostnader	66
Not 6 Kundfinansiering	66
Not 7 Finansiella intäkter och kostnader	66
Not 8 Skatter	67
Not 9 Avskrivningar	67
Not 10 Immateriella anläggningstillgångar	68
Not 11 Materiella anläggningstillgångar	68
Not 12 Andelar i intressebolag	69
Not 13 Räntebärande fordringar	69
Not 14 Varulager	69
Not 15 Andra fordringar	69
Not 16 Eget kapital	70
Not 17 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	71
Not 18 Övriga avsättningar	74
Not 19 Upplypna kostnader och förutbetalda intäkter	74
Not 20 Ställda säkerheter och eventualförpliktelser	74
Not 21 Leaseåtaganden	74
Not 22 Statliga stöd	74
Not 23 Kassaflödesanalys	75
Not 24 Förvärvade/avytrade bolag	76
Not 25 Löner och ersättningar samt antal anställda	76
Not 26 Transaktioner med närstående	77
Not 27 Information angående ersättning till ledande befattningshavare	78
Not 28 Arvoden och ersättningar till revisorer	79
Not 29 Finansiella instrument och finansiell riskhantering	80
Not 30 Nettotillgångar utanför Sverige	84
Not 31 Valutaexponering i rörelseresultatet	84
Not 32 Valutadifferensers påverkan på årets nettovinst	84
Not 33 IFRS påverkan	85

### NOT 1 Redovisningsprinciper

Scaniagruppens koncernredovisning har upprättats i enlighet med de av International Financial Reporting Standards (IFRS) utgivna International Accounting Standards Board (IASB) samt tolkningsuttalanden från International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) såsom de har godkänts av EG-kommissionen för tillämpning inom EU. Denna finansiella rapport är den första fullständiga finansiella rapport upprättad i enlighet med IFRS. I samband med övergången från tidigare tillämpade redovisningsprinciper till en redovisning enligt IFRS har Scaniagruppen tillämpat IFRS 1 som är den standard som beskriver hur övergången till IFRS ska redovisas. Vidare har Redovisningsrådets rekommendation RR 30 Kompletterande redovisningsregler för koncerner tillämpats. I not 33 finns en sammanställning med förklaringar hur övergången påverkat koncernens resultat och finansiella ställning.

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, finansiella tillgångar och skulder inom ramen för säkringsinstrument.

Uppskattningar och antaganden ses över regelbundet. Bedömningar gjorda av företagsledningen vid tillämpningen av IFRS 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.

Nedan angivna principer har tillämpats konsekvent på samtliga perioder om inte annat framgår nedan.

#### ÄNDRADE REDOVISNINGSPRINCIPER TILL FÖLJD AV IFRS-ÖVERGÅNGEN

Övergången till redovisning enligt IFRS har för koncernen redovisats enligt IFRS 1 och beskrivs i not 33. I enlighet med frivilligt undantag i IFRS 1 tillämpas IAS 32 och IAS 39 från 1 januari 2005.

##### IFRS 1 Första gången IFRS tillämpas

I standarden IFRS 1 behandlas övergången till IFRS för de företag som för första gången tillämpar regelverket. Standarden föreskriver att ett företag vid övergången från nationella redovisningsprinciper ska presentera minst ett års jämförande information enligt IFRS.

Avseende de redovisningsstandarder som rör redovisning av finansiella instrument, IAS 32 och IAS 39, visar Scania inte jämförelsesiffror för 2004 då dessa enligt undantag i IFRS 1 enbart tillämpas på 2005. Detta betyder att den faktiska övergången till IFRS för finansiella instrument sker per den 1 januari 2005.

Nedan presenteras de IFRS-standarder som har haft påverkan på Scantias räkenskaper vid övergången till IFRS-reglerna, samt de som i övrigt har bedömts vara av intresse för en extern läsare av Scantias årsredovisning.

##### IFRS 3 Rörelseförvärv

I de nya reglerna skall goodwillvärden inte skrivas av. Istället ska goodwill testas för eventuellt nedskrivningsbehov minst en gång per år eller när det finns indikationer som tyder på att nedskrivningsbehov kan finnas.

##### IFRS 4 Försäkringsavtal

Övergången till IFRS 4 leder inte till någon påverkan på Scantias redovisade tillgångar, skulder eller resultat. Förändringen jämfört med tidigare gällande regler är att utförligare upplysningar om försäkringskontrakt krävs.

##### IAS 16 Materiella anläggningstillgångar

IAS 16 anger att den aktiverade kostnaden för en tillgång ska allokeras på de olika större beståndsdelarna, så kallade komponenter, som tillgången består av. Detta leder till att skilda nyttjandeperioder och därmed olika avskrivningstider kan förekomma för komponenter jämfört med huvudtillgången och detta påverkar i så fall det redovisade värdet. Scania har analyserat sina byggnader och genomfört fördelning på komponenter. Vidare är det enligt IAS 16 inte tillåtet att genomföra uppskrivningar av materiella anläggningstillgångar, däremot tillåter rekommendationen två alternativa värderingsmetoder av dessa tillgångar. Antingen kan omvärderingsmetoden användas vilken innebär att tillgångar kan redovisas till regelbundet omvärderade belopp eller kan anskaffningsvärdemetoden användas, vilken anger att tillgångarna ska redovisas till anskaffningskostnaden. Scania har valt att använda anskaffningsvärdemetoden vid värdering av materiella anläggningstillgångar.

##### IAS 19 Ersättningar till anställda

Från och med 2005 tillämpas tillägg till IAS19 Ersättningar till anställda utfärdad av IASB december 2004 och godkänt av EU november 2005. I enlighet med detta tillägg redovisar Scania från 2005 aktuariella vinster och förluster mot eget kapital. I enlighet med detta har resultaträkning och specifikation för eget kapital ändrats avseende föregående år. Scania tillämpar för svenska enheter även URA 45 som förtydligar hanteringen av de förmåns-



bestämda Alecta-pensionerna och URA 43 redovisning av särskild löneskatt och avkastningsskatt. Enligt ett utkast till ändring av URA 43 (december 2005) ska särskild löneskatt redovisas i resultaträkningen även i de fall aktuariella vinster och förluster redovisas i eget kapital. Scania följer utkastets princip och redovisar särskild löneskatt avseende aktuariella vinster och förluster i resultaträkningen.

#### *IAS 27 Koncernredovisning och finansiella rapporter*

Den största förändringen i IAS 27 för Scania innebär att minoritetsintressen redovisas som en separat post inom eget kapital, separat från moderbolagets ägares andel av eget kapital. Separat upplysning ska lämnas om minoritetens andel av årets resultat.

#### *IAS 32 Finansiella instrument: Upplysningar och klassificeringar*

IAS 32 trädde i kraft den 1 januari 2005 och kan tillämpas framåt- riktat. Upplysningskraven i IAS 32 stämmer i allt väsentligt överens med tidigare gällande svenska redovisningsprinciper, vilket Scania redan tillämpade år 2004. Kraven för att tillåta nettoredovisning av finansiella tillgångar och skulder har ökat, vilket medför att Scania tillämpar bruttoredovisning på fler finansiella tillgångar och skulder jämfört med tidigare, vilket bl a gäller derivatinstrument.

#### *IAS 39 Finansiella instrument: Redovisning och värdering*

IAS 39 trädde i kraft den 1 januari 2005 och ingen retroaktiv tillämpning har gjorts. Rekommendationen har medfört förändringar i redovisning och värdering av finansiella tillgångar och skulder, av vilka redovisning av derivatinstrument har fått störst påverkan för Scania. Enligt standarden ska alla derivat redovisas i balansräkningen till verkligt värde och eventuella förändringar i verkligt värde ska som huvudregel redovisas i resultaträkningen. Om derivatet utgör en del i en säkringstransaktion kan reglerna för säkringsredovisning tillämpas under förutsättning att de högt ställda kraven för att få tillämpa säkringsredovisning är uppfyllda. Se närmare beskrivning av de nya redovisningsreglerna under avsnittet finansiella instrument.

## TILLÄMPNING AV REDOVISNINGSPRINCIPER

### Koncernredovisning

Koncernredovisningen omfattar Scania AB med samtliga dotterbolag. Med dotterbolag avses bolag i vilka Scania, direkt eller indirekt, innehar mer än 50 procent av aktiernas röstvärde eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande.

Dotterbolag redovisas enligt förvärvsmetoden, vilken innebär att identifierbara tillgångar och skulder i det förvärvade bolaget redovisas till av köparen åsatta verkliga värden. I analysen fastställs dels anskaffningsvärdet för andelarna eller rörelsen, dels det verkliga värdet på förvärvsdagen av förvärvade identifierbara tillgångar samt

övertagna skulder och eventalförpliktelser. Anskaffningsvärdet för dotterföretagsaktierna respektive rörelsen utgörs av de verkliga värdena per överlåtelседagen för tillgångar, uppkomna eller övertagna skulder och emitterade egetkapitalinstrument som lämnats som vederlag i utbyte mot de förvärvade nettotillgångarna samt transaktionskostnader som är direkt hänförliga till förvärvet. Vid rörelseförvärv där anskaffningskostnaden överstiger nettovärdet av förvärvade tillgångar och skulder samt eventalförpliktelser, redovisas skillnaden som goodwill. När skillnaden är negativ redovisas denna direkt mot i resultaträkningen. Endast resultat uppkomna efter förvärvstidpunkten ingår i koncernens egna kapital. Avyttrade bolag ingår i koncernen till och med tidpunkten för avyttringen.

Koncerninterna fordringar och skulder, intäkter eller kostnader och realiserade vinster eller förluster som uppkommer från koncerninterna transaktioner mellan koncernföretag, elimineras i sin helhet vid upprättandet av koncernredovisningen. Motsvarande gäller för intresseföretag.

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.

### Intressebolag

Med intressebolag avses bolag i vilka Scania, direkt eller indirekt, har ett betydande inflytande. Innehav i intressebolag redovisas enligt kapitalandelsmetoden, vilken innebär att andelar i koncernredovisningen värderas till koncernens andel av intressebolagets eget kapital efter justering för gruppens andel av över- respektive undervärden. I resultaträkningen redovisas som Andel av intressebolags resultat koncernens andel av nettoresultatet efter skatt.

### Utländska valutor – omräkning

Fordringar och skulder i utländsk valuta värderas till balansdagens kurs.

Vid upprättande av koncernens bokslut omräknas samtliga poster i resultaträkningen för utländska dotterbolag till svenska kronor med de genomsnittliga valutakurserna under året (medelkurser). Samtliga poster i balansräkningen, utom nettoresultatet, omräknas med valutakurserna vid respektive balansdag (balansdagskurs). Denna metod benämns vanligen dagskursmetoden. De förändringar av koncernens egna kapital som uppstår genom olika valutakurser vid balansdagen jämfört med kursen vid föregående balansdag redovisas direkt i eget kapital. Alla dotterbolag använder den lokala valutan som funktionell valuta, förutom några marknader i östra Europa för vilka euro är den funktionella valutan. Motiven

här till har varit att bolagens kostnads- och prisnivåer haft en hög korrelation till euron.

### Segmentsredovisning

Scaniagruppens verksamhet styrs och rapporteras primärt per rörelsegren och sekundärt per geografisk marknad. Scanias primära segment utgörs av Fordon och Service samt Kundfinansiering. De två segmenten har skilda produkter och differentierad riskbild. Kundfinansieringens kapitalbindning med åtföljande finansieringsstruktur skiljer sig avsevärt från motsvarande för Fordon och Service. Den interna rapporteringen inom Scania är utformad i enlighet med segmentsuppdelningen och alla detaljerade analyser sker utifrån denna indelning. Endast övergripande analyser genomförs på geografisk nivå. Finansiella kostnader och skatter redovisas på segmentnivå till följd av att rörelsegrenen Kundfinansiering bedriver finansiell verksamhet. Av jämförbarhetsskäl har motsvarande information för Fordon och service inkluderats i noten.

Rörelsegrenar: Fordon och Service består huvudsakligen av två delar, dels den industriella verksamheten som omfattar all tillverkning av lastbilar, bussar, industri- och marinmotorer, dels försäljningsverksamheten som omfattar marknadsbolagen som hanterar försäljningen av de tillverkade produkterna. Rörelsegrenen Kundfinansiering omfattar finansiella lösningar till Scanias kunder såsom lånefinansiering, leasingkontrakt och försäkringslösningar av vilka samtliga kan kombineras med servicekontrakt. Kundfinansieringen bedrivs på samtliga geografiska marknader, i Europa främst via helägda finansbolag och på övriga geografiska marknader via samarbete med externa kreditgivare. Rörelsegrenens tillgångar omfattar de tillgångar som används direkt i rörelsegrenens verksamhet. På motsvarande sätt avser rörelsegrenens skulder och avsättningar sådana som är direkt hänförliga till rörelsegrenens 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. Detta innebär att en kortfristig skuld är en skuld som förfaller till betalning inom tolv månader räknat från balansdagen, övriga skulder klassificeras som långfristiga. Omsättningstillgångar är tillgångar som förväntas bli realiserade inom tolv månader räknat från balansdagen eller utgörs av likvida medel. Andra tillgångar klassificeras som anläggningstillgångar. Tillgångar som innehas främst för handelsändamål klassificeras som omsättningstillgångar även när de inte förväntas bli realiserade inom tolv månader.

*Forts. nästa sida*

Forts. Not 1

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

Leasingavtal med kunder redovisas såsom finansiell leasing i de fall risker och förmåner som är förenade med innehavet av tillgången i allt väsentligt har överförts till leasetagaren. Övriga leasingkontrakt klassificeras som operationell leasing och redovisas bland materiella anläggningstillgångar. Om en försäljning är kombinerad med ett återköpsåtagande eller en restvärdesgaranti redovisas transaktionen som en operationell leasing under förutsättning att väsentliga risker kvarstår hos Scania.

### Leasingåtaganden (Scania är leasetagare)

Vid finansiell leasing redovisas den förhyrda tillgången som en materiell anläggningstillgång och den framtida förpliktelsen som en skuld. Operationell leasing redovisas inte som tillgångar, eftersom risker och förmåner som är förenade med innehavet av tillgången inte har överförts till Scania.

För klassificering av finansiella instrument – se avsnitt Finansiella tillgångar och skulder under avsnittet värderingsprinciper.

## Balansräkning – värderingsprinciper

### Materiella anläggningstillgångar

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.

Avskrivning sker i huvudsak linjärt över tillgångens bedömda nyttjandeperiod och i de fall ett restvärde finns sker avskrivning ner till detta värde. Nyttjandeperiod och avskrivningsmetod prövas löpande och justeras vid ändrade förutsättningar.

### Immateriella anläggningstillgångar

Scanias immateriella anläggningstillgångar utgörs i huvudsak av koncernmässig goodwill, aktiverade utgifter för utveckling av nya produkter samt programvara.

Koncernmässig goodwill uppstår då anskaffningsvärdet för aktier i dotterbolag överstiger det verkliga värdet på bolagets förvärvade tillgångar och skulder enligt upprättad förvärvsanalys. Goodwill testas för eventuellt nedskrivningsbehov årligen eller när det finns indikationer som tyder på att nedskrivningsbehov kan finnas. Beträffande nedskrivningsprövning, se även not 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar.

Scania har genomfört nedskrivningstest under 2005 för samtliga goodwillposter. Inga nedskrivningsbehov har identifierats till följd

av de genomförda nedskrivningstesterna. Inga indikationer som föranlett nedskrivningstest av materiella anläggningstillgångar har förekommit.

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, som immateriell anläggningstillgång. Avskrivning av aktiverade utgifter för utveckling påbörjas när tillgången tas i bruk och sker linjärt över bedömd nyttjandeperiod. För aktiverade utgifter avseende produktutveckling bedöms genomsnittlig nyttjandeperiod uppgå till fem år. Aktiverade utgifter för utveckling av programvara skrivs av linjärt under nyttjandeperioden som bedöms uppgå till mellan tre och fem år.

### Nedskrivningsprövning av anläggningstillgångar

Immateriella tillgångar med obestämbar livslängd testas årligen för eventuellt nedskrivningsbehov. Om det vid bokslutstidpunkten föreligger en indikation på att en anläggningstillgång minskat i värde (för materiella anläggningstillgångar utöver planmässiga avskrivningar) sker en beräkning av tillgångens återvinningsvärde. I de fall det beräknade återvinningsvärdet understiger det hittills redovisade värdet för tillgången görs en nedskrivning till återvinningsvärdet.

### 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. Vid denna värdering har hänsyn tagits till normalt kapacitetsutnyttjande.

### Kortfristiga placeringar

Kortfristiga placeringar innefattar i vissa fall poster med formellt längre löptid än 90 dagar, vilka dock lätt kan omsättas till likvida medel.

### Finansiella tillgångar och skulder

Finansiella instrument är varje form av avtal som ger upphov till en finansiell tillgång, 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 placeringar.

### 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 överfört de väsentliga risker

och förmåner som är förknippade med transaktionen. 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.

Derivat med positiva värden redovisas som andra kortfristiga fordringar (orealiserade vinster) medan derivat med negativa värden redovisas som andra kortfristiga skulder (orealiserade förluster).

### Klassificering av finansiella instrument – som inte uppfyller krav på säkringsredovisning

Alla finansiella tillgångar och skulder klassificeras i följande kategorier:

- Finansiella tillgångar och finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen består av två undergrupper. Den ena gruppen är finansiella tillgångar och finansiella skulder som innehas för handel vilket innefattar Scanias alla derivat där säkringsredovisning inte tillämpas. Syftet med instrumenten är att säkra valuta- och ränterisker, men dessa klassificeras som innehav för handel då Scania beslutat att undvika den omfattande administration som krävs för säkringsredovisning. Den andra gruppen är finansiella tillgångar och finansiella skulder som redan från början bestäms tillhöra denna kategori. Scania har inga finansiella instrument klassificerade i denna undergrupp.
- Placeringar 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 endast mindre belopp klassificerat i denna kategori.
- Lånefordringar och kundfordringar. Dessa tillgångar har fastställda eller fastställbara betalningar. Scanias likvida medel, kundfordringar och lånefordringar genom finansiella leasingavtal ingår i denna kategori.
- Finansiella tillgångar tillgängliga för försäljning
- Övriga finansiella skulder. Innefattar finansiella skulder som inte innehas för handel. Scanias leverantörsskulder samt upplåning som inte används i säkringsredovisning ingår i denna kategori.





#### Värdering av finansiella instrument – som inte uppfyller krav på säkringsredovisning

Finansiella tillgångar och skulder redovisas initialt till sitt anskaffningsvärde vilket då motsvarar dess verkliga värde. Finansiella tillgångar och skulder i utländsk valuta omvärderas till svenska kronor med beaktande av balansdagens valutakurs.

- Finansiella tillgångar och skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen värderas löpande till verkligt värde. Värdeförändringar redovisas i resultaträkningen.
- Placeringar avsedda att behållas till förfall värderas till upplupet anskaffningsvärde.
- Lånefordringar och kundfordringar värderas till upplupet anskaffningsvärde med avdrag för befarade kundförluster.
- Övriga finansiella skulder redovisas initialt till erhållet belopp och därefter till upplupet anskaffningsvärde. Över- eller underkurs liksom transaktionskostnader vid emission av värdepapper periodiseras över lånets löptid. Övrig skuld i utländsk valuta värderas till balansdagens kurs.

#### Valutaderivat

Säkringsredovisning:

Derivat såsom valutaterminskontrakt och valutoptioner som upptagits i syfte att säkra förväntade framtida kommersiella betalningsflöden i utländsk valuta mot valutarisker redovisas enligt reglerna för säkringsredovisning. Detta medför att alla derivat upptas i balansräkningen till verkligt värde och värdeförändringar redovisas i fond för verkligt värde inom eget kapital. När fakturering till kund sker redovisas värdeförändringen på derivatinstrumentet i resultaträkningen.

Icke säkringsredovisning:

Scanias externa finansiering sker främst via upplåningsprogram. För att konvertera upplåningen till önskad valuta används valuta-derivat. Dessa värderas till verkligt värde och förändringen av verkligt värde redovisas i finansnettot. Upplåningen i utländsk valuta omräknas till balansdagskurs och valutakursdifferenser redovisas i finansnettot och möter därmed värdeförändringen på derivatet.

#### Räntederivat

Säkringsredovisning:

Scanias externa finansiering sker främst via upplåningsprogram. För att konvertera upplåningen till önskad räntebindningsstruktur och därmed minimera ränterisken används räntederivat. På grund av de strikta krav som ställs för att få tillämpa säkringsredovisning, så har Scania av administrativa skäl valt att endast tillämpa säkringsredovisning för ett fåtal större derivatkontrakt. I dessa fall

värderas säkringsinstrumentet dvs derivatet till verkligt värde med avseende på den risk som säkrats liksom den säkrade posten, dvs upplåningen. Därmed möts värdeförändringen på derivatinstrumentet och på den säkrade posten i finansnettot.

Icke säkringsredovisning:

Samtliga räntederivat värderas till verkligt värde och med undantag för när säkringsredovisning tillämpas redovisas värdeförändringen löpande i resultaträkningen. Upplåningen värderas till upplupet anskaffningsvärde. Den olika hanteringen i redovisningen av säkringsinstrumentet och den säkrade posten gör att en redovisningsmässig volatilitet uppstår i finansnettot. Ekonomiskt sett anser sig Scania vara säkrat och riskhanteringen följer den av styrelsen godkända finanspolicyen.

#### **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 eller en försäljning med återköpsåtagande. Avsättningen ska täcka risken för negativ framtida prisutveckling, om det framtida förväntade 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 Ersättning till anställda nedan samt not 17. För avsättning avseende uppskjutna skatteskulder se nedan under skatter.

#### **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 skatteskulder reserveras fullt ut, uppskjutna skattefordringar värderas endast i den mån dessa sannolikt kommer att kunna nyttjas. Uppskjuten skatt hänförlig till poster som redovisats direkt mot eget kapital, redovisas också direkt mot eget kapital.

#### **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 s.k. Projected Unit Credit Method med syfte att fastställa nuvärdet av förpliktelserna för respektive plan. Beräkningar utförs varje år och baseras på de aktuella antaganden som fastställts i anslutning till bokslutstillfället. Förpliktelserna värderas till nuvärdet av förväntade utbetalningar med beaktande av inflation, förväntade framtida löneökningar och med en diskonteringsränta som motsvarar räntan på förstklassiga företags- eller statsobligationer med en återstående löptid som motsvarar aktuella åtaganden. 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 direkt mot eget kapital (s k aktuariella vinster/förluster).

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.

Enligt ett utkast till ändring av URA 43 (december 2005) ska särskild löneskatt redovisas i resultaträkningen även i de fall aktuariella vinster och förluster redovisas i eget kapital. Scania följer utkastets

*Forts. nästa sida*

Forts. Not 1

princip och redovisar särskild löneskatt avseende aktuariella vinster och förluster i resultaträkningen.

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

Består av de kostnader för forskning och utveckling som uppstår under forskningsfasen och den del av utvecklingsfasen som ej uppfyller kraven på aktivering samt periodens avskrivning och eventuell nedskrivning av tidigare aktiverade utgifter för utveckling (se not 10 Immateriella anläggningstillgångar).

### Försäljningskostnader

Försäljningskostnader definieras som marknadsbolagens rörelse-kostnader och kostnader för centrala marknadsresurser. För segmentet Kundfinansiering redovisas försäljnings- och administrationskostnader sammanslaget då en uppdelning saknar relevans.

### Administrationskostnader

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

### Finansiella intäkter och kostnader

Med finansiella intäkter avses räntor på finansiella placeringar och kundfordringar. Med finansiella kostnader avses kostnader kopplade till lån och pensionskuld. I övrigt ingår löpande bankavgifter och resultat från icke-säkringsredovisade räntederivat (se avsnitt om finansiella instrument), samt för 2005 även effekt av förväret av Ainox.

## Resultaträkning — värderingsprinciper

### Intäktsredovisning

Intäkter från försäljning av varor och tjänster redovisas när huvudsakligen alla risker och rättigheter övergår till köparen. Försäljningsintäkten reduceras i förekommande fall med lämnade rabatter. Leveranser och uthyrning med åtaganden relaterade till restvärde och/eller återköp intäktsförs löpande under nyttjandeperioden i de fall då risker och rättigheter ej initialt har överförts. Fakturering för såväl service- och reparationsavtal som för fordon vilka ännu ej kunnat intäktsföras redovisas som förutbetalda intäkter. I kundfinansieringen redovisas hyresintäkter löpande i takt med nyttjandet.

## 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 Scaniagruppens finansiella och operativa beslut. Transaktioner med närstående inkluderar också förmåns- och avgiftsbestämda pensionsplaner.

### Statliga stöd

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

### Ansvarsförbindelser och eventalförpliktelser

Ansvarsförbindelser är i förekommande fall värderade till diskonterat nuvärde.

## ÄNDRADE REDOVISNINGSPRINCIPER NÄSTKOMMANDE ÅR

Här redovisas nya regler utgivna av IASB och som kommer att ha påverkan på Scania from 2006. För att genomföras krävs att reglerna också godkänns av EU. Det finns inga nya regler med påverkan på Scanias resultat- och balansräkning som börjar gälla 2006.

### IFRS 7 Finansiella instrument: Upplysningar

IFRS 7 kräver ytterligare upplysningar om finansiella tillgångar och skulder utöver de som idag krävs av IAS 32. Den ersätter också IAS 30 som behandlar upplysningar för finansiella institutioner och som idag inte är applicerbar för Scania. För Scania innebär den nya regeln ett ökat krav på upplysningar för finansiella tillgångar och skulder avseende risker.

## MODERBOLAGET

### Moderbolagets redovisningsprinciper

Moderbolaget har upprättat sin årsredovisning enligt årsredovisningslagen (1995:1554) och Redovisningsrådets rekommendation RR 32 Redovisning för juridisk person. RR 32 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 från IFRS.

### Dotterföretag

Andelar i dotterföretag redovisas i moderbolaget enligt anskaffningsvärdeometoden.

### Anteciperade utdelningar

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

### Skatter

I moderbolaget redovisas obeskattade reserver inklusive uppskjuten skatteskuld. I koncernredovisningen delas däremot obeskattade reserver upp på uppskjuten skatteskuld och eget kapital.

### Koncernbidrag

Moderbolaget redovisar koncernbidrag i enlighet med uttalandet från Redovisningsrådets Akutgrupp. Koncernbidrag som är att jämställa med en utdelning redovisas som en utdelning. Det innebär att erhållet koncernbidrag och dess aktuella skatteeffekt redovisas över resultaträkningen. Lämnat koncernbidrag och dess aktuella skatteeffekt redovisas direkt mot balanserade vinstmedel.

## NOT 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar

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

Viktiga uppskattningar och bedömningar för redovisningsändamål hänför sig till nedanstående områden.

### Intäktsredovisning

Scania levererar ca 9% av sina fordon med restvärdeåtaganden alternativt återköpsåtaganden. I dessa fall där ett sådant åtagande medför att substantiella risker ej överförs på motparten redovisas varken fakturering eller resultat på denna transaktion initialt, utan successivt över tiden.

I det fall väsentliga marknadsförändringar sker på de begagnade fordonen påverkar det Scantias successiva vinstframtagande. I det fall vinsten ej räcker för att täcka en eventuell nedgång i marknadsvärdet sker en reservering med erforderligt belopp.

Vid utgången av året uppgick åtaganden avseende restvärden eller återköp till ca 6 200 MSEK.

### Kreditrisk

Scania har inom sin kundfinansieringsverksamhet en exponering i form av kontrakterade betalningar. Dessa uppgick per årsskiftet till 29 630 MSEK.

I allt väsentligt har Scania säkerhet i form av återtaganderätt i det underliggande fordonet. I de fall marknadsvärdet på panten ej täcker exponeringen mot kund har Scania en förlustrisk. Se vidare kreditriskexponering under not 29.

### Immateriella tillgångar

Immateriella tillgångar inom Scania hänför sig i allt väsentligt till aktiverade utvecklingskostnader och s.k. förvärvsgoodwill. Samtliga goodwillposter inom Scania hänför sig till förvärv av tidigare fristående importörer/återförsäljare. För samtliga goodwill

poster görs årligen en nedskrivningsprövning som i huvudsak grundas på nedanstående antaganden.

Försäljningsutvecklingen av Scantias produkter bedömes långsiktigt korrelera väl med den ekonomiska utvecklingen på en marknad (BNP). Relationen intäkt/kostnad, dvs marginal, för såväl fordon som service bibehålls konstant över tiden jämfört med senast kända nivå. Vid diskontering till nuvärde används Scantias genomsnittliga kapitalkostnad (f n 11% före skatt). I den mån ovanstående parametrar negativt förändras kan nedskrivningsbehov uppstå. Scantias goodwill uppgick per 31/12 till 1 095 MSEK.

Scantias utvecklingskostnader aktiveras i den fas av produktutvecklingen där beslut tas om framtida produktion. I detta fall finnes en framtida intäkt prognosticerad samt motsvarande produktionskostnad. I de fall framtida volymer eller pris- och kostnadsutveckling negativt avviker från förkalkyl kan nedskrivningsbehov uppstå. Scantias aktiverade utvecklingskostnader uppgår per 31/12 till 1 456 MSEK.

### Pensionsåtaganden

I de aktuariella metoder som används för att fastställa Scantias pensionsskulder är ett antal antaganden av stor betydelse. De mest kritiska avser diskonteringsräntan på åtaganden och förväntad avkastning på förvaltningstillgångar. Andra väsentliga antaganden är bedömd löneökningstakt samt beräknad livslängd. En sänkt diskonteringsränta ökar den redovisade pensionsskulden. Diskonteringsräntan sänktes 2005 med 1,5%-enheter till 4,0% vid beräkningen av den svenska pensionsskulden. En sådan förändring av ovannämnda aktuariella parametrar redovisas direkt mot eget kapital netto efter skatt. Effekten av förändrade aktuariella parametrar uppgick till 668 MSEK för den svenska pensionsskulden vilket 91% av den totala skuldförändringen.

### Produktåtaganden

Scantias produktåtagande avser i huvudsak fordonsgarantier i form av ettårig sk fabriksgaranti samt förlängda garantier och i förekommande fall särskilda kvalitetskampanjer. För varje sålt fordon görs en garantiavsättning. För förlängda garantier och kampanjer sker avsättning vid beslutstillfället. Avsättningarna är beroende av bedömt kvalitetsläge och graden av utnyttjande vid kampanjer. En väsentlig förändring av kvalitetsläget kan medföra att tidigare avsättningar måste korrigeras. Scantias produktåtagande framgår av not 18.

### Legala risker

Koncernen är part i legala processer och därtill hänförliga anspråk som är normalt för verksamheten. Bolagets ledning har dock gjort bedömningen att det slutliga utfallet av dessa processer inte kommer att ha någon materiell inverkan på koncernens finansiella ställning.

Dessutom förekommer krav och anspråk normala för verksamheten som ej leder till legala processer. Bolagets ledning har gjort bedömningen att ej heller sådana krav och anspråk kommer att ha någon materiell inverkan på koncernens finansiella ställning.

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.

### Skattemässiga risker

Den svenska skattemyndigheten avslog 2003 ett yrkande om avdrag för en förlust på SEK 2,9 miljarder. Detta beslut har överklagats. Den sammanlagda resultateffekten kan uppgå till högst MSEK 575 om avdraget i sin helhet inte kommer att godkännas.

Betydande 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 resultatet 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 1 575 MSEK vid utgången av 2005. I koncernen fanns vid utgången av 2005 dessutom ytterligare uppskjutna skattefordringar om 245 MSEK avseende ej utnyttjade underskottsavdrag som inte värderats efter bedömning av möjligheten att utnyttja underskotten, vilket kan påverka resultatet såväl negativt som positivt.

## NOT 3 Rapportering per segment

**Rörelsegrenar:** Fordon och Service består huvudsakligen av två delar, dels den industriella verksamheten som omfattar all tillverkning av lastbilar, bussar, industri- och marinmotorer, dels försäljningsverksamheten som omfattar marknadsbolagen som hanterar försäljningen av de tillverkade produkterna. Kundfinansieringen omfattar finansiella lösningar till Scantias kunder såsom lånefinansiering, leasingkontrakt och försäkringslösningar.

**Geografiska områden:** Den geografiska indelningen av Scania består av fem delar; Västra Europa, Centrala och Östra Europa, Asien, Amerika och Övriga marknader. I den avslutande tabellen i noten framgår vilka länder som ingår i respektive område. Försäljning av Scantias produkter sker till samtliga fem geografiska områden. Kundfinansieringen finns huvudsakligen på de europeiska marknaderna och i mindre utsträckning på de övriga. Huvuddelen av Scantias forskning och utveckling sker i Sverige. Tillverkningen av bussar, lastbilar och industri- och marinmotorer, sker på ett flertal platser i Sverige, Argentina, Brasilien, Frankrike, Nederländerna, Polen och Ryssland.

1) Finansiella intäkter och kostnader samt skatt redovisas för båda rörelsegrenarna till följd av att kundfinansieringens verksamhet baseras på nettofinansieringskostnaden efter skatt. Av jämförelseskäl redovisas motsvarande information även för rörelsegrenen Fordon & Service.

2) Värdeminskning på operationell leasing ingår ej.

3) Materiella anläggningstillgångar i segmentet Kundfinansiering består främst av uthyrningstillgångar (operationell leasing).

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

5) Räntebärande fordringar i segmentet Kundfinansiering består främst av avbetalningsfordringar och fordringar avseende finansiell leasing.

6) Eliminering avser uppskjuten vinst på operationell leasing.

## PRIMÄRA SEGMENT (rörelsegrenar)

RESULTATRÄKNING Januari – december, MSEK	Fordon och Service		Kundfinansiering		Eliminering och övrigt		Scaniagruppen	
	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004
Intäkter från externa kunder	63 328	56 788	3 518	3 427	- 1 742	- 1 748	65 104	58 467
Kostnader	- 57 006	- 50 647	- 2 989	- 2 977	1 742	1 748	- 58 253	- 51 876
Resultat från andelar i intresseföretag	8	8	-	-	-	-	8	8
<b>Rörelseresultat</b>	<b>6 330</b>	<b>6 149</b>	<b>529</b>	<b>450</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6 859</b>	<b>6 599</b>
Finansiella intäkter och kostnader <sup>1)</sup>	- 94	- 323	-	-	-	-	- 94	- 323
<b>Resultat efter finansiella intäkter och kostnader</b>	<b>6 236</b>	<b>5 826</b>	<b>529</b>	<b>450</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6 765</b>	<b>6 276</b>
Skatter <sup>1)</sup>	- 1 938	- 1 821	- 162	- 139	-	-	- 2 100	- 1 960
<b>Årets nettovinst</b>	<b>4 298</b>	<b>4 005</b>	<b>367</b>	<b>311</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4 665</b>	<b>4 316</b>
Avskrivningar ingår med <sup>2)</sup>	- 2 497	- 1 990	- 15	- 15	-	-	- 2 512	- 2 005
<b>BALANSRÄKNING</b>								
31 December, MSEK								
<b>Tillgångar</b>								
Immateriella anläggningstillgångar	2 685	2 613	13	13	-	-	2 698	2 626
Materiella anläggningstillgångar <sup>3)</sup> <sup>6)</sup>	20 673	18 173	7 292	7 065	- 1 367	- 1 328	26 598	23 910
Aktier och andelar i intressebolag	96	92	-	-	-	-	96	92
Varulager	9 949	9 446	0	41	-	-	9 949	9 487
Övriga fordringar <sup>4)</sup>	12 784	11 456	612	658	- 702	- 656	12 694	11 458
Räntebärande fordringar <sup>5)</sup>	1 025	1 074	22 365	19 558	-	-	23 390	20 632
Likvida placeringar	2 616	2 196	177	302	-	-	2 793	2 498
<b>Summa tillgångar</b>	<b>49 828</b>	<b>45 050</b>	<b>30 459</b>	<b>27 637</b>	<b>- 2 069</b>	<b>- 1 984</b>	<b>78 218</b>	<b>70 703</b>
<b>Eget kapital och skulder</b>								
Eget kapital	20 682	18 336	3 054	3 097	-	-	23 736	21 433
Räntebärande skulder	3 290	3 050	25 384	22 563	-	-	28 674	25 613
Avsatt till pensioner	3 445	2 490	13	9	-	-	3 458	2 499
Andra avsättningar	3 834	4 307	578	600	-	-	4 412	4 907
Övriga skulder <sup>6)</sup>	18 577	16 867	1 430	1 368	- 2 069	- 1 984	17 938	16 251
<b>Summa eget kapital och skulder</b>	<b>49 828</b>	<b>45 050</b>	<b>30 459</b>	<b>27 637</b>	<b>- 2 069</b>	<b>- 1 984</b>	<b>78 218</b>	<b>70 703</b>
Periodens bruttoinvesteringar i								
- Immateriella anläggningstillgångar	312	367	3	4	-	-	315	371
- Materiella anläggningstillgångar	2 969	2 360	13	12	-	-	2 982	2 372
- Korttidsuthyrning, operationell leasing	1 522	1 617	3 221	2 572	-	-	4 743	4 189



Kassaflödesanalys per segment MSEK	Fordon och Service		Kundfinansiering		Scaniagruppen	
	2005	2004	2005	2004	2005	2004
<b>Den löpande verksamheten</b>						
Tillförda medel från verksamheten	6 905	6 685	363	193	7 268	6 878
Förändring i rörelsekapital	762	- 1 153			762	- 1 153
<b>Kassaflöde från verksamheten</b>	<b>7 667</b>	<b>5 532</b>	<b>363</b>	<b>193</b>	<b>8 030</b>	<b>5 725</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>						
Nettoinvesteringar	- 3 802	- 2 847	- 1 410	- 478	- 5 212	- 3 325
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>	<b>- 3 802</b>	<b>- 2 847</b>	<b>- 1 410</b>	<b>- 478</b>	<b>- 5 212</b>	<b>- 3 325</b>
<b>Summa Kassaflöde</b>	<b>3 865</b>	<b>2 685</b>	<b>- 1 047</b>	<b>- 285</b>	<b>2 818</b>	<b>2 400</b>

#### SEKUNDÄRA SEGMENT (geografiska områden)

MSEK	Västra Europa		Centrala och Östra Europa		Asien		Amerika		Övriga marknader		Elimineringar		Scaniagruppen	
	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004
<b>Fordon och Service</b>														
Intäkter, januari – december <sup>1)</sup>	42 027	38 598	5 586	5 072	4 138	3 994	7 575	5 654	4 002	3 470	-	-	63 328	56 788
Tillgångar, 31 December <sup>2)</sup>	36 282	33 866	3 022	2 778	1 090	1 095	8 866	6 735	2 131	2 049	- 1 563	- 1 473	49 828	45 050
Bruttoinvesteringar <sup>2)</sup>	2 764	2 275	213	171	13	37	266	180	25	64	-	-	3 281	2 727
<b>Kundfinansiering</b>														
Intäkter, januari – december <sup>1)</sup>	2 859	2 884	415	356	160	128	1	-	83	59	-	-	3 518	3 427
Tillgångar, 31 December <sup>2)</sup>	22 785	21 082	5 108	4 717	1 804	1 326	14	-	748	512	-	-	30 459	27 637
Bruttoinvesteringar <sup>2)</sup>	8	9	5	4	4	3	0	-	0	0	-	-	17	16

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

2) Tillgångar respektive investeringar fördelade baserat på geografisk lokalisering.

#### Sammanställning av sekundära segment (geografiska områden)

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

**Centrala och Östra Europa:** Albanien, Bosnien-Hercegovina, Bulgarien, Cypern, Estland, Georgien, Grekland, Jugoslavien, Kazakstan, Kroatien, Lettland, Litauen, Makedonien, Moldavien, Polen, Rumänien, Ryssland, Slovakien, Tjeckien, Turkmenistan, Ukraina, Ungern, Vitryssland

**Asien:** Afghanistan, Bahrain, Bangladesh, Brunei, Filippinerna, Förenade Arabemiraten, Hong Kong, Indien, Indonesien, Iran, Irak, Israel, Japan, Jemen, Jordanien, Kina, Kuwait, Laos, Libanon, Macao, Maldiverna, Malaysia, Mongoliet, Myanmar, Nepal, Nordkorea, Oman, Pakistan, Qatar, Saudiarabien, Singapore, Sri Lanka, Sydkorea, Syrien, Taiwan, Thailand, Turkiet, Vietnam.

**Amerika:** Argentina, Barbados, Bermuda, Bolivia, Brasilien, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dominikanska Republiken, Ecuador, El Salvador, Grenada, Guatemala, Guyana, Haiti, Honduras, Jamaica, Jungfruöarna, Kanada, Martinique, Mexico, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, Puerto Rico, Surinam, Trinidad, Uruguay, USA, Venezuela.

**Övriga marknader:** Algeriet, Angola, Australien, Benin, Botswana, Burundi, Egypten, Elfenbenskusten, Eritrea, Etiopien, Franska Polynesien, Gabon, Gambia, Ghana, Guadelope, Guinea-Bissau, Guinea Conacry, Kongo, Kamerun, Kanarieöarna, Kenya, Liberia, Libyen, Madagaskar, Mali, Malawi, Mauretanien, Mauritius, Micronesien, Mocambique, Marocko, Namibia, Niger, Nya Guinea, Nya Kaledonien, Nya Zeeland, Reunion, Rwanda, São Tomé, Seychellerna, Senegal, Sierra Leone, Somalia, Sudan, Sydafrika, Tanzania, Tchad, Togo, Tunisien, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

#### NOT 4 Försäljningsintäkter, Fordon och Service

	2005	2004
Lastbilar	37 778	33 407
Bussar	6 256	5 504
Motorer	803	658
Serviceprodukter	12 591	11 418
Begagnade fordon och övrigt	7 670	6 792
Intäktsperiodisering fordon <sup>1) 2)</sup>	- 1 770	- 991
<b>Totalt</b>	<b>63 328</b>	<b>56 788</b>

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

2) Varav lastbilar -1 618 (-920) och bussar -152 (-71).

**NOT 5 Rörelsens kostnader**

<b>Fordon och Service:</b>		
<b>Kostnad för sålda varor</b>	2005	2004
Varukostnader	31 272	27 237
Personal	7 844	7 421
Avskrivningar	2 033	1 506
Övrigt	6 686	6 364
<b>Totalt</b>	<b>47 835</b>	<b>42 528</b>

<b>Forskning- och utvecklingskostnader</b>		
	2005	2004
Personal	1 072	962
Avskrivningar	377	164
Övrigt	1 035	861
<b>Totalt</b>	<b>2 484</b>	<b>1 987</b>

<b>Försäljningskostnader</b>		
	2005	2004
Personal	2 530	2 324
Avskrivningar	281	278
Övrigt	3 018	2 741
<b>Totalt</b>	<b>5 829</b>	<b>5 343</b>

<b>Administrationskostnader</b>		
	2005	2004
Personal	417	454
Avskrivningar	16	16
Övrigt	425	319
<b>Totalt</b>	<b>858</b>	<b>789</b>

<b>Kundfinansiering: Försäljnings- och administrationskostnader</b>		
	2005	2004
Personal	222	183
Avskrivningar	15	15
Övrigt	137	120
<b>Totalt</b>	<b>374</b>	<b>318</b>

I varukostnader ingår nya lastbilar, bussar och motorer, men även begagnade fordon, påbyggnationer och personbilar. Storleken på varukostnaden är även beroende på graden av integration på olika marknader. Kapitalisering av FoU har fördelats mellan kostnadslagen personal och övrigt.

**NOT 6 Kundfinansiering**

	2005	2004
Ränteintäkter	1 375	1 253
Leasingintäkter	2 143	2 174
Avskrivningar	- 1 725	- 1 731
Räntekostnader	- 850	- 841
Ränteöverskott	943	855
Andra intäkter och kostnader	40	2
Bruttoresultat	983	857
Rörelsekostnader	- 374	- 318
Kostnader för osäkra fordringar <sup>1)</sup>	- 80	- 89
<b>Rörelseresultat</b>	<b>529</b>	<b>450</b>

1) Vilket motsvarar 0,29% (0,34) av den genomsnittliga kreditportföljen.

<b>Uthyrningstillgångar (operationell leasing)</b>		
	2005	2004
Vid årets början	7 043	7 900
Tillkommande kontrakt	3 221	2 572
Avskrivning	- 1 725	- 1 731
Avslutade kontrakt	- 1 676	- 1 669
Förändring av värde reglering	30	21
Kursdifferenser	377	- 50
<b>Redovisat värde vid årets slut<sup>2)</sup></b>	<b>7 270</b>	<b>7 043</b>

2) Ingår i koncernen i maskiner och inventarier efter avdrag för vinstavräkning och internvinster.

<b>Finansiella fordringar (avbetalnings- kontrakt och finansiell leasing)</b>		
	2005	2004
Vid årets början	19 553	18 026
Tillkommande fordringar	14 408	9 458
Amortering/Avslutade kontrakt	- 12 800	- 7 950
Förändring av värde reglering	- 74	- 86
Kursdifferenser	1 273	105
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>22 360</b>	<b>19 553</b>
<b>Totala fordringar och uthyrningstillgångar<sup>3)</sup></b>	<b>29 630</b>	<b>26 596</b>

3) Antalet kontrakt i portföljen vid årets slut uppgick till cirka 70 000 (67 000).

<b>Nettoinvesteringar i finansiella leasingavtal</b>		
	2005	2004
Fordringar avseende framtida minimileaseavgifter	19 196	16 421
Avgår belopp för: Inkassokostnader och reserv för osäkra fordringar	- 408	- 311
Beräknad ränta	- 1 527	- 1 345
<b>Nettoinvestering<sup>4)</sup></b>	<b>17 261</b>	<b>14 765</b>

4) Ingår i koncernen i räntebärande kundfordringar samt långfristiga räntebärande fordringar.

<b>Framtida minimi- leaseavgifter<sup>5)</sup></b>	<b>Operationell leasing</b>	<b>Finansiell leasing</b>
2006	2 089	7 545
2007	1 345	5 147
2008	1 041	3 643
2009	633	2 000
2010	302	665
2011 och därefter	107	196
<b>Totalt</b>	<b>5 517</b>	<b>19 196</b>

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

**NOT 7 Finansiella intäkter och kostnader**

	2005	2004
<b>Finansiella intäkter (Ränteintäkter)</b>		
Banktillgodohavanden och kortfristiga placeringar	268	239
Räntebärande fordringar	345	42
Övrigt	22	45
<b>Summa finansiella intäkter</b>	<b>635</b>	<b>326</b>
<b>Finansiella kostnader (Räntekostnader)</b>		
Upplåning	- 723	- 513
Pensionsskuld	- 99	- 105
<b>Summa finansiella kostnader</b>	<b>- 822</b>	<b>- 618</b>
<b>Övriga finansiella intäkter och kostnader</b>	<b>93</b>	<b>- 31</b>
<b>Finansiella intäkter och kostnader, netto</b>	<b>- 94</b>	<b>- 323</b>

Ovan nämnda övriga finansiella intäkter och kostnader härrör sig främst från intäktsförd negativ goodwill från förvärvet av Ainax (47 MSEK) samt från fluktuation i värderingen av derivat som ej omfattas av säkringsredovisning (74 MSEK).

## NOT 8 Skatter

Periodens skattekostnad/skatteintäkt	2005	2004
Aktuell skatt <sup>1)</sup>	- 2 263	- 1 943
Uppskjutna skatt	163	- 17
<b>Totalt</b>	<b>- 2 100</b>	<b>- 1 960</b>
1) Varav betald skatt:	- 2 450	- 1 784

Uppskjutna skatt är hänförlig till följande:	2005	2004
Uppskjutna skatt avseende temporära skillnader	265	329
Uppskjutna skatt till följd av ändrade skattesatser och skatteregler <sup>2)</sup>	10	3
Uppskjutna skatteintäkt pga under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	60	18
Uppskjutna skattekostnad till följd av utnyttjande av tidigare aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	- 141	- 375
Övriga förändringar i uppskjutna skatteskulder/tillgångar	- 31	8
<b>Totalt</b>	<b>163</b>	<b>- 17</b>

2) Skattesatsen har under år 2005 ändrats bland annat i följande länder: Danmark, Frankrike och Nederländerna.

Avstämning av effektiv skatt	2005		2004	
	Belopp	%	Belopp	%
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader	6 765		6 276	
Svensk nominell skatt	- 1 894	- 28	- 1 757	- 28
Skatteeffekt och procentuell påverkan:				
Skillnad mellan svensk och utländsk skattesats	- 155	- 2	- 86	- 1
Ej skattepliktiga intäkter	127	2	36	1
Ej avdragsgilla kostnader	- 149	- 2	- 122	- 2
Nyttjande/värdering av underskottsavdrag	46	0	- 30	0
Omvärdering av uppskjutna skatt	- 18	0	24	0
Justering av skatt avseende tidigare år	- 6	0	11	0
Övrigt	- 51	- 1	- 36	- 1
<b>Effektiv skatt</b>	<b>- 2 100</b>	<b>- 31</b>	<b>- 1 960</b>	<b>- 31</b>

## Uppskjutna skattefordringar och skulder är hänförliga till följande:

Uppskjutna skattefordringar	2005	2004
Avsättningar	460	434
Avsättningar för pensioner	371	146
Anläggningstillgångar	677	291
Varulager	478	416
Ej utnyttjade underskottsavdrag <sup>3)</sup>	187	300
Övrigt	487	451
Kvittning inom skatteenheter	- 2 095	- 1 655
<b>Summa uppskjutna skattefordringar</b>	<b>565</b>	<b>383</b>

Uppskjutna skatteskulder	2005	2004
Anläggningar	3 230	2 741
Periodiseringsfond <sup>4)</sup>	943	884
Övrigt	62	335
Kvittning inom skatteenheter	- 2 095	- 1 655
<b>Summa uppskjutna skatteskulder</b>	<b>2 140</b>	<b>2 305</b>
<b>Uppskjutna skatteskuld, netto</b>	<b>1 575</b>	<b>1 922</b>

3) Ej utnyttjade underskottsavdrag 2005 härrör främst från Frankrike, Tyskland och Latinamerika. Av den uppskjutna skattefordran som härrör från ej utnyttjade underskottsavdrag kan MSEK 175 utnyttjas utan tidsbegränsning.

4) I Sverige finns möjlighet att göra avsättning till en obeskattad reserv kallad periodiseringsfond. Avdrag för avsättning till periodiseringsfond medges med högst 25 procent av den beskattningsbara vinsten. Varje fondavsättning får fritt återföras till beskattning och skall återföras senast sju år efter det år då avsättningen gjordes. Från och med 2005 räntebelastas fondavsättningen och denna kostnad redovisas som skatt.

Avstämning av uppskjuten skatteskuld, netto:	2005	2004
Redovisat värde vid årets ingång	1 922	1 897
Uppskjutna skatt redovisat i årets resultat	- 163	17
Kursdifferenser	36	13
Skattefordran/skuld i förvärvade/avyttrade verksamheter	60	16
Uppskjutna skatt redovisad direkt mot eget kapital hänförlig till förändringar av avsättningar för pensioner	- 217	- 21
av avsättningar för kassaflödesåkringar	- 63	-
<b>Uppskjutna skatteskuld, netto vid årets utgång</b>	<b>1 575</b>	<b>1 922</b>

Värderade uppskjutna skattefordringar avseende dotterbolag som under året 2005 redovisat förlust har värderats efter bedömning att framtida intjäningsförmåga i respektive bolag möjliggör en värdering. För Scaniagruppen har uppskjutna skattefordringar avseende ej utnyttjade underskottsavdrag på MSEK 245 (243) inte värderats efter bedömning av möjligheten att utnyttja underskotten.

## Förfallostruktur för uppskjutna skattefordringar avseende ej värderade underskottsavdrag

	2006	2007	2008	2009	2010	2011 och därefter	Utän tidsbegränsning	<b>Totalt</b>
	21	1	2	1	-	110	110	<b>245</b>

## NOT 9 Avskrivningar

Fordon och Service	2005	2004
Immateriella anläggningstillgångar		
Forsknings- och utvecklingskostnader	- 283	- 84
Försäljningskostnader	- 33	- 45
<b>Summa</b>	<b>- 316</b>	<b>- 129</b>
Materiella anläggningstillgångar		
Kostnad för sålda varor <sup>1)</sup>	- 1 782	- 1 505
Forsknings- och utvecklingskostnader	- 136	- 106
Försäljningskostnader	- 247	- 234
Administrationskostnader	- 16	- 16
<b>Summa</b>	<b>- 2 181</b>	<b>- 1 861</b>
<b>Total avskrivning Fordon och Service</b>	<b>- 2 497</b>	<b>- 1 990</b>

1) Därutöver tillkommer värdeminskning avseende korttidsuthyrning inom Fordon och Service -210 (-168) och periodisering av kapitaliserade återköpsåtaganden vilka belastar kostnad för sålda varor samt värdeminskning på operationell leasing med MSEK -578 (-646).

Kundfinansiering	2005	2004
Operationell leasing	- 1 725	- 1 731
Övriga anläggningstillgångar	- 15	- 15
<b>Total avskrivning Kundfinansiering</b>	<b>- 1 740</b>	<b>- 1 746</b>

## NOT 10 Immateriella anläggningstillgångar

	Goodwill	Utveckling	Programvara	Total
Redovisat värde 2004-01-01	1 006	1 231	158	2 395
Förändring av ackumulerade anskaffningsvärden 2004	6	313	25	344
Förändring av ackumulerade avskrivningar 2004	–	– 83	– 30	– 113
Redovisat värde 2004-12-31	1 012	1 461	153	2 626
<b>2005</b>				
<b>Akkumulerade anskaffningsvärden</b>				
Vid årets början	1 012	1 547	280	2 839
Förvärv/avyttringar av verksamheter	63	–	13	76
Nyanskaffningar	–	291	24	315
Avyttringar och utrangeringar	–	– 13	– 32	– 45
Omklassificeringar	–	–	25	25
Kursdifferenser	20	–	21	41
<b>Summa</b>	<b>1 095</b>	<b>1 825</b>	<b>331</b>	<b>3 251</b>
<b>Akkumulerade avskrivningar</b>				
Vid årets början	–	86	127	213
Årets avskrivningar	–	283	33	316
– Fordon och Service	–	–	5	5
– Kundfinansiering	–	–	–	–
Avyttringar och utrangeringar	–	–	– 5	– 5
Omklassificeringar	–	–	10	10
Kursdifferenser	–	–	14	14
<b>Summa</b>	<b>–</b>	<b>369</b>	<b>184</b>	<b>553</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>1 095</b>	<b>1 456</b>	<b>147</b>	<b>2 698</b>

Immateriella tillgångar inom Scania hänför sig i allt väsentligt till aktiverade utvecklingskostnader och s.k. förvärvsgoodwill. Samtliga goodwillposter inom Scania hänför sig till förvärv av tidigare fristående importörer/återförsäljare som utgör enskilda kassagenererande enheter. Genomförda nedskrivningstester har inte föranlett någon omvärdering.

## NOT 11 Materiella anläggningstillgångar

	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar och förskott	Tillgångar i operationell leasing <sup>1)</sup>	Total
Redovisat värde 2004-01-01	7 238	5 797	1 428	9 711	24 174
Förändring av ackumulerade anskaffningsvärden 2004	506	884	– 287	– 658	445
Förändring av ackumulerade avskrivningar 2004	– 395	– 405	–	91	– 709
<b>Redovisat värde 2004-12-31</b>	<b>7 349</b>	<b>6 276</b>	<b>1 141</b>	<b>9 144</b>	<b>23 910</b>
<b>2005</b>					
<b>Akkumulerade anskaffningsvärden</b>					
Vid årets början	11 387	20 366	1 141	13 794	46 688
Förvärv/avyttringar av dotterbolag	275	35	–	–	310
Nyanskaffningar	207	734	2 041	4 743	7 725
Avyttringar och utrangeringar	– 54	– 1 029	–	– 4 498	– 5 581
Omklassificeringar	507	1 248	– 1 693	– 73	– 11
Årets kursdifferens	718	1 428	31	872	3 049
<b>Summa</b>	<b>13 040</b>	<b>22 782</b>	<b>1 520</b>	<b>14 838</b>	<b>52 180</b>
<b>Akkumulerade avskrivningar</b>					
Vid årets början	4 038	14 090	–	4 512	22 640
Årets avskrivningar	–	–	–	–	–
– Fordon och Service	361	1 820	–	788	2 969
– Kundfinansiering	–	10	–	1 725	1 735
Avyttringar och utrangeringar	– 8	– 911	–	– 2 384	– 3 303
Omklassificeringar	90	– 100	–	– 45	– 55
Årets kursdifferens	221	1 016	–	248	1 485
<b>Summa</b>	<b>4 702</b>	<b>15 925</b>	<b>–</b>	<b>4 844</b>	<b>25 471</b>
<b>Akkumulerade nedskrivningar<sup>2)</sup></b>					
Vid årets början	–	–	–	138	138
Årets värdeförändring	–	–	–	– 27	– 27
<b>Summa</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>111</b>	<b>111</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>8 338</b>	<b>6 857</b>	<b>1 520</b>	<b>9 883</b>	<b>26 598</b>
– varav Maskiner		6 024 (5 501)			
– varav Inventarier		833 (775)			
– varav Byggnader	6 252 (5 644)				
– varav Mark	2 086 (1 705)				
– Varav Kundfinansieringsverksamheten	–	23	–	7 269	7 292
<b>Taxeringsvärden, byggnader i Sverige</b>	<b>950 (939)</b>				
motsvarande redovisat värde	2 284 (2 315)				
<b>Taxeringsvärden, mark i Sverige</b>	<b>397 (325)</b>				
motsvarande redovisat värde	448 (422)				

1) Inkluderar tillgångar för korttidsuthyrning samt tillgångar som kapitaliserats på grund av återköpsåtaganden.  
2) Nedskrivningar av tillgångar i operationell leasing avser värdeereglering för verkliga och befarade kreditförluster.



## NOT 12 Andelar i intressebolag

Intrassebolag	2005	2004
<b>Redovisat värde vid årets början</b>	<b>66</b>	66
Förvärv, avyttringar och nedskrivningar under året	- 6	- 4
Omklassificering	1	0
Kursdifferenser	7	- 3
Årets resultatandel	8	8
Utdelning	- 5	- 1
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>71</b>	66
<b>Eventualförpliktelser</b>	<b>0</b>	0
<b>Andel av tillgångar, skulder och resultat</b>	<b>2005</b>	2004
Anläggningstillgångar	47	46
Omsättningstillgångar	76	73
Långfristiga skulder	14	16
Kortfristiga skulder	37	34
<b>Scanias andel av nettotillgångar</b>	<b>72</b>	69
<b>Försäljningsintäkter</b>	<b>464</b>	455
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader	11	12
Skatter	- 3	- 4
<b>Årets nettovinst</b>	<b>8</b>	8

Intrassebolag/ Organisationsnummer/Säte	Ägar- andel %	Redovisat värde hos moderbolag	Andelens värde i koncernen	
			2005	2004
Cummins-Scania high pressure injection L.L.C; 043650113, USA	30	26	32	30
BitsData AB, 556112-2613, Sverige	25	1	3	1
ScaMadrid S.A., ES A80433519, Spanien	49	1	22	19
ScaValencia S.A., ES A46332995, Spanien	26	12	13	16
Övriga		1	1	0
<b>Andelar i intrassebolag</b>			<b>71</b>	66
Övriga aktier och andelar			25	26
<b>Totalt</b>			<b>96</b>	92

## NOT 13 Räntebärande fordringar

	2005	2004
<b>Långfristiga fordringar</b>		
Kundfinansiering <sup>1)</sup>	15 013	12 174
Fordon och Service	530	582
<b>Summa långfristiga räntebärande fordringar</b>	<b>15 543</b>	12 756
<b>Kortfristiga fordringar</b>		
Kundfinansiering	7 353	7 383
Fordon och Service	494	492
<b>Summa kortfristiga räntebärande fordringar</b>	<b>7 847</b>	7 875
<b>Totalt räntebärande fordringar</b>	<b>23 390</b>	20 631

1) I not 6 visas hur Kundfinansieringens finansiella fordringar (inklusive kortfristig del) har förändrats över året.

## NOT 14 Varulager

	2005	2004
Råmaterial	970	937
Produkter i arbete	1 114	1 109
Färdiga produkter <sup>1)</sup>	7 865	7 441
<b>Totalt</b>	<b>9 949</b>	9 487
1) Varav begagnade fordon	1 251	1 269
Ökning värdereglering av lager	- 24	- 78

## NOT 15 Andra fordringar

	2005	2004
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	86	54
Mervärdesskatt	169	126
Övriga fordringar	498	323
<b>Totalt andra långfristiga fordringar</b>	<b>753</b>	503
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	792	853
Derivat med positivt marknadsvärde	788	-
Mervärdesskatt	739	553
Övriga fordringar	843	793
<b>Totalt andra kortfristiga fordringar</b>	<b>3 162</b>	2 199
<b>Totalt andra fordringar</b>	<b>3 915</b>	2 702

## NOT 16 Eget kapital

Scaniagruppens eget kapital har förändrats på följande sätt:

	Aktie- kapital	Tillskjutet kapital	Fond för verkligt värde	Omräknings- reserv	Balanserat resultat	Summa <sup>1)</sup>	Minoritets- intresse	Totalt
<b>2004</b>								
Ingående kapital	2 000	1 120	–	– 299	15 645	18 466	5	18 471
Årets kursdifferens				– 101		– 101	– 2	– 103
Aktuariella vinster/förluster avseende pensioner redovisade direkt mot eget kapital					– 72	– 72		– 72
Skatt hänförlig till poster som redovisats direkt mot eget kapital					21	21		21
<b>Summa förändringar redovisade direkt mot eget kapital exkl transaktioner med bolagets ägare</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>–</b>	<b>– 101</b>	<b>– 51</b>	<b>– 152</b>	<b>– 2</b>	<b>– 154</b>
Årets resultat					4 314	4 314	2	4 316
<b>Summa förändringar exkl transaktioner med bolagets ägare</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>–</b>	<b>– 101</b>	<b>4 263</b>	<b>4 162</b>	<b>0</b>	<b>4 162</b>
Utdelning					– 1 200	– 1 200		– 1 200
<b>Utgående eget kapital per 2004-12-31</b>	<b>2 000</b>	<b>1 120</b>	<b>–</b>	<b>– 400</b>	<b>18 708</b>	<b>21 428</b>	<b>5</b>	<b>21 433</b>
<b>2005</b>								
Ingående eget kapital	2 000	1 120	–	– 400	18 708	21 428	5	21 433
Byte av redovisningsprincip (IAS 39)			55		– 33	22		22
Justerat ingående kapital	2 000	1 120	55	– 400	18 675	21 450	5	21 455
Årets kursdifferens				1 303		1 303	4	1 307
Kassafördessäkringar								
Redovisat direkt mot eget kapital				– 607		– 607		– 607
Upplöst mot resultaträkningen				415		415		415
Aktuariella vinster/förluster avseende pensioner redovisade direkt mot eget kapital					– 770	– 770		– 770
Skatt hänförlig till poster som redovisats direkt mot eget kapital				54	217	271		271
<b>Summa förändringar redovisade direkt mot eget kapital exkl transaktioner med bolagets ägare</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>– 138</b>	<b>1 303</b>	<b>– 553</b>	<b>612</b>	<b>4</b>	<b>616</b>
Årets resultat					4 665	4 665	0	4 665
<b>Summa förändringar exkl transaktioner med bolagets ägare</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>– 138</b>	<b>1 303</b>	<b>4 112</b>	<b>5 277</b>	<b>4</b>	<b>5 281</b>
Nyemission i samband med förvärv av Ainax	263				– 263	0		0
Utdelning					– 3 000	– 3 000		– 3 000
<b>Utgående kapital per 2005-12-31</b>	<b>2 263</b>	<b>1 120</b>	<b>– 83</b>	<b>903</b>	<b>19 524</b>	<b>23 727</b>	<b>9</b>	<b>23 736</b>

**Aktiekapitalet för Scania AB** består av 126 296 508 utelöpande A-aktier med en rösträtt per aktie och 100 000 000 utelöpande B-aktier med en tiondels rösträtt per aktie. 26 296 508 aktier innehas av dotterbolaget Ainax, således finns totalt 200 000 000 aktier tillgängliga för aktieägare utanför bolaget. Samtliga aktier är fullt betalda och inga aktier är reserverade för överlåtelse.

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

**Fond för verkligt värde** utgörs av marknadsvärdeförändringen på kommersiella kassafördessäkringar, där säkringsredovisning enligt IAS 39 tillämpas.

**Omräkningsreserv** uppstår vid omräkning av utländska nettotillgångar enligt dagskursmetoden. Årets positiva kursdifferens på MSEK 1 307 har uppstått som följd av att den svenska kronan försvagats mot för Scania viktiga valutor. Kursdifferensen härrör främst från kronans försvagning mot brasilianska Real och europeiska valutor, främst Euro och brittiska Pund.

**Balanserat resultat** består utöver upparbetade vinstmedel även av pensionsskuld förändring som här-

rör från förändrade aktuariella antaganden som redovisats direkt mot eget kapital. Avseende förändringar i aktuariella antaganden, se vidare not 17 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser. Av moderbolagets utdelning MSEK 3 394 tillföll MSEK 394 dotterbolaget Ainax, vilket innebär att utdelningen som påverkat gruppens eget kapital minskat till MSEK 3 000.

**Minoritetsintresse** utgör den del av eget kapital som tillhör externa minoritetsägare till vissa dotterbolag inom koncernen.

**Nyemission.** Förvärvet av Ainax i februari 2005 betalades genom nyemission av 26 296 508 A-aktier, vilket motsvarar 96,3% av antal utestående aktier i Ainax. Nyemissionen påverkade Scania-koncernens eget kapital med netto noll men då MSEK 263 redovisas som aktiekapital påverkas Balanserat resultat med motsvarande -263. Avsikten är att under 2006 likvidera bolaget, varefter aktiekapitalet kommer att återställas.

1) Eget kapital hänförligt till Scantias aktieägare.

## 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 förmånsbaserade planer omfattar ålderspension, efterlevandepension, sjukvård och avgångsersättningar.

Förpliktelser som redovisas i balansräkningen härstammar från de förmånsbestämda planerna. De största planerna återfinns i Sverige, Storbritannien och Brasilien. Planerna är tryggnads via återförsäkrad avsättning i balansräkningen, stiftelser och fonder. Beräkningarna är utförda enligt den sk projected unit credit method med de antaganden som återfinns i tabellen nedan, dessutom har hänsyn tagits till eventuell uppsägningsbarhet. Aktuariella vinster och förluster redovisas från och med 2005 direkt i eget kapital.

Jämförelseårets aktuariella förlust om 72 MSEK har omklassificerats från resultaträkningen till eget kapital.

För några förmånsbestämda planer som omfattar flera arbetsgivare kan inte tillräcklig information erhållas för att beräkna Scania del i planerna, varför dessa redovisas 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 72 (74). 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 128 % (128%). Den kollektiva konsolideringsnivån utgörs av marknadsvärdet på förvaltarens tillgångar i % av försäkringsåtagandena beräknade enligt förvaltarens försäkringstekniska beräkningsantaganden, vilka inte överensstämmer med IAS19.

I de holländska planerna bidrar både företagen och de anställda till planen. Företagens avgifter till MN Services uppgick till MSEK 22 (19) och till PVF Achmea till MSEK 55 (49). Konsolideringsgraden uppgick till 126 % (114 %) för MN Services och 127 % (115 %) för PVF Achmea.

Scania prognosticerade utbetalning av pensioner är MSEK 170 för 2006.

Kostnader för pensioner och andra förmånsbestämda ersättningar redovisade i resultaträkningen	Kostnader avseende pensionsförpliktelser		Kostnader avseende sjukvårdsförmåner		Kostnader avseende övriga förpliktelser	
	2005	2004	2005	2004	2005	2004
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	- 117	- 186	- 2	- 2	- 10	- 4
Räntekostnader	- 143	- 125	- 21	- 14	- 4	- 2
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångarna	44	20	-	-	3	1
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år	-	- 3	- 8	-	-	-
Vinster (+) och förluster (-) beroende av reduceringar och regleringar, netto	10	0	-	-	-	-
<b>Total kostnad för förmånsbaserade ersättningar redovisad i resultaträkningen</b>	<b>- 206</b>	<b>- 294</b>	<b>- 31</b>	<b>- 16</b>	<b>- 11</b>	<b>- 5</b>

F

na gentemot de anställda.

Koncernens kostnader för avgiftsbestämda planer under 2005 uppgick till MSEK 488 (455).

Pensionskostnader och andra förmånsbaserade ersättningar återfinns i resultaträkningen under rubrikerna Kostnad för sålda varor, Forsknings- och utvecklingskostnader, Försäljningskostnader och Administrationskostnader. Räntedelen i pensionskostnaden tillsammans med avkastningen på förvaltningstillgångarna återfinns under Finansiella kostnader och intäkter.

Kostnader för pensioner och andra förmånsbestämda ersättningar redovisade i eget kapital	Kostnader avseende pensionsförpliktelser		Kostnader avseende sjukvårdsförmåner		Kostnader avseende övriga förpliktelser	
	2005	2004	2005	2004	2005	2004
Utfallsbaserade justeringar av pensionsskulden	- 32	N/A	- 6	N/A	- 1	N/A
Utfallsbaserade justeringar av förvaltningstillgångarna	38	N/A	-	N/A	16	N/A
Effekter av ändringar av aktuariella antaganden	- 769	N/A	-	N/A	- 4	N/A
Aktuariella vinster (+) och förluster (-) netto för året	- 763	- 65	- 6	- 7	11	0
Begränsning i värdering av nettotillgångar.	- 12	-	-	-	-	-
<b>Total kostnad/intäkt för förmånsbaserade ersättningar redovisad i eget kapital</b>	<b>- 775</b>	<b>- 65</b>	<b>- 6</b>	<b>- 7</b>	<b>11</b>	<b>0</b>

Accumulerat belopp aktuariella förluster som redovisats i eget kapital är MSEK 842 före skatt.

Forts. nästa sida

Forts. Not 17

Redovisat som avsatt till pensioner i balansräkningen	Pensionsförpliktelser		Förpliktelser avseende sjukvård		Övriga förpliktelser	
	2005	2004	2005	2004	2005	2004
Nuvärde av förmånsbaserade utfästelser, helt eller delvis fonderade	1 258	593	-	-	40	28
Nuvärde av förmånsbaserade utfästelser, ofonderade	2 827	2 091	258	167	50	36
Nuvärde av förmånsbaserade utfästelser	4 085	2 684	258	167	90	64
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	- 1 048	- 395	-	-	- 47	- 21
Ej redovisade kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år	-	-	-	-	-	-
Nettotillgångar som ej värderats fullt ut pga begränsningsregel	81	-	-	-	-	-
Andra belopp som redovisats i balansräkningen	-	-	-	-	-	-
Redovisat i balansräkningen	3 118	2 289	258	167	43	43
Varav pensionsskuld redovisad under rubriken Avsättningar till pensioner	3 157	2 289	258	167	43	43
Varav pensionstillgång redovisad under rubriken Andra långfristiga fordringar	- 39	-	-	-	-	-

Antaganden tillämpade i aktuariell beräkning	Sverige (pension)		Storbritannien (pension)		Brasilien (sjukvård)		Övriga länder (pension mm)	
	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004
Diskonteringsränta (%)	4,0	5,5	5,0	5,5	10,3	10,3	2,0-4,5	4,5-5,5
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångar (%)	-	-	5,5	6,0	10,3	10,3	2,3-5,0	5,0-6,0
Förväntad löneökning (%)	3,0	3,0	0,0	0,0	-	-	1,5-4,4	2,0-4,3
Förändring av sjukvårdskostnader (%)	-	-	-	-	8,6	7,8	-	-
Personalomsättning (%)	5,0	5,0	0,0	0,0	-	-	1,0-8,0	1,0-6,0
Förväntad återstående tjänstgöringstid (år)	22,0	21,5	10,0	11,0	18,7	19,0	8,5-33,0	15,0-33,0
Förväntad pensionsökning (%)	2,0	2,0	2,8	3,0	-	-	0,8-2,0	1,8-2,5

Förväntad avkastning på förvaltningstillgångarna är beräknad med hänsyn till fördelningen av tillgångarna och marknadsförhållanden i slutet av 2005, inga förändringar i placeringsstrategier är planerade.

Nuvärdet av de förmånsbaserade utfästelserna har under året förändrats enligt nedan:	Skulder avseende pensionsförpliktelser		Skulder avseende sjukvårdsförmåner		Skulder avseende övriga förpliktelser	
	2005	2004	2005	2004	2005	2004
Nuvärde av de förmånsbaserade utfästelserna vid årets början	2 684	2 411	167	150	64	52
Nuvärde vid årets början av utfästelser som omklassificerats <sup>1)</sup>	401	-	-	-	-	-
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	117	186	2	2	10	4
Räntekostnader	143	125	21	14	4	2
Inbetalningar gjorda av deltagare i pensionsplanen	-	- 4	-	- 8	-	- 3
Aktuariella vinster och förluster netto för året	785	58	6	7	5	8
Kursdifferens	62	- 10	65	2	16	3
Utbetalningar av pensionsersättningar	- 113	- 85	- 11	-	- 9	- 2
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år	-	3	8	-	-	-
Nuvärde av de förmånsbaserade utfästelserna i köpta/sålda bolag	1	-	-	-	-	-
Vinster och förluster beroende av reduceringar netto för året	-	-	-	-	-	-
Vinster och förluster beroende av regleringar netto för året	5	-	-	-	-	-
<b>Nuvärde av de förmånsbaserade utfästelserna vid årets slut</b>	<b>4 085</b>	<b>2 684</b>	<b>258</b>	<b>167</b>	<b>90</b>	<b>64</b>

1) En förändring i lagstiftningen i Schweiz från och med 1 januari 2005, som tvingar arbetsgivare att delta i omstruktureringar i stiftelser vid underskott i finansieringen, leder till en omklassificering av planen från avgiftsbestämd till förmånsbestämd.



Marknadsvärdet av förvaltnings- tillgångarna har under året förändrats enligt nedan:	Förvaltnings- tillgångar avseende pensionsförpliktelser		Förvaltnings- tillgångar avseende sjukvårdsförmåner		Förvaltnings- tillgångar avseende övriga förpliktelser	
	2005	2004	2005	2004	2005	2004
Marknadsvärdet av förvaltnings- tillgångarna vid årets början	395	357	-	-	21	11
Marknadsvärdet vid årets början på förvaltningstillgångar i utfästelser som omklassificerats <sup>1)</sup>	503	-	-	-	-	-
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångarna	44	20	-	-	3	1
Aktuariella vinster och förluster netto för året	22	-7	-	-	16	8
Kursdifferens	51	-4	-	-	9	1
Inbetalningar till pensionsplanen	47	29	-	-	-	-
Inbetalningar gjorda av deltagare i pensionsplanen	7	-	-	-	-	-
Utbetalningar av pensionsersättningar	-21	-	-	-	-2	-
Marknadsvärde av förvaltnings tillgångar i köpta/sålda bolag	-	-	-	-	-	-
Vinster och förluster beroende av regleringar netto för året	-	-	-	-	-	-
<b>Marknadsvärde av förvaltnings- tillgångarna vid årets slut</b>	<b>1 048</b>	<b>395</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>47</b>	<b>21</b>

1) En förändring i lagstiftningen i Schweiz från och med 1 januari 2005, som tvingar arbetsgivare att delta i omstruktureringar i stiftelser vid underskott i finansieringen, leder till en omklassificering av planen från avgiftsbestämd till förmånsbestämd.

Förvaltningstillgångarna består i huvudsak av aktier och räntebärande värdepapper med följande marknads- värden på balansdagen:	2005 MSEK	2004 MSEK	2005 %	2004 %
Aktier och andelar, Scania	-	-	-	-
Aktier och andelar, övrigt	339	127	31,0	30,5
Övriga räntebärande värdepapper, Scania	-	-	-	-
Övriga räntebärande värdepapper, övrigt	506	248	46,2	59,6
Fastigheter uthyrda till Scania-bolag	74	-	6,8	-
Fastigheter investeringsobjekt	64	15	5,8	3,6
Bankmedel mm	112	26	10,2	6,3
<b>Totalt</b>	<b>1 095</b>	<b>416</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Faktisk avkastning	Förvaltnings- tillgångar avseende pensionsförpliktelser		Förvaltnings- tillgångar avseende sjukvårdsförmåner		Förvaltnings- tillgångar avseende övriga förpliktelser	
	2005	2004	2005	2004	2005	2004
Faktisk avkastning på förvaltningstillgångarna	84	23	-	-	17	11
<b>Känslighetsanalys gällande 1% förändring i sjukvårdskostnaderna på:</b>				<b>Minskning 1% 2005</b>		<b>Ökning 1% 2005</b>
Summan av kostnad för tjänstgöring innevarande år och räntekostnaden				-23		31
Summan av nuvärdet på den förmånsbaserade utfästelsen				-205		269
<b>Flerårssammanställning redovisat i balansräkningen</b>				<b>2005</b>		<b>2004</b>
Nuvärde av förmånsbaserade utfästelser				4 433		2 684
Förvaltningstillgångarnas marknadsvärde				-1 095		-395
Underskott				3 338		2 289
Nettotillgångar som ej värderats fullt ut p g a begränsningsregel				81		-
Redovisat i balansräkningen				3 419		2 289
<b>Flerårssammanställning av kostnader i eget kapital</b>				<b>2005</b>		<b>2004</b>
Utfallsbaserade justeringar av pensionsskulden				-39		-
Utfallsbaserade justeringar av förvaltningstillgångarna				54		-
Effekter av ändringar av aktuariella antaganden				-773		-72
Aktuariella vinster (+) och förluster (-) netto för året				-758		-72
Begränsning i värdering av nettotillgångar				-12		-
<b>Total kostnad/intäkt för förmånsbaserade ersättningar redovisad i eget kapital</b>				<b>-770</b>		<b>-72</b>

**NOT 18 Övriga avsättningar**

Scaniagruppens avsättningar har under året förändrats på följande sätt:

2004	Produkt- åtaganden	Omstruk- turering	Legala och skatte- mässiga risker	Andra avsätt- ningar	Totalt
Vid årets ingång	1 712	94	249	707	2 762
Avsättningar under året	1 147	23	76	494	1 740
Under året ianspråk- tagna avsättningar	- 1 217	- 41	- 53	- 373	- 1 684
Under året återförda avsättningar	- 120	- 10	- 8	- 68	- 206
Kursdifferens	- 9	0	0	- 1	- 10
Vid årets utgång	1 513	66	264	759	2 602
- varav kortfristiga avsättningar					1 366
- varav övriga långfristiga avsättningar					1 236

2005	Produkt- åtaganden	Omstruk- turering	Legala och skatte- mässiga risker	Andra avsätt- ningar	Totalt
Vid årets ingång	1 513	66	264	759	2 602
Avsättningar under året	1 146	27	109	348	1 630
Under året ianspråk- tagna avsättningar	- 1 182	- 45	- 53	- 200	- 1 480
Under året återförda avsättningar	- 64	- 5	- 11	- 117	- 197
Omklassificering till förtutbetalda intäkter	- 450	-	-	-	- 450
Kursdifferens	65	2	88	12	167
Vid årets utgång	1 028	45	397	802	2 272
- varav kortfristiga avsättningar					962
- varav övriga långfristiga avsättningar					1 310

I andra avsättningar ingår avsättningar för befarade förluster på serviceavtal och restvärdeåtaganden.

**NOT 19 Upplupna kostnader och förtutbetalda intäkter**

	2005	2004
Upplupna personalrelaterade kostnader	2 019	1 731
Förtutbetalda intäkter vid service- och reparationsavtal <sup>1)</sup>	1 676	1 060
Förtutbetalda intäkter vid återköpsavtal	3 311	2 993
Upplupna finansiella kostnader	67	355
Övriga sedvanliga upplupna kostnader och förtutbetalda intäkter	1 889	1 773
<b>Totalt</b>	<b>8 962</b>	<b>7 912</b>
- varav kortfristigt	6 836	5 543
- varav långfristigt	2 126	2 369
Varav kundfinansieringsverksamheten	263	306

Av ovanstående förtutbetalda intäkter avseende fordon sålda med återköps-  
åtagande förväntas MSEK 1 080 intäktföras inom 12 månader samt  
MSEK 50 senare än om fem år.

1) Inkluderar omklassificering från övriga avsättningar på MSEK 450.

**NOT 20 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser**

Ställda säkerheter	2005	2004
Fastighetsinteckningar	29	42
Kundfordringar	20	19
Övrigt	1	6
<b>Totalt <sup>1)</sup></b>	<b>50</b>	<b>67</b>

**1) Varav säkerheter ställda för:**

Långfristigt upplåning	28	41
Kortfristigt upplåning	21	20
Annans skuld	1	6

Eventalförpliktelser	2005	2004
Ansvarsförbindelse avseende kreditförsäkring i FPG	34	31
Borgensförbindelser	36	46
Diskonterade växlar och kontrakt	3	13
Övriga garantiförbindelser	136	170
<b>Totalt</b>	<b>209</b>	<b>260</b>

Utöver dessa ansvarsförbindelser har garantier lämnats till kunders kreditgivare  
att återköpa fordon till ett värde av MSEK 350 (236).

**NOT 21 Leaseåtaganden**

Scaniagruppen har som leasetagare ingått finansiella och  
operationella leasing- och hyresavtal.

Framtida betalningsåtaganden för ej uppsägningsbara  
operationella leasingkontrakt:

Operationell leasing	Leasing- avgifter 2005	Varav lokaler 2005 <sup>2)</sup>	Leasing- avgifter 2004	Varav lokaler 2004 <sup>2)</sup>
Inom ett år	194	111	167	106
Mellan ett år och fem år	371	293	359	313
Senare än fem år	440	439	533	532
<b>Totalt <sup>1)</sup></b>	<b>1 005</b>	<b>843</b>	<b>1 059</b>	<b>951</b>

1) Avser operationella leasingavtal där förpliktelsen överstiger ett år.

2) Kostnader för lokalhyra har belastat resultatet med MSEK 95 (85).

Framtida betalningsåtaganden för finansiella leasingkontrakt:

Finansiell leasing	Leasing- avgifter 2005	Nuvärde 2005	Leasing- avgifter 2004	Nuvärde 2004
Inom ett år	58	54	63	58
Mellan ett år och fem år	142	119	122	102
Senare än fem år	0	0	35	25
<b>Totalt <sup>1)</sup></b>	<b>200</b>	<b>173</b>	<b>220</b>	<b>185</b>

1) Avser finansiella leasingavtal där totala förpliktelsen överstiger ett år.

Redovisat värde avseende finansiell leasing i balansräkningen uppgick till  
MSEK 182 (200).

**NOT 22 Statliga stöd**

Scaniagruppen erhöll under året statliga stöd till ett belopp av  
MSEK 27 (26) hänförliga till rörelsekostnader på MSEK 250 (100).  
 Vidare erhöles statliga stöd till ett belopp av MSEK 17 (22)  
 hänförliga till investeringar med ett bruttoanskaffningsvärde på  
MSEK 702 (456).

## NOT 23 Scaniagruppens kassaflödesanalys

I de fall en segmentsuppdelning ej anges hänför sig kassaflödesanalysen nedan till Fordon och Service.

	2005	2004
<b>a. Erhållen/erlagd ränta och utdelning</b>		
Erhållen utdelning från intressebolag	4	1
Erhållen ränta	635	374
Erlagd ränta	- 632	- 574
<b>Netto erhållen/erlagd ränta</b>	<b>7</b>	<b>- 199</b>
<b>b.1 Fordon och Service: Icke kassaflödespåverkande poster</b>		
Avskrivningar	2 497	1 990
Värdereglering korttidsuthyrning	210	168
Orealiserade kursdifferenser	- 5	4
Osäkra fordringar	196	205
Intressebolag	- 4	- 11
Vinstavräkning operationell leasing	65	- 42
Redovisad realisationsvinst/förlust vid avyttring av verksamheter	36	9
Övrigt	- 112	- 22
<b>Totalt</b>	<b>2 883</b>	<b>2 301</b>
<b>b.2 Kundfinansiering: Icke kassaflödespåverkande poster</b>		
Avskrivningar	15	15
Osäkra fordringar	80	89
Övrigt	- 25	- 19
<b>Totalt</b>	<b>70</b>	<b>85</b>
<b>c. Förändring av rörelsekapital</b>		
Långfristiga räntebärande fordringar	66	93
Övriga fordringar	373	- 1 757
Varulager	284	- 959
Avsatt till pensioner	124	250
Skulder till leverantörer	646	864
Andra skulder och avsättningar	- 731	356
<b>Totalt</b>	<b>762</b>	<b>- 1 153</b>

	2005	2004
<b>d. Nettoinvestering genom förvärv/avyttring av verksamheter <sup>1)</sup></b>		
Försäljning av verksamheter	7	-
Förvärv av verksamheter	- 212	- 49
<b>Totalt</b>	<b>- 205</b>	<b>- 49</b>
<b>e.1 Fordon och Service: Förvärv av anläggningstillgångar</b>		
Investeringar i anläggningstillgångar <sup>2)</sup>	- 4 027	- 3 314
Försäljning av anläggningstillgångar	430	516
<b>Totalt</b>	<b>- 3 597</b>	<b>- 2 798</b>
<b>e.2 Kundfinansiering: Förvärv av anläggningstillgångar</b>		
Ökning av kreditportfölj	- 4 768	- 3 824
Minskning av kreditportfölj	3 358	3 346
<b>Totalt</b>	<b>- 1 410</b>	<b>- 478</b>
<b>f. Förändring av nettoskuldsättning genom finansieringsaktiviteter</b>		
Nettoförändring av kortfristig upplåning	912	- 207
Återbetalning av långfristig upplåning	- 4 351	- 4 446
Ökning av långfristig upplåning	3 501	3 389
Nettoförändring av spärrade medel	0	0
<b>Totalt</b>	<b>62</b>	<b>- 1 264</b>
<b>g. Likvida medel</b>	<b>2005</b>	<b>2004</b>
Kassa och bank	1 106	1 119
Kortfristiga placeringar som utgör likvida medel	493	470
<b>Totalt</b>	<b>1 599</b>	<b>1 589</b>

1) Se not 24 Förvärvade/avytrade verksamheter.

2) Varav aktiverade utgifter för forskning- och utveckling MSEK 279 (316).

**Relationen mellan kassaflödesanalys och förändring av nettoskuldsättning i balansräkningen**

	2005	2004
Totalt kassaflöde före finansieringsverksamheten	2 818	2 400
Kurseffekter i räntebärande skulder	- 2 370	27
Förvärvade verksamheter	- 26	- 40
Avytrade verksamheter	-	-
Kurseffekter i kortfristiga placeringar	328	0
Kurseffekter i likvida medel	130	- 10
Förändrad redovisningsprincip finansiella poster	- 273	-
Effekt av marknadsvärdering av upplåning	- 373	-
Förändring av derivat som påverkat nettoskuldsättning	405	-
Utdelning	- 3 000	- 1 200
Förändring nettoskuldsättning enligt balansräkning	- 2 361	1 177

## NOT 24 Förvärvade/avytttrade bolag

Förvärvade tillgångar och skulder:	Redovisade värden vid förvärvet			Verkligt värde justering	Total
	Ainax	Belgien	Övriga		
Materiella och immateriella anläggningstillgångar	0	49	76	176	301
Varulager	0	32	36	4	72
Fordringar	1	60	25	0	86
Likvida medel	89	0	55	0	144
Låneskulder	0	0	-23	0	-23
Övriga skulder och avsättningar	-4	-65	-76	-59	-204
Netto identifierbara tillgångar och skulder	86	76	93	122	377
Koncerngoodwill		50	16		66
Upplöst negativ goodwill <sup>1)</sup>	-86				-86
Köpeskilling	0	236	120		356
Likvida medel i förvärvade bolag	89	0	55		144
Påverkan på koncernens likvida medel	89	-236	-65		-212
Antal anställda	1	171	252		424

1) Redovisas netto efter transaktionskostnader i resultaträkningen som övriga finansiella intäkter.

Under det första kvartalet förvärvades, enligt beslut vid en extra bolagstämma i november 2004, Ainax genom att aktieägarna i Ainax erhöi en Scania A-aktie för varje Ainax-aktie. Se vidare not 16 Eget kapital.

Som ett led i den vertikala integrationen förvärvades ytterligare marknadsbolag under 2005 med bland annat ett större förvärv i Belgien. Bolaget som förvärvades under andra kvartalet kommer att integreras i den redan befintliga strukturen och på så sätt bidra med positiva synergieffekter.

Inga eventalförpliktelser har ingått i de under året gjorda förvärven.

Ägarandelen i samtliga förvärv förutom ett marknadsbolag i Tjeckien (99,92%) och Ainax (96,3%) uppgår till 100%. Under året har innehavet i en återförsäljare i Spanien (Sca Valencia) minskat från 38% till 26%. Försäljningslikviden uppgick till 7 MSEK. De övriga förvärven, vilka var av mindre karaktär, var hänförliga till Schweiz, Taiwan, Frankrike, Polen och Namibia.

Förvärvade bolag har följande ackumulerade påverkan på 2005:

Försäljningsintäkter +185 MSEK, Bruttoresultat +56 MSEK, Kostnader +43 MSEK,

Rörelseresultat +13 MSEK och Resultat efter finansiella intäkter och kostnader +14 MSEK.

Effekten av att förvärven inte skett vid räkenskapsårets början är på Scania gruppens resultat marginell.

## NOT 25 Löner och ersättningar samt antal anställda

Löner och ersättningar, pensionskostnader och andra sociala kostnader	2005	2004
<b>Verksamheten i Sverige:</b>		
Styrelser, verkställande och vice verkställande direktörer varav tantiem	45	38
Övriga anställda	18	16
	3 886	3 862
<b>Verksamheten i utlandet:</b>		
Styrelser, verkställande och vice verkställande direktörer varav tantiem	149	175
Övriga anställda	22	16
	4 646	4 173
Summa	8 726	8 248
Pensionskostnader och andra sociala kostnader varav pensionskostnader <sup>1)</sup>	3 137	2 985
	827	762
<b>Totalt</b>	<b>11 863</b>	<b>11 233</b>

1) Av koncernens pensionskostnad avser MSEK 34 (39) styrelser och verkställande direktörer i Scaniagruppen. Per årsskiftet uppgick den totala pensionsförpliknelsen till MSEK 95 (90) för denna grupp.

Löner och andra ersättningar, pensionskostnader och andra sociala kostnader fördelade per land	2005			2004		
	Löner och andra ersättningar	Sociala kostnader	(varav pension)	Löner och andra ersättningar	Sociala kostnader	(varav pension)
<b>Verksamheten i Sverige:</b>	3 931	2 001	(517)	3 900	1 985	(515)
<b>Verksamheten i utlandet:</b>						
Nederländerna	752	162	(67)	714	151	(61)
Brasilien	651	227	(22)	449	186	(17)
Storbritannien	618	101	(36)	589	78	(13)
Tyskland	304	63	(5)	305	64	(6)
Norge	302	69	(18)	322	45	(2)
Frankrike	295	181	(52)	272	168	(49)
Danmark	220	15	(14)	201	21	(12)
Finland	211	60	(42)	198	64	(37)
Österrike	177	9	(1)	175	6	(0)
Belgien	174	65	(2)	161	57	(3)
Schweiz	139	22	(0)	130	22	(0)
Australien	103	8	(8)	99	8	(8)
37 länder med <100 MSEK <sup>2)</sup>	849	154	(43)	733	130	(39)
<b>Summa utlandet</b>	<b>4 795</b>	<b>1 136</b>	<b>(310)</b>	<b>4 348</b>	<b>1 000</b>	<b>(247)</b>
<b>Totalt</b>	<b>8 726</b>	<b>3 137</b>	<b>(827)</b>	<b>8 248</b>	<b>2 985</b>	<b>(762)</b>

2) 2004 hade 37 länder mindre än 100 MSEK i löner och andra ersättningar.



Medelantal anställda (exklusive tillfälligt anställd personal)	2005			2004		
	Totalt	Män	Kvinnor	Totalt	Män	Kvinnor
<b>Verksamheten i Sverige:</b>	<b>12 147</b>	<b>10 097</b>	<b>2 050</b>	12 192	10 140	2 052
<b>Verksamheten i utlandet:</b>						
Brasilien	2 990	2 665	325	2 812	2 514	298
Nederländerna	2 043	1 907	136	2 040	1 903	137
Storbritannien	1 645	1 400	245	1 630	1 401	229
Argentina	1 094	1 034	60	1 015	969	46
Frankrike	1 003	853	150	984	838	146
Tyskland	942	818	124	894	779	115
Belgien	760	614	146	650	557	93
Norge	779	722	57	767	705	62
Polen	720	655	65	563	511	52
Finland	652	575	77	653	572	81
Ryssland	620	514	106	512	419	93
Danmark	500	456	44	506	456	50
Österrike	435	381	54	422	368	54
Sydafrika	346	279	67	393	327	66
Schweiz	327	292	35	303	274	29
Australien	272	240	32	272	236	36
Tjeckien	272	239	33	223	194	29
Sydkorea	257	225	32	300	264	36
Italien	197	159	38	192	159	33
Spanien	157	120	37	155	122	33
Ungern	156	131	25	140	113	27
Slovakien	143	119	24	119	97	22
Thailand	129	94	35	115	82	33
Chile	125	110	15	115	100	15
Mexiko	120	95	25	157	147	10
Malaysia	116	97	19	111	93	18
Lettland	115	107	8	115	106	9
Marocko	101	94	7	102	94	8
21 länder med <100 anställda. <sup>3)</sup>	706	569	137	612	496	116
<b>Summa utanför Sverige</b>	<b>17 722</b>	<b>15 564</b>	<b>2 158</b>	16 872	14 896	1 976
<b>Totalt medelantal anställda</b>	<b>29 869</b>	<b>25 661</b>	<b>4 208</b>	29 064	25 036	4 028

3) 2004 hade 19 länder färre anställda än 100.

Könsfördelning	2005	2004
Styrelseledamöter i dotterbolag och moderbolag	476	421
– varav män	467	411
– varav kvinnor	9	10
VD i dotterbolag och moderbolag, samt den verkställande ledningen i koncernen	105	121
– varav män	104	119
– varav kvinnor	1	2

Antal anställda per 31 december	2005	2004
Fordon & Service		
Produktion och centrala staber	15 888	15 968
Forskning och utveckling	2 058	1 924
Marknadsbolag	12 414	11 747
Summa	30 360	29 639
Kundfinansiering	405	354
<b>Totalt</b>	<b>30 765</b>	29 993
– varav tillfälligt anställd personal	1 996	2 069

#### NOT 26 Transaktioner med närstående

Intressebolag	Försäljning till		Köp från		Fordringar hos		Skulder till	
	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004
ScaValencia S.A.	160	177	34	29	35	21	3	1
ScaMadrid S.A.	144	143	38	33	20	17	2	1
Cummins-Scania HPI L.L.C	–	–	167	207	–	–	37	29
Bitsdata AB	–	–	10	12	–	–	1	1

Närstående relationer som innefattar ett bestämmande inflytande visas i förteckningen över dotterbolag. Upplýsningar om pensionsplaner lämnas i not 17 "Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser" samt not 25 "Löner och ersättningar samt antal anställda". Scania har två huvudägare, Investor och Volkswagen. Med Investor finns inga transaktioner förutom reglering av optionsavtalet enligt nedan. För Volkswagen har köp av tjänstebilar ej beaktats.

Se även presentationen av Scanias styrelse och verkställande ledning samt not 27 "Information angående ersättningar till ledande befattningshavare".

I samband med ett optionsprogram till VD år 1999, som beskrivs i not 27, säkerställdes priset av optionerna genom ett avtal mellan Scania och Investor där Scania förvärvade en rätt att köpa aktierna enligt optionsprogrammet till kurs 196 kr. VDs optionsprogram löstes under år 2005 och i samband med detta reglerades optionsavtalet kontant mot Investor. Detta innebär att Scania vid lösen av optionsavtalet erhöi MSEK 27 från Investor för att täcka bolagets åtagande inklusive sociala kostnader.

## NOT 27 Information angående ersättning till ledande befattningshavare

## Styrelsens arvoden

Enligt bolagsstämans beslut uppgår arvodet avseende 2005 till de stämmevalda externa styrelseledamöterna till sammanlagt SEK 4 000 000 att fördelas med SEK 1 000 000 till styrelsens ordförande, SEK 500 000 till styrelsens vice ordförande, SEK 325 000 till var och en av de övriga ledamöterna i styrelsen som inte är anställda i bolaget samt sammanlagt SEK 550 000 att fördelas av styrelsen mellan sådana ledamöter som ingår i styrelsekommittéer.

Det sammanlagda arvodet till styrelsens ordförande utgör SEK 1 050 000, varav SEK 50 000 utgör arvode för ordförandeskapet i Ersättningskommittén.

Utöver det gängse styrelsearvodet har ingen ersättning från Scania utgått till de ledamöter i styrelsen som inte är anställda i bolaget.

## Incentiveprogram för ledande befattningshavare

Scanias incentiveprogram för ledande befattningshavare, verkställande direktören inräknad, beslutat av styrelsen 1997, beräknas på verksamhetens avkastning definierad som Scaniagruppens nettovinst efter avdrag för kostnader för eget kapital, RNI (residual net income).

Programmet består av en del LTI, (long term incentive) som är

relaterad till Scanias förmåga att från ett år till ett annat öka RNI enligt ovan (maximalt 75 procent av den fasta lönen). Utfallet av denna komponent i programmet för 2005, disponeras på så sätt att den anställde, efter avdrag för inkomstskatt, förvärvar B-aktier i Scania AB. Aktierna låses i depå hos bank under en period av två år, varefter de är disponibla först efter bokslutskommunikén 2008.

Den andra komponenten i incentiveprogrammet, STI (short term incentive) är relaterad till den faktiska avkastningsförmågan för ett aktuellt år, allt under den förutsättningen att RNI enligt föregående stycke är positiv (maximalt 150 procent av den fasta lönen). Utfallet av denna komponent regleras under 2006.

Båda komponenterna är som framgår så konstruerade att de innehåller en högsta gräns för den ersättning som kan utgå enligt programmet. Denna högsta gräns har aldrig uppnåtts.

Under perioden 1997 – 2004 har utfallet av incentiveprogrammet för den verkställande ledningen, den verkställande direktören inräknad, varierat från 0 till 178 procent av den fasta lönen. I genomsnitt har utfallet enligt programmet för perioden uppgått till 81 procent av den fasta lönen.

Utfallet 2005 för den verkställande direktören utgör SEK 9 945 000. Motsvarande sammanlagda belopp för övriga inom koncernledningen utgör SEK 46 552 452.

## Fast lön till den verkställande direktören

Den fasta grundlönen till verkställande direktören från och med 2005 utgjorde SEK 6 500 000 per år.

## Övriga villkor för den verkställande direktören

Mot bakgrund av den dåvarande komplexa ägarbildens beslutade styrelsens kommitté för ersättningsfrågor under år 2001 om ett femårigt anställningsavtal med den verkställande direktören. Avtalet, som stipulerar villkoren för verkställande direktörens anställning till och med den 30 mars 2006, föreskriver att en årlig extra pensionsavsättning skall ske med SEK 4 410 000 under vart och ett av de fem åren även om anställningen skulle upphöra till följd av uppsägning från bolagets sida. Vid ett sådant fall skall också övriga avtalade löne- och incentiveförmåner fullföljas för perioden.

Anställningsavtalet med den verkställande direktören upphör automatiskt tolv månader efter det att Volkswagen AG minskat aktieägarandelen i Scania AB – direkt eller indirekt – så att den understiger 5 procent.

Ovan angivna förmåner skall i ett sådant fall infrias.

SEK	Fast lön	Styrelse-arvode	Lösen av personaloption	Utfall incentiveprogram avseende 2005	Pensionskostnader avgiftsbestämd pension	Pensionskostnader förmånsbestämd pension (ITP)	Övriga ersättningar	Summa
Styrelsens ordförande		1 050 000 <sup>2)</sup>						1 050 000
Verkställande direktören	6 500 000 <sup>1)</sup>		20 460 000	9 945 000	6 717 917	521 050	12 533	44 156 500
Ledande befattningshavare inom Koncernledningen inkl den Verkställande Ledningen (21 personer)	36 105 925 <sup>1)</sup>			46 552 452	11 396 579	10 569 735	2 477 581	107 102 272

1) Fast lön, minskad med bl a egenavgift för pension, utgör enligt kontrolluppgift för verkställande direktören SEK 4 800 078 och för övriga 21 ledande befattningshavare SEK 34 025 121.

2) Utbetalat arvode under 2005 utgör SEK 925 000.

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

**Pensionskostnader förmånsbestämd pension (ITP):** premier för riskförsäkring samt ökning av pensionsskulden för ålderspension 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 övriga ledande befattningshavare inom koncernledningen. Pensionsåldern enligt ITP är 65.

## Optionsprogram för den verkställande direktören

Verkställande direktören har sedan 1999 haft en utfästelse om ej överlåtbar personaloption, som ger rätt att från och med 1 januari 2004 och senast den 31 december 2005 förvärva högst 220 000 aktier i Scania AB till ett pris av SEK 196 per aktie. Fullgörandet av denna personaloption påkallades per den 28 december 2005 av den verkställande direktören. Fullgörandet skedde genom en kontant avräkning genom vilken den verkställande direktören erhölet ett kontant belopp om SEK 20 460 000 motsvarande värdet av 220 000 Scania B-aktier till kurs SEK 289 med ett avdrag av SEK 196 per aktie. Scanias kostnader för detta program har tidigare belastat resultatet.

## Omförhandlade villkor för den verkställande direktören

För verkställande direktören gäller ändrade villkor enligt följande beslut av styrelsen för en förlängd period från 31 mars 2006 till och med den 31 mars 2009.

Den fasta lönen för perioden utgör SEK 7 500 000 per år. Det för den verkställande ledningen gällande incentiveprogrammet tillämpas för perioden liksom de nu gällande pensionsvillkoren. Avtalet föreskriver också att en årlig extra pensionsavsättning ska göras med SEK 4 410 000 under vart och ett av åren.

För verkställande direktören gäller vid egen uppsägning att han är berättigad till lön under en sexmånadersperiod. Förekommande utfall av incentiveprogrammet proportioneras med hänsyn till anställningstidens längd under ifrågavarande år.

Vid en uppsägning från företagets sida före utgången av den 31 mars 2009, äger verkställande direktören för återstående tid intill nämnda datum rätt till fast lön med oförändrat belopp per år vartill kommer en kompensation per år motsvarande genomsnittet av tre års incentiveutfall.

## 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. Vid en väsentligt förändrad ägarstruktur har medlemmar i verkställande ledningen rätt till en egen uppsägning med ett avgångsvederlag på två årslöner.

## Pensionssystem för ledande befattningshavare

Befattningshavare inom koncernledningen, inklusive verkställande direktören, 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 pensionspremier 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 2005 uppgick till SEK 2 275 000.

Den årliga av bolaget betalda premien för övriga medlemmar av den verkställande ledningen, exklusive den verkställande direktören, varierar mellan 28-33 procent av den fasta lönen. Premien för övriga inom koncernledningen varierar mellan 12-21 procent av den fasta lönen.

## NOT 28 Arvoden och ersättning till revisorer

Arvoden för revisionsuppdrag och andra uppdrag, kostnadsförda under året, i de fall samma revisionsbolag innehar revisionsuppdraget i det enskilda bolaget.

MSEK	2005		2004	
	Revisionsuppdrag	Andra uppdrag	Revisionsuppdrag	Andra uppdrag
KPMG	21	4	23	4
Ernst & Young	8	1	7	2
Övriga revisorer	12	6	10	4
<b>Totalt</b>	<b>41</b>	<b>11</b>	40	10

## NOT 29 Finansiella instrument och finansiell riskhantering

Finansiella tillgångar inom Scaniagruppen består främst av finansiella leasingfordringar och avbetalningsfordringar som uppkommit inom segmentet Kundfinansiering som följd av finansiering av kunders fordonköp. Övriga finansiella tillgångar av betydelse är kundfordringar på fristående återförsäljare och slutkunder inom segmentet Fordon och Service samt kortfristiga placeringar och likvida medel. Scantias finansiella skulder består till stor del av lån, som upptagits främst för att finansiera utlåning och uthyrning till kunder inom Kundfinansiering och i mindre omfattning för att finansiera rörelsekapitalet inom Fordon och Service.

Finansiella tillgångar och skulder ger upphov till risker av olika slag, vilka främst 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 som de finansierade tillgångarna är denominerade i,
- omvandla räntebindningstiden för upplåningen till räntebindning i kundfinansieringens utlåning och uthyrning samt önskad räntebindning för övriga tillgångars finansiering,
- konvertera förväntade framtida kommersiella betalningar i utländsk valuta till SEK samt,
- i mindre omfattning konvertera bedömd överlikviditet i utländsk valuta till SEK.

## Finansiell riskhantering inom Scaniagruppen

Scania är i sin verksamhet utöver affärsrisker, exponerad för olika finansiella risker. De finansiella risker som är av störst betydelse är valuta-, ränte-, refinansierings-, och kreditrisker, vilka samtliga regleras i en av Scantias styrelse fastställd finanspolicy. Kreditrisken avseende kundengagemang hanteras, inom fastställda ramar, decentraliserat genom lokala kreditbedömningar. Beslut om större kreditengagemang tas i centrala kreditkommittéer. Övriga risker hanteras främst centralt av Scantias treasuryenhet. Finanspolicyen slår fast att de finansiella riskerna ska minimeras och tillgången till likviditet säkerställas. Den centrala treasuryenheten mäter dagligen risken på utestående positioner, vilka hanteras inom fastställda limiter enligt finanspolicyen.

## Valutarisk

Valutarisk är risken att förändringar i valutakurser negativt påverkar kassaflödet. Valutakursförändringar påverkar dessutom Scantias resultat- och balansräkning på följande sätt:

- Resultatet påverkas när intäkter och kostnader i utländsk valuta omräknas till svenska kronor.
- Balansräkningen påverkas när tillgångar och skulder i utländsk valuta räknas om till svenska kronor.

Under 2005 utgjorde Scantias försäljning till länder utanför Sverige 94 (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 2005 cirka SEK 22 (20) miljarder. De största flödesvalutorna var EUR och GBP. I not 31 framgår nettoflöden i de vanligast förekommande valutorna.

Baserat på 2005 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 220 (200).

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

Valutaderivatens påverkan på rörelseresultatet uppgick till MSEK -410 (65). Värdet av utestående, ej resultatförda kontrakt, framgår av tabellen nedan. Kassaflödeseffekten bedöms inträffa samtidigt som resultatteffekten.

## Säkring av valutaflöden 2005-12-31

		AUD/SEK		CHF/SEK		DKK/SEK		EUR/SEK		GBP/SEK		KRW/SEK		NOK/SEK		USD/SEK		ZAR/SEK	
		Volym <sup>1)</sup>	Kurs <sup>2)</sup>	Volym <sup>1)</sup>	Kurs <sup>2)</sup>	Volym <sup>1)</sup>	Kurs <sup>2)</sup>	Volym <sup>1)</sup>	Kurs <sup>2)</sup>	Volym <sup>1)</sup>	Kurs <sup>2)</sup>	Volym <sup>1)</sup>	Kurs <sup>2)</sup>	Volym <sup>1)</sup>	Kurs <sup>2)</sup>	Volym <sup>1)</sup>	Kurs <sup>2)</sup>	Volym <sup>1)</sup>	Kurs <sup>2)</sup>
Q1	2006	46	5,82	19	5,97	120	1,22	195	9,11	45	13,57	15 904	0,0074	145	1,14	40	7,95	174	1,21
Q2	2006	–	–	15	6,06	120	1,23	205	9,28	20	13,85	6 528	0,0076	120	1,14	–	–	120	1,24
Q3	2006	–	–	15	6,10	120	1,25	155	9,34	–	–	–	–	110	1,18	–	–	–	–
Q4	2006	–	–	15	6,14	120	1,26	180	9,40	–	–	–	–	120	1,20	–	–	–	–
<b>Totalt</b>		<b>46</b>	<b>5,82</b>	<b>64</b>	<b>6,06</b>	<b>480</b>	<b>1,24</b>	<b>735</b>	<b>9,28</b>	<b>65</b>	<b>13,66</b>	<b>22 432</b>	<b>0,0075</b>	<b>495</b>	<b>1,16</b>	<b>40</b>	<b>7,95</b>	<b>294</b>	<b>1,22</b>
Balansdagskurs	051231		5,83		6,06		1,26		9,43		13,73		0,0079		1,18		7,95		1,26
Orealiserat resultat (MSEK) <sup>3)</sup>	051231		1		-1		-9		-94		1		-3		-3		-2		-6
Säkring av valutaflöden	2004-12-31																		
<b>Totalt</b>		–	–	47	5,98	–	–	470	9,13	20	13,04	5 000	0,0063	100	1,11	–	–	30	1,16

1) Volymen är uttryckt i miljoner i lokal valuta.

2) Genomsnittlig terminkurs samt lägsta lösenkurs för valutaoptioner.

3) Verkligt värde redovisat i fond för verkligt värde inom eget kapital på kassaflödessäkringar där säkringsredovisning tillämpas.



För att säkerställa effektivitet och riskkontroll sker upplåning i Scantias dotterbolag i stor utsträckning genom den centrala treasurynheten främst i EUR och SEK och överförs sedan till dotterbolagen i form av interna lån i dotterbolagens lokala valutor. Genom valutaswapavtal konverteras lånen centralt till utlåningsvalutorna. Inom Kundfinansieringen ska tillgångar finansieras av skulder i samma valuta. Scantias upplåning i olika valutor exklusive och inklusive valutaderivat framgår av tabellen Upplåning och effektiv ränta.

Scantias nettotillgångar i utländsk valuta uppgick vid utgången av 2005 till MSEK 10 850 (8 900), se Not 30. Utländska nettotillgångar i dotterbolag säkras i normalfallet inte. I den mån dotterbolag har betydande monetära nettotillgångar i lokal valuta kan dock säkring ske. Vid årets slut samt vid utgången av 2004 var inga utländska nettotillgångar säkrade.

#### Ränterisk

Ränterisk är risken att förändringar i marknadsräntor påverkar kassaflödet eller det verkliga värdet på finansiella tillgångar och skulder. För Scantias tillgångar och skulder som löper med rörlig ränta får en förändring av marknadsräntor en direkt effekt på kassaflödet, medan för fastförräntade tillgångar och skulder påverkas istället portföljens verkliga värde. Vid utgången av 2005 bestod Scantias räntebärande tillgångar främst av tillgångar inom segmentet Kundfinansiering och till viss del av kortfristiga placeringar och likvida medel. Räntebärande skulder bestod i huvudsak av lån, i stor utsträckning avsedda att finansiera utlåningen inom Kundfinansieringsverksamheten och i mindre omfattning att finansiera rörelsekapitalet inom Fordon och Service. För att hantera ränteriskerna används främst räntederivat i form av ränteswapavtal.

Upplåningen inom Fordon och Service används främst för finansiering av rörelsekapital. För att motsvara omsättnings hastigheten på rörelsekapitalet används en kort räntebindningstid på låneportföljen. Scantias policy för ränterisker inom segmentet Fordon och Service är att räntebindningen på nettoskulden i normalfallet ska vara 6 månader, dock kan avvikelser göras mellan 0 till 24 månader. Nettoskulden var MSEK 269 (854) vid årets slut. Låneportföljen inom Fordon och Service uppgick till MSEK 3 290 (3 050) och den genomsnittliga räntebindningen understiger 6 månader. I nettoskulden ingår även derivat som säkrar upplåningen till ett nettovärde på MSEK 405. Kortfristiga placeringar och likvida medel uppgick till MSEK 2 616 (2 196) och den genomsnittliga räntebindningen på denna understiger 1 månad.

Givet samma låneskuld, kortfristiga placeringar, likvida medel och samma räntebindningstider som vid årsskiftet skulle en förändring av marknadsräntan med 100 räntepunkter (1 procentenheter) förändra räntekostnaderna inom Fordon och Service med cirka MSEK 15 (25), samt räntetäkterna med cirka MSEK 25 på årsbasis. De korta räntebindningstiderna gör att låneportföljens samt kortfristiga placeringars och likvida medels verkliga värde inte nämnvärt skulle påverkas.

Scantias policy för ränterisker inom segmentet Kundfinansiering är att utlåning och upplåning ska matchas avseende ränta och förfallotidpunkt. Räntebindningen avseende kreditportföljen och upplåningen hade inom Kundfinansieringen följande struktur per den 31 december 2005:

Räntebindning inom Kundfinansiering 2005-12-31	Räntebärande Kundfinansieringsportfölj <sup>1)</sup>	Räntebärande skulder (inkl. räntederivat) <sup>2)</sup>
2006	16 469	15 442
2007	5 452	5 288
2008	3 966	2 369
2009	2 458	1 624
2010	936	517
2011 och senare	349	144
<b>Totalt</b>	<b>29 630</b>	<b>25 384</b>

Räntebindning inom Kundfinansiering 2004-12-31	Räntebärande Kundfinansieringsportfölj <sup>1)</sup>	Räntebärande skulder (inkl. räntederivat) <sup>2)</sup>
2005	14 767	14 102
2006	5 160	4 816
2007	3 533	2 439
2008	1 911	668
2009	1 008	520
2010 och senare	217	18
<b>Totalt</b>	<b>26 596</b>	<b>22 563</b>

1) Inklusive operationell leasing.

2) Övrig finansiering utgörs främst av eget kapital.

Scantias totala upplåning exklusive upplupna räntor samt verkligt värdejustering på två obligationer uppgick vid årsskiftet till MSEK 27 854 (25 613) och den effektiva räntan på upplåningen till 3,9 (3,5) procent.

Upplåning och effektiv ränta	Upplåning exkl. valutaswapavtal 2005	Upplåning inkl. valutaswapavtal 2005	Effektiv ränta (%) <sup>1)</sup> 2005
SEK	5 785	196	1,8
EUR	17 708	17 715	2,8
GBP	186	1 424	4,6
USD	120	642	4,7
KRW	78	1 428	4,6
Övriga	3 977	6 449	6,4
<b>Total<sup>2)</sup></b>	<b>27 854</b>	<b>27 854</b>	<b>3,9</b>

1) Inklusive valuta- och räntederivat.

2) Total upplåning exkluderar upplupna räntor samt verkligt värdejustering på två obligationer där säkringsredovisning tillämpas till ett värde på 820 MSEK.

#### Kreditrisk

Kreditrisk är risken för att motparten i en transaktion inte kommer att fullgöra sina finansiella avtalsförpliktelser och att eventuella säkerheter ej täcker bolagets fordran.

Den övervägande delen av kreditrisken för Scania avser fordringar på kunder. Scantias försäljning är fördelad på ett stort antal slutkunder med stor geografisk spridning, vilket begränsar koncentrationen av kreditriskerna.

#### Kundfinansiering

Kreditportföljen inklusive operationell leasing inom kundfinansieringsverksamheten uppgick till MSEK 29 630 (26 596). För att upprätthålla en kontrollerad kreditrisknivå inom segmentet Kundfinansiering stöds kreditprocessen av en kreditpolicy och kreditinstruktioner. Kreditriskerna hanteras genom aktiv kreditbedömning samt hantering av de kunder som inte följer avtalad betalplan. Säkerheter inom kundfinansieringsverksamheten finns i huvudsak i form av de finansierade produkterna.

Reserveringar för osäkra fordringar görs utifrån en individuell bedömning av varje kund, baserat på kundens betalningsförmåga, förväntad framtida risk samt värdet på den underliggande säkerheten. Avsättningar för osäkra fordringar uppgick till MSEK 532 (500) motsvarande 1,8 (1,9) procent av den totala kundfinansieringsportföljen. Årets kostnad för osäkra fordringar uppgick till MSEK 80 (89).

Forts. nästa sida

Forts. Not 29

Tabellen nedan visar exponering av kreditrisk inom Kundfinansiering

Koncentration av kreditrisk inom Kundfinansiering	Antal kunder 2005	Procent av totala antalet kunder 2005	Procent av portföljen 2005
Exponering < 15 MSEK	20 445	98,8	66,9
Exponering 15-50 MSEK	207	1,0	18,2
Exponering > 50 MSEK	43	0,2	14,9
<b>Total</b>	<b>20 695</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Koncentration av kreditrisk inom Kundfinansiering	Antal kunder 2004	Procent av totala antalet kunder 2004	Procent av portföljen 2004
Exponering < 15 MSEK	20 345	99,0	68,4
Exponering 15-50 MSEK	177	0,8	17,2
Exponering > 50 MSEK	33	0,2	14,4
<b>Total</b>	<b>20 555</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

#### Fordon och Service

Inom segment Fordon och Service uppgick fordringar på kunder till MSEK 9 319 (8 822), varav merparten utgjordes av fordringar på fristående återförsäljare och slutkunder. Avsättningar för osäkra fordringar uppgick till MSEK 642 (591) motsvarande 6,4 (6,3) procent av totala fordringar. Årets kostnad för osäkra fordringar uppgick till MSEK 196 (205).

#### Finansiella kreditrisker

Hantering av de finansiella kreditriskerna som främst uppkommer inom den centrala treasuryverksamheten, bland annat vid placering av likviditet och derivathandel, regleras i Scantias finanspolicy. Transaktioner sker endast inom fastställda limiter och med utvalda kreditvärldiga motparter. Med kreditvärdig motpart avses att motparten erhållit ett godkänt kreditbetyg från 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 så har Scania även ingått avtal om netting (ISDA) med de flesta av sina motparter. Den centrala treasuryenheten ansvarar för att reglerna i finanspolicyn följs. Den sammanlagda motpartsexponeringen avseende derivathandel, beräknad som nettofordran per motpart, uppgick till MSEK 290 (855) vid utgången av 2005. Beräknad bruttoexponering för motpartsrisker avseende derivathandel uppgick till MSEK 833 (1 246) samt för likvida medel och kortfristiga placeringar till MSEK 2 793 (2 498).

#### Refinansieringsrisk

Refinansieringsrisk utgör risken att inte kunna möta behovet av framtida finansiering. För att säkerställa tillgången på finansiering tillämpar Scania en konservativ policy som föreskriver att det ska finnas en likviditetsreserv, bestående av tillgängliga likvida medel och utnyttjade kreditfaciliteter, som överstiger finansieringsbehovet för de nästkommande 1-2 åren.

Upplåning, MSEK	Total upplåning 2005	Rambelopp 2005	Total upplåning 2004	Rambelopp 2004
Medium Term Note Program	6 215	13 000	7 354	13 000
European Medium Term Note Program	14 340	23 575	11 504	18 014
Övriga obligationer	1 263	–	1 813	–
Kreditfacilitet (EUR)	–	14 145	–	11 116 <sup>3)</sup>
Företagscertifikat Sverige	–	6 000	–	6 000
Företagscertifikat Belgien	141	3 772	–	3 603
Banklån	5 895	–	4 942	–
<b>Totalt 1)</b>	<b>27 854<sup>2)</sup></b>	<b>60 492</b>	<b>25 613</b>	<b>51 733</b>

1) Av totalt rambelopp utgör garanterade kreditlöften till MSEK 14 145 (11 116).

2) Total upplåning exkluderar upplupna räntor samt verkligt värdejustering på två obligationer där säkringsredovisning tillämpas till ett värde på 820 MSEK.

3) I USD/EUR

Vid årets början hade Scania bekräftade kreditfaciliteter om totalt MUSD 1 000 och MEUR 500 på den internationella bankmarknaden, MUSD 1 000 med förfall maj 2008 och MEUR 500 med förfall juli 2009. I juni 2005 ersattes de 1 000 MUSD med en ny facilitet om 1 000 MEUR med förfalldatum i juni 2012. Vid årets slut hade Scania bekräftade kreditfaciliteter om totalt MEUR 1 500 på den internationella bankmarknaden, vilket motsvarar MSEK 14 145 omräknat till balansdagskurs.

Utöver bekräftade kreditfaciliteter har Scania kapitalmarknadsprogram på drygt SEK 46 (41) miljarder omräknat till balansdagskurs, av detta var drygt SEK 21 (19) miljarder utnyttjat vid årets slut.

Scania har låneprogram under European Medium Term Note programmet (rambelopp MEUR 2 500) och Medium Term Note programmet (rambelopp MSEK 13 000), där Scania kan uppta lån med löptider mellan 1–10 år. Totalt utestående rambelopp för båda programmen sammantaget, vid omräkning till balansdagskurs, är MSEK 36 575.

Scania har under året emitterat obligationer motsvarande MSEK 3 499, varav totalt utestående vid årets slut för MTN programmet var MSEK 6 215 och för EMTN programmet MSEK 14 340.

Scania har även kortfristig upplåning i form av företagscertifikatsprogram i Sverige respektive Belgien på MSEK 6 000 respektive MEUR 400. Totalt utestående belopp uppgick vid årsskiftet till motsvarande MSEK 141. Företaget har även banklån till varierad löptid om MSEK 5 895 (4 942).

Scantias likviditetsreserv, bestående av ej utnyttjade kreditfaciliteter, likvida medel och kortfristiga placeringar, uppgick vid utgången av 2005 till MSEK 16 938 (13 614).

Scania har kortfristiga placeringar till ett värde av MSEK 1 687 (1 379) varav MSEK 493 (470) utgörs av placeringar med en löptid på mindre än 90 dagar och MSEK 1 194 (909) utgörs av placeringar med en löptid på 91–365 dagar. Av de kortfristiga placeringarna är MSEK 50 (123) bundna genom avtal med externa motparter. Utöver kortfristiga placeringar har Scania banktillgodohavanden om MSEK 1 106 (1 119).

Refinansieringsrisken kontrolleras, förutom att säkerställa tillgången på kreditfaciliteter, även genom att diversifiera förfallostrukturen på upptagna lån. Vid årsskiftet hade Scantias totala upplåning följande förfallostruktur:

Förfallostruktur på Scantias upplåning 2005-12-31	MSEK
2006	8 871 <sup>1)</sup>
2007	8 635
2008	7 912
2009	708
2010	1 213
2011 och senare	515
<b>Totalt</b>	<b>27 854<sup>2)</sup></b>

1) Upplåning med förfall inom ett år exkluderar upplupna räntor till ett värde av MSEK 480.

2) Total upplåning exkluderar upplupna räntor samt verkligt värdejustering på två obligationer där säkringsredovisning tillämpas till ett värde av 820 MSEK.

Förfallostruktur på Scantias upplåning 2004-12-31	MSEK
2005	5 804
2006	6 033
2007	7 244
2008	5 490
2009	652
2010 och senare	390
<b>Totalt</b>	<b>25 613</b>

### Verkligt värde på finansiella instrument

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 marknadsnoteringar saknas har verkligt värde fastställts genom diskontering av framtida betalningsflöden till aktuell marknadsränta och valutakurs för likvärdiga instrument. 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 överensstämja med det redovisade värdet. Finansiella tillgångar och skulder som redan från början bestäms tillhöra kategorin verkligt värde värdering visas inte i tabellen pga att Scania inte har några instrument klassade i denna kategori. IAS 32 kräver bruttoredovisning istället för nettoredovisning av finansiella tillgångar och skulder, vilket medfört att Scania nu tillämpar bruttoredovisning på vissa finansiella tillgångar och skulder som tidigare redovisades med ett nettobelopp. IAS 39 har medfört förändringar i värderingen av finansiella tillgångar och skulder, av vilka redovisning av derivat fått störst påverkan för Scania. Scania värderar nu alla derivat till verkligt värde, detta gjordes inte tidigare. Eftersom Scania tillämpade svenska redovisningsprinciper år 2004 blir det svårt att jämföra 2005 års redovisade värden med 2004 års redovisade värden. Därför visas de redovisade värdena samt verkliga värdena på Scantias finansiella tillgångar och finansiella tillgångar och finansiella skulder för år 2004 i separat tabell.

Den främsta anledningen till att det verkliga värdet överstiger det bokförda värdet på räntebärande tillgångar och skulder är att den allmänna räntenivån var lägre vid årets slut jämfört med när kontrakten ingicks.

I vissa fall överstiger det bokförda värdet på fastförräntade tillgångar det verkliga värdet som en följd av förändringar i marknadsräntor. Nedskrivningar av dessa 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.

Det verkliga värdet och det bokförda värdet på finansiella skulder där säkringsredovisning tillämpas skiljer sig åt. Orsaken till detta är att Scania tillämpar säkringsredovisning på ränterisken exklusive Scantias egen kreditrisk till skillnad från verkligt värdeberäkningen där hänsyn tas till detta.

Vid utgången av 2005 tillämpas säkringsredovisning på valutaderivat som används för säkring av framtida betalningar i utländsk valuta samt på ett fåtal stora ränteswapavtal som används för att uppnå önskad räntebindning. Vid övergången till IAS per den 1 januari 2005 var Scania enligt regelverket tvungen att tillämpa säkringsredovisning på de flesta ränteswapavtal som används för att uppnå önskad räntebindning. På grund av de strikta krav som ställs för att få tillämpa säkringsredovisning, så har Scania av administrativa skäl valt att inte fortsätta säkringsredovisa flertalet av dessa derivat. Ekonomiskt sett anser sig dock Scania vara säkrat och riskhanteringen följer den av styrelsen godkända finanspolicyen.

2005 Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde
<b>Finansiella tillgångar</b>		
Finansiella tillgångar som innehas för handel värderade till verkligt värde	260 <sup>1)</sup>	260
Investeringar avsedda att hållas till förfall	29 <sup>2)</sup>	29
Lånefordringar och kundfordringar	34 559 <sup>3)</sup>	34 659
Ränterelaterade derivat där säkringsredovisning tillämpas	530 <sup>1)</sup>	530
Valutaderivat avseende kommersiell exponering där säkringsredovisning tillämpas	45 <sup>1)</sup>	45
<b>Totala finansiella tillgångar <sup>4)</sup></b>	<b>35 423</b>	<b>35 523</b>

2005 Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde
<b>Finansiella skulder</b>		
Finansiella skulder som innehas för handel värderade till verkligt värde	385 <sup>5)</sup>	385
Övriga finansiella skulder	23 521 <sup>6)</sup>	23 941
Finansiella skulder där säkringsredovisning tillämpas	10 054 <sup>7)</sup>	10 266
Ränterelaterade derivat där säkringsredovisning tillämpas	31 <sup>5)</sup>	31
Valutaderivat avseende kommersiell exponering där säkringsredovisning tillämpas	161 <sup>5)</sup>	161
<b>Totala finansiella skulder</b>	<b>34 152</b>	<b>34 784</b>

1) Derivat som är en del av andra kortfristiga fordringar redovisad i balansräkningen.

2) Är en del av kortfristiga placeringar.

- Redovisas i balansräkningen under kassa/bank, räntebärande kundfordringar, icke räntebärande kundfordringar, långfristiga räntebärande fordringar, del av andra långfristiga fordringar, del av kortfristiga placeringar och del av andelar i intressebolag.
- Operationell leasing uppgående till MSEK 6 009 är ej inkluderade i tabellen.
- Derivat som är en del av andra kortfristiga skulder redovisad i balansräkningen.
- Redovisas i balansräkningen under skulder till leverantörer, kortfristiga räntebärande skulder och en del av långfristiga räntebärande skulder.
- Redovisas i balansräkningen som en del av långfristiga räntebärande skulder.

2004 Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde
<b>Tillgångar</b>		
Långfristiga värdepappersinnehav <sup>1)</sup>	25	25
Långfristiga räntebärande fordringar <sup>2)</sup>	12 756	12 630
Andra långfristiga fordringar	503	503
Räntebärande kundfordringar <sup>2)</sup>	7 875	8 090
Icke räntebärande kundfordringar	7 641	7 641
Kortfristiga placeringar	1 379	1 384
Kassa och bank	1 119	1 119
Valutaderivat avseende kommersiell exponering <sup>3), 4)</sup>	31	110
Övriga derivat <sup>3)</sup>	187	745
<b>Totala finansiella tillgångar</b>	<b>31 516</b>	<b>32 247</b>
<b>Skulder</b>		
Kortfristiga räntebärande skulder	5 804	5 962
Skulder till leverantörer	4 167	4 167
Långfristiga räntebärande skulder	19 809	21 093
<b>Totala finansiella skulder</b>	<b>29 780</b>	<b>31 222</b>

1) Är en del av andelar i intressebolag.

2) Operationell leasing uppgående till MSEK 5 809 är ej inkluderade i tabellen.

3) Redovisas i balansräkningen under andra kortfristiga fordringar.

4) Verkligt värde på säkringsinstrument som på balansdagen inte var upptagna i balansräkningen uppgick till MSEK 79.

**NOT 30 Nettotillgångar i utländsk valuta**

Den 31 december 2005 uppgick nettotillgångarna i utländsk valuta till MSEK 10 850 (8 900). Utländska nettotillgångar i dotterbolag säkras i normalfallet inte. I den mån dotterbolaget har betydande monetära nettotillgångar i lokal valuta kan dock säkring ske.

<b>Nettotillgångar, Fordon och Service</b>	<b>2005</b>	2004
Brasilianska real, BRL	2 200	1 600
Euro, EUR	1 850	800
Sydafrikanska rand, ZAR	600	450
Argentinska pesos, ARP	600	350
Brittiska pund, GBP	400	450
Mexikanska Pesos, MXN	300	50
Norska kronor, NOK	250	200
Chilenska Pesos, CLP	200	0
Australiska dollar, AUD	200	250
Schweiziska franc, CHF	200	150
Danska kronor, DKK	200	150
Polska zloty, PLN	150	200
US dollar, USD	150	200
Tjeckiska korunas, CZK	150	150
Övriga valutor	150	550
<b>Totala nettotillgångar i utländsk valuta, Fordon och Service</b>	<b>7 600</b>	5 500
<b>Nettotillgångar, Kundfinansiering</b>	<b>2005</b>	2004
Euro, EUR	2 250	2 550
Övriga valutor	1 000	850
<b>Totala nettotillgångar i utländsk valuta, Kundfinansiering</b>	<b>3 250</b>	3 400

**NOT 31 Valutaexponering i rörelseresultat**

I tabellen visas de valutaexponerade rörelseintäkterna och rörelsekostnaderna som nettobelopp per valuta.

<b>Rörelseresultat, Fordon och Service</b>	<b>2005</b>	2004
Euro, EUR	8 400	7 300
Brittiska pund, GBP	4 700	4 800
Norska kronor, NOK	1 400	900
US dollar, USD	1 200	700
Danska kronor, DKK	1 100	900
Koreanska won, KRW	900	800
Australiska dollar, AUD	800	700
Schweiziska franc, CHF	500	400
Polska zloty, PLN	400	700
Sydafrikanska rand, ZAR	400	600
Tjeckiska korunas, CZK	400	400
Brasilianska real, BRL	-900	-200
Övriga valutor	2 500	1 800
<b>Valutaexponering i rörelseresultat</b>	<b>21 800</b>	19 800
<b>Rörelseresultat, Kundfinansiering</b>	<b>2005</b>	2004
Euro, EUR	400	300
Övriga valutor	100	100
<b>Valutaexponering i rörelseresultat</b>	<b>500</b>	400

För Fordon och Service uppgick valutaeffekterna avista jämfört med helåret 2004 till cirka MSEK 695. Valutasäkringsresultatet för 2005 uppgick till MSEK -410. Under helåret 2004 påverkade valutasäkringar resultatet med MSEK 65. Jämfört med helåret 2004 uppgick därmed den totala positiva valutaeffekten till MSEK 220.

**NOT 32 Valutakursdifferensers påverkan på årets nettovinst**

Årets nettovinst har påverkats av valutakursdifferenser (exklusive flödestermener) enligt nedanstående uppställning:

	<b>2005</b>	2004
Försäljningsintäkter	464	- 85
Kostnad för sålda varor	- 270	8
Försäljningskostnader	4	0
Resultat från Kundfinansiering	1	- 5
Rörelseresultat	199	- 82
Finansiella intäkter och kostnader	11	18
Skatter	0	1
<b>Påverkan på årets nettovinst</b>	<b>210</b>	- 63

För information om den totala valutaexponeringen hänvisas till not 30 respektive 31. Ackumulerade kursdifferenser redovisade direkt mot eget kapital, se not 16.



## NOT 33 IFRS påverkan

Från och med 2005 har samtliga noterade bolag inom EU redovisat sin koncernredovisning i enlighet med International Financial Reporting Standards (IFRS). Nedan beskrivs vilken beloppsmässig påverkan som övergången till IFRS har haft för Scania. IAS 32 och IAS 39 som behandlar redovisning och värdering av finansiella instrument tillämpas enbart från och

med 1 januari 2005 enligt undantag i IFRS 1. Enligt IFRS 1 tillämpas upplysning om de större justeringar som hade behövt göras för att 2004 års information skulle överensstämma med IAS 32 och IAS 39. Till följd av detta har information om den beloppsmässiga påverkan av dessa två standards per 2005-01-01 inkluderats nedan.

MSEK	Not	Ingående balans svenska redovisningsregler	Effekt av övergång till IFRS regler 2004-01-01	Ingående balans IFRS	Utgående balans svenska redovisningsregler	Effekt av övergång till IFRS regler 04-12-31	Utgående balans IFRS	Effekt av övergång till IAS 32 och 39 05-01-01	Justerad ingående balans
<b>TILLGÅNGAR</b>									
<b>Anläggningstillgångar</b>									
Immateriella anläggningstillgångar	a	2 395	–	2 395	2 460	166	2 626	–	2 626
Materiella anläggningstillgångar	b	23 892	282	24 174	23 598	312	23 910	–	23 910
Finansiella anläggningstillgångar	f	122	–	122	92	–	92	701	793
Långfristiga fordringar		12 311	–	12 311	13 313	–	13 313	–	13 313
<b>Omsättningstillgångar</b>	f	27 115	–	27 115	30 762	–	30 762	488	31 250
<b>Summa tillgångar</b>		<b>65 835</b>	<b>282</b>	<b>66 117</b>	<b>70 225</b>	<b>478</b>	<b>70 703</b>	<b>1 189</b>	<b>71 892</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>									
<b>Eget kapital</b>									
Eget kapital hänförligt till Scania ABs aktieägare	e	18 251	190	18 441	21 050	378	21 428	22	21 450
Minoritetens andel av eget kapital		–	4	4	–	5	5	0	5
<b>Summa eget kapital</b>		<b>18 251</b>	<b>194</b>	<b>18 445</b>	<b>21 050</b>	<b>383</b>	<b>21 433</b>	<b>22</b>	<b>21 455</b>
<b>Minoritetsandel</b>	c	<b>4</b>	<b>–4</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>–5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Skulder</b>									
<b>Avsättningar</b>									
Avsättningar för pensioner		2 274	–	2 274	2 499	–	2 499	–	2 499
Avsättningar för uppskjuten skatteskuld	d, f	2 180	95	2 275	2 202	103	2 305	9	2 314
Övriga avsättningar		2 762	–	2 762	2 602	–	2 602	–	2 602
<b>Summa avsättningar</b>		<b>7 216</b>	<b>95</b>	<b>7 311</b>	<b>7 303</b>	<b>103</b>	<b>7 406</b>	<b>9</b>	<b>7 415</b>
Långfristiga räntebärande skulder	f	20 827	0	20 827	19 809	–	19 809	835	20 644
Kortfristiga skulder	f	19 537	–3	19 534	22 058	–3	22 055	323	22 378
<b>Summa skulder</b>		<b>47 580</b>	<b>92</b>	<b>47 672</b>	<b>49 170</b>	<b>100</b>	<b>49 270</b>	<b>1 167</b>	<b>50 437</b>
<b>Summa eget kapital och skulder</b>		<b>65 835</b>	<b>282</b>	<b>66 117</b>	<b>70 225</b>	<b>478</b>	<b>70 703</b>	<b>1 189</b>	<b>71 892</b>

Forts. nästa sida

Forts. Not 33

Avstämning av resultaträkning för 2004	Not	Årets resultat	IFRS	IFRS	Effekt av	Årets resultat
		svenska			omräkning	efter omräk-
		redovisnings-	effekt		enligt IAS 19	ning enligt
		regler			2005	IAS 19
<b>Fordon och Service</b>						
Försäljningsintäkter		56 788	–	56 788	–	56 788
Kostnad för sålda varor	e, g	– 42 570	16	– 42 554	26	– 42 528
Bruttoresultat	g	14 218	16	14 234	26	14 260
Forsknings- och utvecklingskostnader		– 1 987	–	– 1 987	–	– 1 987
Försäljningskostnader	e, g	– 5 550	178	– 5 372	29	– 5 343
Administrationskostnader	g	– 806	–	– 806	17	– 789
Andel av intressebolags resultat	h	12	–	12	– 4	8
<b>Rörelseresultat Fordon och Service</b>		<b>5 887</b>	<b>194</b>	<b>6 081</b>	<b>68</b>	<b>6 149</b>
<b>Rörelseresultat Kundfinansiering</b>		<b>450</b>	<b>–</b>	<b>450</b>	<b>–</b>	<b>450</b>
<b>Rörelseresultat</b>		<b>6 337</b>	<b>194</b>	<b>6 531</b>	<b>68</b>	<b>6 599</b>
Summa finansiella intäkter och kostnader		– 323	–	– 323	–	– 323
<b>Resultat efter finansiella intäkter och kostnader</b>		<b>6 014</b>	<b>194</b>	<b>6 208</b>	<b>68</b>	<b>6 276</b>
Skatter	d, g, h	1 935	– 8	– 1 943	– 17	– 1 960
Minoritetsandel		– 2	2	0	–	0
<b>Årets nettovinst</b>		<b>4 077</b>	<b>188</b>	<b>4 265</b>	<b>51</b>	<b>4 316</b>
Varav hänförligt till:						
Scania ABs aktieägare				4 263		4 314
Minoriteten				2		2

## Förändring av nyckeltal 2004

Scaniagruppen	Nyckeltal svenska redovisningsregler	IFRS nyckeltal	IFRS efter omräkning
Rörelsemarginal, %	11,2	11,5	11,6
Vinst per aktie, SEK	20,4	21,3	21,6
Nettoskultsättningsgrad	1,10	1,08	1,08
Avkastning på eget kapital, %	20,8	21,4	21,8
Soliditet, %	30,0	30,3	30,3
Eget kapital per aktie, SEK	105	107	107
Sysselsatt kapital, MSEK	49 167	49 545	49 545

## Fordon och Service

Rörelsemarginal, %	10,4	10,7	10,8
Nettoskultsättningsgrad	0,05	0,05	0,05
Räntetäckningsgrad, ggr	8,4	8,6	8,7
Avkastning på sysselsatt kapital, %	28,1	29,0	29,0
Överskottsgrad, %	11,1	11,5	11,5
Kapitalomsättningshastighet, ggr	2,53	2,53	2,50

## Kassaflödespåverkan 2004

Övergången till IFRS leder inte till någon påverkan på Scantias redovisade kassaflöde för 2004.

- I enlighet med IFRS 3 ska inga goodwillavskrivningar genomföras, således har de under 2004 genomförda avskrivningar av goodwill reverserats, totalt MSEK 166. Till följd av detta har det bokförda värdet på goodwill ökat med motsvarande belopp och genomförda nedskrivningstester har inte föranlett någon omvärdering.
- Scantias materiella anläggningstillgångar och då främst byggnader har granskats med avseende på komponentavskrivning vilket föreskrivs enligt IAS 16. Till följd av denna undersökning har MSEK 312 per 2004-12-31 ökat de materiella anläggningstillgångarnas bokförda värde då avskrivningstiderna på tillgångarna har förändrats. 2004 års avskrivningar i resultaträkningen minskade med ca MSEK 30. De ingående bokförda värdena på de materiella anläggningstillgångarna per 2004-01-01 ökade med MSEK 282, vilket även påverkade det egna kapitalet för samma period med ca MSEK 190.
- I enlighet med IAS 27 har minoritetens andel av det egna kapitalet omklassificerats och ingår efter justeringen som en post inom det egna kapitalet. Per 2004-01-01 ger detta en effekt på det egna kapitalet med MSEK 4, per 2004-12-31 uppgår det omklassificerade beloppet till MSEK 5.
- Till följd av de minskade avskrivningarna på materiella anläggningstillgångar har den uppskjutna skatten påverkats med förändringen av tillgångsvärdena. Både den historiska förändringen och 2004 års förändring har påverkat den uppskjutna skatten, som ökar med MSEK 95 per 2004-01-01 och med MSEK 103 per 2004-12-31.
- Årets resultat har påverkats positivt av de minskade avskrivningarna på anläggningstillgångar, reverseringen av under 2004 genomförda goodwillavskrivningar samt skatteeffekten av de lägre avskrivningarna på materiella anläggningstillgångar.
- Enligt IAS 39 måste samtliga derivat marknadsvärderas och redovisas i balansräkningen, vilket medför att derivat som tidigare inte redovisades i balansräkningen nu är inkluderade i balansräkningen till marknadsvärde. Till följd av reglerna om nettoredovisning i IAS 32 redovisas vissa finansiella instrument brutto, som tidigare redovisades med nettobelopp. Säkringsredovisning har tillämpats för derivat som säkrar förväntade framtida kommersiella betalningar i utländsk valuta samt för vissa derivat som används för att konvertera upplåning till önskad räntebindningsstruktur. De förändrade principerna medför att totala tillgångar ökar med MSEK 1 189 och lång- och kortfristiga skulder ökar med MSEK 835 respektive MSEK 323. Fria reserver påverkas med MSEK 22 och uppskjuten skatteskuld med MSEK 9.
- Från och med 2005 tillämpas tillägg till IAS 19 enligt vilket aktuariella vinster/förluster redovisas direkt mot eget kapital. Jämförelseårets aktuariella förlust om MSEK 72 har omklassificerats från resultaträkningen till eget kapital.
- Skatt avseende andel av intressebolag har för jämförelseåret omklassificerats från skatt till Andel av intressebolags resultat.

## Förteckning över dotterbolag

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
<b>Fordon och Service</b>				
Aconcagua Vehiculos Com. S.A.	30-70737179-6	Mendoza	Argentina	100,00
Ainax AB	556579-4459	Stockholm	Sverige	96,25
Automotores del Atlantico S.A.	30-70709795-3	Mar del Plata	Argentina	100,00
Automotores Pesados S.A.	30-55137605-9	Tucuman	Argentina	99,38
Beers N.V.	NL003779439B01	Haag	Nederländerna	100,00
Buenos Aires Camiones	33-70791031-9	Buenos Aires	Argentina	100,00
Codema Coml Import LTDA	60849197/001-60	Guarulhos	Brasilien	99,99
Dynamate AB	556070-4818	Södertälje	Sverige	100,00
Fastighets AB Katalysatorn	556070-4826	Södertälje	Sverige	100,00
Ferruform AB	556528-9120	Luleå	Sverige	100,00
GB&M Garage et Carrosserie SA	CH-660-0046966-0	Geneve	Schweiz	100,00
Grandes Camiones S.A.	30-56236684-5	Cordoba	Argentina	100,00
Griffin Automotive Limited	656978	Road Town	Brittiska Jungfruöarna	100,00
Hedenlunda Konferenscenter AB	556147-5871	Flen	Sverige	100,00
Italscania SPA	IT 01632920227	Trento	Italien	100,00
Lauken S.A.	21.150044.0016	Montevideo	Uruguay	100,00
Norsk Lastebilutleie AS	875346822	Drammen	Norge	100,00
Norsk Scania AS	879 263 662	Oslo	Norge	100,00
Omni Katrineholm AB	556060-5809	Katrineholm	Sverige	100,00
OOO Scania Russia	5 032 073 106	Moskva	Ryssland	100,00
Oy Autokuvio Ab	1505472-2	Hämeenlinna	Finland	100,00
Oy Autolinna Ab	1568949-6	Jyväskylä	Finland	100,00
Oy Maakunnan Auto Ab	1568951-7	Seinäjoki	Finland	100,00
Oy Scan-Auto Ab	FI0202014-4	Helsingfors	Finland	100,00
S.A.S. Scania Holding France	40309278600017	Angers	Frankrike	100,00
Scan Siam Service Co. Ltd	3030522108	Bangkok	Thailand	73,98
Scanexpo S.A.	21.173422.0012	Montevideo	Uruguay	100,00
Scania (Malyasia) SDN BHD	518606-D	Kuala Lumpur	Malaysia	100,00
Scania Administradora de Consórcios Ltda	96.479.258/0001-91	Cotia	Brasilien	99,99
Scania Argentina S.A.	30-51742430-3	Buenos Aires	Argentina	100,00
Scania Asset Management AB	556528-9088	Södertälje	Sverige	100,00
Scania Australia Pty Ltd	000537333	Melbourne	Australien	100,00
Scania Belgium SA-NV	BE402607507	Diegem	Belgien	100,00
Scania BH d.o.o.	1-23174	Sarajevo	Bosnien-Hercegovina	100,00
Scania Botswana (Pty) Ltd	CO.2000/6045	Gaborone	Botswana	100,00
Scania Bulgaria EOOD	2 220 100 629	Sofia	Bulgarien	100,00

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
Scania Bus Belgium N.V.-S.A.	BE460.870.259	Diegem	Belgien	100,00
Scania Bus NV	BE460.870.259	Neder Over Heembeek	Belgien	99,90
Scania Chile S.A.	96.538.460-K	Santiago	Chile	100,00
Scania Commercial Vehicles Renting S.L.	ESA82853995	Madrid	Spanien	100,00
Scania CV AB	556084-0976	Södertälje	Sverige	100,00
Scania Czech Republic s.r.o.	CZ61251186	Prag	Tjeckien	100,00
Scania DAB A/S	DK 13925542	Herlev	Danmark	100,00
Scania Danmark A/S	DK 17045210	Herlev	Danmark	100,00
Scania Danmark Holding A/S	DK 17886843	Köpenhamn	Danmark	100,00
Scania de Mexico S.A.	SME-930629-JT3	Ciudad	Mexico	99,99
Scania del Peru S.A.	101-36300	Lima	Peru	99,99
Scania Deutschland GmbH	DE148787117	Koblenz	Tyskland	100,00
Scania Deutschland Holding GmbH	DE812893584	Frankfurt/Main	Tyskland	100,00
Scania East Adriatic Region d.o.o.	1 605 810	Ljubljana	Slovenien	100,00
Scania Eesti AS	10 238 872	Tallinn	Estland	100,00
Scania Europe Holding B.V.	NL800564364B01	Zwolle	Nederländerna	100,00
Scania Finance Holding Great Britain Ltd	4031225	London	Storbritannien	100,00
Scania Finance Pty Ltd	52006002428	Melbourne	Australien	100,00
Scania France S.A.S.	30716693400033	Angers	Frankrike	100,00
Scania Great Britain Ltd	831017	Milton Keynes	Storbritannien	100,00
Scania Group Treasury B.V.	27269640	Haag	Nederländerna	100,00
Scania Hainaut S.A.	BE439.418.908	Mons	Belgien	99,90
Scania Hispania S.A.	ESA59596734	Madrid	Spanien	100,00
Scania Hrvatska d.o.o.	1 351 923	Zagreb	Kroatien	100,00
Scania Hungaria KFT	10415577	Biatorbagy	Ungern	100,00
Scania Ile de France S.A.	648 204 139	Goussainville	Frankrike	100,00
Scania Int. Fleet Development	4006517	Milton Keynes	Storbritannien	100,00
Scania IT AB	556084-1206	Södertälje	Sverige	100,00
Scania IT Angers	FR17412 282 626	Angers	Frankrike	100,00
Scania IT Nederland	8073.08.432.B01	Zwolle	Nederländerna	100,00
Scania Italy Holding SRL	01668350224	Trento	Italien	100,00
Scania Korea Ltd	136-81-15441	Seoul	Sydkorea	100,00
Scania Latin America Ltda	635 010 727 112	São Bernardo do Campo	Brasilien	100,00
Scania Locations S.A.S.	402 496 442	Angers	Frankrike	100,00
Scania Luxembourg S.A.	LU165291-18	Münsbach	Luxemburg	99,90

## Förteckning över dotterbolag

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %	Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
Scania Maroc S.A.	06100472	Casablanca	Marocko	100,00	SIA Scania Latvia	LV000311840	Rīga	Lettland	100,00
Scania Nederland B.V.	NL800564364B04	Zwolle	Nederländerna	100,00	Suvesa Super Veics				
Scania Nederland Holding B.V.	NL800564364B03	Zwolle	Nederländerna	100,00	Pesados LTDA	88301668/0001-10	Canoas	Brasilien	99,99
Scania Networks B.V.	NL802638429B01	Haag	Nederländerna	100,00	Svenska Mektek AB	556616-7747	Södertälje	Sverige	100,00
Scania Overseas AB	556593-2984	Södertälje	Sverige	100,00	Thommen Nutzfahrzeuge AG	CH-280.3.001.323-2	Rümlingen	Schweiz	100,00
Scania Parts Logistics AB	556528-9104	Södertälje	Sverige	100,00	Truck Namibia (Pty) Ltd	3864704-015	Windhoek	Namibien	100,00
Scania Peter OOO	78:111158:25	St Petersburg	Ryssland	100,00	UAB Scania Lietuva	2 387 302	Vilnius	Litauen	100,00
Scania Plan S.A.	30-61086492-5	Buenos Aires	Argentina	80,00	UL Scantrak s.r.o.	CZ27271196	Ústí nad Labem	Tjeckien	99,92
Scania Polska S.A.	521-10-14-579	Warsaw	Polen	100,00	Vabis Försäkrings AB	516401-7856	Södertälje	Sverige	100,00
Scania Production Angers S.A.S.	378 442 982	Angers	Frankrike	100,00					
Scania Production Meppel	NL800564364B06	Meppel	Nederländerna	100,00	<b>Kundfinansiering</b>				
Scania Production Slupsk S.A.	839-000-53-10	Slupsk	Polen	100,00	OOO Scania Leasing	7705392920	Moskva	Ryssland	100,00
Scania Properties Ltd	895484	Milton Keynes	Storbritannien	100,00	Scania Credit AB	556062-7373	Södertälje	Sverige	100,00
Scania Real Estate AB	556084-1180	Katrineholm	Sverige	100,00	Scania Credit Hrvatska	80516047	Rakitje	Kroatien	100,00
Scania Romania SRL	J40/10908/1999	Bukarest	Rumänien	100,00	Scania Credit Romania	17996167	Ciorogarla	Rumänien	100,00
Scania Schweiz AG	218687	Kloten	Schweiz	100,00	Scania Credit Ukraine	33052443	Kiev	Ukraina	100,00
Scania Service S.A.	33-70784693-9	Buenos Aires	Argentina	100,00	Scania Finance Belgium N.V. S.A.	BE 413 545 048	Diegem	Belgien	99,90
Scania Siam Co Ltd	865/2543	Bangkok	Thailand	80,00	Scania Finance Czech Republic s.r.o.	CZ25657496	Prag	Tjeckien	100,00
Scania Singapore Pte Ltd	200309593R	Singapore	Singapore	100,00	Scania Finance Deutschland GmbH	DE811292425	Koblenz	Tyskland	100,00
Scania Slovakia	0035826649/801	Bratislava	Slovakien	100,00	Scania Finance France S.A.	350 890 661	Angers	Frankrike	100,00
Scania Slovenija d.o.o.	1 124 773	Ljubljana	Slovenien	100,00	Scania Finance Great Britain Ltd	581 016 364	Milton Keynes	Storbritannien	100,00
Scania South Africa Pty Ltd	95/0 1275/07	Sandton	Sydafrika	100,00	Scania Finance Hispania EFC S.A.	ESA82853987	Madrid	Spanien	100,00
Scania Srbia d.o.o.	SR100014375	Belgrad	Serbien	100,00	Scania Finance Holding AB	556548-4697	Södertälje	Sverige	100,00
Scania Sverige AB	556051-4621	Södertälje	Sverige	100,00	Scania Finance Italy S.p.A	01204290223	Trento	Italien	100,00
Scania Sverige Bussar AB	556060-0586	Katrineholm	Sverige	100,00	Scania Finance Korea	613 812 7196	Kyoung Sang Nam-Do	Sydkorea	100,00
Scania Switzerland Holding Ltd	CH_170.3024.547-0	Zug	Schweiz	100,00	Scania Finance Luxembourg S.A.	2001 2217 359	Luxemburg	Luxemburg	100,00
Scania Tanzania Ltd	39320	Dar Es Salaam	Tanzania	100,00	Scania Finance Nederland B.V.	27004973	Haag	Nederländerna	100,00
Scania Thailand Co Ltd	9802/2534	Bangkok	Thailand	99,99	Scania Finance Polska Sp.z.o.o.	521 15 79 028	Warsawa	Polen	100,00
Scania Trade Development AB	556013-2002	Södertälje	Sverige	100,00	Scania Finance Turkey	7570328278	Istanbul	Turkiet	100,00
Scania Treasury AB	556528-9351	Södertälje	Sverige	100,00	Scania Finans AB	556049-2570	Södertälje	Sverige	100,00
Scania Treasury Netherland B.V.	27269639	Haag	Nederländerna	100,00	Scania Leasing Österreich Ges.m.b.H	ATU57921547	Brunn am Gebirge	Österrike	100,00
Scania Truck Financing AB	556020-4231	Södertälje	Sverige	100,00					
Scania Ukraine LLC	30 107 866	Kiev	Ukraina	100,00					
Scania USA Inc	06-1288161	San Antonio, TX	USA	100,00					
Scania Vastgoed B.V.	NL800564364B05	Zwolle	Nederländerna	100,00					
Scania Österreich GmbH	AT 43324602	Brunn am Gebirge	Österrike	100,00					
Scania-Bilar Stockholm AB	556084-1198	Stockholm	Sverige	100,00					
Scania-Bilar Syd AB	556528-9112	Malmö	Sverige	100,00					
Scania-Bilar Väst AB	556040-0938	Göteborg	Sverige	100,00					



# Moderbolaget Scania AB

## Moderbolagets resultaträkning

Januari – december, MSEK	Not	2005	2004
Rörelseresultat		0	0
Finansiella intäkter och kostnader	1	3 561	4 920
Upplösning av periodiseringsfond		705	637
Avsättning till periodiseringsfond		–	– 814
Skatter		– 234	– 684
<b>Årets nettovinst</b>		<b>4 032</b>	4 059

## Moderbolagets balansräkning

31 December, MSEK	Not	2005	2004
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>			
Aktier i dotterföretag	2	8 484	8 401
<b>Omsättningstillgångar</b>			
Fordran på dotterföretag		8 306	9 195
<b>Summa tillgångar</b>		<b>16 790</b>	17 596
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
Eget kapital	3	14 997	14 433
Obeskattade reserver	4	1 774	2 479
Kortfristiga skulder			
Skatteskuld		19	684
<i>Summa kortfristiga skulder</i>		<i>19</i>	<i>684</i>
<b>Summa eget kapital och skulder</b>		<b>16 790</b>	17 596
<b>Ställda säkerheter</b>			
Ansvarförbindelser	5	–	–
		<b>24 105</b>	22 688

## Moderbolagets förändring i eget kapital

Januari – december, MSEK	2005	2004
Eget kapital vid årets början	14 433	11 574
Nyemission	83	–
Nettovinst	4 032	4 059
Koncernbidrag (netto efter skatt)	– 551	–
Lämnad/erhållen utdelning	– 3 000	– 1 200
<b>Eget kapital vid årets utgång</b>	<b>14 997</b>	14 433

## Moderbolagets kassaflödesanalys

Januari–december, MSEK	2005	2004
<b>Den löpande verksamheten</b>		
Resultat efter finansiella poster	3 561	4 920
Ice kassaflödespåverkande poster:	– 3 500	– 4 830
Betald skatt	– 684	0
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital</b>	<b>– 623</b>	90
<b>Kassaflöde från förändring av rörelsekapital</b>		
Fordran/skuld till dotterbolag	3 623	– 1 524
<b>Summa förändring av rörelsekapital</b>	<b>3 623</b>	– 1 524
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>	<b>3 000</b>	– 1 434
<b>Investeringsverksamheten</b>		
Försäljning av aktier i dotterföretag	–	2 634
Investering i aktier i dotterföretag	– 83	–
Erlagt genom emission av egna aktier	83	–
Kassaflöde från investeringsverksamheten	0	2 634
<b>Summa kassaflöde före finansieringsverksamheten</b>	<b>3 000</b>	1 200
<b>Finansieringsverksamheten</b>		
Lämnad/erhållen utdelning	– 3 000	– 1 200
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>	<b>– 3 000</b>	– 1 200
<b>Årets kassaflöde</b>	<b>–</b>	–
<b>Likvida medel vid årets början</b>	<b>–</b>	–
<b>Likvida medel vid årets slut</b>	<b>–</b>	–

## Moderbolaget Scania AB, noter

### NOT 1 Finansiella intäkter och kostnader

	2005	2004
Ränteintäkter från dotterföretag	100	90
Utdelning/koncernbidrag från Scania CV AB	3 500	4 830
Övrigt	- 39	-
<b>Summa</b>	<b>3 561</b>	<b>4 920</b>

### NOT 2 Aktier i koncernföretag

Dotterbolag/org.nr/ säte	Ägarandel, %	Redovisat värde 2005	Redovisat värde 2004
Scania CV AB, 556084-0976, Södertälje	100,0	8 401	8 401
Ainax AB, 556579-4459, Stockholm	96,3	83	-
<b>Totalt</b>		<b>8 484</b>	<b>8 401</b>

Scania CV AB är ett publikt bolag och moderbolag i Scania CV-gruppen, vilken omfattar samtliga produktions-, marknads- och finansbolag inom Scania AB-gruppen. Bolaget är dotterbolag till Scania AB vars aktier är noterade på Stockholms fondbörs. Beträffande Ainax AB, se not 3 Eget kapital.

#### Övriga upplysningar

Med hänsyn till att moderbolagets verksamhet uteslutande består av ägande av aktier i koncernföretag gäller i övrigt koncernens förvaltningsberättelse och noter i tillämpliga delar.

### NOT 3 Eget kapital

	Aktie-kapital	Reserv-fond	Över-kurs fond	Fritt eget kapital	Totalt
2004					
Ingående eget kapital	2 000	1 120	-	8 454	11 574
Utdelning				- 1 200	- 1 200
Nettovinst för 2004				4 059	4 059
Utgående kapital per december 2004	2 000	1 120	-	11 313	14 433

	Aktie-kapital	Reserv-fond	Över-kurs fond	Fritt eget kapital	Totalt
2005					
Ingående eget kapital	2 000	1 120	-	11 313	14 433
Nyemission Ainax AB	263		7 560	- 7 740	83
Nedsättning överkursfond			- 7 560	7 560	0
Utdelning				- 3 394	- 3 394
Erhållen utdelning från Ainax				394	394
Koncernbidrag				- 551	- 551
Nettovinst för 2005				4 032	4 032

**Utgående kapital per december 2005**      **2 263    1 120      0    11 614    14 997**

**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 126 296 508 utelöpande A-aktier med en rösträtt per aktie och 100 000 000 utelöpande B-aktier med en tiondels rösträtt per aktie. Av A-aktierna innehas 26 296 508 aktier av dotterbolaget Ainax AB. I samband med förvärvet av Ainax AB med nyemitterade aktier ökade aktiekapitalet med MSEK 263 och överkursfonden med MSEK 7 560. Vid bolagsstämman våren 2005 beslutades om nedsättning av överkursfonden med MSEK 7 560. Nedsättningen har skett efter tingsrättens beslut. Styrelsen i Ainax AB har föreslagit att bolagsstämman den 6 mars 2006 fattar beslut om att Ainax AB skall träda i likvidation och omedelbart skifta ut sina Scania-aktier. När så sker kommer aktiekapitalet och antal utestående aktier att återställas till tidigare 200 000 000. Aktierna har ett kvotvärde på SEK 10. Samtliga aktier är fullt betalda och inga aktier är reserverade för överlåtelse.

### NOT 4 Obeskattade reserver

Periodiseringsfond	2005	2004
Taxeringsår 2000	-	705
Taxeringsår 2001	634	634
Taxeringsår 2002	326	326
Taxeringsår 2005	814	814
<b>Totalt</b>	<b>1 774</b>	<b>2 479</b>

Av obeskattade reserver utgör MSEK 497 (695) en uppskjuten skatteskuld, vilken ingår i Scaniagruppens uppskjutna skatteskuld.

### NOT 5 Ansvarförbindelser

	2005	2004
Ansvarförbindelse avseende kreditförsäkring i FPG till förmån huvudsakligen för dotterföretag	2 143	2 010
Borgensförbindelser till förmån för upplåning i Scania CV AB	21 959	20 671
Övriga borgensförbindelser till förmån för dotterföretag	3	7
<b>Totalt</b>	<b>24 105</b>	<b>22 688</b>

### NOT 6 Information avseende 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 bestrides av Scania CV AB, varför hänvisningar sker till Scaniagruppens Not 26 samt 27. Ersättning till revisorer har utgått med KSEK 15 (10) avseende moderbolaget.



## Förslag till vinstdisposition

Styrelsen föreslår att till årsstämans förfogande stående vinstmedel:

Belopp i MSEK	
Balanserade vinstmedel	7 582
Årets nettovinst	4 032
Summa	11 614

disponeras enligt följande:

Till aktieägarna utdelas 15,00 kronor per aktie	3 394
Till nästa år balanseras	8 220
Summa	11 614

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

Belopp i MSEK	
Aktiekapital	2 263
Reservfond	1 120
Balanserad vinst	8 220
Summa	11 603

Så vitt undertecknande, styrelse och verkställande direktör, känner till är årsredovisningen upprättad i enlighet med god sed för aktiemarknadsbolag, lämnade uppgifter stämmer med de faktiska förhållandena och inget av väsentlig betydelse är utelämnat som skulle kunna påverka den bild av bolaget som skapats av årsredovisningen. Årsredovisningen och koncernredovisningen har godkänts för utfärdande av styrelsen den 6 februari 2006. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på årsstämman den 4 maj 2006.

Södertälje den 6 februari 2006

Bernd Pischetsrieder  
*Ordförande*

Vito H Baumgartner

Staffan Bohman

Peggy Bruzelius

Sune Carlsson

Andreas Deumeland

Lothar Sander

Peter Wallenberg Jr

Kjell Wallin

Jan Westberg

Leif Östling  
*Verkställande direktör*

Vår revisionsberättelse har lämnats den 16 februari 2006

Caj Nackstad  
*Auktoriserad revisor*  
KPMG Bohlins AB

Jan Birgerson  
*Auktoriserad revisor*  
Ernst & Young AB

# 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 för år 2005. 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 såsom de antagits av EU och årsredovisningslagen tillämpas vid upprättandet av koncernredovisningen. Vårt ansvar är att uttala oss om årsredovisningen, koncernredovisningen och förvaltningen på grundval av vår revision.

Revisionen har utförts i enlighet med god revisionssed i Sverige. Det innebär att vi planerat och genomfört revisionen för att med hög men inte absolut säkerhet försäkra oss om att årsredovisningen och koncernredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter. En revision innefattar att granska ett urval av underlagen för belopp och annan information i räkenskapshandlingarna.

I en revision ingår också att pröva redovisningsprinciperna och styrelsens och verkställande direktörens tillämpning av dem samt att bedöma de betydelsefulla uppskattningar som styrelsen och verkställande direktören gjort när de upprättat årsredovisningen och koncernredovisningen samt att utvärdera den samlade informationen i årsredovisningen och koncernredovisningen.

Som underlag för vårt uttalande om ansvarsfrihet har vi granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i bolaget för att kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören är ersättningskyldig mot bolaget. Vi har även granskat om någon styrelseledamot eller verkställande direktören på annat sätt har handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen. Vi anser att vår revision ger oss rimlig grund för våra uttalanden nedan.

Årsredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en rättvisande bild av bolagets resultat och ställning i enlighet med god redovisningssed i Sverige. Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med internationella redovisningsstandarder IFRS såsom 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 16 februari 2006

Caj Nackstad  
*Auktoriserad revisor*  
KPMG Bohlins AB

Jan Birgersson  
*Auktoriserad revisor*  
Ernst & Young AB



## Kvartalsöversikt, antal per geografiskt område

	2005					2004				
	Helår	Kv 4	Kv 3	Kv 2	Kv 1	Helår	Kv 4	Kv 3	Kv 2	Kv 1
<b>Orderingång, lastbilar</b>										
Västra Europa	34 900	10 211	7 630	8 863	8 196	32 645	8 899	6 790	8 349	8 607
Centrala och östra Europa	6 005	1 981	1 527	1 495	1 002	5 727	1 618	1 260	1 532	1 317
Latinamerika	7 608	2 177	1 863	1 560	2 008	7 644	1 863	1 935	2 141	1 705
Asien	5 257	1 199	695	1 862	1 501	5 816	918	1 232	1 778	1 888
Övriga marknader	2 772	774	751	613	634	2 096	640	388	463	605
<b>Total</b>	<b>56 542</b>	<b>16 342</b>	<b>12 466</b>	<b>14 393</b>	<b>13 341</b>	<b>53 928</b>	<b>13 938</b>	<b>11 605</b>	<b>14 263</b>	<b>14 122</b>
<b>Leverade lastbilar</b>										
Västra Europa	31 392	9 119	6 149	8 689	7 435	30 312	9 276	6 198	7 554	7 284
Centrala och östra Europa	5 693	1 939	1 229	1 339	1 186	5 272	1 678	1 216	1 509	869
Latinamerika	7 776	2 220	1 718	2 078	1 760	7 604	2 095	2 126	1 912	1 471
Asien	5 415	1 562	1 212	1 516	1 125	5 464	1 637	1 200	1 248	1 379
Övriga marknader	2 291	833	470	491	497	1 911	550	527	438	396
<b>Total</b>	<b>52 567</b>	<b>15 673</b>	<b>10 778</b>	<b>14 113</b>	<b>12 003</b>	<b>50 563</b>	<b>15 236</b>	<b>11 267</b>	<b>12 661</b>	<b>11 399</b>
<b>Orderingång, bussar<sup>1)</sup></b>										
Västra Europa	2 568	739	326	673	830	2 333	693	591	505	544
Centrala och östra Europa	348	58	38	121	131	491	101	149	67	174
Latinamerika	1 785	303	312	388	782	1 621	289	535	512	285
Asien	628	89	97	237	205	955	197	250	193	315
Övriga marknader	717	66	216	283	152	653	211	181	163	98
<b>Total</b>	<b>6 046</b>	<b>1 255</b>	<b>989</b>	<b>1 702</b>	<b>2 100</b>	<b>6 053</b>	<b>1 491</b>	<b>1 706</b>	<b>1 440</b>	<b>1 416</b>
<b>Leverade bussar<sup>1)</sup></b>										
Västra Europa	2 271	685	526	573	487	2 157	648	426	550	533
Centrala och östra Europa	394	126	95	89	84	424	129	95	98	102
Latinamerika	1 727	384	324	633	386	1 472	355	524	342	251
Asien	616	113	164	183	156	947	320	214	325	88
Övriga marknader	808	153	339	176	140	519	174	142	135	68
<b>Total</b>	<b>5 816</b>	<b>1 461</b>	<b>1 448</b>	<b>1 654</b>	<b>1 253</b>	<b>5 519</b>	<b>1 626</b>	<b>1 401</b>	<b>1 450</b>	<b>1 042</b>

1) Inklusive karosserade bussar.

## Kvartalsöversikt, resultat

Belopp i MSEK om ej annat anges	2005					2004				
	Helår	Kv 4	Kv 3	Kv 2	Kv1	Helår	Kv 4	Kv 3	Kv 2	Kv 1
Fordon och Service										
Försäljningsintäkter	63 328	18 286	14 608	16 561	13 873	56 788	16 264	13 323	14 118	13 083
Kostnad för sålda varor	- 47 835	- 13 636	- 11 257	- 12 624	- 10 318	- 42 528	- 11 971	- 10 116	- 10 534	- 9 907
Bruttoresultat	15 493	4 650	3 351	3 937	3 555	14 260	4 293	3 207	3 584	3 176
Forsknings- och utvecklingskostnader	- 2 484	- 705	- 581	- 631	- 567	- 1 987	- 563	- 471	- 561	- 392
Försäljningskostnader	- 5 829	- 1 726	- 1 473	- 1 398	- 1 232	- 5 343	- 1 417	- 1 292	- 1 381	- 1 253
Administrationskostnader	- 858	- 196	- 239	- 217	- 206	- 789	- 234	- 190	- 194	- 171
Andel av intressebolags resultat	8	2	2	1	3	8	1	4	2	1
<b>Rörelseresultat, Fordon och Service</b>	<b>6 330</b>	<b>2 025</b>	<b>1 060</b>	<b>1 692</b>	<b>1 553</b>	<b>6 149</b>	<b>2 080</b>	<b>1 258</b>	<b>1 450</b>	<b>1 361</b>
Kundfinansiering										
Ränte- och hyresintäkter	3 518	921	884	858	855	3 427	851	881	836	859
Kostnader för räntor och avskrivningar	- 2 575	- 675	- 636	- 631	- 633	- 2 572	- 633	- 663	- 624	- 652
Ränteintäkter, netto	943	246	248	227	222	855	218	218	212	207
Andra intäkter och kostnader	40	6	19	2	13	2	-5	3	3	1
Bruttoresultat	983	252	267	229	235	857	213	221	215	208
Försäljnings- och administrationskostnader	- 374	- 12	- 89	- 91	- 86	- 318	- 88	- 78	- 80	- 72
Kostnader för osäkra fordringar	- 80	- 108	- 32	- 13	- 23	- 89	- 10	- 21	- 25	- 33
Rörelseresultat, Kundfinansiering	529	132	146	125	126	450	115	122	110	103
Rörelseresultat	6 859	2 157	1 206	1 817	1 679	6 599	2 195	1 380	1 560	1 464
Räntenetto	- 187	- 36	- 61	- 41	- 49	- 292	- 72	- 70	- 82	- 68
Övriga finansiella intäkter och kostnader	93	49	10	- 34	68	- 31	10	- 6	- 12	- 23
Finansiella intäkter och kostnader	- 94	13	- 51	- 75	19	- 323	- 62	- 76	- 94	- 91
Resultat före skatt	6 765	2 170	1 155	1 742	1 698	6 276	2 133	1 304	1 466	1 373
Skatter	- 2 100	- 646	- 330	- 581	- 543	- 1 960	- 715	- 406	- 440	- 399
<b>Nettovinst</b>	<b>4 665</b>	<b>1 524</b>	<b>825</b>	<b>1 161</b>	<b>1 155</b>	<b>4 316</b>	<b>1 418</b>	<b>898</b>	<b>1 026</b>	<b>974</b>
Hänförligt till:										
Scania ABs aktieägare	4 665	1 524	825	1 161	1 155	4 314	1 419	897	1 026	972
Minoritetsandel	0	0	0	0	0	2	- 1	1	0	2
Vinst per aktie, SEK	23,33	7,62	4,13	5,81	5,78	21,57	7,09	4,49	5,13	4,86
Rörelsemarginal, i procent	10,8	11,8	8,3	11,0	12,1	11,6	13,5	10,4	11,0	11,2

## Nyckeltal <sup>1)</sup>

	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996
<b>SCANIAGRUPPEN</b>										
Rörelsemarginal, %	10,8	11,6	10,1	9,3	4,6	10,5	12	8,7	8,6	9,4
Vinst per aktie, SEK	23,3	21,6	15,2	13,7	5,2	15,4	15,7	11,3	9,7	9,9
Eget kapital per aktie, SEK	118,6	107,1	91,3	84,7	80,0	78,5	67,7	59,3	51,8	44,9
Avkastning på eget kapital, %	20,8	21,8	17,4	17,2	6,5	21,6	25,1	20,7	20,2	22,7
Utdelning, kronor per aktie <sup>2)</sup>	15,00	15,00	6,00	5,50	3,50	7,00	7,00	6,50	5,50	5,50
Utdelning, procent av nettovinst	64,3	69,5	39,6	40,2	66,8	45,5	44,5	57,8	55,4	55,5
Soliditet, %	30,3	30,3	27,7	25,6	23,4	25,8	25,3	25,8	27,0	28,1
Nettoskuldsättning, exkl avsättn. för pension, MSEK	25 476	23 115	24 291	25 108	29 305	23 777	21 677	17 506	14 054	10 304
Nettoskuldssättningsgrad	1,07	1,08	1,33	1,48	1,83	1,51	1,60	1,48	1,37	1,15
<b>FORDON OCH SERVICE</b>										
Rörelsemarginal, %	10,0	10,8	9,4	7,5	4,1	9,5	10,4	7,7	7,5	8,9
Sysselsatt kapital	26 988	23 876	21 859	24 363	27 311	27 278	26 239	22 294	21 447	19 390
Operativt kapital	24 372	21 680	20 080	20 356	23 380	23 810	23 696	20 584	19 383	16 602
Överskottsgrad, %	11,5	11,5	10,0	9,2	4,7	10,5	12,0	8,7	8,6	10,5
Kapitalomsättningshastighet, gånger	2,43	2,50	2,21	1,89	1,93	1,96	1,77	1,99	1,91	1,82
Avkastning på sysselsatt kapital, %	27,9	29,0	22,0	17,4	9,1	20,6	21,2	17,3	16,3	19,1
Avkastning på operativt kapital, %	26,3	29,0	23,1	16,6	9,1	21,5	22,2	17,6	16,5	17,8
Nettoskuldsättning, exkl avsättn. för pension, MSEK	269	854	2 647	4 308	7 790	7 781	8 309	6 522	7 143	5 859
Nettoskuldssättningsgrad	0,01	0,05	0,17	0,31	0,58	0,50	0,61	0,55	0,69	0,64
Räntetäckningsgrad, gånger	7,0	8,7	6,2	4,6	2,0	4,8	5,7	5,9	4,7	4,0
<b>KUNDFINANSIERING</b>										
Bruttomarginal, %	1,9	1,7	1,4	1,2	1,3	1,1	1,0	0,9	1,1	1,2
Soliditet, %	10,0	11,2	11,5	11,9	9,5	8,2	7,6	6,5	8,5	9,1

1) Före 2004 redovisas enligt svensk redovisningsstandard, därefter enligt IFRS.

2) För 2005 föreslagen utdelning.

## Definitioner

### Rörelsemarginal

Rörelseresultat i procent av försäljningsintäkterna.

### Vinst per aktie

Årets nettovinst exklusive minoritetens andel i relation till antal aktier.

### Eget kapital per aktie

Totalt eget kapital exklusive minoritetens andel i relation till antal aktier

### Avkastning på eget kapital

Årets nettovinst i procent av eget kapital.

### Soliditet

Eget kapital i procent av balansslutningen per respektive balansdag.

### Nettoskuldsättning, exklusive avsättning för pensioner

Kort- och långfristig upplåning (exkl pensionskulder) med avdrag för likvida medel samt marknadsvärdet netto av derivat för lånesäkringar.

### Nettoskuldsättningsgrad

Nettoskuld i relation till eget kapital.

### Sysselsatt kapital

Totala tillgångar med avdrag för rörelsens skulder.

### Operativt kapital

Totala tillgångar med avdrag för likvida placeringar och rörelsens skulder.

### Överskottsgrad

Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i procent av försäljningsintäkterna.

### Kapitalomsättningshastighet

Försäljningsintäkter i relation till sysselsatt kapital

### Avkastning på sysselsatt kapital

Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i procent av sysselsatt kapital.

### Avkastning på operativt kapital

Rörelseresultat i procent av operativt kapital.

### Räntetäckningsgrad

Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i relation till finansiella kostnader.

### Bruttomarginal, Kundfinansiering

Rörelseresultat i procent av genomsnittlig portfölj.



## **Flerårsöversikt**



## Flerårsöversikt <sup>1)</sup>

MSEK om ej annat anges	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996
<b>Försäljningsintäkter per marknadsområde</b>										
Västra Europa	43 559	39 566	38 073	36 031	36 617	36 393	33 139	28 893	22 993	20 964
Centrala och östra Europa	5 884	5 157	4 246	3 235	2 739	1 922	1 440	1 883	1 507	872
Europa, totalt	49 443	44 723	42 319	39 266	39 356	38 315	34 579	30 776	24 500	21 836
Amerika	7 575	5 655	3 836	3 542	5 576	5 529	4 247	5 974	6 798	4 800
Asien	4 137	3 997	3 936	3 123	2 898	2 390	1 118	1 018	1 932	1 740
Övriga marknader	3 943	3 404	2 896	2 529	2 364	2 050	1 784	1 907	1 857	1 578
Intäktperiodisering <sup>2)</sup>	- 1 770	- 991	- 2 406	- 1 175	- 1 884	- 2 425	- 3 066	- 2 166	- 1 783	- 1 160
Summa Scaniaprodukter	63 328	56 788	50 581	47 285	48 310	45 859	38 662	37 509	33 304	28 794
Avyttrad Personbilsverksamhet <sup>3)</sup>	-	-	-	-	4 755	5 539	5 382	5 637	4 632	3 776
Totalt	63 328	56 788	50 581	47 285	53 065	51 398	44 044	43 146	37 936	32 570
<b>Rörelseresultat</b>										
Fordon och Service	6 330	6 149	4 759	3 548	2 089	4 623	4 655	3 251	2 716	2 787
Kundfinansiering	529	450	366	308	278	179	140	91	73	55
Avyttrad Personbilsverksamhet <sup>3)</sup>	-	-	-	550	100	277	250	250	258	215
Totalt <sup>4)</sup>	6 859	6 599	5 125	4 406	2 467	5 079	5 045	3 592	3 047	3 057
Rörelsemarginal %										
Fordon och Service	10,0	10,8	9,4	7,5	4,3	10,1	12,0	8,7	8,2	9,7
Avyttrad Personbilsverksamhet <sup>3)</sup>	-	-	-	-	2,1	5,0	4,6	4,4	5,6	5,7
Totalt <sup>4)</sup>	10,8	11,6	10,1	9,3	4,6	9,9	11,5	8,3	8,0	9,4
Finansnetto	- 94	- 323	- 521	- 684	- 926	- 630	- 545	- 378	- 296	- 351
Nettoresultat	4 665	4 316	3 034	2 739	1 048	3 080	3 146	2 250	1 943	1 981
<b>Specification av forsknings- och utvecklingskostnader</b>										
Utgifter	- 2 480	- 2 219	- 2 151	- 2 010	- 1 955	- 1 621	- 1 267	- 1 168	- 1 248	- 1 084
Aktivisering	279	316	669	573						
Avskrivning	-283	-84	-2	-						
Forsknings- och utvecklingskostnader	- 2 484	- 1 987	- 1 484	- 1 437	- 1 955	- 1 621	- 1 267	- 1 168	- 1 248	- 1 084
Nettoinvesteringar genom förvärv/ avyttringar av verksamheter	205	49	26	- 1 165	929	457	1 121	- 5	483	85
Nettoinvesteringar i anläggningstillgångar	3 597	2 798	3 285	2 921	1 878	1 521	1 654	1 817	2 307	2 438
Portfölj kundfinansieringsverksamheten	29 630	26 596	25 926	25 303	25 091	18 522	15 262	12 342	8 100	5 386
Kassaflöde, Fordon och Service	3 865	2 685	2 450	3 583	2 066	2 557	476	1 797	-55	1 625
Lageromsättningshastighet, gånger <sup>5)</sup>	6,0	6,0	5,8	6,1	6,0	6,2	5,6	5,3	5,3	5,7

1) Före 2004 enligt svensk redovisningstandard, därefter enligt IFRS.

2) Avser skillnaden mellan resultatavräknade intäkter och faktureringsvärde baserat på leveranser.

3) Den svenska Personbilsverksamheten avyttrades per 1 januari 2002.

4) Kundfinansieringen inkluderad.

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



## Flerårsöversikt

	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996
<b>Antal producerade fordon</b>										
Lastbilar	53 368	53 051	45 985	41 433	43 487	51 409	45 779	45 546	43 555	38 455
Bussar	6 141	5 621	5 291	3 712	4 664	4 172	3 703	4 515	4 586	3 901
<b>Totalt</b>	<b>59 509</b>	<b>58 672</b>	<b>51 276</b>	<b>45 145</b>	<b>48 151</b>	<b>55 581</b>	<b>49 482</b>	<b>50 061</b>	<b>48 141</b>	<b>42 356</b>
<b>Antal levererade lastbilar per marknadsområde</b>										
Västra Europa	31 392	30 312	29 322	28 229	30 272	38 347	35 942	32 595	26 659	26 195
Centrala och östra Europa	5 693	5 272	4 148	3 205	2 723	2 416	1 715	2 328	1 930	1 084
Europa, totalt	37 085	35 584	33 470	31 434	32 995	40 763	37 657	34 923	28 589	27 279
Amerika	7 776	7 604	4 739	3 633	6 181	6 777	6 253	7 621	9 649	7 377
Asien	5 415	5 464	5 317	3 486	2 994	3 438	1 481	1 410	3 096	2 997
Övriga marknader	2 291	1 911	1 519	1 342	1 489	1 340	1 260	1 599	1 058	1 375
<b>Totalt antal levererade lastbilar</b>	<b>52 567</b>	<b>50 563</b>	<b>45 045</b>	<b>39 895</b>	<b>43 659</b>	<b>52 318</b>	<b>46 651</b>	<b>45 553</b>	<b>42 392</b>	<b>39 028</b>
<b>Antal levererade bussar per marknadsområde</b>										
Västra Europa	2 271	2 157	2 224	1 612	1 696	1 617	1 935	1 721	1 518	1 641
Centrala och östra Europa	394	424	349	132	132	85	67	116	172	97
Europa, totalt	2 665	2 581	2 573	1 744	1 828	1 702	2 002	1 837	1 690	1 738
Amerika	1 727	1 472	1 072	958	1 595	1 843	1 237	1 697	1 829	1 641
Asien	616	947	631	440	666	278	160	78	308	309
Övriga marknader	808	519	634	632	583	351	364	505	757	275
<b>Totalt antal levererade bussar</b>	<b>5 816</b>	<b>5 519</b>	<b>4 910</b>	<b>3 774</b>	<b>4 672</b>	<b>4 174</b>	<b>3 763</b>	<b>4 117</b>	<b>4 584</b>	<b>3 963</b>
<b>Totalt antal levererade fordon</b>	<b>58 383</b>	<b>56 082</b>	<b>49 955</b>	<b>43 669</b>	<b>48 331</b>	<b>56 492</b>	<b>50 414</b>	<b>49 670</b>	<b>46 976</b>	<b>42 991</b>
<b>Totalmarknad tunga lastbilar och bussar, antal</b>										
Västra Europa:										
Lastbilar	251 000	231 000	213 000	211 700	235 000	243 700	235 900	207 300	170 300	172 000
Bussar	23 300	22 400	21 700	22 500	23 500	23 500	22 400	21 000	18 000	17 500
<b>Antal anställda <sup>6)</sup></b>										
Produktion och centrala staber	15 888	15 983	15 498	15 067	14 987	15 984	15 818	15 913	16 290	16 058
Forskning och utveckling	2 058	1 909	1 833	1 681	1 435	1 159	944	921	855	890
Marknadsbolag	12 414	11 747	11 460	11 173	11 868	10 029	9 431	6 559	6 511	5 183
Summa Fordon och Service	30 360	29 639	28 791	27 921	28 290	27 172	26 193	23 393	23 656	22 131
Kundfinansieringsbolag	405	354	321	309	251	194	166	144	107	75
<b>Totalt</b>	<b>30 765</b>	<b>29 993</b>	<b>29 112</b>	<b>28 230</b>	<b>28 541</b>	<b>27 366</b>	<b>26 359</b>	<b>23 537</b>	<b>23 763</b>	<b>22 206</b>

6) Inklusive tillfälligt anställd personal

## Bolagsstämma och information

### Bolagsstämma

Ordinarie bolagsstämma hålls torsdagen den 4 maj 2006, klockan 14:00 i Scaniarinken, AXA Sports Center, Södertälje.

### Deltagande

Aktieägare som vill delta i bolagsstämman ska dels vara införd i aktieboken, som förs av VPC AB, torsdagen den 27 april 2006, dels anmäla sig till bolaget per post till Scantias bolagsstämma, Box 47011, 100 74 STOCKHOLM, eller per telefon 020-23 96 70, eller via Scantias hemsida [www.scania.com](http://www.scania.com) senast torsdagen den 27 april 2006 klockan 16:00.

### Förvaltarregistrerade aktier

För att äga rätt att delta i bolagsstämman måste aktieägare, som låtit förvaltarregistrera sina aktier genom banks notariatavdelning eller enskild fondhandlare, tillfälligt inregistrera aktierna i eget namn hos VPC.

Aktieägare som önskar sådan omregistrering måste underrätta förvaltaren om detta i tillräckligt god tid före onsdagen 26 april 2006.

### Utdelning

Som avstämningsdag för utdelning föreslås tisdagen den 9 maj 2006. Sista dag för handel inklusive utdelning är torsdagen den 4 maj 2006. Beslutat stämman enligt förslaget, beräknas utdelning verkställas fredagen den 12 maj 2006.

### Information från Scania

Delårsrapport kvartal 1, 26 april 2006.  
Delårsrapport kvartal 2, 28 juli 2006.  
Delårsrapport kvartal 3, 30 oktober 2006.

Årsredovisningen finns på [www.scania.com](http://www.scania.com) där även Scantias delårsrapporter återfinns.

### Finansiella rapporter kan även beställas från

Scania AB, 151 87 Södertälje  
Telefon 08-55 38 10 00  
Fax 08-55 38 55 59

### Aktuell information

Adresser och uppdaterade fakta finns på [www.scania.com](http://www.scania.com)



Årsredovisningen innehåller framåtriktad information som avspeglar företagsledningens nuvarande bedömningar med avseende på vissa framtida förhållanden och möjliga resultat. Denna typ av framåtriktad information innefattar risker och osäkerheter som på ett väsentligt sätt kan påverka framtida resultat. Informationen baseras på visa 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 Stockholmsbörsen, om och när omständigheter inträffar som innebär förändringar i förhållande till då denna information lämnades.

## Scania i världen

### ● PRODUKTIONSENHETER

#### Sverige

##### Södertälje (2 571)

Produktion av komponenter, motorer, lastbilar och busschassier.

##### Falun (667)

Produktion av axlar.

##### Luleå (591)

Produktion av rambalkar och bakaxelbryggor.

##### Oskarshamn (1 630)

Produktion av hytter.

##### Sibbhult (518)

Produktion av växellådor.

#### Argentina

##### Tucumán (731)

Produktion av växellådskomponenter och bakaxelväxlar.

#### Brasilien

##### São Paulo (2 494)

Produktion av motorer, växellådor, axlar, hytter, lastbilar och busschassier.

#### Frankrike

##### Angers (523)

Montering av lastbilar.

#### Nederländerna

##### Zwolle (1 281)

Montering av lastbilar.

#### Polen

##### Slupsk (596)

Montering av busskarosser.

#### Ryssland

##### St. Petersburg (203)

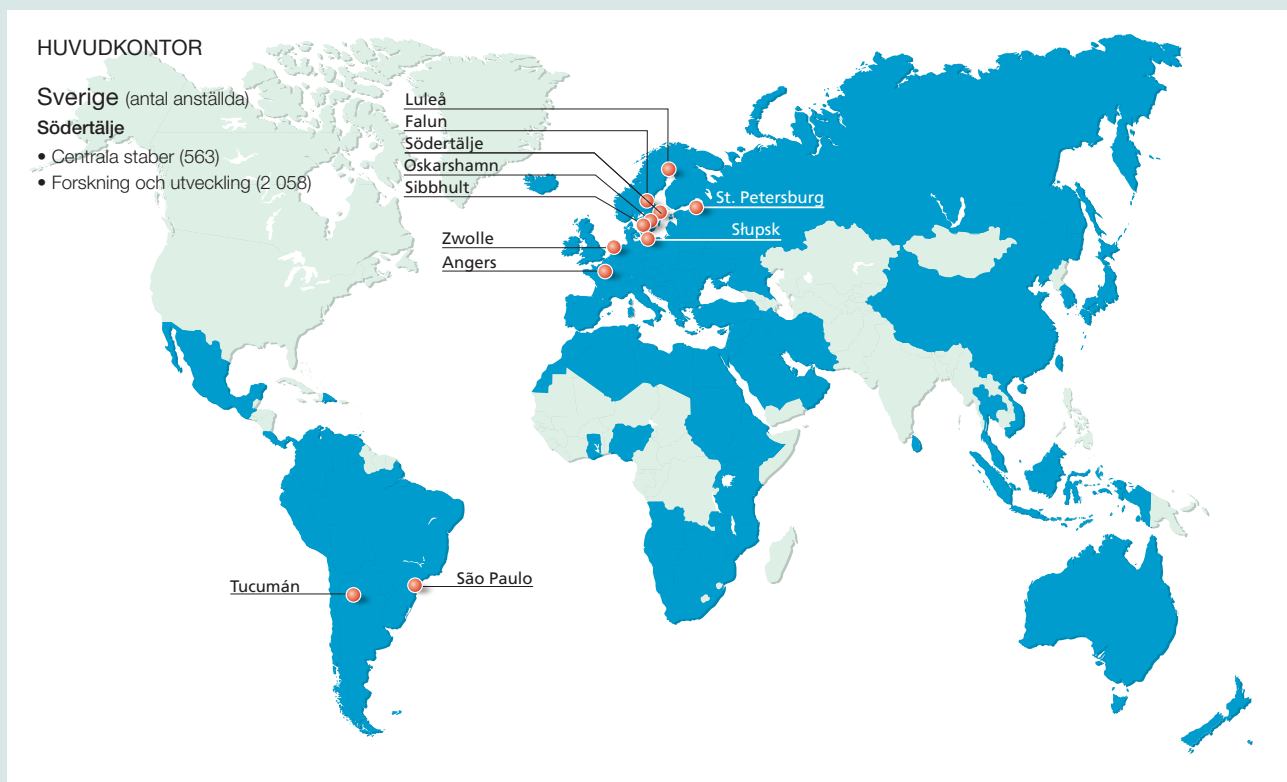
Montering av busskarosser.

### HUVUDKONTOR

#### Sverige (antal anställda)

##### Södertälje

- Centrala staber (563)
- Forskning och utveckling (2 058)



### ■ Försäljning och service

Totalt är Scania representerat i ett hundratal länder genom 1 500 försäljnings- och serviceanläggningar, varav cirka 1 000 i Europa.

### ■ Finansbolag

Scania erbjuder kundfinansiering på 34 marknader över hela världen genom ett nätverk av 20 helägda finansbolag. På de marknader där Scania ej har etablerat eget finansbolag erbjuds olika typer av finansiella tjänster via Scantias svenska finansbolag.

### ■ Scantias globala inköp

Utöver den centrala inköpsfunktionen har Scania lokala inköpskontor i Ryssland, Polen, Tjeckien, USA samt i Kina.









**LASTBILAR**



**BUSSAR**



**MOTORER**



**SERVICE OCH TJÄNSTER**



**KUNDFINANSIERING**

Scania AB (publ), 151 87 Södertälje. Tel: 08-55 38 10 00. Fax: 08-55 38 10 37

*För mer information:  
[www.scania.com](http://www.scania.com)*