

ÅRSREDOVISNING 2011





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

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

De finansiella rapporterna omfattar sidorna 74–141 samt 144–151 och har upprättats i enlighet med internationell redovisningsstandard (IFRS). Förvaltningsberättelsen omfattar sidorna 32–73 samt 142–143.

Förvaltningsberättelsen med tillhörande finansiella rapporter uppfyller kraven enligt årsredovisningslagen och har reviderats av Scantias revisorer.

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

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



VERKSAMHETEN

2–31

VD har ordet	2
Scania i korthet	4
Scanias strategi	6–17
<i>Scanias strategiska plattform</i>	6–7
<i>Kundfokus och hållbarhetstänkande</i>	8–11
<i>Lönsam affär genom skräddarsydda lösningar</i>	12–15
<i>Metoder för hållbar lönsamhet</i>	16–17
Marknad	18–31
<i>Lastbilar</i>	18–21
<i>Bussar</i>	22–25
<i>Motorer</i>	26–27
<i>Tjänster</i>	28–29
<i>Finansiella tjänster</i>	30–31

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

32–73, 142–143

Marknadstrender 2011	32–35
Produktion	36–39
Forskning och utveckling	40–43
Scanias hållbarhetsarbete	44–55
<i>Globala drivkrafter</i>	44–45
<i>Nyckelroll för hållbara transportlösningar</i>	46–47
<i>Säkerhet, hälsa och miljö i värdekedjan</i>	48–49
<i>Scanias miljöarbete</i>	50–51
<i>Kompetens, engagemang och välbefinnande</i>	52–53
<i>Ledning och uppföljning av hållbarhetsarbetet</i>	54–55
Scaniaaktien	56–57
Årsstämma och finansiell information	58
Risker och riskhantering	59–62
Bolagsstyrningsrapport	63–68
Bolagsordning	69
Styrelse	70
Ledning	72

FINANSIELLA RAPPORTER

74–141, 144–151

Koncernens ekonomiska översikt	76
Koncernens resultaträkningar	80
Koncernens balansräkningar	82
Rapport över förändringar i eget kapital för koncernen	84
Koncernens kassaflödesanalyser	85
Koncernens noter	86–137
Moderbolaget Scania AB, räkningar	138
Moderbolaget Scania AB, noter	140
Förslag till riktlinjer för lön och annan ersättning	142
Förslag till vinstdisposition	143
Revisionsberättelse	144
Kvartalsöversikt	146
Nyckeltal	148
Definitioner	149
Flerårsöversikt	150

Partnerskap med kunderna

Scania visade ett starkt resultat för 2011. Samtidigt bromsade efterfrågan in under hösten och vi går in i 2012 med lägre efterfrågan. Vi står dock väl rustade med en stark balansräkning och produkt- och tjänsteportfölj. Fokus ligger på att fortsätta utveckla Scantias affärsmodell och varumärke – vi ska säkra en långsiktig tillväxt genom att stärka produkt- och tjänsteutbudet till kunderna.

2011 innebar rekord i försäljning och leverans av fordon och service. Vinsten per aktie blev den bästa i företagets historia. Lönsamheten försvagades dock jämfört med det mycket starka 2010. Kronan stärktes och våra operativa kostnader ökade jämfört med en låg nivå under 2009 och 2010. 2011 var också ett år då den uppgång som präglade de senaste åren bröts. Under andra halvan av 2011 märkte vi att efterfrågan på fordon bromsade in medan leveranserna av service fortsatte att öka.

Ökad efterfrågan på service

Vi har anpassat produktionstakten under hösten och i inledningen av 2012 till en lägre efterfrågan. Som en konsekvens av detta kunde vi inte förlänga temporära kontrakt för cirka 1 900 medarbetare. Vi har blivit restriktiva med nyanställningar och har större fokus på kostnadsutvecklingen.

Vår serviceverksamhet fortsätter att utvecklas bra. Lastbilsflottans genomsnittsalder i Europa stiger och detta påverkar efterfrågan på verkstadstimmar och reservdelar positivt. Detta betyder också att behovet av investeringar i nya fordon ökar.

Vi fortsätter att investera i och utveckla vår serviceverksamhet – närhet till kunderna är viktig. Det handlar inte bara om verkstäder utan även om mobila lösningar där vi utför service hos våra kunder. Samtidigt inför vi samma tänkande och metoder från Scantias välkända produktionssystem i försäljnings- och serviceverksamheten för att bli effektivare och för att korta ledtider för våra kunder.

Vidareutveckling av Scantias affärsmodell och varumärke

Scania står liksom andra företag i transportbranschen inför stora utmaningar. Demografiska förändringar, urbanisering, ekonomisk tillväxt och ökad handel driver efterfrågan på transporter samtidigt som kraven snabbt ökar på hållbara och effektiva transportsystem.

För våra kunder handlar det ytterst om att klara av sin vardag med bästa möjliga tillgänglighet till sina fordon. Ju fler antal tillgängliga timmar kunden har för sin transportutrustning, desto mer intäkter för kunden. Varje kund är dock unik och har sina specifika behov. I partnerskap med kunden utvecklar vi paket av produkter och tjänster som ger hög effektivitet, lönsamhet och hållbarhet.

Som en ledande aktör i branschen kan vi uppnå goda resultat i samarbeten med olika intressenter. Med våra underleverantörer utvecklar vi bättre och mer hållbara komponenter. Genom en aktiv dialog med lagstiftare kan vi öka förståelsen för längre fordonskombinationer, vilket ger betydande besparingar i utsläpp per transporterat ton.

Samarbetet med MAN

I november 2011 slutförde Volkswagen sitt förvärv av 55,9 procent av rösterna i MAN efter godkännande av konkurrensmyndigheter runt om i världen. Därmed undanröjdes hindren mot ett djupare samarbete mellan Scania och MAN.

Ett antal arbetsgrupper går nu igenom potentialen för synergier inom inköp, utveckling och produktion. Detta sker i linje med Volkswagens väl etablerade strategi med självständiga varumärken, där konkurrensen mellan varumärkena har hög prioritet. Strategin innebär att respektive varumärke utvecklas och stärks med sin kundbas.

Scaniabussar 100 år – framtidens transportmedel

Bussverksamheten har utvecklats mycket väl under senare år. Busschassier och lastbilar monteras i samma fabriker med ett stort antal gemensamma komponenter, vilket har ökat produktiviteten väsentligt.

Scania levererade den första bussen för 100 år sedan. I etablerandet av hållbara transportsystem spelar bussen en central roll. I den globala urbaniseringen med växande storstäder är de så kallade Bus Rapid Transit systemen en kostnadseffektiv investering för att lösa trängsel och miljöproblem. Dessa system ger en kollektivtrafik som kombinerar fördelarna från spårbanden trafik med bussens flexibilitet. Fördelarna är många om persontrafik kan omfördelas från bil till buss – minskad klimatpåverkan, bättre hälsa och bättre trafikflöde.

Långsiktig tillväxt

Andra intressanta produkter inom bussverksamheten är Scania Touring som stärker vår position inom intercitytrafik och inom turistbussar. Vår nya modell Scania Citywide som lanserades under 2011 kompletterar vårt program inom stadsbussegmentet.

Inom industri- och marinverksamheten ser vi en bra utveckling. Redan 2009 lanserade vi industrimotorer som uppfyllde de emissionskrav som infördes under 2011.

Vår lösning innebär också att kunderna i princip kommer att kunna använda samma installationer med de nya emissionskrav som kommer 2014. Under 2011 inledde vi leveranserna av motorer till amerikanska Terex och sydkoreanska Doosan Infracore. Vi ser också ett stort intresse för våra lågemissionsmotorer hos andra maskintillverkare.

De senaste åren har vår andel av fordonsleveranser som går till Europa minskat. Efterfrågan på vår typ av produkter och tjänster ökar dock starkt i många tillväxtländer. Vi har en långsiktigt positiv syn på Brasilien och de andra marknaderna i Latinamerika. Medelklassen växer och konsumtionen ökar. Brasilien står också inför stora infrastrukturinvesteringar och har en stark jordbruks- och gruvsektor. Scantias försäljning i Kina sker till kunder som har höga krav på tillgänglighet, prestanda och livslängd. Kraven på effektivitet i transportsektorn i Kina och andra delar av Asien ökar starkt vilket innebär en högre efterfrågan på Scantias typ av fordon och tjänster. I inledningen av 2012 stärkte vi närvaron i Indien och startade uppbyggnaden av en monteringsfabrik i Bangalore. De närmaste året kommer cirka 200 miljoner kronor att investeras.

2012 – ett osäkert år

Ett antal länder i Europa har statsfinansiella problem, och det är osäkert hur detta kommer att påverka efterfrågan i ekonomin generellt och därmed efterfrågan på transporter. Samtidigt låg lastbilsleveranserna under 2005–2008 på en hög nivå, vilket följdes av låga leveranser de senaste åren. Det innebär att lastbilsflottans genomsnittsalder stiger snabbt och därmed växer ersättningsbehovet.

I Brasilien har vi haft höga fordonsleveranser de senaste åren. Övergången till emissionslagstiftningen Euro 5 vid årsskiftet 2011/2012 kan påverka efterfrågan under året.

Utsikterna för 2012 är svårbedömda, men Scania är starkt rustat. Under den dramatiska nedgången i efterfrågan från och med hösten 2008 lärde vi oss i organisationen att arbeta under stort kostnadstryck – lärdomar vi idag har stor nytta av. Ett bra kassaflöde under 2010 och 2011 har stärkt vår balansräkning. Vi arbetar medvetet med korta leveranstider för att minska risken för lager av osålda fordon, vilket är positivt för vårt kassaflöde. Med de lanseringar av produkter och tjänster vi gjort de senaste åren är vi väl positionerade på marknaden.

Vi har mycket kompetenta medarbetare som fokuserar på att ständigt förbättra arbetsmetoderna, effektiviteten och kvaliteten. Våra medarbetare har visat ett stort engagemang under de senaste turbulenta åren. Jag vill framföra ett stort tack för en mycket fin arbetsinsats.



Leif Östling
Verkställande direktör
och koncernchef

”

Utsikterna för 2012 är svårbedömda, men Scania är starkt rustat.



Scania i siffror

Scanias resultat för 2011 uppgick till 12 398 miljoner kronor. Scanias fordonsleveranser steg med 26 procent till rekordhöga 80 108 fordon. Serviceintäkterna steg med 4 procent till 17 048 miljoner kronor, vilket också var en rekordnivå.

- Rörelseresultatet sjönk till 12 398 (12 746) miljoner kronor, resultatet per aktie steg till 11,78 kronor (11,38).
- Nettoomsättningen ökade med 12 procent till 87 686 (78 168) miljoner kronor.
- Kassaflödet uppgick till 6 970 (11 880) miljoner kronor för Fordon och tjänster.
- Styrelsen föreslår en utdelning om 5,00 (5,00) kronor per aktie.

Fordon och tjänster

Rörelseresultatet för Fordon och tjänster uppgick till 11 881 (12 575) miljoner kronor under 2011. Högre fordonsleveranser och servicevolymen motverkades av en betydligt starkare krona och en högre kostnadsnivå.

En mindre gynnsam marknadsmix och ökade priser på råmaterial hade en negativ påverkan på marginalerna medan högre priser hade en viss positiv effekt.

Financial Services

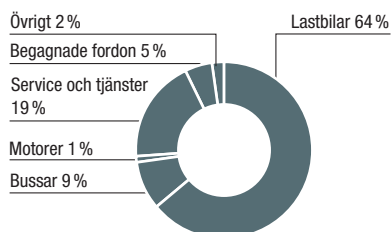
Rörelseresultatet för Financial Services uppgick till 517 (171) miljoner kronor under 2011. Kostnaderna för osäkra fordringar minskade under året till 298 (493) miljoner kronor.

NYCKELTAL

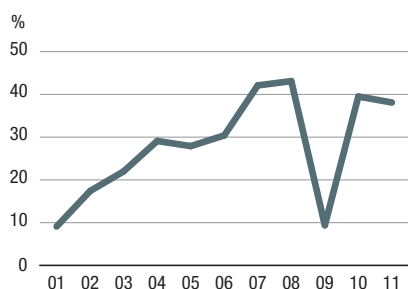
	2011	2010	2009
Leveranser, antal			
Lastbilar	72 120	56 837	36 807
Bussar	7 988	6 875	6 636
Motorer	6 960	6 526	4 235
Nettoomsättning, MSEK			
Fordon och tjänster	87 686	78 168	62 074
Rörelseresultat, MSEK			
Fordon och tjänster	11 881	12 575	2 648
Financial Services	517	171	-175
Totalt	12 398	12 746	2 473
Rörelsemarginal, procent	14,1	16,3	4,0
Resultat före skatt, MSEK	12 612	12 533	1 602
Årets resultat, MSEK	9 422	9 103	1 129
Resultat per aktie, SEK	11,78	11,38	1,41
Kassaflöde, MSEK			
Fordon och tjänster	6 970	11 880	5 512
Avkastning, procent			
på eget kapital	29,5	34,7	5,1
på sysselsatt kapital, Fordon och tjänster	38,1	39,5	9,4
Nettoskuldsättningsgrad*			
Fordon och tjänster	-0,35	-0,30	0,21
Soliditet, procent	31,6	30,5	23,7
Nettoinvesteringar, exkl förvärv, MSEK			
Fordon och tjänster	3 776	2 753	3 031
Utgifter för forskning och utveckling, MSEK	4 658	3 688	3 234
Anställda 31 december, antal	37 496	35 514	32 330

* Nettoskuld (+), nettokassa (-).

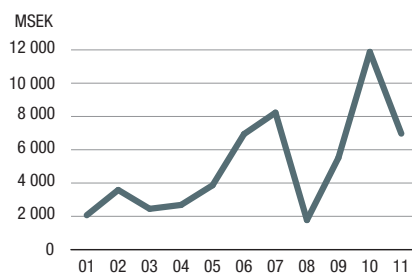
Nettoomsättning per produktområde, 2011



Avkastning på sysselsatt kapital (ROCE)



Kassaflöde



Scania i världen

Scania är ett globalt företag med en försäljnings- och serviceorganisation i drygt 100 länder. Förutom försäljning och service erbjuder Scania finansiella tjänster på många marknader. Scanias produktionsenheter ligger i Europa och Latinamerika.

Scania har omkring 37 500 anställda. Av dessa arbetar omkring 16 000 med försäljning och service i egna dotterföretag runt om i världen. Ungefär 12 400 personer arbetar vid produktionsenheter i sju länder samt regionala produktcentra på sex tillväxtmarknader.

Scanias huvudkontor ligger i Södertälje där totalt 5 800 personer arbetar med bland annat försäljning och

administrativa uppgifter. I Södertälje finns också forskning- och utvecklingsverksamheten med cirka 3 300 anställda.

Scanias centrala inköpsfunktion i Södertälje kompletteras med lokala inköpskontor i Polen, Tjeckien, USA, Kina och Ryssland.

Försäljning och leveranser per region 2011



* Avser Latinamerika

- FÖRSÄLJNING OCH SERVICE
- REGIONALT PRODUKTCENTRUM
- PRODUKTION
- FORSKNING OCH UTVECKLING

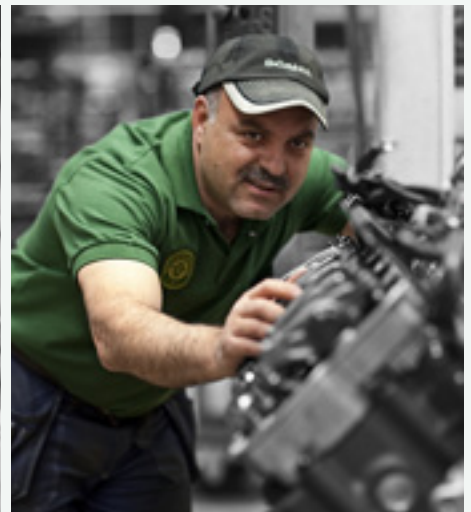


Scanias strategiska plattform

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

Kärnvärden

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



Kunden först

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

Respekt för individen

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

Kvalitet

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

Kundfokus och hållbarhetstänkande

Marknadernas och kundernas förväntningar utvecklas hela tiden och Scania måste kontinuerligt se över sina strategier. Sex gånger per år har den verkställande ledningen möten särskilt inriktade på att utveckla företagets strategi och affärsmodell utifrån ett globalt perspektiv.

Leif Östling: Vår övergripande strategi är glasklar, att stärka kundens lönsamhet genom optimerade transportlösningar. För att lyckas med detta måste vi förstå våra kunders vardag.

Tillsammans har vi i verkställande ledningen kompetens inom alla relevanta områden att fatta beslut i frågor av långsiktig och strategisk karaktär. Våra gemensamma beslut ska tydligt visa färdriktningen så att alla medarbetare får rätt förutsättningar och stöd i sitt arbete.

Förändringar och nya utmaningar i transportsektorn innebär ständigt nya krav på Scania. Djupa kunskaper om kunderna och deras verksamhet är därför helt avgörande.

Per Hallberg: Vi måste börja i rätt ände – på forskningsstadiet – och redan här göra våra flöden effektivare för att korta ledtiderna från idé till färdig produkt. Det räcker inte med kunskap om våra kunders verksamhet. Vi måste också förstå hur kunderna tänker och agerar.

Konkurrensen är och kommer fortsatt att vara stenhård. Och vi ska fortsätta att ligga i framkant. Därför gäller högsta möjliga kvalitet i all produktutveckling för våra fordon, motorer och tjänster. Kvaliteten är nyckeln för att vi ska kunna lyfta Scania till ständigt högre nivåer.

Kvalitet är ett av Scanias kärnvärden och avgörande för att maximera den tid fordonet utför transportarbete för sin ägare och därigenom ge förutsättningar för god lönsamhet.

Anders Nielsen: För många kunder är tillförlitligheten alltmer kritisk för lönsamheten. Alla fordon vi tillverkar måste hålla samma höga kvalitet. Rätt fordon för varje transportuppdrag är basen för kundens lönsamhet och vi måste kunna producera ett stort antal olika varianter för att möta alla kundkrav. Nyckeln är att arbeta effektivare då effektivitet och kvalitet går hand i hand. Vi tar nu ytterligare steg i vårt systematiska arbete med ständiga förbättringar för att förbättra vårt produktionssystem ytterligare.

Scanias varumärke utvecklas i takt med nya krav från kunderna. Varumärket har en direkt betydelse inte bara för Scania utan också för kunden och för kundens kund.

Martin Lundstedt: Vi har ett starkt varumärke, och våra fordon har ett gott rykte vad gäller kvalitet och prestanda. Scania ska stå för mer än ett bra fordon – Scania ska leverera lönsamma transportlösningar. Det gör vi genom att engagera oss mer i kundens affär. Vi levererar inte bara ett fordon utan en helhetslösning med tjänster som starkt bidrar till kundens lönsamhet. Det här handlar delvis om att tänka i nya banor med fokus på logiken i kundens bransch och specifika situation. Det är en stor utmaning att genomföra fullt ut.

Vi har redan idag kunder som ställer upp tydliga miljömål, både internt och ut mot konsument. Förstår vi de målen så kan vi lättare komma fram till en helhetslösning som ger lägre bränsleförbrukning och därmed lägre utsläpp av koldioxid. Ökat fokus på bränslekostnader, fordonets tillgänglighet och emissioner bidrar inte bara till minskad miljöpåverkan utan också till en bättre affär för kunden. Detta är Scanias varumärke.

”

Vår övergripande strategi är glasklar, att stärka kundens lönsamhet genom optimerade transportlösningar.



Leif Östling, verkställande direktör och koncernchef

Förändringen i kundernas behov till att gälla kompletta transportlösningar snarare än fordon ställer stora krav på Scantias tjänsteverksamhet.

Christian Levin: Vi ser hur kunderna ställer nya, mycket mer detaljerade krav. Det måste vi möta genom att bland annat frigöra ännu mer tid till kundmöten för att förstå kundernas verksamhet. Vi måste också erbjuda fler tjänster utifrån kundernas behov. Det förutsätter bredare kompetens och en större kunskap om kundernas affär och verksamhet hos vår försäljnings- och serviceorganisation.

Idag är tillgängligheten till fordonen oerhört viktig för kunderna. För att möta det kan vi bidra med kortare reparationstider och öka vår förmåga att snabbt serva kundens hela ekipage, inte bara de delar av lastbilen eller bussen som Scania tillverkat. Genom vårt arbete med ständiga förbättringar kan vi klara detta med rimliga investeringar. Flottan av Scaniafordon växer ständigt. Vi måste hela tiden bli effektivare, både i försäljningsprocessen och i våra verkstäder.

Vägtransporter kommer att vara ett betydande inslag i transportsystemen även i framtiden och allt fler marknader kommer att efterfråga effektiva transportlösningar.

Martin Lundstedt: Det finns flera långsiktiga trender som enligt vår bedömning innebär en ökande efterfrågan på Scantias fordon, motorer och tjänster. Trenden mot mer energieffektivitet och högre tillgänglighet drivs av ökade krav på transporter av både människor och varor. Därför kommer Europa, vår huvudmarknad, att fortsätta att växa på lång sikt. Det finns stor tillväxtpotential i Eurasien och Latinamerika står inför stora investeringar i infrastrukturen. I Asien, Afrika och Oceanien ökar fokus på lönsamhet under fordonets hela livslängd och efterfrågan blir alltmer lik den på den europeiska marknaden.

Det gäller att Scania kan leverera skräddarsydda helhetslösningar som bidrar till kundens affär. Strategin är klar, Scantias affärsmodell och varumärke är identiska för alla marknader. Vid nästa topp i efterfrågan ser vi en potential på 150 000 fordon och 15 000 motorer, som med ett fördjupat kundsamarbete kommer att fortsätta att driva volymen av tillhörande tjänster.

Jan Ytterberg: Vi har varit framgångsrika genom att följa våra kunder när de har byggt ut sina verksamheter. För att fortsatt vara en långsiktig partner måste vi klara



Martin Lundstedt, Executive Vice President, Franchise and Factory Sales

tillväxten samtidigt som våra ägare måste få en god avkastning. Genom att växa i befintlig struktur, med ständiga förbättringar som bas, får vi goda förutsättningar att fortsätta att bygga fler fordon med förbättrad lönsamhet.

Samtidigt blir kraven på flexibilitet allt högre. De senaste åren har vi haft stor turbulens i världsekonomin och på de finansiella marknaderna, vilket lett till snabba förändringar i konjunkturförloppet. Vi måste vänja oss vid detta, men vi är förberedda och kan dra fördel av alla de erfarenheter vi fick vid den kraftiga nedgången 2008/2009.

”

Vi levererar inte bara ett fordon utan en helhetslösning med tjänster som starkt bidrar till kundens lönsamhet.



Christian Levin, Executive Vice President, Sales and Services Management

”

Flottan av Scaniafordon växer ständigt. Vi måste hela tiden bli effektivare, både i försäljningsprocessen och i våra verkstäder.



Per Hallberg, Executive Vice President, Research and Development, Purchasing

Som ledande aktör i transportsektorn har Scania en viktig roll i arbetet med att skapa långsiktigt värde och bidra med lösningar på de utmaningar som samhället står inför. Scania arbetar aktivt för att minimera både resursförbrukningen och produkternas miljöpåverkan.

Anders Nielsen: Scanias miljöarbete är proaktivt och baserat på ett livscykelperspektiv från leverantör till återvinning. Först har vi givetvis vår egen verksamhet. Vi arbetar ständigt med att minska vår användning av energi och andra resurser.

När vi investerar i ny produktionskapacitet ska vi använda den bästa möjliga tekniken, men det handlar också om att vi ska kunna producera fler fordon per anställd. Genom att tillverka fler fordon utan att fabriksytan och antalet anställda ökar blir vi mer resurssnåla.

Per Hallberg: Scania har en viktig roll att spela för att minska utsläppen av koldioxid. Vi arbetar därför inom en rad områden för att minska klimatpåverkan genom till exempel motorteknik, aerodynamik och förnybara bränslen, och vi utvecklar också tjänster som ger liknande effekter.

Vid sidan av våra kunders krav på låg bränsleförbrukning har vi också vår vision för år 2020 som innebär att utsläpp av koldioxid i förhållande till det utförda transportarbetet ska halveras jämfört med år 2000. Här spelar naturligtvis fordonet en viktig roll, men också föraren. Genom Scanias eget åkeri, Scania Transportlaboratorium, kan vi utvärdera fordonsegenskaper och prestanda men också testa och öva på olika stödsystem för förarna. Utfallet resulterar i nya tjänster som stöttar

föraren i det dagliga arbetet när det gäller säkerhet, lönsamhet, effektivitet och miljö.

Scania kan redan idag göra stor skillnad genom att erbjuda sina kunder lösningar som ökar deras lönsamhet och minskar miljöpåverkan.

Martin Lundstedt: Ett exempel på detta är vår "gröna" lösning, Ecolution by Scania, som utvecklades tillsammans med kunder i Sverige. Ecolution by Scania är ett paket med produkter och tjänster som specialanpassas efter behoven i kundens verksamhet. Genom optimering av fordonet, förarutbildning, coaching av förare samt regelbunden och specialanpassad tillsyn kan bränsleförbrukningen och därmed koldioxidutsläppen reduceras betydligt. Klimatpåverkan kan minska ytterligare genom användning av förnybara biodrivmedel. Dessutom ger det ett stort bidrag till samhället här och nu.

Säker, effektiv och tillgänglig kollektivtrafik bidrar till minskad miljöpåverkan och en effektivare vardag för människor. Scania levererar i ökande grad bussar till bussystem där vi också tar ansvar för all service.

Martin Lundstedt: I många snabbväxande städer har man insett fördelarna med att bygga effektiva bussystem som förenklar människors vardag. Att flytta persontrafik från bil till buss minskar både trängsel och miljöpåverkan avsevärt. Det gäller även om man kör med fossildrivna bussar.

Bussystem är ett bra exempel där våra kunders behov omfattar mer än bara fordonet. Det handlar om tjänster, verkstäder, reservdelar etc. Vi måste se till att, tillsammans med operatörerna och övriga aktörer, ha kompetensen kring systemen för att verkligen kunna ge en attraktiv lösning för passagerarna. Då blir kollektivtrafik på allvar en viktig del av städernas utveckling i framtiden.

Christian Levin: På många marknader har vi ett väl utbyggt servicenät och det är en klar fördel när vi diskuterar lösningar för bussystem. Intressant här är också att vi även kan placera våra servicetekniker i kundens verkstad eller helt ta hand om kundens servicebehov. Stadsbusstrafik är mycket krävande och sliter hårt på fordonen, så bussarna behöver snabb tillgång till service och reservdelar dygnet runt.

Martin Lundstedt: Under året lanserade vi vår nya busserie Scania Citywide. Det är stadsbussar som byggs helt i aluminium, och karossektionerna är moduluppbyggda så bussarna kan anpassas efter kundens verksamhet.

”

Scania kan redan idag göra stor skillnad genom att erbjuda sina kunder lösningar som ökar deras lönsamhet och minskar miljöpåverkan.

Aluminiumkarossen innebär viktbesparing och karosspanelerna är enkla att reparera. Det minskar miljöpåverkan och förbättrar bussoperatörens driftsekonomi och fordonets tillgänglighet.

Ett ansvarsfullt och hållbart förhållningssätt är en del av Scantias vardag – både inom och utanför företaget. Det är en förutsättning för att företaget ska vara långsiktigt konkurrenskraftigt.

Anders Nielsen: I Scania har vi nu under två decennier sett de positiva effekterna hos våra medarbetare när de får ökat ansvar för att förbättra och effektivisera den egna verksamheten. Hög frisknärvaro och motiverade medarbetare är en central del i Scantias produktionssystem och en förutsättning för god tillväxt.

Christian Levin: Och nu gör vi samma resa inom försäljnings- och serviceorganisationen. Vi kan se resultatet på många håll. Det handlar om att redan i konstruktionsskedet tänka på att fordonet ska vara lätt att serva och underhålla. Det sliter mindre på våra medarbetare och ökar effektiviteten, vilket också är bra för våra kunder.

Anders Nielsen: För att ytterligare stärka hållbarhetsarbetet inrättade Scania under 2011 ett tvärfunktionellt beslutsforum för säkerhet, hälsa och miljö, SHE Council, där fyra medlemmar i verkställande ledningen ingår. Med den nya organisationen ska vi flytta fram Scantias positioner ytterligare och säkra företaget som en hållbar organisation genom en samsyn och ett koordinerat angreppssätt inom alla verksamhetsområden. Vi har en stor utmaning framför oss exempelvis när det gäller att få alla våra medarbetare att tänka säkerhet. Vi har under året intensifierat våra ansträngningar, bland annat när det gäller att förbereda och utbilda nya chefer.

Per Hallberg: Scania har ett stort antal leverantörer. Vi vet att goda förhållanden för de anställda i de företagen går hand i hand med god kvalitet på våra produkter och tjänster. Vi ställer krav både på miljö och arbetsvillkor hos leverantörerna. Vi har nära samarbete med dem och stöttar dem på olika sätt. Bland annat erbjuder vi utbildning i vår ledarskapsmodell med ständiga förbättringar och utvärdering enligt Scantias ratingsystem.

En hållbar utveckling handlar också om att följa upp och utvärdera verksamheten.

Jan Ytterberg: Ett ansvarsfullt förhållningssätt till vår ekonomiska, sociala och miljömässiga påverkan innefattar att vi verkligen följer upp de instruktioner som



Anders Nielsen, Executive Vice President, Production and Logistics

vi ger till våra chefer. Därmed kan vi säkerställa att vår verksamhet är i linje med våra värderingar. Vår uppföljning omfattar hälsotal och miljöfaktorer, vid sidan av de klassiska ekonomiska nyckeltalen. Vi förfinar vårt uppföljningssystem Scania Blue Rating och ökar kvaliteten i de data vi samlar in.

Vi tydliggör också de interna styrsystemen när det gäller frågor som rör korruption och osund konkurrens. Vi har sedan länge också följt våra underleverantörer ur ett kvalitets- och finansiellt perspektiv. Även här breddar vi samarbetet.

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

”

Nyckeln är att arbeta effektivare då effektivitet och kvalitet går hand i hand.

”

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



Jan Ytterberg, Chief Financial Officer (CFO)



Lönsam affär genom skräddarsydda lösningar

Scania arbetar nära kunderna för att de ska kunna utföra sina transportuppdrag på bästa sätt, såväl ekonomiskt som miljömässigt. Genom god kunskap om kunderna och deras verksamheter utformar Scania skräddarsydda lösningar av fordon och tjänster och bidrar därmed till ökad lönsamhet för kunderna. Navet är Scanias modulsystem som också spelar en nyckelroll för ett effektivt och lönsamt Scania.

Scania förknippas traditionellt med sina produkter – lastbilar, bussar och motorer. Att definiera exakt rätt produkt för kundens uppdrag är grundläggande i verksamheten. Tyngdpunkten ligger emellertid allt oftare i att tillsammans med kunden utforma en helhetslösning.

Rätt produkter lönsamma

Rätt specifikation av produkten är navet i Scanias affär. Genom Scanias modulsystem kan olika kunders önskemål – liksom nya miljökrav – snabbt förverkligas, utan att antalet artiklar som ingår i fordonen växer proportionellt.

Scanias modulsystem är en effektiv metod för att optimera kundernas fordon. Samtidigt bidrar konceptet till korta ledtider, hög kvalitet och få stillestånd, ett mindre antal reservdelar, effektivare service samt hög tillgänglighet.

Modulsystemet maximerar också antalet varianter av fordon, samtidigt som det minimerar antalet komponenter. Det ger Scania lägre kostnader inom forskning, utveckling, produktion och service. Kvaliteten blir hög och produktionsserierna längre, vilket är kostnadseffektivt både för kunderna och för Scania.

Tjänster stöttar kundens affär

En djup kunskap om kundernas verksamheter är också grunden för Scanias service och tjänster. Scania strävar

efter att bygga långsiktiga relationer med sina kunder och engagerar sig för kundens affär hela vägen – från att specificera det bäst anpassade fordonet till att bistå med bästa service och stöd i det dagliga transportarbetet.

Scanias serviceverkstäder är en av de viktigaste kontaktpunkterna med kunderna. De ligger strategiskt placerade vid transportleder och logistikcentra i syfte att säkerställa hög tillgänglighet. Genom kontinuerlig rådgivning samt regelbunden och professionell service hos Scania kan kunderna minimera stillestånd. Underhåll och reparationer erbjuds dygnet runt. Scania erbjuder även mobila verkstäder som tillgodoser servicebehov ute hos kunden och också fältverkstäder som är integrerade i driften hos kunden, exempelvis i gruvor.

Scanias tjänsteutbud är uppbyggt i moduler där kunderna kan välja en enskild tjänst eller ett anpassat paket av tjänster. För kunder med högt ställda krav har Scania utformat konceptet Eolution by Scania, där fordonet i detalj specificeras för att bland annat ge bästa bränsleeffektivitet och miljöegenskaper. Tjänsteinslaget i Eolution by Scania innefattar underhålls- och reparationsavtal, assistans, förarutbildning, förarstöd, transportledning, finansiering samt uppföljning.

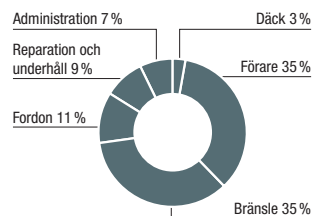
Fokus på kundens lönsamhet

För ett europeiskt åkeri som kör fjärrtrafik går cirka 70 procent av kostnaderna till förarlöner och bränsle. Lönsamheten hänger således till stor del på förarens skicklighet, som i sin tur kan vara kopplad till förarens lön. Genom kunskap om kundens verksamhet kan Scania leverera rätt produkt som backas upp med tjänster som ger driftsäkerhet och hög tillgänglighet – en helhetslösning som ökar kundens intjäningsförmåga.

Ökade intäkter

- Rätt fordon för rätt uppgift
- Hög tillgänglighet
- Snabba reparationer
- Attraktivt för föraren

Kundens kostnader



Minskade kostnader

- Låg bränsleförbrukning
- Förarutbildning
- Effektiv finansiering
- Lång livslängd och högt andrahandsvärde



Scantias modulsystem

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

Standardisering av gränssnitten

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

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

Lika behov – identisk lösning

Behovet hos kunden kan vara lika när det gäller specifika komponenter trots skilda användningsområden. Då används principen "lika behov – identisk lösning". En stor del av komponenterna i en buss är gemensamma med en lastbil. Kortaste hyttvarianten kan för en lastbil vara ett krav för att maximera lastkapaciteten både i lätt distributionskörning och på en tung tippbil som arbetar i en gruva. En stark motor med högt vridmoment kan tillfredsställa kravet på maximal dragkraft i krävande drift eller för att hålla en jämn hastighet på långa landsvägs-etapper.

Val av komponenter utifrån prestandabehov

Tillsammans med kunden specificerar Scaniaförsäljaren de komponenter som har rätt prestandasteg. Som prestandasteg betraktas exempelvis olika hyttstorlekar, motorens effektsteg, ramarnas styrka och antalet axlar.

Faktorerna som påverkar kundens lönsamhet är olika beroende på kundens verksamhet och transportuppgift. En lastbil som transporterar timmer i Norden körs upp till 200 000 km per år under svåra förhållanden, särskilt vintertid. Dessutom driver motorn kranen när lastbilen står stilla vid lastning och lossning, vilket innebär en hög påfrestning för motorn. Andra krav ställs på ett fordon som arbetar i varmt klimat på brasilianska sockerrörsodlingar med en totalvikt på 120 ton.

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

Lastbilar

P-SERIEN

Scantias P-serie med lågt monterad hytt används huvudsakligen för distributions- och anläggningsskörning. P-serien är också basen för Scantias lågtré- och manskapshytter.

Lång manskapshytt

Manskapshytt

Lågtréhytt



Sovhytter

Daghytter

Korta hytter



G-SERIEN

Scantias G-serie är en mångsidig modell med rymlig hytt för fjärtrafik och anläggningsskörning och med starkare motorer än P-serien.



R-SERIEN

Utrustad med V8-motor ger R-serien bästa möjliga prestanda och har blivit en legend i transportbranschen.



Bussar

SCANIA CITYWIDE LF

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



SCANIA CITYWIDE LE

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



SCANIA OMNIEXPRESS

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



SCANIA TOURING

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



Scania Engines

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

9-liters
5 cylindrar13-liters
6 cylindrar16-liters
V8

Komponentmodularisering

De många valmöjligheterna för kunderna åstadkoms genom utformningen av gränssnitten mellan olika komponenter. Varje gränssnitt är mycket noggrant definierat för att medge största möjliga flexibilitet när komponenterna kombineras till rätt prestandasteg i fordonet.

Hytter

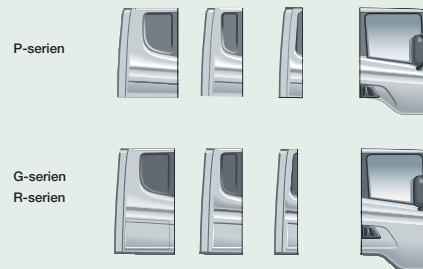
Scanias hytter är starkt modulariserade, med gemensam stomme och gemensamma ytterpaneler. Hytterna monteras på olika höjd för att passa olika tillämpningar.

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



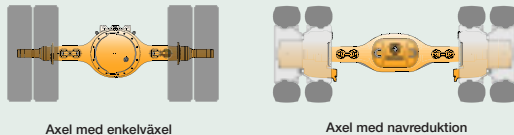
Dörrar och sidoväggar

Mellan fram- och bakvägg, som är desamma på alla hyttserier, sitter samma dörrstomme (olika höjd) och modulariserade sidopaneler (olika höjd och längd). Vindrutan är lika på alla hytter. Dörr och sidovägg i ett fåtal varianter täcker in hela hyttprogrammet.



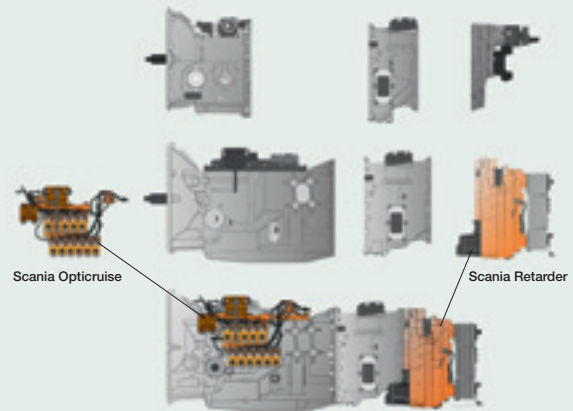
Axlar

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



Växellådor

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



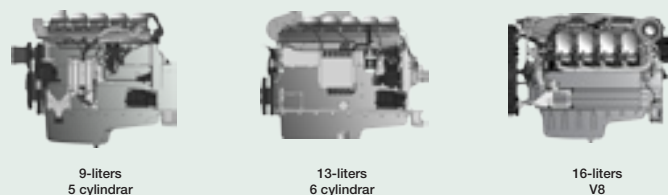
Ramar

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



Motorer

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



Många motorkomponenter är gemensamma i hela motorprogrammet, oavsett cylinderantal.



Metoder för hållbar lönsamhet

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

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

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

Tvärfunktionellt arbetssätt

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

Samtidigt som Scania säkerställer sitt behov av specialistkompetens, uppmuntras medarbetarna att byta arbetsuppgifter mellan olika delar av företaget för att få ett helhetsperspektiv på verksamheten.

Ständiga förbättringar allas ansvar

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

Finna och undanröja avvikelser

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



Visualisering underlättar i det tvärfunktionella förbättringsarbetet.

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

Ständig ökning av produktivitet och kvalitet

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

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

Det etablerade sättet att arbeta har avgörande betydelse för Scantias förmåga att ständigt förbättra produktivitet och kvalitet, och därmed växa i den befintliga strukturen.



Rätt lösning för varje transportuppgift

En förutsättning för att kunden ska få en god lönsamhet är att Scania levererar en optimerad lastbil för varje transportuppgift. Scania stöttar dessutom kundens verksamhet med hjälp av olika tjänster och bidrar därmed till en uthållig lönsamhet.

Scanias kunder är verksamma i fjärrtrafik och distribution, transporter inom skogs-, bygg-, anläggnings-, råvaru- och gruvindustrin samt samhällstjänster. Varje kund är unik och kräver individuella lösningar.

Låg bränsleförbrukning prioriterad inom vägtransporter

Bränsle står för en stor del av kundens kostnader inom vägtransporter. Att rekrytera och behålla kompetenta förare är centralt för transportföretagens möjlighet att påverka bränsleförbrukningen och därmed lönsamheten.

Återkommande utbildning av förare är viktig för att minska bränsleförbrukning och oplanerade reparationer liksom för att öka trafiksäkerheten.

Scania utvecklar ständigt sina system för förarstöd och presenterade under 2011 ett nytt farthållarsystem, Scania Active Prediction, som med hjälp av GPS och topografiska data anpassar hastigheten för att spara så mycket bränsle som möjligt.

Nya bränsleeffektiva Euro 6-motorer

Scania har alltid legat i framkant vad gäller låg bränsleförbrukning.

Euro 6 är namnet på EUs nya utsläppsstandard som träder i kraft vid utgången av 2013. En utmaning har varit att klara de strikta emissionskraven utan att bränsleförbrukningen ökar.

Att Scania de facto lyckats med Euro 6-motorerna har framgått bland annat av tester i lastbilsmedia. Jämfört med Euro 5-motorer har förbrukningen med Euro 6-motorer varit oförändrad samtidigt som prestanda varit jämförbara eller bättre.

För kunder som prioriterar miljö har Scania redan 2011 kunnat sälja fordon med Euro 6-motorer. Det ger kunderna möjlighet att planera investeringar och även dra nytta av de eventuella stimulanser som myndigheter inför för transportföretag som tidigt väljer att gå över till Euro 6-prestanda.

Stor satsning på bygg- och anläggningsfordon

Lastkapacitet, robusthet och framkomlighet är viktiga parametrar för lastbilar i anläggnings- och gruvdrift. Krävande förhållanden och behovet av att ständigt utnyttja fordonen ställer krav på snabb tillgång till service och reparationer.

Scania stärker sin position inom gruvsegmentet. Den nya serien med Offroad-lastbilar är inriktad på mycket



krävande driftförhållanden i exempelvis gruvor. Lastbilar från Scania utgör där ett flexibelt alternativ till traditionella tunga dumpers, främst genom lägre investerings-, bränsle- och underhållskostnader.

Genom mobila eller stationära verkstäder kan Scania utföra service och reparationer på plats hos kunden så att tillgängligheten maximeras.

Skärpt konkurrenskraft inom distribution

Låg bränsleförbrukning, god manövrerbarhet och miljöprestanda är viktiga faktorer för transportfordon i städer och tätorter. Scania strävar också efter lägsta möjliga bullernivå från sina fordon, då detta är viktigt för kunder som bedriver trafik inom detta segment.

Intresset för alternativa bränslen i stadstrafik ökar, och Scania erbjuder motorer för alla idag tillgängliga alternativa bränslen.

Specialfordon har stark ställning

Scania har en stark ställning som leverantör av produkter för offentliga tjänster som livräddning, brandsläckning, renhållning och avfallshantering. Behovet ökar hela tiden av fordon som är exakt specificerade för sin

uppgift. Tillförlitlighet och robusthet är här av stor vikt. Även inom detta segment ökar efterfrågan betydligt på fordon som drivs med förnybara bränslen.

Begagnade fordon en kärnaffär

För Scania är begagnade lastbilar en strategisk del av affären, både genom försäljning av fordonen och fortsatt service i Scantias verkstäder.

En begagnad Scania-lastbil är en premiumprodukt och dess skick är viktigt för Scantias varumärke. Scania har därför en systematisk hantering av begagnade fordon, från inbyte till rekonditionering, teknisk uppgradering, exempelvis avseende miljöprestanda – vilket underlättas av Scantias modulsystem – samt garantier till en ny ägare. På det sättet får kunden trygghet i att investera i en begagnad Scania.

Uthyrning växer

För att öka kundens flexibilitet, till exempel genom ökad kapacitet vid arbetstoppar, bedriver Scania uthyrning av lastbilar. Uthyrningsverksamheten etableras nu på fler marknader och omfattar såväl dragbilar för trailer som lastbilar med påbyggnad.



Samarbete ger ökad effektivitet

Post-Kogeko är ett nederländskt logistikföretag med 30 års erfarenhet av tempererade transporter av livsmedel. Företaget har 700 anställda och flottan består av 350 lastbilar och 400 släp.

För lönsamheten är det avgörande att kunna optimera flödena, få hög lastfaktor, maximera antalet order per stopp, undvika skador på lasten samt minimera bränsleförbrukningen.

Företaget har en central planeringsavdelning för att få de bästa flödena. Genom tjänsten Scania Fleet Management ges via e-post eller en webbportal kontinuerlig information om fordonens och förarnas prestanda samt fordonens positioner.

Effektivare och säkrare förare

Post-Kogeko samarbetar med Scania i ett omfattande program för förarna med utbildning, fortlöpande coaching och förarstöd. För varje förare finns ett utvecklingsprogram som följs upp regelbundet.

Snabba resultat

Sedan ett utökat samarbete inleddes i början av 2010 har Post-Kogeko kunnat spara cirka 4 procent bränsle, och stilleståndstiden har minskat från 27 till 17 procent. Medvetenheten bland förarna och i hela företaget om betydelsen av effektivitet, bränsleekonomi och koldioxidutsläpp har ökat kraftigt.

Grossist med ambitiösa klimatmål

Den norska grossisten ASKO har som ambition att vara Norges mest kundorienterade och effektiva logistikföretag. ASKO tar ansvar för hela flödet av varor inom dagligvaruhandel, från producent till konsument. Företaget vill vara bäst på miljö i sin bransch i Norge. Hög fyllnadsgrad och kortast möjliga körsträcka är viktiga faktorer för att nå detta.

Varje dag rullar närmare 600 lastbilar med varor på väg till ASKO och ASKOs kunder. Företaget har hög standard på sin fordonspark och ställer höga krav på teknik och miljöegenskaper.

Tydliga miljömål

ASKO har som ambition att verksamheten ska vara klimatneutral. Miljömålen är att från 2008 till 2014 minska energiförbrukningen med 20 procent och utsläppen av koldioxid från transporterna med 50 procent. 2014 ska också 90 procent av företagens avfall källsorteras.

Samarbetet med Scania

Ett viktigt skäl till att ASKO valde Scania som totalleverantör var det starka nätet av Scaniaverkstäder i hela landet. Att Scania kan leverera all transportutrustning inklusive påbyggnader var också en nyckelfaktor.

Ett vinnande koncept

Samarbetet har bidragit till att ASKO är på god väg att nå sina miljömål. Det har också gett ASKO högre tillgänglighet till fordonen, en nyare fordonspark, enklare administration av trafiken samt standardisering av utrustningen, faktorer som ger hög effektivitet i transportarbetet.





Effektiv helhetslösning stöttar logistiken

HAVI Logistics levererar logistik till den europeiska handeln med livsmedel. Företaget har ett femtiotal distributionscentraler i Europa och huvudkontor i Tyskland. Scania levererar kompletta fordon till HAVI Logistics med såväl lastbilar som påbyggnader samt service till hela ekipaget.

HAVI Logistics erbjuder sina kunder flexibla och integrerade helhetslösningar där hela leveranskedjan ingår. 5 400 anställda arbetar i bolaget som har cirka 650 lastbilar.

Bland kunderna som betjänas med HAVI Logistics Scaniafordon finns McDonalds, OMV, Vapiano och Coffeeheaven.

Långsiktig relation med Scania

Relationen mellan HAVI Logistics och Scania sträcker sig många år tillbaka. Under senare år har den stärkts i takt med att Scania breddat sitt utbud av produkter och tjänster.

För HAVI Logistics är det effektivt att Scania kan leverera både lastbilar eller drag-

bilar samt släp och kylenheter. Genom att Scania tar helhetsansvar för service av hela ekipagen kan HAVI Logistics koncentrera sig på sin huvuduppgift, logistiken. Exempelvis driver Scania en verkstad i Warszawa som enbart hanterar HAVI Logistics fordon.

Företaget har sedan det grundades 1981 arbetat med höga miljömål. Samarbetet med Scania har resulterat i minskade kostnader liksom lägre utsläpp av koldioxid.

Hög tillgänglighet genom nära relation

Vale är ett brasilianskt gruvföretag med verksamhet i hela världen och fler än 100 000 anställda. Huvudsakligen utvinns järnmalm och nickel.

Vale är en Scaniakund som prioriterar en nära relation och samarbete med sina underleverantörer på flera områden. Den långsiktiga relationen medför att Scania har möjlighet att sätta sig in i hur Vale arbetar och kan föreslå effektiva lösningar. Partnerskapet ger Scania information om lastbilarnas driftprestanda. Parterna kan utbyta idéer om förbättringar av produkterna och hur produkterna ska användas på bästa sätt.

Bidrar till utvecklingsarbetet

Som led i sin produktutveckling utför Scania fältprov i Vales gruvor. Avvikelser i driften analyseras gemensamt med kunden så att produkterna kan uppdateras.

Service på plats

Genom sin närvaro i Vales anläggningar kan Scania skräddarsy underhåll och reservdelsförsörjning och ge omedelbart stöd vid fel och stillestånd. Service kan utföras snabbt och effektivt vilket tillsammans med löpande förarträning bidrar till hög tillgänglighet.





Stor potential i bussmarknaden

Efterfrågan på effektiva och hållbara persontransporter ökar särskilt i de snabbväxande städerna i tillväxtregionerna. Scania levererar allt fler helhetslösningar med såväl bussar som olika tjänstepaket samt deltar i projektering av hela transportsystem.

Scania levererar bussar och busschassier med hög passagerarkapacitet för turist-, linje- och stadstrafik.

Scanias modulsystem innebär att en stor del av komponenterna i en buss är gemensamma med en lastbil. Det ger stora samordningsfördelar i utveckling, produktion, reservdelsförsörjning och service.

Stor potential i stadstrafik

Investeringarna i kollektivtrafik ökar i takt med att städer runt om i världen söker hållbara lösningar på sina ofta akuta trafikproblem. Bussar och bussystem spelar en central roll när det gäller att förflytta passagerare på ett effektivt, flexibelt, säkert och miljömässigt ansvarsfullt sätt.

God passagerarkapacitet, bränsleeffektivitet, tillförlitlighet liksom miljöprestanda är viktiga krav i stadstrafik. Under året lanserades den nya stads- och linjebusserien Scania Citywide som erbjuder effektiv passagerargenomströmning och hög komfort.

Moderna och effektiva bussystem

I allt fler storstäder byggs system för effektivare busstrafik. Ett exempel på sådana bussystem är BRT (Bus Rapid Transit) med separata bussfiler som kortar restiderna och ökar effektiviteten i kollektivtrafiken avsevärt. Det finns

möjlighet att anpassa BRT-konceptet för städer och regioner även utanför megastäderna, och nu börjar en rad bussystem att byggas i Europa.

Scania har levererat bussar och tjänster till sådana bussystem bland annat i Australien, Mexiko, Sydafrika och flera länder i Sydamerika.

Alltmer sofistikerade linje- och turistbussar

God bränsleekonomi, körbarhet, tillgänglighet samt hög passagerarsäkerhet är centrala faktorer för företag som bedriver turisttrafik. Kraven på hög komfort och god kommunikationsutrustning blir alltmer avancerade hos passagerare.

För att ge största möjliga driftsäkerhet och tillgänglighet är Scanias strategi att leverera helhetslösningar. Scania har till exempel etablerat ett nära samarbete med ett antal karossörer för att erbjuda kunderna helbyggda bussar där chassi och kaross är fullständigt integrerade. Samarbetet med det kinesiska företaget Higer innebär en kostnadseffektiv lösning i och med att Higer bygger och monterar karosserna till bussmodellen Scania Touring i Kina. Kvalitetskraven är desamma som vid Scanias anläggningar, och Scania ansvarar för all service på bussarna.



Den alltmer avancerade tekniken i bussarna kräver professionell service. Scantias väl förgrenade servicenät spelar en viktig roll för att ge bussbolagen hög tillgänglighet.

Ökat intresse för förnybara bränslen

Behovet av hållbara transportsystem ökar, liksom efterfrågan på fordon drivna av icke fossila bränslen. Efterfrågan på bussar drivna med biobränslen är inte längre begränsad till norra Europa. Exempelvis levererade Scania i Brasilien under året ett femtiotal etanolbussar.

Scania var i mitten av 80-talet pionjär när det gäller etanoldrift och har sedan dess till exempel levererat 800 bussar till kollektivtrafiken i Stockholm. Scania levererade 1980 de första gasdrivna bussarna.

2010 blev Scania den första tillverkaren att erbjuda bussar som kan drivas av alla de tre förnybara bränslen som är gångbara idag – etanol, biogas och biodiesel.



Flexibla, effektiva bussystem

Bussystem, ofta kallade "BRT" (Bus Rapid Transit) är urban kollektivtrafik med buss som stöds av en infrastruktur liknande den för spårbunden trafik.

Separata körfält, förtur i korsningar, bättre stationer, biljetthantering utanför bussarna med mera ger väsentligt högre effektivitet och medelhastighet.

Transportkapaciteten kan mäta sig med spårbunden trafik men till väsentligt lägre kostnader för anläggning, anskaffning och drift.



Snabbhet och kvalitet

EBS Public Transportation bedriver buss-transporter och vann i början av 2011 anbudsupphandlingen för busstrafiken i Waterland, ett område norr om Amsterdam. Då trafiken skulle börja redan 11 december var tiden för förberedelser extremt kort. EBS gav i mars 2011 Scania Benelux uppdraget att leverera fordonen.

Beställningen, som kom att omfatta 211 fordon, innebar en stor utmaning för Scania på grund av den mycket snäva leveranstiden. Bussarna karosserades i Scantias anläggning i Polen samt hos Scantias

samarbetspartner Higer i Kina och skulle före leverans utrustas med tillbehör samt kvalitetstestas.

Scania har ett omfattande verkstadsnät i Nederländerna vilket emellertid inte hade kapacitet för uppdraget. Därför inrättades en temporär verkstad.

Effektivitet från start

Genom att fullt ut använda sig av standardiserade arbetsmetoder enligt Scania Retail System lyckades teamet vid anläggningen omedelbart nå den produktivitet som var

nödvändig för att klara det pressade tidsschemat. Erfarenheterna från andra Scania-verkstäder bidrog till detta.

Omfattande åtagande

Starkt bidragande till att Scania fick uppdraget var att Scania stod för ett komplett paket med finansiering, försäkring, reservdelar samt service av bussarna i Waterland-trafiken samt garantin att samtliga bussar skulle vara i trafik den 11 december.

Anpassade lösningar i Mexiko



Grupo Estrella Blanca är en av de största busstransportörerna i Mexiko. Med en stor flotta om 5 000 bussar behöver Estrella Blanca effektiva system för att styra trafiken och underhållet av fordonen.

Med verksamheten spridd över nästan hela Mexiko hade Estrella Blanca tidigare ingen central funktion för planering av underhåll av bussflottan. Detta sköttes av varje enhet separat vilket ledde till höga kostnader och ojämn kvalitet på fordonen.

Lösning i tre steg

Scantias lösning var att i tre steg – 2007, 2009 och 2011 – uppgradera hela underhållsorganisationen genom åtgärder som utbildning av servicetekniker och förare, effektiviserad reservdelshantering och upprättande av Scaniaverkstäder hos kunden.

Kontroll av driften

I samarbetet spelar Scania Fleet Management en nyckelroll. En webbportal samlar, analyserar och rapporterar i realtid information om fordonen och om hur de framförs. På detta sätt uppnås kontroll över kostnaderna, oplanerade stopp undviks och service kan sättas in så att driften störs så lite som möjligt.

Grund för ökad lönsamhet

Utifrån Estrella Blancas perspektiv har samarbetet med Scania gett förutsättningar för en höjning av lönsamheten genom att underhållskostnaderna blivit hanterbara, driften är under bättre kontroll, service anpassas efter driften och bränsleförbrukningen har minskat märkbart.

100 år av innovation

2011 firade Scantias bussverksamhet 100 år. Det som alltid har präglat Scantias bussverksamhet är den inneboende innovationsförmågan. Skräddarsydda lösningar med fullt stöd på marknaden har alltid varit en förutsättning för att bygga en varaktig relation med busskunder världen över. Det gällde redan för 100 år sedan, och är kanske än mer viktigt idag med tanke på de utmaningar som hela transportbranschen står inför när det gäller att utveckla effektiva och hållbara transportlösningar.

Under 1930-talet dominerade bussarna Scania-Vabis försäljning. Efter andra världskriget tog Scania-Vabis sikte på att etablera märket på marknader utanför Sveriges gränser. De nordiska länderna låg nära till hands, men försäljningen började även på kontinenten och i Brasilien.

Senare tekniska milstolpar är Metropol- och Capitolbussarna från tidigt 1950-tal, som byggde på ett amerikanskt busskoncept från Mack. Bussarna avvek från den europeiska traditionen genom sin amerikanska formgivning och bakmonterad motor.



Scania-Vabis "bulldoggbus" blev banbrytande genom sin enkla konstruktion, där mått och vikt minimerades. Den här bussen levererades i juli 1932 till Mólnlycke Bil & Omnibus AB.

"Den tysta bussen" som kom 1971 innefattade radikala grepp för att minska den yttre bullernivån till 77 dBA, vilket ännu 40 år senare ligger under lagstiftningens krav.

I början av 1980-talet genomfördes en långtgående modularisering och allt fler komponenter kunde utnyttjas både för buss och lastbil.

Scantias etanolbussar utvecklades under andra delen av 1980-talet tillsammans med Storstockholms Lokaltrafik, som successivt utökade sin etanolbussflotta, samtidigt som bussarna även sålts i andra länder, däribland Brasilien.

Under tjugo år har Scania utprovat ett flertal hybridkoncept, varav det senaste med etanolmotor även gick i kommersiell drift i Storstockholm. En av hybridbussarna var ett visionärt koncept som visade hur man ytterligare kan öka attraktionskraften i att åka buss, jämfört med att sitta i bilkö.

Under 2000-talet ökade efterfrågan på större, effektiva bussystem, framför allt i större städer där trängsel och föroreningar är en stor utmaning. Scania har de senaste åren levererat bussar och tjänster till sådana system bland annat i Sydafrika.



Den så kallade "Nordmarksbussen" var den första helt svenskbyggda bussen. Bussen byggdes av Scania i Malmö 1911 på ett lastbilschassi. Den försågs med motor och kaross hos Vabis i Södertälje.



Motordrivna fordon hade svårt att göra sig gällande i vinterväglag. I samarbete med Postverket konstruerade Scania-Vabis femton motordrilligenser (1922–23). De första var försedda med banddrift och medar framtill för att för att kunna utnyttjas när vägen var helt snötäckt.



B75 var Scantias första brasilianska buss. Från 1959 trafikerade denna buss långlinjerna mellan São Paulo och Sumeré i Brasilien. De långa avstånden gjorde att bussen på bara 13 år kördes 250 000 mil.



Den nya busserien Scania Citywide introducerades under året och omfattar stads- och linjebussar i ett stort antal modulariserade varianter. Formgivningen har tydliga Scania-drag som märks i trafiken.



Tillväxt genom prestanda och service

Scania har under senare år breddat sin bas kraftigt bland köpare av industri- och marinmotorer. En ny motorgeneration med förbättrade miljöegenskaper, låg bränsleförbrukning, höga prestanda och tillförlitlighet samt ett effektivt serviceerbjudande gör Scania till en attraktiv partner i alla kundsegment.

Scania inriktar sig på motorer med 9, 13 och 16 liters slagvolym. En stor del av Scanias motorer används till generatoraggregat för kontinuerlig drift eller som reservkraft. Motorer till industriapplikationer visar den största tillväxten och beräknas bli det största segmentet inom några år. Leveranser till marina kunder är antingen för framdrivning av båtar eller marina generatoraggregat.

Ökande miljökrav innebär nya möjligheter

Under 2011 skärptes miljökraven för industriapplikationer. Två år tidigare visade Scania sin nya motorgeneration som redan då uppfyllde de nya krav som nu trätt i kraft.

Nästa steg i emissionskraven tas 2014. Dagens Scaniamotorer är redan utvecklade för den nya tekniken som då kommer att krävas. Det är en fördel för de maskintillverkare som idag väljer Scaniamotorer eftersom de kommer att klara nästa steg med endast mindre förändringar i installationen.

Under 2011 lanserades en ny generation marinmotorer. Med dessa motorer erbjuder Scania en

komplett marin lösning innehållande motorer, kraftöverföring och instrumentering. Denna integrerade lösning gör att kunden endast behöver vända sig till en leverantör av dessa komponenter och kan lägga mer fokus på sin kärnverksamhet.

Attraktiva egenskaper för industrikunder

Egenskaperna hos Scanias nya motorgeneration leder till tydligt ökad efterfrågan från såväl befintliga som nya kunder som använder Scanias motorer i sina produkter. Motorer med höga prestanda, låga driftkostnader och hög tillförlitlighet tillsammans med Scanias globala försäljnings- och servicenät är viktiga faktorer för kunder som tillverkar maskiner såsom dumprar, stenkrossar, gaffeltruckar, arbetsbåtar och generatoraggregat för kontinuerlig drift. Dessa användningsområden passar Scanias inriktning att ge kunderna bästa möjliga driftekonomi och miljöegenskaper under produktens hela livslängd.



Allt fler kunder bland maskintillverkare

Leveranser av motorer till olika typer av anläggningsmaskiner och annan tung utrustning inleddes enligt ett avtal med sydkoreanska Doosan Infracore. Doosan har valt att använda Scaniamotorer i en stor del av sitt produktsortiment.

Scania inledde under 2011 ett samarbete med Shanghai Boden Engine Co Ltd, en kinesisk distributör av motorer för generatoraggregat.

Servicevärdet i Nordamerika kraftigt utbyggt

Under året fortsatte Scania utbyggnaden av sitt nät av servicepunkter i Nordamerika till närmare 200 verkstäder från tidigare ett trettiotal. Därmed finns nu ett etablerat nät av servicepunkter för produkter med Scaniamotorer över hela kontinenten. Utbyggnaden innebär att Scania kan erbjuda fullgott stöd till nya industrikunder såsom Terex och Doosan Infracore.

Produktivitet och energieffektivitet

Doosan Infracore är en koreansk maskintillverkare som valt att använda Scaniamotorer i sina maskiner. Samarbetet har gett positivt resultat när det gäller produktivitet och energieffektivitet.

Doosan Infracore har ambitionen att bli en av världens tre största leverantörer av anläggningsmaskiner. Företaget har vuxit under senare år och har förstärkt sin position genom förvärv av Bobcat Company från Ingersoll Rand samt det norska företaget Moxy.

Doosan Infracore investerar också i sitt varumärke som ett led i tillväxtstrategin. Att använda Scaniamotorer i företagets dumprar och hjullastare bidrar till detta.

Strängare emissionskrav viktig pådrivare

De nya bestämmelser som trädde i kraft under 2011 har lett till att Doosan Infracore sett över sin maskinpark. Scantias totala erbjudande av högkvalitativa och bränslesnåla motorer som uppfyller de högt ställda kraven samt ett väl utbyggt servicenät runt om i världen bidrog till Doosan Infracores beslut att inleda samarbetet. Att Scaniamotorerna redan är förberedda för de nya emissionskrav som träder i kraft 2014 bidrog också till beslutet.

Produktivitet och prestanda

Doosan Infracores erfarenheter av Scaniamotorerna har motsvarat de höga förväntningarna och resultaten visar på tydligt ökade prestanda, lägre bränsleförbrukning och mindre utsläpp.



Tjänster avgörande för kundens lönsamhet

De tjänster Scania levererar har stor betydelse för att kunden ska få maximal drifttid och låga kostnader. Genom ett omfattande verkstadsnät och anpassade tjänster kan Scania stötta kunden och ge service på rätt tid och på rätt plats. Serviceverksamheten bidrar till stabilitet i Scantias lönsamhet, och det finns god potential att öka volymerna.

Serviceverkstäderna är en av de viktigaste kontaktpunkterna med kunderna. Servicenätet består av drygt 1 600 serviceverkstäder, varav cirka 1 000 finns i Europa. En tredjedel av nätet ägs av Scania. Tjänsteförsäljningen är betydligt mindre konjunkturkänslig än fordonsförsäljningen och bidrar därför till att stabilisera Scantias intjäningsförmåga.

Tillgänglighet viktigast för kunden

Varje minut som fordonet inte utför något transportarbete innebär sämre produktivitet för kunden. Hög tillgänglighet är också viktig för industri- och marinmotorer. Scania strävar därför efter att minska ledtiderna.

Som led i utvecklingsarbetet upprättar Scania "mönsterverkstäder" där servicetekniker från andra verkstäder kan tillägna sig nya, förbättrade metoder och principer.

Genom ständiga förbättringar i serviceorganisationen utförs service och reparationer effektivare, vilket ökar fordonets tillgänglighet och kundernas intjäningsförmåga. Större effektivitet frigör också resurser så att Scania på ett kostnadseffektivt sätt kan ta hand om den ökande efterfrågan på service, som delvis är en följd av den växande flottan av Scaniafordon.

Fokus på kvalitet

Scaniaverkstädernas styrka är bland annat välutbildade fordonstekniker och omedelbar tillgång till reservdelar. För att alla kunder ska få samma höga servicegrad, säkras kvaliteten i servicenätet genom Scania Dealer Operating Standard. Den är uppbyggd kring ett antal löften till kunden som måste uppfyllas för att en serviceverksamhet ska auktoriseras av Scania.

Ett fordon som kontinuerligt blivit servat av en auktoriserad Scaniaverkstad har normalt ett högre andrahandsvärde. Ett servicekontrakt till fast pris från den dag fordonet tas i bruk gör det enklare för kunden att sätta pris på transportuppdragen.

Satsning på serviceteknikerna

En nyckelfaktor för god service till kunderna är välutbildade och motiverade servicetekniker. Scania bedriver webbaserad och lärarledd utbildning av servicetekniker i samtliga världsdelar. Under året startades till exempel Dragon School, en av de första skolorna i Kina för utbildning av servicetekniker för tunga fordon. Skolan drivs tillsammans med Guangzhou Institute of Technology.



För att höja yrkets status anordnar Scania tävlingar mellan verkstadsteam. Under 2011 deltog 6 000 tekniker i Top Team-tävlingen och laget från Australien vann finalen. Tävlingarna utvecklas fortlöpande, och miljö, hälsa och ergonomi har blivit allt viktigare inslag.

Brett utbud av tjänster

Scanias tjänsteutbud är uppbyggt i moduler där kunderna kan välja en enskild tjänst eller ett anpassat kontrakt med de tjänster de behöver.

Serviceavtal

Reparations- och tillsynsavtal samt tjänsten Scania Assistance erbjuder underhåll och reparationer dygnet runt, alla dagar under året, i hela Europa och på många andra marknader. Scania Assistance ger kunder i ett femtiotal länder ständig kontakt med Scania på deras eget språk via 17 assistanscentra för att få starthjälp eller reparation på plats vid driftstopp, kontakt med verkstad eller bärgning.

Förutbildning och stödsystem

Scania bedriver förutbildning i över 40 länder. Under året utbildades omkring 20 000 lastbils- och bussförare. För kunden innebär välutbildade och skickliga förare bättre bränsleekonomi, minskade reparations- och underhållskostnader, ökad trafiksäkerhet och minskad miljöpåverkan.

Scania Driver Support är ett elektroniskt stödsystem som ger föraren direkt återkoppling under körning med tips för att förbättra körstilen. Detta kan spara upp till 10 procent bränsle.

Scania presenterade under året Scania Active Prediction, en farthållare som använder GPS för att avgöra fordonets position och förutsäga vägens topografi och anpassa marschfarten inför upp- och nerförsbackar. Systemet kan ge en bränslebesparing på upp till 3 procent.

Fleet Management för optimal drift

Scania Fleet Management hjälper kunden att utnyttja sin fordonsflotta på optimalt sätt. Via e-post eller en webbportal får kunden kontinuerlig information om fordonen, framförandet av fordonen samt var fordonen befinner sig. Kunden kan själv analysera informationen och planera verksamheten. Informationen används även som underlag och för uppföljning i förarutbildningen. Ett startpaket med systemet finns i alla Scaniafordon som levereras i Europa.



Finansiering del av totala kundlösningen

För kunderna spelar finansiella tjänster en nyckelroll genom möjligheten att effektivt finansiera fordon till goda villkor. Scania bedriver egen finansverksamhet i 49 länder. Scania erbjuder också försäkring av fordon på allt fler marknader.

De största marknaderna för Scantias finansiella tjänster är Norden, Tyskland, Storbritannien, Brasilien och Benelux. Tillsammans svarar de för cirka 60 procent av den totala portföljen.

Finansieringsportföljen är väl spridd geografiskt och med avseende på kundkategori, storlek, bransch och fordonsapplikationer. God riskspridning geografiskt och per kund, en konservativ kreditpolicy och en refinansiering som är matchad mellan upplåning och utlåning medför låg risk för Scania.

Marknaden återhämtad efter svackan

Efter transportbranschens djupa svacka 2008–2009 tilltog den uppgång som inleddes under 2010, och finansieringsvolymen ökade 2011 jämfört med 2010. Bankernas restriktiva inställning till fordonsfinansiering fortsatte särskilt i Europa, vilket bidrog till den ökade volymen för Scania. Prissättningen på fordonskrediter blev bättre i relation till riskerna än under föregående år, vilket gjorde att marknaden fungerade effektivare.

Antalet återtagna fordon minskade under året med 27 procent. Omsättningen av dessa fordon var snabb tack vare god efterfrågan och gott samarbete med Scantias försäljningsorganisation.

Samarbete med försäljningsorganisationen

En viktig anledning till expansionen i Scantias finansieringsvolym är ett allt närmare samarbete mellan Financial Services och Scantias försäljningsorganisation. På detta sätt kan båda verksamheterna dra nytta av varandras kunskap om kunderna och deras verksamhet.

Erfarenheten visar att märkeslojaliteten är högre bland kunder med både finansierings- och underhållskontrakt. Den nära relationen ger utrymme för initiativ till fler erbjudanden från Scantias sida.

Diversifierad finansportfölj, december 2011

Kundkategori	Antal kunder	% av total portföljvärde
Exponering under 15 MSEK	23 501	67,4
Exponering 15–50 MSEK	281	15,0
Exponering över 50 MSEK	97	17,6
Totalt	23 879	100

281 kunder har en kreditexponering på 15 till 50 miljoner kronor och 97 kunder har en kreditexponering som överstiger 50 miljoner kronor.



Finansbolag på fler marknader

Scanias lösningar är särskilt viktiga för kunder på tillväxtmarknader, eftersom de lokala möjligheterna till finansiering är färre. Brasilien är Scanias största enskilda marknad. Scania Banco Brasil, som etablerades under 2010, utvecklades mycket starkt och blev det fjärde största finansbolaget i Scania 2011. Scania öppnade under 2011 ett finansbolag i Peru.

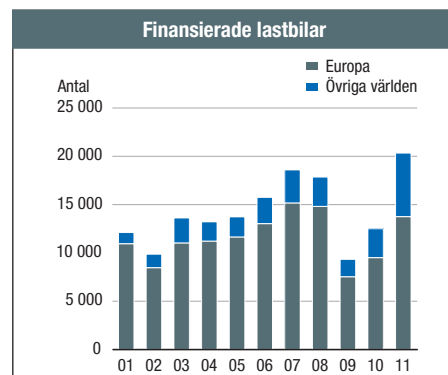
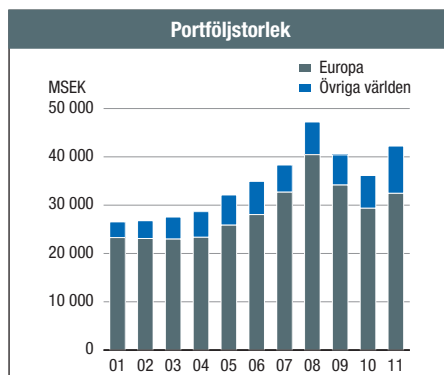
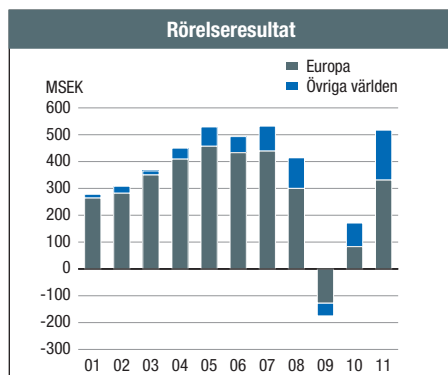
På de marknader där Scania inte har egen finansverksamhet erbjuds finansiering i form av exportfinansiering eller genom samarbete med lokala banker.

Fortsatt utveckling av försäkringar

En viktig del i Scanias helhetslösningar för kunden är Scania Insurance. Med denna tjänst kan kunden

erbjudas ett totalpris, som förutom fordonet inkluderar heltäckande försäkring med effektiv skadereglering och snabb reparation i Scanias hela servicenät i syfte att minimera stillestånd och intäktsförluster för kunden.

Under 2011 började Scania sälja försäkringslösningar även för kunder som inte har finansiering via Scania. Detta innebär en avsevärd utökning av marknaden och en potential för ökad expansion. För de kunder som kombinerar ett försäkringsavtal med underhållsavtal kan Scania erbjuda mycket attraktiva premier och högre tillgänglighet, bland annat genom att ställa ersättningsfordon till förfogande.





Marknadstrender 2011

2011 blev ett år med stigande volymer för Scania för såväl fordon, motorer och tjänster som kundfinansiering. Uppgången i lastbilsleveranser drevs av Europa, Ryssland och Mellanöstern. Efterfrågan på service och tjänster var hög i samtliga regioner. Under andra halvan av 2011 bromsade dock orderingången på fordon in.

Scanias volymer nådde rekordnivåer under 2011. Leveranserna av lastbilar ökade med 27 procent till totalt 72 120 enheter, bussleveranserna ökade med 16 procent till 7 988, leveranser av motorer steg med 7 procent till 6 960 och försäljningen av tjänster steg med 4 procent till 17 048 miljarder kronor. Kundfinansieringsportföljen ökade med 6,1 miljarder kronor till 42,2 miljarder kronor.

Ekonomisk tillväxt är en viktig drivkraft för efterfrågan på den typ av transportrelaterade produkter och tjänster som Scania levererar. De ekonomisk-politiska problemen i flera länder inom eurozonen gjorde kunderna mer tveksamma till att lägga order på nya fordon under fjolårets andra del.

Tillväxtmarknaderna ökade

Leveranserna i Eurasien ökade kraftigt under året, drivet av Ryssland som är den dominerande marknaden i regionen. Orderingången på den ryska marknaden försvagades dock under slutet av 2011. Scania ser möjligheter i regionen i takt med att högre krav ställs på produktivitet i logistiksystemen. Det i sin tur betyder ökade krav på fordonets kvalitet och tillgänglighet.

I Kina ökar efterfrågan på den typ av transportlösningar som Scania erbjuder. Marknaden i Kina domineras dock fortfarande av lokala märken. På de stora marknaderna i Asien är flertalet transportörer inriktade på den lokala marknaden och har kort planerings- och budgethorisont. Andrahandsvärde, bränsleekonomi, miljöprestanda och lastkapacitet spelar mindre roll än på marknaderna i Europa. Dessa faktorer kommer dock att bli allt viktigare eftersom den kinesiska ekonomin befinner sig i snabb utveckling. Som en del i den utvecklingen kommer logistiksystemen att bli mer och mer avancerade. Detta innebär högre krav på fordonens driftsäkerhet och därmed ökad efterfrågan på Scanias fordon och tjänster.

I inledningen av 2012 stärkte Scania närvaron i Indien och startade uppbyggnaden av en monteringsfabrik i Bangalore. Det kommande året kommer cirka 200 miljoner kronor att investeras. Produktionen beräknas starta i början av 2013.

I Asien drevs uppgången i leveranser under 2011 av Mellanöstern. Orderingången bromsade dock in kraftigt under andra halvåret 2011 från en hög nivå.

Latinamerika på hög nivå

Leveranserna i Latinamerika låg på en hög nivå under 2011. I Brasilien påverkades orderingången i slutet av året av landets övergång till Euro 5-emissionskrav. Euro 3-fordon fick produceras fram till årsskiftet 2011/12, medan försäljning även var tillåten under första kvartalet 2012. De höga fordonsleveranserna i Brasilien de senaste åren kommer sannolikt att påverka efterfrågan på lastbilar och bussar på kort sikt eftersom Euro 5-fordonen är mer tekniskt avancerade och har ett högre försäljningspris än Euro 3-fordonen.

Hög efterfrågan på service

Efterfrågan på service och reparationer beror på storleken av fordonsslottan samt utnyttjandegraden. Denna styrs av transportvolymerna och är mer stabil genom konjunkturcykeln än efterfrågan på nya fordon. Flottans genomsnittsålder är en annan faktor som påverkar denna efterfrågan.

Höga lastbilsleveranser i Europa under 2005–2008 följdes av låga lastbilsleveranser de senaste åren, vilket betyder att lastbilsflottans genomsnittsålder stiger. Den högre genomsnittsåldern påverkar efterfrågan på verkstadstimmar och reservdelar positivt. Efterfrågan på service är god även utanför Europa. Under 2011 ökade Scania antalet verkstäder bland annat i Europa och i Eurasien.

Den stigande genomsnittsåldern på den europeiska lastbilsflottan betyder också att det enligt Scantias bedömning finns ett ökande ersättningsbehov. På Europamarknaden sker återinvestering normalt när fordonet varit i drift mellan 4 och 6 år, enligt Scantias erfarenhet. Då har förslitningen inneburit att fordonets driftskostnader ökar avsevärt. Efterfrågan enskilda kvartal påverkas av säsongsmönster, där Europamarknaden normalt har en lägre aktivitet under årets tredje kvartal. Latinamerika påverkas av semesterperioden under årets första kvartal.

Tillgång till krediter viktig

Kundfinansieringsportföljen ökade under året, liksom Scantias andel finansierade fordon. Scania startade egen finansieringsverksamhet i Brasilien under 2010. Huvuddelen, 77 procent, av portföljen utgörs av kunder på de europeiska marknaderna. Tillgången på kredit är en faktor av betydelse för efterfrågan då kunderna normalt finansierar investeringen i fordonet antingen genom fordonstillverkaren eller genom banker och andra finansbolag. Investeringar i bussar, särskilt stadsbussar, sker i många fall genom offentlig finansiering. Efterfrågan påverkas således av vilket finanspolitiskt utrymme som finns på en given marknad.

Miljöhänsyn driver efterfrågan

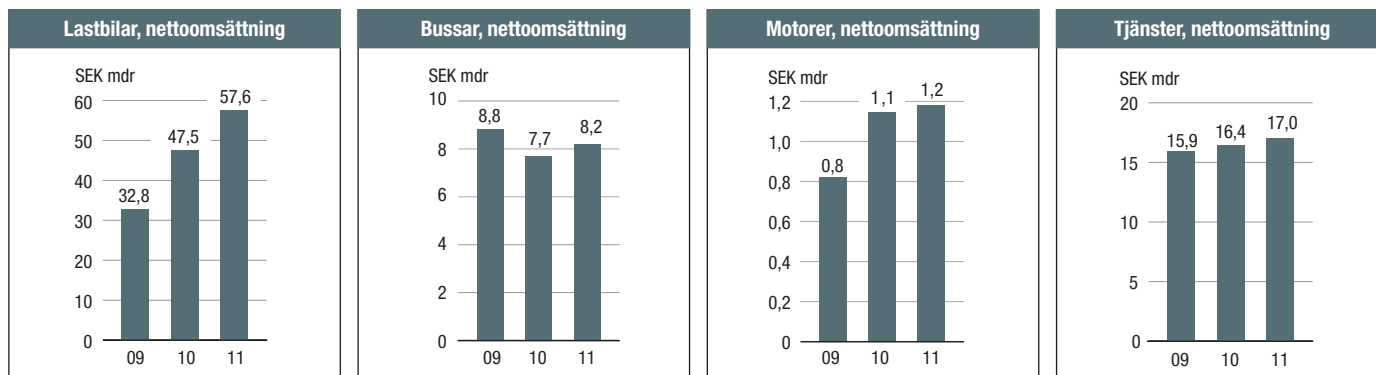
Ökad urbanisering leder till mer persontransporter i och mellan städer, och efterfrågan på miljöekonomiskt hållbara persontransporter kommer att öka i de snabbväxande städerna i tillväxtregionerna. Det finns stora vinster med att omfördela persontransporter från bil till buss, särskilt med avseende på trängsel och koldioxidutsläpp. Olika bestämmelser och regler kring miljö och utsläpp har under senare tid fått ökad betydelse för vilka typer av fordon och tjänster som efterfrågas. Det handlar bland annat om emissionsbestämmelser, bullerbegränsningar, motorvägsavgifter och krav på förarutbildning. Dessa faktorer kan påverka behovet av ersättningsinvesteringar och efterfrågan på tjänster av olika slag. I Europa införs nästa steg i emissionsbestämmelserna, Euro 6, vid utgången av 2013.

Scantias främsta konkurrenter

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

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

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





Scania får order på 158 bussar från kollektivtrafikföretaget Keolis i Sverige.



Scania lanserar nya stads- och förortsbussar.



Scania presenterar lastbilar med Euro 6-motorer.

Årets händelser 2011

21 januari

Scania får order på 158 bussar från kollektivtrafikföretaget Keolis i Sverige. Bussarna är utrustade med motorer för de förnybara bränslena etanol och RME.

9 mars

Scania visar motorer certifierade enligt Tier 4i på ConExpo-Con/Agg i Las Vegas.

1 april

Scania presenterar lastbilar med motorer som uppfyller de europeiska utsläppskrav (Euro 6) som införs 31 december 2013.

5 maj

Scanias styrelse har beslutat förlänga verkställande direktören Leif Östlings anställningsavtal med tre år, till och med den 31 mars 2015.

23 maj

Scania stärker positionen i Irak – skriver avtal om leverans av 4 000 fordon.

9 juni

Scania levererar 100 stadsbussar till kollektivtrafiken i Köpenhamn. Bussarna är utrustade med dieselmotor som uppfyller EEV-kraven och är förberedda för upp till 100 procent biodiesel.

20 oktober

Scania lanserar nya stads- och förortsbussar – Scania Citywide.

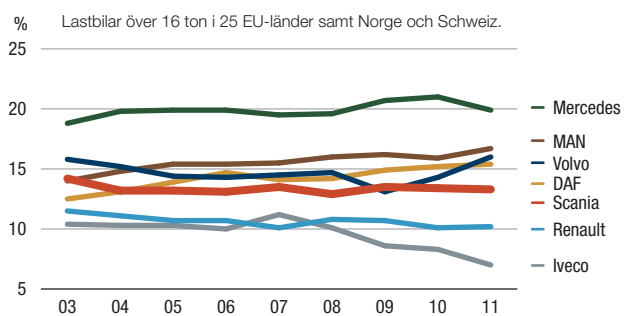
2 december

Scania presenterar en farthållare som använder GPS för att avgöra fordonets position och förutsäga vägens topografi. Det nya systemet kallas för Scania Active Prediction.



Scania visar motorer certifierade enligt Tier 4i på ConExpo-Con/Agg i Las Vegas.

Marknadsandelar





Höga krav på flexibilitet

Korta och stabila leveranstider innebär att kunderna snabbt kan ta produkterna i bruk. Detta ställer höga krav på flexibilitet i Scania. Hög kvalitet är avgörande för produkternas funktion och prestanda. Kvalitet är också nyckeln för produktiviteten i Scania och för att kunna tillämpa hållbara produktionsmetoder.

Scanias produktion är globalt integrerad genom ett gemensamt produkt- och produktionssystem. Samma arbetsmetoder och kvalitetskrav gör att produktionen kan samutnyttjas på ett flexibelt sätt mellan Europa och Latinamerika för att optimera kapacitetsutnyttjandet.

Genom Scanias Production System (SPS) arbetar Scania kontinuerligt med förbättringar för att öka effektiviteten, flexibiliteten och därmed eliminera slöseri med tid, material och miljö.

En ny global och samordnad organisation för säkerhet, hälsa, arbetsmiljö och miljöarbete etablerades i slutet av 2010. Målet är att säkra Scania som en hållbar organisation. Arbetet är integrerat i den dagliga verksamheten och sker genom ett fortlöpande arbete för säkra arbetsplatser och ökat välbefinnande i företaget, samtidigt som Scanias påverkan på miljön minimeras.

Flexibel produktion med hög servicenivå

Sedan 2010 arbetar Scania med korta och stabila leveranstider – sex till åtta veckor från kundorder till lastbilsleverans i Europa. Det gör det möjligt för kunderna att snabbt börja använda produkterna. Från hösten 2011 tillämpas samma system inom bussproduktionen i Europa.

Att tillämpa korta och stabila leveranstider ställer höga krav på Scanias flexibilitet, då produktionssystemet snabbt måste anpassas till den verkliga efterfrågan vid förändringar i orderingen. En fördel med detta sätt att arbeta är att Scania inte bygger stora orderböcker. Därigenom minimeras risken för stora lager av osålda fordon.

Efterfrågan på fordon varierar med konjunkturen, vilket har varit tydligt de senaste åren. En mycket kraftig nedgång 2009 följdes av en snabb uppgång 2010 och 2011. Efter att produktionen och efterfrågan legat på en stabilt hög nivå under större delen av 2011 skedde under hösten en inbromsning på flera marknader. Till följd av detta anpassades produktionen av fordon i två steg. I november 2011 sänkte Scania den dagliga produktionstakten på global basis med cirka 15 procent jämfört med utgången av det tredje kvartalet. Från och med januari 2012 sänktes den dagliga produktionstakten med ytterligare cirka 15 procent. Uppemot cirka 1 900 medarbetare berörs genom att visstidskontrakt inte förlängs som ett led i anpassningen.

Ökad flexibilitet med nytt avtal

Under sommaren träffade Scania ett nytt avtal med IF Metall som ett led i att öka flexibiliteten vid produktionsenheterna i Sverige. Avtalet reglerar flexibel arbetstid och flexibel bemanning och är en viktig del i Scantias förmåga att kunna möta snabba förändringar i efterfrågan. Det ökar också möjligheterna att på lång sikt behålla kärnkompetensen vid produktionsenheterna i Sverige.

Det nya avtalet innebär att huvuddelen av den flexibla bemanningen kommer att utgöras av personal från bemanningsföretag. Den andel som utgörs av flexibel bemanning kommer som högst att uppgå till 30 procent av det totala antalet medarbetare i produktionen.

Nära samarbete med underleverantörer

Av Scantias totala produktionskostnader utgörs cirka 70 procent av material och komponenter som köps in. Flertalet av Scantias underleverantörer har en långvarig relation med Scania. Detta ger möjlighet till ett nära samarbete där leverantörens produktion integreras alltmer i Scantias produktionssystem. Det har tydliga gynnsamma effekter för Scantias kunder genom ökad produktkvalitet och tillförlitlighet.

Samarbetet inkluderar exempelvis utbildning i Scania Production System, hjälp med effektivisering av produktionsutrustning och logistik samt miljöarbete.

Scania utvecklar även samarbetet med påbyggare som levererar och monterar specialutrustning på

fordonen. Att integrera påbyggare närmare i kedjan ger avsevärda tidsvinster för kunden från beställning till dess fordonet är i bruk samt breddar också Scaniaaffären.

Ökning av kapaciteten

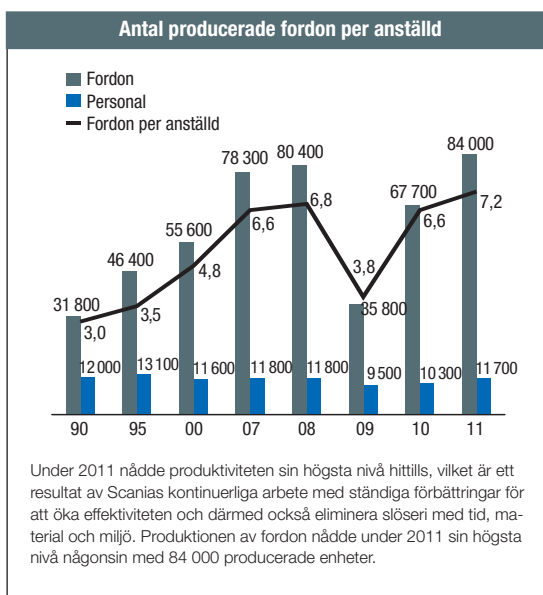
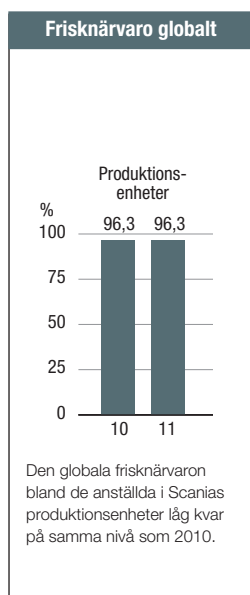
Samtidigt som flexibiliteten finns för att möta kortsiktiga svängningar har Scania fattat beslut om att höja sin årliga tekniska produktionskapacitet med inriktning att nå 120 000 fordon från nuvarande cirka 100 000. Investeringarna för att nå 120 000 fordon uppgår till totalt cirka 1,5 miljarder kronor under en treårsperiod.

Ökningen är en etapp på vägen till att nå en teknisk produktionskapacitet på 150 000 fordon vid toppen av nästa konjunkturcykel. Detta kan göras med begränsade investeringar i befintliga anläggningar till följd av de effektivitetsvinster som ständigt skapas i arbetet enligt Scania Production System.

De största investeringarna i ny kapacitet kommer att ske inom motor- och hyttproduktionen i såväl Europa som Latinamerika.

Nytt regionalt produktcenter

Scania har som strategi att stärka positionen på viktiga tillväxtmarknader genom att etablera regionala produktcenter för montering, påbyggnad och utrustning av lokalt anpassade fordon. Scania flyttar därmed fabriksporten närmare kunden, vilket ger kortare leveranstider och en kraftig förbättring av stödet till kunderna. Arbetet med att etablera en ny anläggning i Indien har inletts.



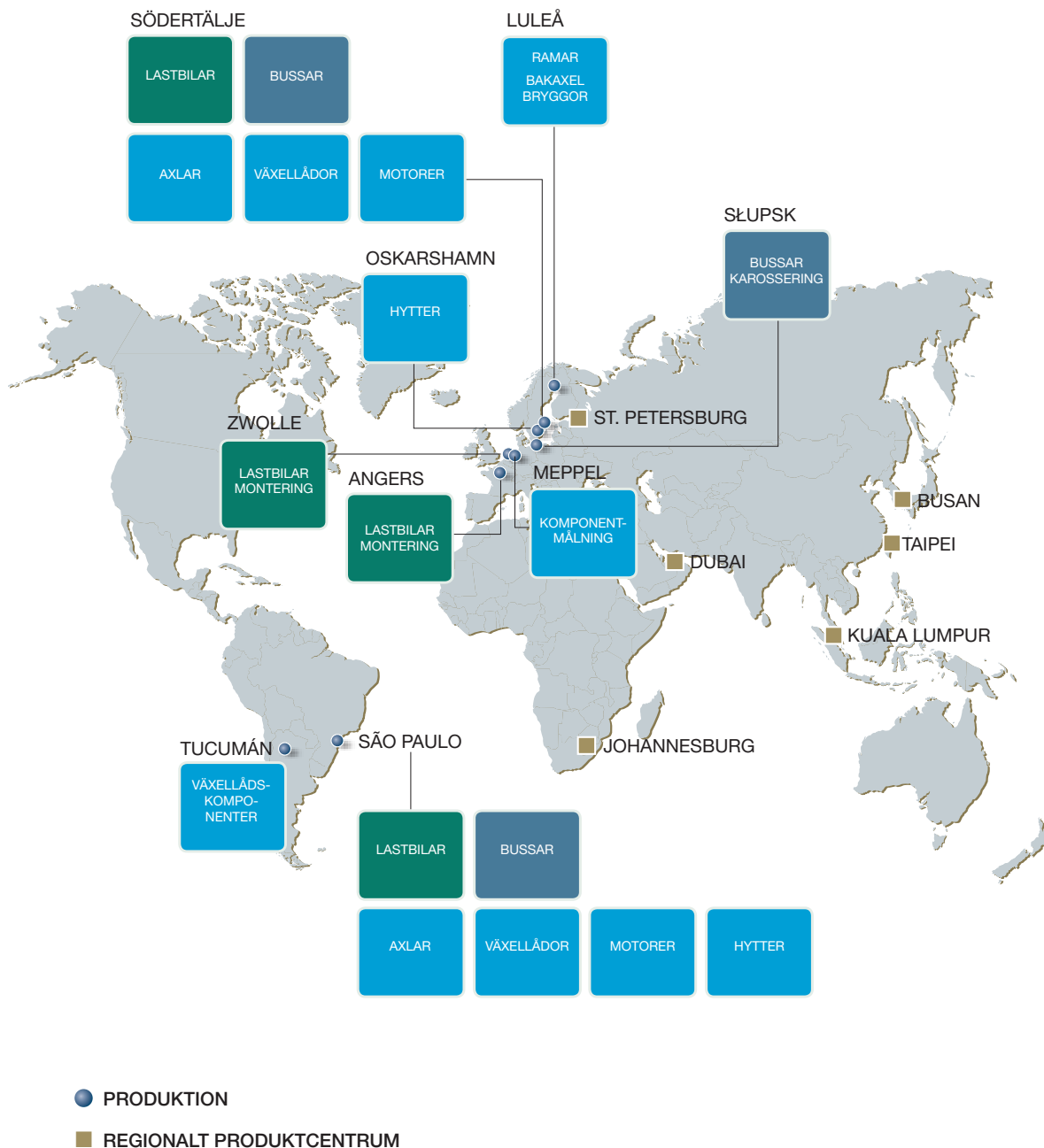
Antal anställda*, 2011

Södertälje	10 640
São Paulo	3 527
Oskarshamn	1 690
Zwolle	1 460
Slupsk	706
Angers	590
Luleå	585
Tucumán	568

* Avser det totala antalet anställda vid Scantias produktionsenheter.

Scania globala produktionssystem

Scania har ett globalt produktionssystem där alla anläggningar runt om i världen är integrerade. Det ger hög flexibilitet och en kostnadseffektiv produktion. De flesta komponenter och reservdelar, arbetsmetoder, kvalitetsstandarder och miljöstandarder är desamma vid alla produktionsenheter.





Kunskap om kundens verksamhet i fokus

Kundernas lönsamhet står i fokus och är den främsta måttstocken på att Scania utvecklar rätt produkter och stöttar med rätt tjänster. Det förutsätter en gedigen kunskap om kundernas verksamheter och de faktorer som ger optimalt utnyttjande av fordonen. En hållbar utveckling är också styrande för utvecklingsarbetet.

Scania investerar cirka 4 procent av omsättningen i forskning och utveckling över en konjunkturcykel. Scania har valt att utveckla och tillverka strategiskt och konkurrensmässigt viktiga komponenter och system i egen regi eller i strategiskt samarbete med ledande leverantörer. Cirka 60 procent av investeringarna i forskning och utveckling avser motorer och transmission.

Att ha spetskompetens inom strategiska områden är basen för Scantias roll som ledande märke.

Samlade resurser för alla produktslag ger stora samordningsfördelar, precis som närhet till produktionen. Forsknings- och utvecklingsresurserna är därför koncentrerade till Scania Tekniskt Centrum i Södertälje.

Av strategisk betydelse är också att ha en egen utveckling av elektroniska system. Det ger ökade möjligheter att anpassa fordonens egenskaper och funktioner efter användarnas specifika krav.

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

Förstå kunderna och deras verksamhet

Scania söker ständigt öka sin kunskap om kundernas villkor och sätt att verka för att kunna erbjuda produkter med exakt rätt egenskaper och prestanda för varje kund och varje användningsområde.

Utvecklingsingenjörer verkar alltmer ute på fältet i nära kontakt med kunden för att öka Scantias kunskap om kundens verksamhet. Exempelvis ger mätningar av belastningar på fordon möjlighet att bättre dimensionera komponenter som axlar och växellådor i Scaniaprodukterna.

Kundkliniker är en annan metod att få kunskap om kunden och kundens verksamhet. Kunder bjuds in för att medverka i utformningen av nya komponenter och produkter.

Scania Transportlaboratorium AB är ett Scaniaägt åkeri som driver yrkestrafik och i verksamheten testar och utvärderar fordonsegenskaper och tjänster på såväl Scaniafordon som fordon av konkurrerande fabrikat. I uppdraget ingår att utveckla metoder och följa upp bolagets förare när det gäller ekonomisk, miljömässig och trafiksäker körning.

Nya tjänster viktiga för säkerhet, lönsamhet och miljö

Scania Communicator är ett kommunikationsgränssnitt som gör det möjligt att avläsa fordons- och förardata via mobiltelefonnätet. Det utgör grunden för Scania Fleet Management som ger kunden återkoppling på avlästa data via e-post eller en lättillgänglig internetportal.

Scania Driver Support ger föraren återkoppling och tips om lämpligt körsätt under körningen.

Scania Active Prediction är ett nytt Scaniautvecklat farthållarsystem som utnyttjar GPS och topografiska data för att hjälpa föraren. Systemet anpassar automatiskt fordonets hastighet inför upp- eller nerförsbackar för att förbruka så lite bränsle som möjligt.

Ständig tillgång till fordonen

Många kunder behöver ha ständig tillgång till sina fordon. De ska kunna vara i drift dygnet runt, 365 dagar om året. Oplanerade stillestånd måste undvikas, vilket ställer stora krav på teknik, underhåll och förebyggande åtgärder. Scania lägger därför särskilt fokus på detta genom begreppet "Design for uptime". Det syftar till att i utvecklingen av fordon och tjänster tydliggöra kundkraven. Intelligent servicelösningar, nya elektroniska system för snabbare och enklare felsökning samt system för förebyggande service och byten av komponenter ingår i utvecklingsarbetet.

Effektivare produktutveckling

Under 2011 reviderade Scania sin produktutvecklingsprocess för att minska ledtiden för projekten. Processen indelas i två faser – konceptutveckling och produktutveckling. Under konceptutvecklingen ligger fokus på innovation med tvärfunktionella team som utvecklar koncept till utvecklingsprojekt. Redan på ett tidigt stadium i produktutvecklingsprocessen kan man avgöra vilket alternativ som ska gå vidare in i utvecklingsfasen, där projektet slutförs på avsatt tid.

Nytt globalt motorprogram

Scania presenterade under året en ny, global motorgeneration som konstruerats för att klara alla olika utsläppsnormer världen över. Fördelarna för kunderna är bland annat förbättrad robusthet, prestanda och bränsleekonomi liksom enklare tillgång till reservdelar och service via Scantias globala nätverk.

Scantias utveckling av den nya motorgenerationen och tekniken för att uppfylla framtida utsläppsregler har tagit mer än fem år och inneburit kostnader på ungefär 10 miljarder kronor.

Motorerna och övrig teknik har utvecklats för användning i lastbilar och bussar och som industri- och marinmotorer. Tillsammans med den senaste generationen växellådor passar motorerna in i det globala produktprogrammet som är oberoende av produktionsort.

Scantias Euro 6-motorer bränsleeffektiva

Genom intensivt utvecklingsarbete kunde Scantias kunder redan första halvåret 2011 beställa lastbilar med motorer som tillgodoser den krävande nya europeiska normen för avgasutsläpp från nyttotrafiken, Euro 6. Utsläppen av kväveoxider och partiklar minskar med omkring 80 procent jämfört med de krav som gäller idag (Euro 5). Normen träder i kraft vid utgången av 2013.

Det har varit en stor utmaning att konstruera motorer och avgasreningssystem som tillgodoser de stränga emissionskraven utan att bränsleförbrukningen ökar. Detta är viktigt för att miljöbelastningen ska begränsas och för att transportföretagen inte ska drabbas av ökade bränslekostnader.



En ovärderlig kunskapskälla

Scania Transportlaboratorium AB är ett Scaniaägt åkeri som driver yrkestrafik mellan Scantias produktionsanläggningar i Europa. I verksamheten testas och utvärderas fordonsegenskaper och tjänster på såväl Scaniafordon som fordon av andra fabrikat. Genom Transportlabbet får Scania även erfarenheter av alla delar av ett transportföretags verksamhet, vilket ger viktiga insikter i transportbranschens villkor.

Föraren och förarens beteende betyder mycket för miljö, ekonomi och säkerhet. En av de viktigaste delarna av Transportlabbets uppdrag är därför att utveckla och följa upp bolagets förare när det gäller miljömåsig, ekonomisk och trafiksäker körning.

Förutbildning och återkommande coaching med uppföljning av data från genomförda körningar ger mycket goda resultat. Scania Driver Support hjälper dessutom föraren att köra ekonomiskt genom att olika typer av information lämnas under körning.

Ecolution by Scania är ett koncept som har utvecklats tillsammans med kunder i Sverige. Utifrån de kunskaper Scania vunnit från Transportlabb har konceptet vidareutvecklats. Snittförbrukningen över ett helt år är 27 liter per 100 km, jämfört med en normalförbrukning på cirka 33 liter per 100 km, vilket ger en årlig besparing på ungefär 30 000 euro per lastbil. Under ideala körförhållanden kan föraren komma ner

till 20 liter per 100 km för samma typ av fordonskombination.

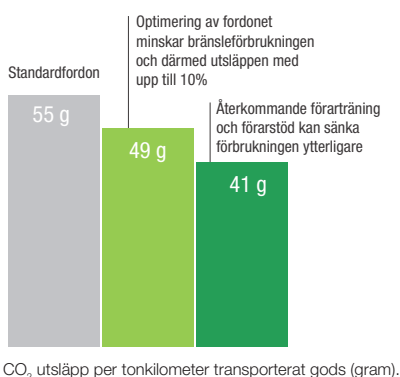
Med optimerade fordon samt med support enligt Ecolution-paketet har den totala bränsleförbrukningen minskat med 472 000 liter diesel jämfört med tidigare snitt för Transportlabbets flotta om 20 lastbilar i trafik från Södertälje till Zwolle. Enligt Transportlabbets mätningar innebär detta en minskning av bränslekostnaden med 600 000 euro per år och av koldioxidutsläppen med 1 300 ton per år. Samtidigt har leveransprecisionen, det vill säga att transporten kommer fram i rätt tid, ökat från 93 procent till 99 procent.

En egen busslinje

Scania beslutade under året att starta en egen busslinje mellan Stockholm och Södertälje som ett komplement till arbetspendling med tåg eller bil. Från 1 januari 2012 går åtta avgångar per arbetsdag i vardera riktningen från Stockholm till Scania i Södertälje, avsedda för företagets omkring 2000 Stockholmspendlare.

Genom den nya busslinjen erbjuder Scania sina medarbetare en bekväm, säker och miljöanpassad arbetspendling med buss. Den egna busslinjen är också ett effektivt sätt för Scania Transportlabb att testa Scantias egna bussar i drift.

Minskning av CO₂ utsläpp





Globala drivkrafter

Globala drivkrafter som befolkningstillväxt, miljö- och klimatfrågor samt ökade energikostnader har stor påverkan på transportsektorn. Att integrera hållbarhet i den dagliga verksamheten är en av faktorerna bakom Scantias position som ledande företag i sin bransch.

Demografiska förändringar, urbanisering, ekonomisk tillväxt och ökad handel driver efterfrågan på transporter, samtidigt som kraven ökar på hållbara och effektiva transportsystem. Scania spelar en viktig roll genom att bidra med lösningar på de utmaningar som dessa drivkrafter ger upphov till. Att ta ansvar miljömässigt, socialt och ekonomiskt är viktigt för Scania.

Scania lägger stor vikt vid att systematiskt bevaka och förstå de faktorer, trender och risker som påverkar bolaget och transportbranschen i stort. Denna analys, tillsammans med god kunskap om kunderna och kundernas kunders verksamheter, ligger till grund för strategiska beslut i företaget och hjälper även Scania att identifiera sina prioriteringar inom hållbarhetsområdet.

Integrerat i Scantias strategier

Scantias hållbarhetsarbete utgår från Scantias kärnvärden och ledningsfilosofi och är integrerat i företagets ledningsstruktur. För att möta kundernas, medarbetarnas, samhällets och andra intressenters förväntningar integrerar Scania hållbarhet i sina strategier. Detta sker genom att Scania utvecklar innovationer för hållbara transporter, bedriver ett aktivt hälso- och miljöarbete på produktions- och serviceanläggningar samt genom kontinuerlig utbildning av medarbetare. På så vis attraherar och bibehåller Scania även nödvändig kompetens.

Scania ska vara en av de aktörer som tillsammans med andra intressenter bidrar till en hållbar transportsektor. För Scania handlar det om att erbjuda tjänster och produkter som i allt lägre grad påverkar miljön samt att samverka med andra aktörer för att bidra till effektiva transportsystem, oavsett om dessa är underleverantörer, transportörer, logistikplanerare, transportköpare, resenärer eller lagstiftare. En aktiv dialog och samarbete med politiker, myndigheter, organisationer och andra intressenter är en strategisk del av Scantias bidrag till att göra transportsystemet hållbart.

Scantias förmåga att på ett effektivt sätt integrera hållbarhet i verksamheten och bidra med lösningar på de globala utmaningarna är avgörande för företagets framgång på lång sikt.



Nyckelroll för hållbara transportlösningar

Effektiva godstransporter och god mobilitet för människor är grundläggande för en positiv samhällsutveckling. Scania är starkt engagerat i arbetet med att bygga långsiktigt hållbara transportsystem och spelar en nyckelroll i detta arbete tillsammans med sina kunder, transportköpare och andra aktörer.

Scanias vision är att utsläppen av koldioxid i förhållande till det utförda transportarbetet ska halveras till 2020 jämfört med 2000. För att uppnå visionen arbetar Scania med teknisk utveckling, förarutbildning och en effektivisering av transportplaneringen.

Scania verkar också för en framsynt transportpolitik samt en lagstiftning som stöder en hållbar utveckling av transportsystem.

Effektivisering av persontransporter

I och omkring världens växande storstäder är trafikstockningar och bristande framkomlighet ett stort problem, som kräver bra kollektivtrafik för att lösas.

Säker, effektiv och tillgänglig kollektivtrafik bidrar till minskad miljöpåverkan och en enklare vardag för människor. Det finns stora miljömässiga fördelar med att föra över persontransporter från bilar till buss i tätortsområden. Både trängsel och utsläpp minskar avsevärt. Används dessutom förnybara drivmedel minskar miljöbelastningen ytterligare.

Scania deltar tillsammans med sina partners i arbetet med att utveckla moderna, effektiva, attraktiva och miljöoptimerade bussystem. De består av bekväma bussar med separata körfält och prioritet gentemot övrig trafik. Bussystemen ger god information om färdvägar och tidtabeller samt snabb av- och påstigning vid särskilt anpassade stationsplattformar.

Effektiva bussystem är också ett bra sätt att skapa goda och säkra pendlingsmöjligheter som resenärerna har råd med. Därigenom uppnås en ökad mobilitet som i sin tur befrämjar både ekonomisk och social utveckling.

Effektivisering av godstransporter

Transportarbetet kan öka betydligt med oförändrad miljöbelastning om fordonen och den befintliga infrastrukturen används mer rationellt. Betydande miljövinster kan nås genom vidareutveckling av logistiksystemen för godstransporter.

Scania verkar också för att längre och mer effektiva fordonskombinationer ska tillåtas. På så vis skulle varje

fordons lastförmåga kunna öka med 50 procent. Det skulle minska miljöbelastningen mätt som utsläpp per transporterat ton gods och dessutom minska transportkostnaderna.

Minskad energiåtgång, ökad trafiksäkerhet

Scanias kunder ska erbjudas fordon med hög säkerhet och den bästa möjliga driftsekonomin under produktens livscykel.

Scania utvecklar fordonen med målet att undvika olyckor och att minska skadorna när olyckor ändå sker. Utveckling av tjänster och produkter som stöder föraren att fatta rätt beslut är andra viktiga komponenter.

Föraren har en nyckelroll för att minska energiåtgången och miljöbelastningen. Scania har under lång tid erbjudit förarutbildning till sina kunder. Genom ett bra körsätt kan föraren minska bränsleförbrukningen med omkring 10 procent och därmed sänka transportkostnaden.

Det finns också ett ökat medvetande om att goda miljöprestanda sänker kostnader och stärker åkeriets lönsamhet. Idag står bränslekostnaden för cirka en tredjedel av kostnaderna för ett åkeri med fjärtrafik i Europa och är väsentlig också i andra lastbils- och bussföretag. Att kontinuerligt minska bränsleförbrukning och utsläpp är således en central del i utvecklingen av nya produkter och tjänster.

Valmöjlighet mellan olika drivmedel

Biobränslen är avgörande för att ytterligare minska koldioxidbelastningen från tunga fordon. För Scania är biobränslen som uppfyller överenskomna hållbarhets-kriterier en viktig del i strävan att minska klimatpåverkan. I takt med att kraven ökar på reduktion av koldioxidutsläppen och priserna på fossila drivmedel stiger, ökar både tillgång och efterfrågan på förnybara drivmedel. Alla Scaniafordon kan köras på biodiesel, och Scania levererar även lastbilar och bussar som är särskilt anpassade för bioetanol och biogas. Samtliga kommersiellt tillgängliga biobränslen kan således användas i fordon från Scania.

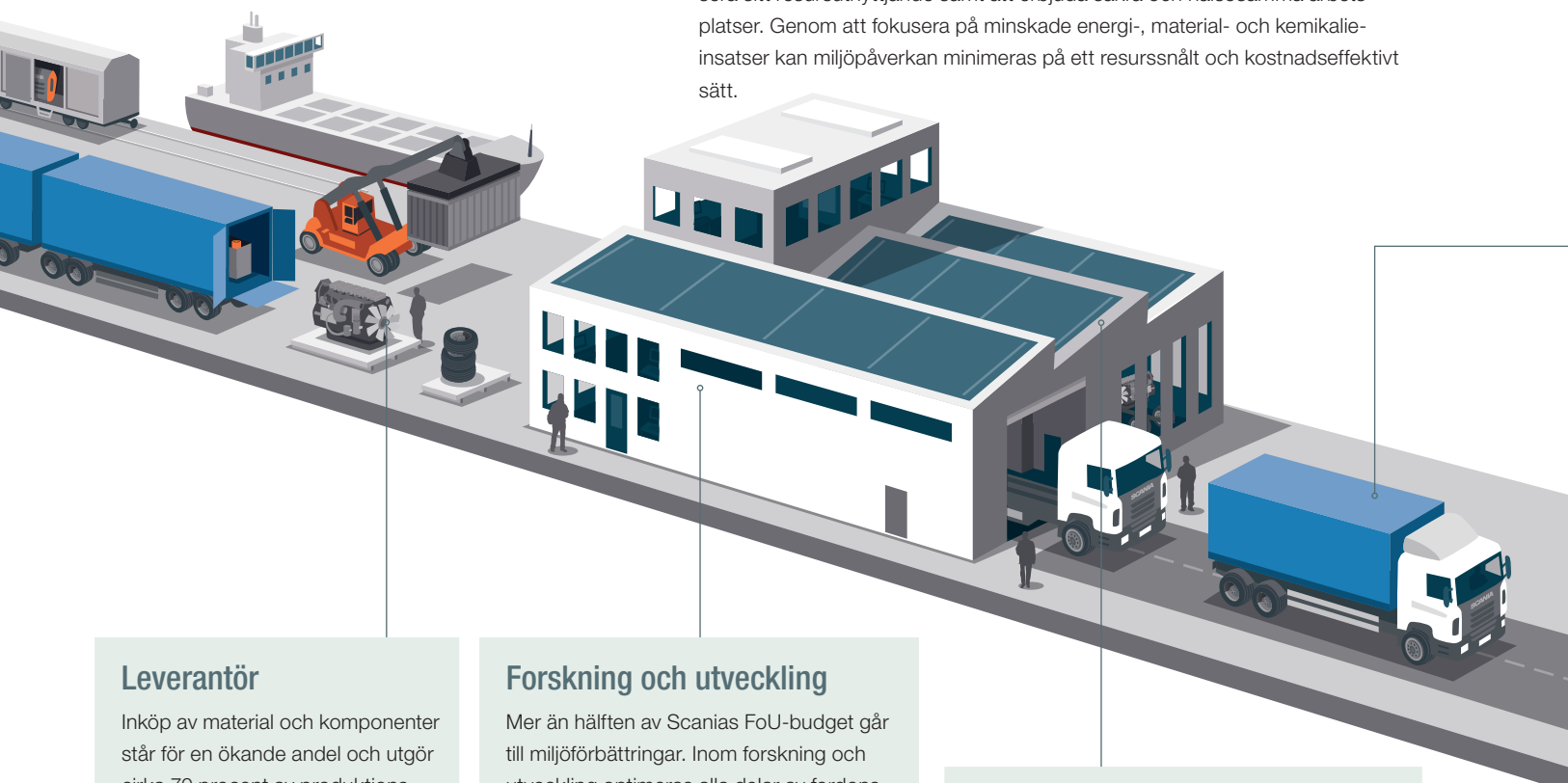


Säkerhet, hälsa och miljö i värdekedjan

Fokus på säkerhet, hälsa och miljö genomsyrar Scantias relationer och arbete genom värdekedjan – från leverantörer, utvecklings- och produktionsenheter till försäljnings- och serviceledet samt återvinning av produkten.

Huvuddelen av miljöpåverkan uppstår när fordonet används och därför lägger Scania stort fokus på att stödja kundernas miljöarbete. Föraren har avgörande betydelse för driftekonomi, trafiksäkerhet och miljöpåverkan. Därför utvecklar Scania kontinuerligt nya produkter och tjänster som hjälper föraren att spara bränsle och ökar trafiksäkerheten.

Inom Scantias egna verksamheter arbetar Scania med att ständigt effektivisera sitt resursutnyttjande samt att erbjuda säkra och hälsosamma arbetsplatser. Genom att fokusera på minskade energi-, material- och kemikalieinsatser kan miljöpåverkan minimeras på ett resurssnålt och kostnadseffektivt sätt.



Leverantör

Inköp av material och komponenter står för en ökande andel och utgör cirka 70 procent av produktionskostnaderna för ett chassi. Scantias värderingar avspeglas i de krav som ställs på koncernens leverantörer. Deras arbete med hälsa, säkerhet och miljö utvärderas av Scania.

Scantias standarder för inköp ställer bland annat höga krav på miljöledningssystem enligt ISO 14001.

Scania arbetar aktivt med att utveckla vissa nyckelleverantörer, vilket innebär att dessa leverantörer arbetar med ständiga förbättringar på alla områden, inte minst inom miljöområdet.

Forskning och utveckling

Mer än hälften av Scantias FoU-budget går till miljöförbättringar. Inom forskning och utveckling optimeras alla delar av fordonsmekaniken – från effektivare drivmedel till bättre aerodynamik och hybridlösningar.

Genom att sätta kunderna först och förstå deras verksamhet utvecklar Scania ständigt nya produkter och tjänster som bidrar till att minska miljöpåverkan, ökar säkerheten samtidigt som kundens lönsamhet förbättras.

En annan viktig aspekt är att tidigt förstå nya lagkrav och säkerställa att hänsyn tas till dessa i utvecklingsarbetet. Genom ett framgångsrikt utvecklingsarbete kunde Scantias kunder redan under 2011 beställa lastbilar med motorer som tillgodoser den nya strikta europeiska utsläppsnormen Euro 6 som träder i kraft vid utgången av 2013.

Produktion

Scania minskar ständigt utsläppen till luft och vatten i förhållande till produktionsvolymen. Slutna produktionsprocesser eftersträvas för att undvika resurskrävande reningsåtgärder. Genom omställningar i målningsprocesser, optimerade testkörningar och utbyte av fossila bränslen minskas utsläppen till luft.

Scania arbetar också framgångsrikt med att byta ut ämnen som är skadliga för miljön och strävar efter att undvika användning av sådana ämnen i produkterna, inom produktutveckling, produktion och inom servicenätet. Därigenom förbättras också arbetsmiljön för de anställda.

En ständigt förbättrad arbetsmiljö är ett prioriterat område inom Scantias produktionsenheter.

Drift

För att stödja kundernas hållbarhetsarbete erbjuder Scania miljöanpassade produkter och tjänster som förarutbildning, aktiv uppföljning och vägledning av förare samt särskilt anpassad service.

Genom optimering av fordonet kan bränsleförbrukningen minska upp till 10 procent. Lika mycket kan sparas med hjälp av återkommande förarutbildning. Koldioxidutsläppen kan minska ytterligare genom användning av biodrivmedel.

Scania satsar även på hälsan hos sina kunder och framför allt deras förare. Scania Driver Care är ett program som utvecklats för att ge förarna råd om hälsa, kost, motion och arbetsmiljö.

Service

Scanias servicenät består av drygt 1 600 serviceverkstäder. Inom servicenätet integreras miljöarbetet i det dagliga arbetet med ständiga förbättringar. Medarbetarna engagerar sig i att ta fram den bästa lösningen, effektivisera processflöden och eliminera slöseri med tid och resurser. En viktig del i detta arbete är också att förbättra miljöarbetet, ergonomin och arbetsmiljön. Visualisering, personligt engagemang och tvärfunktionellt samarbete är avgörande ingredienser. Som ett led i utvecklingsarbetet och för att ta fram goda exempel har Scania upprättat mönsterverkstäder i Brasilien, Frankrike, Sverige och andra delar av världen där servicetekniker från andra verkstäder utbildas till att använda nya, förbättrade arbetsmetoder.

Återvinning

En lastbil är kommersiellt återvinningsbar till 95 procent. Scania upprättar demonterings- och deponimanualer för att återvinningen av fordon ska ske på rätt sätt. Genom medvetna materialval, identifiering av material och utfasning av farliga ämnen uppnås säkrare arbetsmiljö, minimerad miljöpåverkan och hög återvinningsbarhet. Därmed kan en högre andel material återföras i kretsloppet.

Illustration: Kjell Thorsson

Scanias miljöarbete

Scania arbetar aktivt för att minimera både resursförbrukningen och produkternas inverkan på miljön under hela livscykeln. Redan i utvecklings- och investeringsprocessen beaktas miljöaspekterna för att Scania ska kunna möta framtida krav med bästa tillämpbara teknik, göra rätt från början och eliminera slöseri.

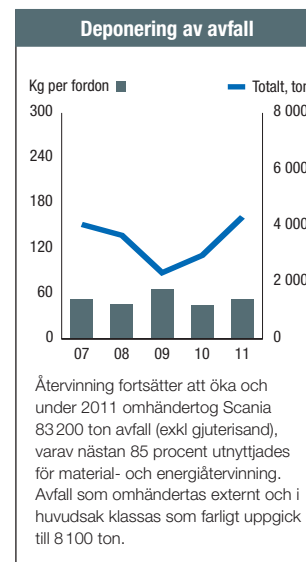
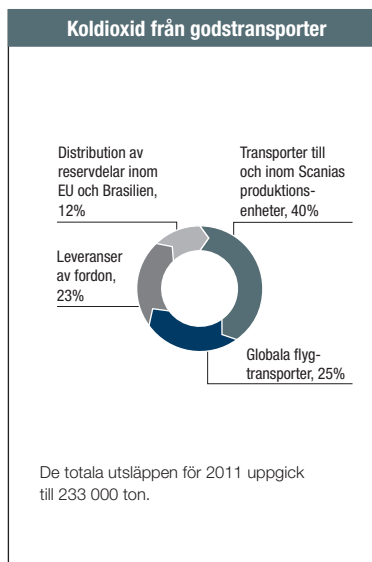
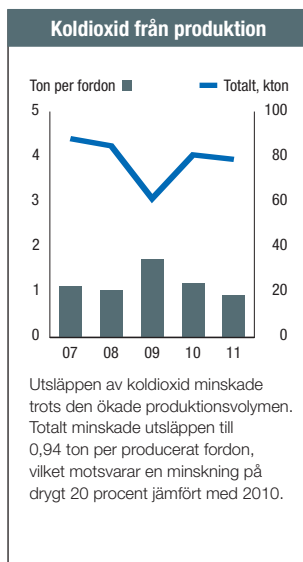
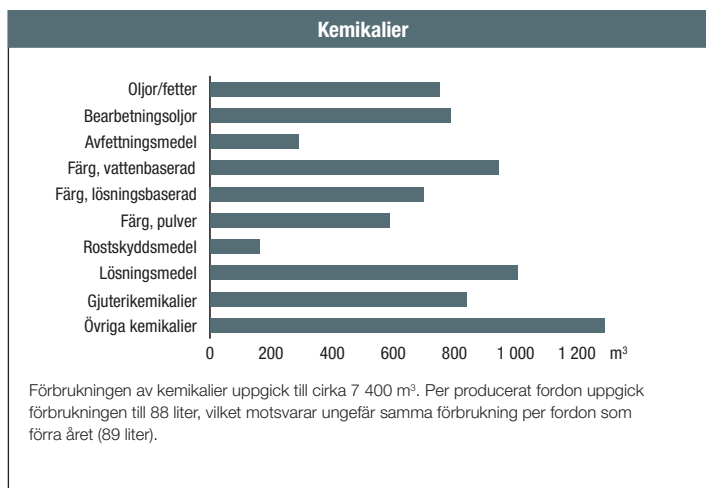
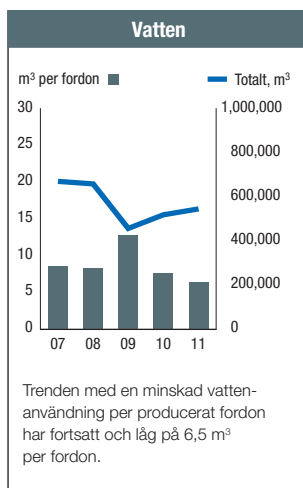
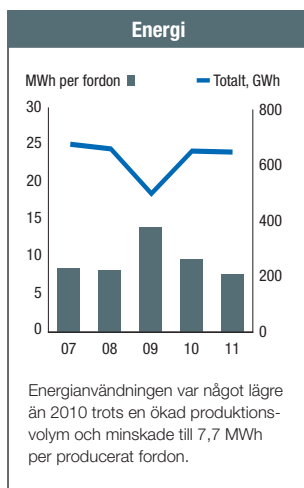
Scanias miljöarbete är integrerat i all verksamhet. Inom produktionen och servicenätet är miljöarbetet integrerat i det dagliga arbetet med ständiga förbättringar genom en stark koppling till Scania Production System (SPS) och Scania Retail System (SRS).

Produktionsenheterna och serviceverkstäderna utvärderas kontinuerligt för att hitta goda exempel som kan föras vidare till andra delar inom organisationen samt identifiera förbättringsområden.

Ständiga förbättringar

Förbättringsarbetet grundas på att göra rätt från början och eliminera slöseri. Befintliga processer granskas för att identifiera onödiga resurskrävande moment och även för att utmana till förbättrade prestanda.

Arbetet med energieffektivisering är prioriterat och det pågår fortlöpande ett systematiskt arbete med lokala energikartläggningar och handlingsplaner. Andelen fossila bränslen minskar ständigt.



Stora satsningar har gjorts för att minska utsläpp av flyktiga organiska ämnen (VOC). Insatserna har framförallt inriktats på en övergång till färgsystem med litet eller inget innehåll av VOC. I São Paulo (Brasilien) pågår införande av vattenburen färg. I Meppel (Nederländerna) och Slupsk (Polen) där lösningsmedelsburen färg fortfarande används finns reningsutrustning installerad.

Ett ständigt arbete pågår för att begränsa mängden industriellt spillvatten som måste efterbehandlas. I fosfateringsanläggningen i Oskarshamn har till exempel mängden spillvatten minskats med 90 procent till dagens 1 liter/m² behandlad plåtyta, vilket är lågt för en anläggning av den här typen.

När det gäller kemikalier är förbättringsarbetet inriktat på minskad användning samt övergång till alternativ med lägre miljöpåverkan.

Bättre logistiksystem

Processutveckling inom logistik är lönsam samt minskar transportarbetet och därmed utsläppen. I detta arbete ingår att öka fyllnadsgraden och att utveckla transportupplägg som stöder varierad godsvolym. Ökad användning av intermodala transporter, det vill säga en kombination av flera transportslag, medför ofta också lägre koldioxidutsläpp.

Koldioxidutsläpp under produktens livscykel

Huvuddelen av miljöpåverkan uppstår när fordon och motorer används. En stor del av miljöbelastningen är utsläppen av koldioxid.

Tillverkningen av en Scania lastbil genererar omkring ett ton koldioxid. Transporter av komponenter och leverans av fordonet ger upphov till ytterligare 1 ton. En lastbil i fjärrtrafik, som körs snålt och rullar 200 000 km per år, släpper ut cirka 170 ton koldioxid under ett års användning.

Den stora skillnaden i utsläpp mellan tillverkning och användning är ett viktigt motiv för Scania att stödja kundernas miljöarbete.

Återvinning

Återvinning fortsätter att öka och under 2011 omhändertog Scania 83 200 ton avfall (exklusive gjuterisand), varav nästan 85 procent utnyttjades för material- och energiåtervinning. Avfall som ska omhändertas externt och i huvudsak klassas som farligt uppgick 2011 till 8 100 ton.

I utvecklingsarbetet arbetar man ständigt med att minska den mängd som inte är återvinningsbar samt restprodukterna så att de kan behandlas och återföras i kretsloppet. För resthantering av fordon för Scania noggranna demonterings- och deponiprotokoll. Många delar är konstruerade för återvinning och märkta så att de lätt kan identifieras.

Produktionens miljöprestanda i sammandrag

	2011	2010	2009
Antal producerade fordon	83 987	67 567	35 698
Nettoomsättning, MSEK			
Scaniaprodukter	87 686	78 168	62 074
Förbrukning av råvaror			
Per fordon, kg	2 500	2 500	2 300
Totalt, ton	214 000	168 000	80 500
Totalt, MSEK	2 480	1 950	970
Förbrukning av kemikalier			
Per fordon, m ³	0,088	0,089	0,098
Totalt, m ³	7 350	6 000	3 500
Totalt, MSEK	277	238	133
Energianvändning			
Per fordon, MWh	7,7	9,7	14,0
Totalt, GWh	649	652	500
Totalt, MSEK	385	385	315
Utsläpp av koldioxid			
Transporter, 1 000 ton	145	102	56
Fossila bränslen, 1 000 ton	32	35	25
Inköp el, 1 000 ton	41	37	29
Inköp värme, 1 000 ton	6,2	9,4	7,0
Per fordon, ton	2,7	2,7	3,3
varav anläggningsrelaterat	0,9	1,2	1,7
Totalt, 1 000 ton	225	183	117
Vattenanvändning			
Per fordon, m ³	6,5	7,7	12,8
Totalt, 1 000 m ³	546	520	460
Totalt, MSEK	7	6	6
Utsläpp av lösningsmedel			
Per fordon, kg	4,0	3,9	4,5
Totalt, ton	333	270	160
Återvinning av restprodukter och avfall			
Per fordon, kg	840	830	890
Totalt, ton	70 800	56 000	32 000
Intäkter, MSEK	125	91	29
Deponering och externt omhändertagande			
Per fordon, kg	150	150	220
Totalt, ton	12 400	9 900	7 800
Totalt, MSEK	28	22	16

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

Kompetens, engagemang och välbefinnande

Scanias framgång som ett hållbart och lönsamt företag bygger på kompetenta och engagerade medarbetare som utvecklas och mår bra – både i sitt arbete och privat.

Scania har verksamhet i ett hundratal länder, och nästan två tredjedelar av Scanias medarbetare finns utanför Sverige. Tydliga värderingar och gemensamma principer binder samman den globala organisationen.

Scanias målsättning är att bolaget ska vara en eftertraktad arbetsgivare med kompetenta och engagerade medarbetare som arbetar i en kreativ och sund miljö där mångfald och god etik främjas. För att möjliggöra detta utbildas chefer och ledare i hur de ska omsätta Scanias kärnvärden och ledarskapsprinciper i det dagliga arbetet.

Kompetensutveckling i det dagliga arbetet

Att kontinuerligt utveckla medarbetarnas kompetens är en hörnsten för Scania, och detta arbete bedrivs ständigt i hela organisationen. Största delen av lärandet sker på den egna arbetsplatsen. Det personliga engagemanget är centralt. Varje medarbetare ska ha en individuell utvecklingsplan och ansvarar för sin utveckling tillsammans med chefen. Kurser och utbildning inom bland annat ledarskap, produktkännedom, produktionsteknik, miljö och kommunikation genomförs till stor del av interna lärare, medarbetare och chefer.

Scania engagerar sig också externt för att säkerställa att företaget har tillgång till rätt kompetens. Scania samverkar bland annat med universitet som Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm och med andra utbildningsorgan globalt där Scania är verksam.

Sedan 1941 har Scania drivit Scania Industrigymnasium. Nu utvecklas och breddas skolan ytterligare med nya samarbetspartners och program, med ambitionen att erbjuda teknisk gymnasieutbildning av hög internationell kvalitet med både yrkes- och högskoleinriktning.

Strävan efter mångfald och jämställdhet

Scania ser mångfald som en framgångsfaktor genom att det ger större tillgång till olika kompetens, erfarenheter och perspektiv. Därför strävar Scania efter bred representation bland sina medarbetare och chefer. Scania arbetar också för att öka andelen kvinnliga chefer. Rekryteringen till de högsta chefsposterna i Scania sker huvudsakligen internt. De chefer i Scania som är kvinnor ingår därmed i basen för rekrytering till koncernledningen och verkställande ledningen.

Breddat arbete med säkerhet, hälsa och miljö

Scania arbetar proaktivt för att befrämja och utveckla god säkerhet, hälsa, miljö och arbetsmiljö i hela organisationen.

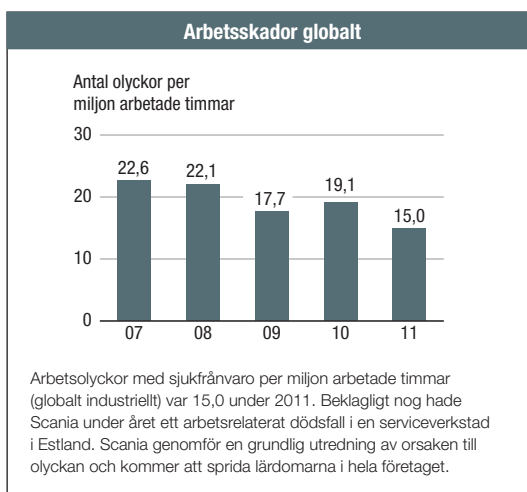
Scania har som mål att vara en hållbar organisation genom säkra arbetsplatser, välbefinnande och minsta möjliga miljöpåverkan i syfte att nå högsta kvalitet och långsiktiga produktivitet.

Säkerhet, hälsa och miljö är integrerade i alla processer – från utvecklings- och produktionsenheter till försäljnings- och serviceledet samt administration, exempelvis personal- och ekonomiavdelningar. Rapportering sker kvartalsvis till Safety, Health and Environment Council som huvudsakligen består av medlemmar av verkställande ledningen. Under 2011 antogs en ny standard för säkerhet, hälsa och miljö som även behandlar mångfaldsfrågor.

För Scania är det viktigt att medarbetarna känner trygghet inte bara för sin egen hälsa utan också för sina familjer. På flera av etableringsorterna erbjuds därför familjemedlemmar sjukvård och hälsorådgivning.

Scania driver också ett hälsoprogram för att höja kunskapen i livsstilsfrågor i södra Afrika, där HIV-prevention är viktig. Samtliga Scaniamedarbetare och deras familjer erbjuds att delta i detta program.

Under året har ett av Scanias fokusområden varit att utveckla säkerhets- och hälsoarbetet i Scanias



verkstäder och därigenom förbättra arbetsmiljön och välmående hos servicetekniker.

Scania satsar även på hälsan hos kunder och framför allt deras förare. Scania Driver Care är ett program som utvecklats för att ge förarna råd om hälsa, kost, motion och arbetsmiljö.

Tvärfunktionellt arbetssätt

Utvecklingen av arbetsmetoderna sker tvärfunktionellt i Scania. Information från verkstäder och monteringsanläggningar om exempelvis tunga moment som montering, service och reparation av bromsar delas med produktutvecklare. På så sätt kan produkternas konstruktion successivt förbättras med bättre ergonomi och större effektivitet som följd.

Genom mönsterverkstäder sprids goda exempel vad gäller säkerhet och ergonomi. I förnyelsen av fabriker och serviceanläggningar spelar dessa frågor en viktig roll.

Scania strävar efter att involvera även underleverantörer i arbetet med och uppföljningen av säkerhet, hälsa och miljö.

Utvärdering enligt Scania Blue Rating

Utvärdering av arbetet med säkerhet, hälsa och miljö sker genom flera nyckeltal, till exempel frisknärvaro, olycksfall, tillbud samt personalomsättning. Scania Blue Rating är den standardiserade metod som används för utvärderingen. Medarbetarenkäter genomförs löpande för att följa upp hur medarbetare uppfattar sin arbetssituation och relation med Scania.



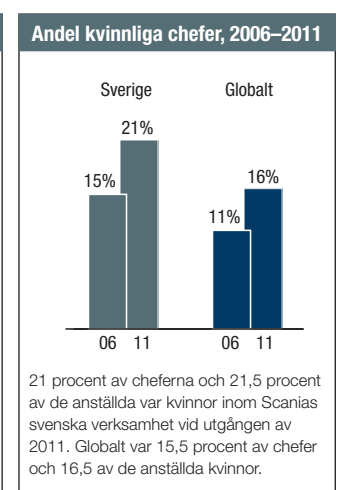
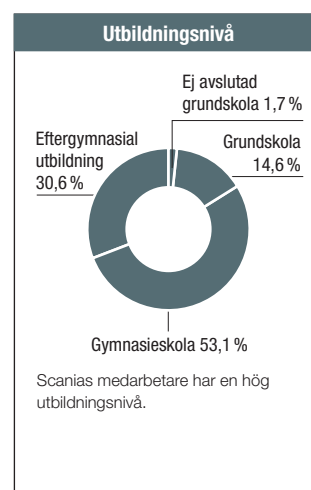
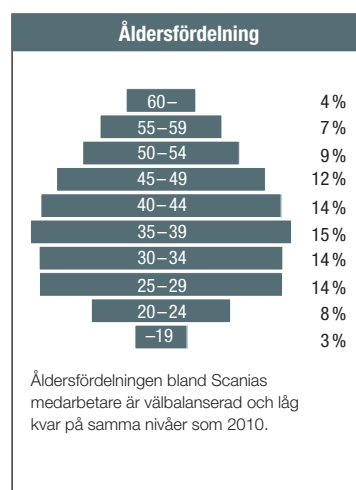
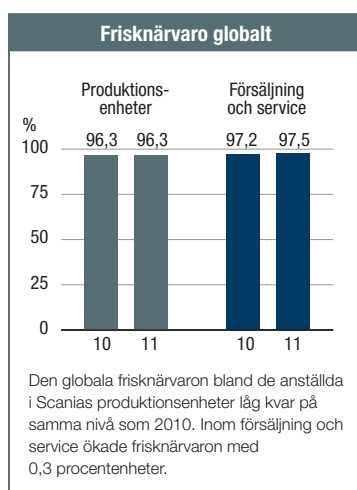
Invigning av Dragon School, Kina

En av de första skolorna i Kina för utbildning av servicetekniker

I Kina har en stor utmaning för Scania varit att det inte har funnits någon standardiserad utbildning för servicetekniker av tunga fordon. För att säkerställa tillgång till servicetekniker med goda kunskaper om Scantias fordon inledde Scania under året ett samarbete med Guangzhou Institute of Technology, en skola med 10 000 elever, för att tillsammans utveckla och driva en Scaniamärkt utbildning för servicetekniker av tunga fordon – Dragon School Project.

Skolan invigdes den 12 oktober 2011 och är en av de första skolorna i Kina för utbildning av servicetekniker för tunga fordon. För Scania är detta en viktig del i att bygga ett gott rykte både som fordonstillverkare och som attraktiv arbetsgivare.

Utbildningen omfattar sex terminer varav den sista är en praktiktermin hos Scania. Därigenom säkerställs en god kunskap om Scantias fordon bland studenterna.



Ledning och uppföljning av hållbarhetsarbetet

Scanias hållbarhetsarbete utgår från Scanias kärnvärden och ledningsfilosofi och är integrerat i företagets ledningsstruktur. Styrning, ledning och utvärdering av hållbarhetsarbetet sker genom särskilda organ och kommittéer samt olika styrdokument. Uppföljning sker regelbundet genom intern och extern kontroll.

Att ett företag lever upp till höga etiska krav är en förutsättning för att kunder, medarbetare, partners och ägare ska känna förtroende. Scania ställer sig bakom OECDs riktlinjer för multinationella företag, vilket bland annat innebär ett åtagande att respektera mänskliga rättigheter, att aldrig erbjuda eller ta emot mutor och att inte delta i konkurrensbegränsande aktiviteter.

Under 2011 uppdaterades OECDs riktlinjer för multinationella företag. Scania utvärderar hur uppdateringen kan påverka företagets policies och integreras i företagets processer. Scania tillämpar den tidigare versionen av OECDs riktlinjer tills dess att utvärderingen är klar.

Scanias policies och instruktioner i hållbarhetsfrågor beskrivs i styrdokumentet "How Scania is Managed", som utfärdas av verkställande ledningen. Andra styrande dokument är miljöpolicy, arbetsmiljöpolicy, personalpolicy, konkurrenspolicy och Scania Governance Manual. I Scania Governance Manual finns anvisningar om affärsetik och attityder. Uppföljning av Scania Governance Manual sker genom Scanias internrevision.

Under styrelsen och verkställande ledningen styrs arbetet i hållbarhetsfrågor av Safety, Health and Environment Council (SHE Council), ett tvärfunktionellt organ med ledamöter från den verkställande ledningen. Beredande organ är Environmental Committee och Health & Safety Committee.

Under 2011 antogs en ny standard för säkerhet, hälsa och miljö (Safety, Health and Environment Standard), som baseras på Scanias kärnvärden. Vidare fattades beslut om att kommunikationen av etikpolicies ska förstärkas ytterligare. Scania introducerade också under året en webbaserad utbildning i konkurrensrätt.

Uppföljning genom Scania Blue Rating

Miljöarbetet och arbetsmiljön inom produktionsenheterna utvärderas genom Scania Blue Rating. Denna metod används också för att utveckla arbetet, sprida goda exempel och bedöma risker.

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

För enheterna i försäljnings- och serviceorganisationen gäller Scania Dealer Operating Standard, DOS, där miljökrav ingår. DOS följs upp vid regelbundna revisioner.

Samma krav på leverantörer

Scanias inköpsstandard ställer samma höga krav på leverantörernas kvalitets- och miljöledningssystem enligt ISO/TS 16949 och ISO 14001, samt att leverantörerna ställer sig bakom OECDs riktlinjer för multinationella företag. Scania arbetar tillsammans med sina leverantörer för att stötta dem och följa upp att kraven efterlevs.

Rapportering

Redovisning av hållbarhetsarbetet sker kvartalsvis i linjeorganisationen och årligen till verkställande ledningen. Den löpande rapporteringen sker i ett internt system som omfattar samtliga enheter inom forskning och utveckling samt produktion. Det finns även en rutin som medarbetarna kan använda för att rapportera avvikelser inom företaget mot gällande regelverk. Förslag till förbättringar i hållbarhetsarbetet kommer fram i den löpande processen kring ständiga förbättringar.

Extern rapportering av hållbarhetsarbetet sker genom Scanias årsredovisning samt på www.scania.com/se.

Dialog med Scanias intressenter

Dialog och samarbete med kunder, politiker, myndigheter och andra intressenter är en strategisk del av verksamheten. Scania har identifierat de relevanta intressenterna på basis av deras betydelse för koncernens verksamhet och användningen av Scanias produkter.

Dialogen syftar dels till att Scania ska ha en god grund för affärsbeslut, dels till att Scania kan bidra med synpunkter på hur lagstiftning och regelverk bäst ska utformas för att gynna en hållbar och konkurrenskraftig transportindustri – en förutsättning för ett väl fungerande transportsystem.

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

Scania arbetar inom organisationer som Klimatneutrala godstransporter på väg (KNEG) i Sverige, den europeiska fordonstillverkarföreningen ACEA, de tyska branschorganisationerna VDIK och VDA, och den brasilianska branschorganisationen ANFAVEA.

Scania anordnar regelbundet Scania Transport Conference i Bryssel för att skapa dialog kring viktiga transportfrågor. Deltagare innefattar politiska beslutsfattare, myndigheter, transportföretag, intresseorganisationer och andra intressenter inom transportbranschen. Temat för 2011 års konferens var hållbara transportlösningar.

Scania har sedan januari 2009 varit med i EUs frivilliga öppenhetsregister där man redovisar vilka resurser man lägger ned i sin dialog med EUs institutioner.

På www.scania.com/sustainability finns Scantias hållbarhetsredovisning som följer Global Report Initiative (GRI). Frågor kan skickas till csr@scania.com.

OECDs riktlinjer i korthet *

Generellt: Respektera mänskliga rättigheter.

Information: Delge relevant information till alla intressenter.

Anställda: Respektera anställdas fackliga rättigheter och motverka barnarbete.

Miljö: Förbättra miljöprestanda.

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

Kundintresse: Delge kunder produktinformation samt etablera förbättringsrutiner.

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

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

Skatter: Betala i tid.

* Under 2011 uppdaterades OECDs riktlinjer för multinationella företag. Scania utvärderar hur uppdateringen kan påverka företagets policies och integreras i företagets processer. Scania tillämpar den tidigare versionen av OECDs riktlinjer tills dess att utvärderingen är klar.

Scantias personalpolicy

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

Scantias principer för ledarskap

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



Scantias vision för säkerhet, hälsa och miljö

Scania har som mål att vara en hållbar organisation genom säkra arbetsplatser, välbefinnande och minsta möjliga miljöpåverkan i syfte att nå högsta kvalitet och långsiktiga produktivitet.

Scantias miljöpolicy

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



Scaniaaktien

Aktiemarknaden hade en svag utveckling under 2011. Året präglades av oro kring de ekonomisk-politiska problemen inom EU och frågetecknen om styrkan i den amerikanska ekonomin. NASDAQ OMX Stockholm backade med 17 procent och Scanias B-aktie sjönk med 34 procent.

Efter ett positivt börsår 2010 uppstod stor osäkerhet efter accelererande problem i flera europeiska ekonomier. För sektorn för investeringsvaror vars efterfrågan svänger betydande med konjunkturen innebar det en sämre utveckling jämfört med börsen som helhet.

Scaniaaktien utvecklades därmed sämre än börsen som helhet. Totalavkastningen blev -32 procent för B-aktien vilket kan jämföras med SIXRX index som hade en avkastning på -14 procent. De senaste fem åren har Scanias B-aktie i genomsnitt haft en total avkastning på 13 procent per år. Motsvarande siffra för SIXRX är 5 procent.

Aktiens omsättning

Omsättningen i Scanias B-aktie var i genomsnitt cirka 1 639 900 aktier per dag under 2011. Omsättningen var därmed högre jämfört med 2010. Inklusiva de största alternativa handelsplatserna var omsättningen i genom-

snitt 2 466 000 aktier. Omsättnings hastigheten var 101 (77) procent vilket kan jämföras med 89 (88) procent för NASDAQ OMX Nordic som helhet.

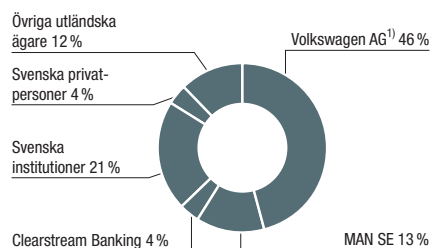
Utdelning och finansiella mål

Den föreslagna utdelningen på 5,00 kronor per aktie för 2011 motsvarar 42 procent av årets nettovinst. De senaste fem åren har i genomsnitt 45 procent av nettovinsten delats ut till aktieägarna. Scanias ledningsfilosofi är att utnyttja kunskapen och erfarenheterna från företagets förbättringsarbete. Det innebär att större vikt läggs vid metoder än vid traditionella resultatmål. Dessa principer, som först applicerades inom produktionsenheterna, har spridits och anpassats till olika delar av företaget. Scania ställer därför inte upp finansiella mål för koncernen i traditionell mening. Kapitalbehovet i bolaget utvärderas löpande och anpassas efter de investeringar som behövs för att säkerställa Scanias tillväxt.

Aktieägarstruktur, 30 december 2011

Ägare	Innehav %	Röster %
Volkswagen AG ¹⁾	45,66	70,94
MAN SE	13,35	17,37
Clearstream Banking	4,35	1,03
Swedbank Robur Fonder	3,21	0,58
Alecta Pensionsförsäkring	2,56	0,47
Skandia Liv	0,82	0,35
AMF Försäkring och Fonder	0,92	0,30
Scania Resultatbonusstiftelse ²⁾	0,74	0,26
Afa Försäkring	1,24	0,23
JPM Chase	1,12	0,21
Summa	73,96	91,72

Källa: Euroclear Sweden AB



1) Den 9 november 2011 slutförde Volkswagen AG förvärvet av majoriteten i MAN SE. MANs innehav i Scania ska därmed inräknas i Volkswagens ägande i Scania. Därutöver ska också motsvarande 0,87 procent av rösterna och 3,63 procent av kapitalet som förvaltas av kreditinstitut inräknas i Volkswagens innehav.

2) Anställda äger via Scania Resultatbonusstiftelse Scaniaaktier, vilket per den 30 december 2011 uppgick till 0,74 procent av aktiekapitalet. Scanias Resultatbonusstiftelse får maximalt äga 10 procent av aktiekapitalet i Scania.



Väsentliga ägarförändringar

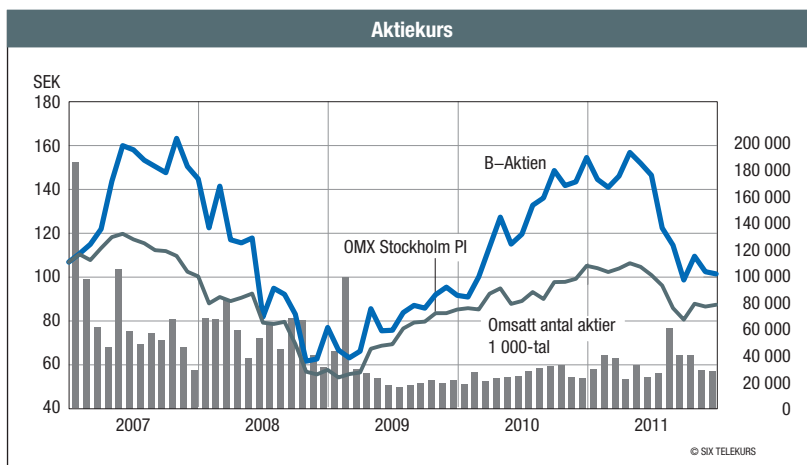
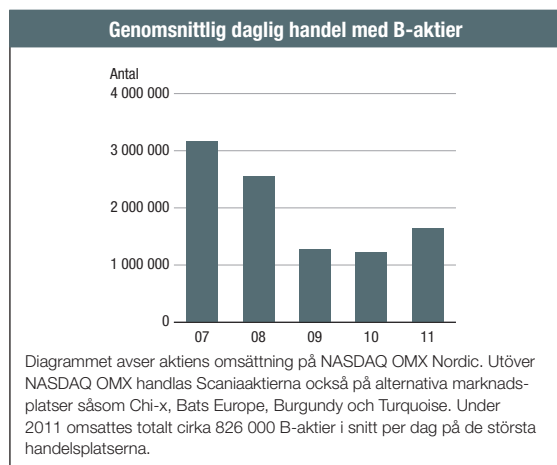
Den 9 november 2011 slutförde Volkswagen AG förvärvet av majoriteten i MAN SE. Volkswagens ägande uppgick därmed till motsvarande 55,9 procent av rösterna och 53,7 procent av kapitalet i MAN. Som ett resultat av förvärvet ska MANs innehav i Scania inräknas i Volkswagens ägande i Scania och därmed uppgick Volkswagens ägande i Scania till motsvarande 89,2 procent av rösterna (tidigare 71,8 procent) och 62,6 procent av kapitalet (tidigare 49,3 procent). Förvärvet undanröjde hindren mot ett djupare samarbete mellan Scania och MAN. Ett antal arbetsgrupper går nu igenom potentialen för synergier. Synergierna kan bara realiseras under förutsättning att de kommer Scantias samtliga aktieägare tillgodo, samtidigt som respektive företags varumärke bevaras.

Om Scaniaaktien

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

Data per aktie					
SEK (om annat ej anges)	2011	2010	2009	2008	2007
Kurs vid årets slut, B-aktien	102,00	154,70	92,30	77,75	145,01
Högsta kurs, B-aktien	164,80	160,00	103,00	162,43	188,80
Lägsta kurs, B-aktien	89,35	88,40	57,75	50,25	98,44
Kursförändring, %, B-aktien	-34,1	67,6	18,7	-46,4	35,1
Totalavkastning, %, B-aktien	-32,0	69,1	22,0	-40,8	45,5
Börsvärde, MSEK	80 180	122 440	73 640	61 900	128 800
Resultat	11,78	11,38	1,41	11,11	10,69
P/E-tal, B-aktien, ggr	9	14	65	7	14
Utdelning*	5,00	5,00	1,00	2,50	5,00
Inlösen	-	-	-	-	7,50
Direktavkastning, %**	4,9	3,2	1,1	3,2	3,4
Utdelningsandel, %	42,4	43,9	70,9	22,5	46,8
Eget kapital	43,1	37,5	29,1	27,4	31,0
Kassaflöde, Fordon och tjänster	8,71	14,85	6,89	2,22	10,62
Aktieägare, antal***	116 243	121 038	119 973	130 020	124 413

* Enligt styrelsens förslag för år 2011.
 ** Utdelning dividerat med börskursen för B-aktien vid årets slut.
 *** Per 30 december 2011.





Årsstämma

Ordinarie bolagsstämma (årsstämma) hålls fredagen den 4 maj 2012 kl 14:00 i Scaniarinken, AXA Sports Center, Södertälje.

Deltagande

Aktieägare som vill delta i årsstämman ska vara införd i aktieboken, som förs av Euroclear Sweden AB, senast fredagen den 27 april 2012. Anmälan till stämman ska göras senast samma dag, fredagen den 27 april 2012 klockan 16:00, per post till Scania AB, Årsstämman, Box 7832, 103 98 Stockholm, per telefon 020-23 96 70 eller via Scantias webbplats www.scania.com/se.

Förvaltarregistrerade aktier

För att äga rätt att delta i årsstämman måste aktieägare, som låtit förvaltarregistrera sina aktier genom banks notariatavdelning eller enskild fondhandlare, tillfälligt inregistrera aktierna i eget namn hos Euroclear Sweden AB. Aktieägare som önskar sådan omregistrering måste underrätta förvaltaren om detta i tillräckligt god tid före fredagen den 27 april 2012.

Utdelning

Som avstämningsdag för utdelning föreslås onsdagen den 9 maj 2012. Sista dag för handel inklusive utdelning är fredagen den 4 maj 2012. Beslutar stämman enligt förslaget, beräknas utdelning verkställas måndagen den 14 maj 2012.

Kalendarium

Delårsrapport kvartal 1, 24 april 2012
 Delårsrapport kvartal 2, 20 juli 2012
 Delårsrapport kvartal 3, 22 oktober 2012

Årsredovisning och finansiell information

Aktieägare i Scania är huvudmålgrupp för årsredovisningen och den skickas till de aktieägare som beställt. Alla nya aktieägare får ett brev där de välkomnas till Scantias aktieägarservice. Där kan de beställa den information de vill ha, i vilken form och i den omfattning de önskar. De kan prenumerera på delårsrapporter, årsredovisningar, aktieägartidningen Scania Value, inbjudan till ordinarie bolagsstämma och pressmeddelanden via e-post, beställa tryckta årsredovisningar, delårsrapporter och Scania Value.

Även övriga intressenter har möjlighet att prenumerera på finansiell information via Scantias webbplats. Där går det också att beställa tryckt information i enstaka exemplar.

Finansiell information finns på svenska och engelska och kan beställas från Scania AB, Investor Relations, 151 87 Södertälje, telefon 08-553 810 00 eller på www.scania.com/aktieagare
www.scania.com/prenumerera
www.scania.com/trycksaker

Webbplats

På Scantias webbplats www.scania.com/se går det enkelt att följa bolagets utveckling under året, även följa Scantias aktiekurs och jämföra utvecklingen med konkurrenter, se de senaste avsluten, aktiekurshistorik, utdelningshistorik och andra aktiedata. Aktieägare kan även beräkna avkastningen för det egna innehavet. På webbplatsen finns också finansiell historik och statistik över registreringar av lastbilar, nyckeltal m.m.

Risker och riskhantering i Scania

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

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

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

STRATEGISKA RISKER

Företagsstyrnings- och policyrisker

Verkställande ledningen har huvudansvaret för hantering av företagsstyrnings- och policyrisker. Alla enheter inom företaget arbetar enligt ett ledningssystem, som uppfyller Scanias krav, riktlinjer och policies och är väl dokumenterat. Snabb spridning av ändamålsenlig information säkerställs via bolagets ledningsstrukturer och ledningsprocesser. Ledningssystemen förbättras kontinuerligt bland annat genom regelbunden översyn, utförd såväl internt som av tredje part. För en närmare beskrivning av ledningsstrukturen i Scania se avsnittet Bolagets ledning i Bolagsstyrningsrapporten på sid 67.

Affärsutvecklingsrisker

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

Såväl den tvärfunktionella mötesstrukturen som strategiproessen är sedan länge etablerade och utvecklas kontinuerligt. Risker att förbise hot och möjligheter, att suboptimera verksamheter inom företaget och att fatta felaktiga beslut minimeras därmed, samtidigt som risken för otydlighet och osäkerhet kring företagets strategi och affärsutveckling hanteras på ett systematiskt sätt.

Forsknings- och utvecklingsprojekt revideras löpande utifrån varje projekts bedömda tekniska och kommersiella relevans.

OPERATIVA RISKER

Marknadsrisker

Efterfrågan på tunga lastbilar, bussar och motorer påverkas av konjunkturer och är därför utsatta för fluktuationer. Beträffande lastbilsförsäljningen kan man vidare historiskt urskilja ett cykliskt mönster. I lastbilsförsäljning förekommer också mer temporära svängningar kring den långsiktiga tillväxttenden.

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

Genom en väl diversifierad marknadsstruktur begränsas effekten av en enskild marknads nedgång. På enskilda marknader kan väsentliga ändringar i spelreglerna ske såsom införande eller höjning av tullar och skatter, införande eller upphörande av stimulansåtgärder samt ändrade krav på fordonsspecifikationer. Införande av sanktioner mot vissa länder kan reducera möjligheterna att få avsättning för Scanias produkter. Vidare kan brister i länders legala system väsentligt försämra förutsättningarna för Scanias verksamhet och försäljning.

Scania bevakar alla marknader löpande för att tidigt uppfatta varningssignaler och för att kunna vidta åtgärder och förändringar i sin marknadsstrategi.

Risker i distributörsledet

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

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

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

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

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

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

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

Produktionsrisker

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

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

Med resultatet av detta arbete som grund, utvecklas löpande en verksamhetsanpassad kontinuitetsplanering som en del av varje chefs ansvar. Utbildning och övning sker med samtliga anställda och utförare av tjänster inom Scantias produktionsanläggningar.

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

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

Scantias Blue Rating Health and Work Environment är en metod som används för att utvärdera och utveckla hälso- och arbetsmiljöarbetet så att Scania successivt kan förbättra verksamheternas arbetsmiljö. På motsvarande sätt är Scantias Blue Rating Environment en metod för att utvärdera och utveckla miljöarbetet och förbättra förmågan att undvika miljörisker. Besiktningar utförs återkommande på alla större produktionsenheter. Se vidare Hållbarhetsredovisningen sid 54.

Leverantörsrisker

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

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

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

Risk för naturkatastrofer

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

Personal- och kompetensförsörjning

För sin fortsatta framgång är Scania beroende av att attrahera och behålla motiverade medarbetare med rätt kompetens för sina uppdrag, så att verksamheten

kan leverera efterfrågad kvalitet på produkter, service och tjänster. Några väsentliga risker som kan påverka leveranserna ur personal- och kompetensförsörjningsperspektiv är:

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

Scania har strukturerade och etablerade arbetsmetoder för nära samarbete med ett flertal universitet och högskolor för att tillskapa och rekrytera spetskompetens. Som ett led i att säkerställa god teknisk grundkompetens för framtiden har Scania haft ett eget gymnasium sedan 1941. Nu utvecklas och breddas skolan ytterligare med nya samarbetspartners med ambitionen att erbjuda teknisk gymnasieutbildning av hög kvalitet med yrkesinriktning eller högskoleinriktning.

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

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

Utvecklingen följs kontinuerligt bland annat med nyckeltal för frisknärvaro, personalomsättning, åldersstruktur samt medarbetarnöjdhet och utvecklingsamtal, och vid behov genomförs riktade åtgärder.

Informationsrisker

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

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

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

Hållbarhetsrisker

Med hållbarhetsrisker avses risker för icke önskvärda konsekvenser rörande miljö, hälsa och säkerhet, mänskliga rättigheter och affäretik i den affärsverksamhet som Scania bedriver. Riskidentifiering och kontinuitetsplanering är en del av varje chefs ansvar och innefattar en verksamhetsanpassad planering.

Utbildning och övning sker med samtliga medarbetare och utförare av tjänster inom Scantias anläggningar. Uppföljning sker genom kontrollsystem, rapporterings- och åtgärdsrutiner.

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

Under 2011 har inga olyckor förekommit som givit betydande miljöpåverkan eller orsakat större saneringskostnader. Samtliga produktionsanläggningar har tillstånd enligt nationell lagstiftning. Utöver lagkrav och villkor i tillstånd kan det också finnas lokala krav och regler för verksamheten. Vid en ökad produktion görs ansökan om nytt tillstånd för berörd verksamhet. För vissa av Scantias verksamheter krävs dock en återkommande omprövning av tillståndet.

Forsknings- och utvecklingsrisker

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

Ny lagstiftning

Förmågan att uppfylla kommande emissionskrav på olika marknader är av stor betydelse för Scantias framtid. Detta gäller inte minst Euro 6-kraven som träder i kraft inom EU vid utgången av 2013.

Andra mycket viktiga kommande regleringar är lagkrav för reducerat förbifartsbuller, säkerhetsrelaterade system som AEBS/LDWS (Automatic Emergency Braking System och Lane Departure Warning System) och koldioxidlagstiftning för tunga fordon.

För att tillfredsställa nya regleringar utnyttjar Scania sitt globala, modulariserade produktprogram och anpassar tekniken i sin framtida produktportfölj.

Produktlanseringsrisker

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

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

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

Produktansvar

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

Försäkringsbara risker

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

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

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

LEGALA RISKER

Avtal och rättigheter

Scantias verksamhet innefattar en mångfald av immateriella licensavtal, patent och andra immateriella rättigheter. Scania sluter även en mängd kommersiella och finansiella avtal, vilket är normalt för ett företag av

Scantias omfattning och art. Scantias verksamhet är inte beroende av något enskilt kommersiellt eller finansiellt avtal, patent, licensavtal eller liknande rättighet.

Rättsprocesser

Scania berörs av en mängd rättsliga förfaranden till följd av bolagets löpande verksamhet. I detta inbegrips påstådda kontraktsbrott, bristande leverans av varor eller tjänster, producentansvar, patentintrång eller intrång rörande andra immateriella rättigheter eller påstådda brott mot gällande lagar och regleringar. Även om tvister av detta slag skulle avgöras på gynnsamt sätt utan negativa ekonomiska konsekvenser, kan de påverka Scantias anseende negativt. För ytterligare information se not 2, sid 94.

Handhavande av avtal, väsentliga rättigheter, legala risker samt riskrapportering

Handhavandet av avtal, väsentliga rättigheter och legala risker sker i den normala verksamheten i enlighet med de anvisningar som framgår av Scantias bolagsstyrningsrapport se sid 63–68. Scania har även infört ett system för legal riskrapportering, enligt vilket legala risker definieras och rapporteras. Minst en gång per år lämnas en rapport om sådana risker till styrelsens revisionskommitté.

SKATTERISKER

Scania och dess dotterföretag är föremål för ett stort antal taxeringsprocesser till följd av bolagets löpande verksamhet. Dessa processer avser i allt väsentligt områdena internprissättning och indirekta skatter. För ytterligare information se not 2 sid 94. Ingen av processerna bedöms kunna resultera i anspråk som avsevärt skulle påverka Scantias finansiella ställning. Skatterisker över en viss nivå rapporteras fortlöpande till ledningen. En gång per år lämnas en rapport till styrelsens revisionskommitté.

FINANSIELLA RISKER

Utöver affärsrisker är Scania exponerat för olika finansiella risker. De som är av störst betydelse är valuta-, ränte-, refinansierings- och kreditrisker. Dessa hanteras i enlighet med den finanspolicy som fastställts av Scantias styrelse. Se vidare Ekonomisk översikt sid 78 och not 30 sid 126.

Bolagsstyrning i Scania

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

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

Styrdokument i Scania

De viktigaste styrande dokumenten inom Scania är:

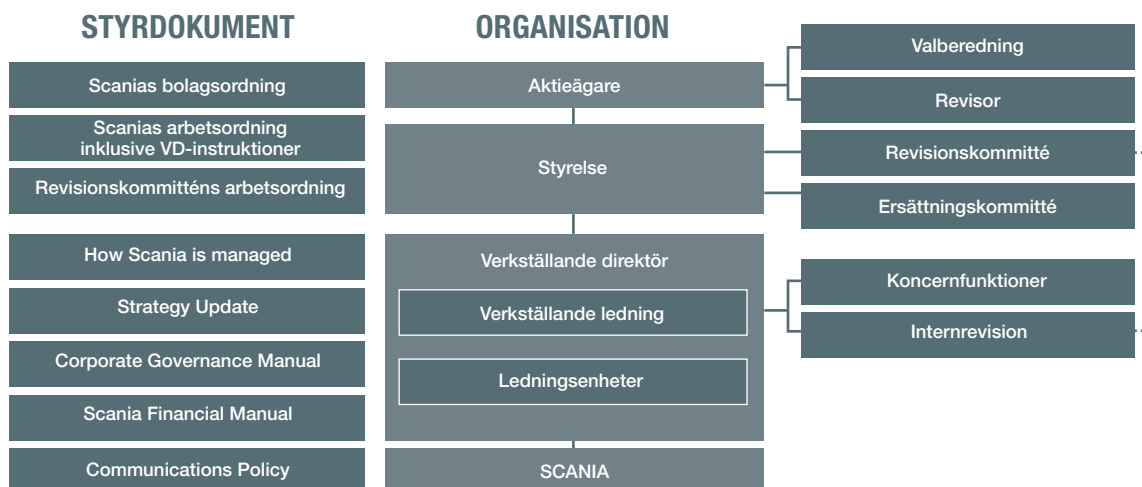
- Scanias bolagsordning (återges på sidan 69)
- Styrelsens arbetsordning, inklusive instruktionen till den verkställande direktören och riktlinjer för väsentliga rapporteringsprocesser inom Scania
- Revisionskommitténs arbetsordning
- How Scania is Managed (Så styrs Scania)
- Strategy Update (Uppdatering av Scanias strategi)
- Corporate Governance Manual (Scanias ledningshandbok)
- Scania Financial Manual (Scanias finansiella styrnings- och rapporteringshandbok)
- Communications Policy (kommunikationspolicy)

Tillämpning och avvikelser

Bolagsstyrningsrapporten är upprättad i enlighet med bolagsstyrningskoden. Företag som tillämpar koden kan avvika från enskilda regler men ska då avge förklaringar där skälen till varje avvikelse redovisas. Scania följer för år 2011 bolagsstyrningskoden utan undantag.

AKTIEÄGARNA

Vid utgången av 2011 hade Scania cirka 116 000 aktieägare. Volkswagen AG var största ägare med ett direktregistrerat innehav om 70,94 procent av rösterna och 45,66 procent av aktierna. Därutöver ska i Volkswagens innehav inräknas Scaniaaktier motsvarande 0,87 procent av rösterna och 3,63 procent av kapitalet, vilka förvaltas av kreditinstitut. MAN SE, som ägde 17,4 procent av rösterna och 13,4 procent av kapitalet i Scania, är sedan den 9 november 2011 ett dotterbolag till Volkswagen AG där Volkswagen AG kontrollerade 55,9 procent av rösterna i MAN. Som ett resultat av detta ska MANs innehav i Scania inräknas i Volkswagens ägande i Scania.



Därmed uppgick Volkswagens ägande i Scania till totalt motsvarande 89,2 procent av rösterna och 62,6 procent av kapitalet.

De därpå följande åtta största aktieägarna var Clearstream Banking, Swedbank Robur Fonder, Alecta Pensionsförsäkring, Skandia Liv, AMF Försäkring och Fonder, Scania Resultatbonusstiftelse, Afa Försäkring och JPM Chase.

Bolagsstämman

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

Enligt aktiebolagslagen ska svenska aktiebolag senast inom sex månader från utgången av varje räkenskapsår hålla en ordinarie bolagsstämma där styrelsen ska lägga fram årsredovisningen och revisionsberättelsen. Denna bolagsstämma benämns "årsstämma".

Inom Scania hålls årsstämman normalt under april/maj månad. Kallelse till årsstämma ska ske tidigast sex och senast fyra veckor före stämman. Kallelse till extra bolagsstämma ska ske tidigast sex veckor och senast tre veckor före stämman. Kallelsen till ordinarie och extra bolagsstämma ska ske genom publicering i Post- och Inrikes Tidningar (www.bolagsverket.se) och på Scantias webbplats. Att kallelse skett ska annonseras i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet.

För att få ett ärende behandlat på bolagsstämman ska aktieägaren skriftligen anmäla det till styrelsen i sådan tid att ärendet kan tas upp i kallelsen till stämman. Dessutom har aktieägarna på bolagsstämman möjlighet att ställa frågor om bolaget och resultatet för det berörda året.

Normalt är samtliga i styrelsen, bolagsledningen och revisorerna närvarande för att kunna besvara sådana frågor.

För att kunna delta i beslut fordras att aktieägaren är närvarande på bolagsstämman, personligen eller representerad genom ombud. Vidare krävs att aktieägaren är

Av bolagsstämman valda ledamöter i Scantias styrelse

Ledamot	Invald år	Revisionskommittén	Ersättningskommittén	Oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen*	Oberoende i förhållande till bolagets större aktieägare*	Närvaro av totalt 9 styrelsemöten**
Martin Winterkorn, ordförande	2007		Ordförande	JA	NEJ	9
Jochem Heizmann, vice ordförande	2010			JA	NEJ	9
Helmut Aurenz	2008			JA	JA	8
Börje Ekholm	2007	Ordförande		JA	JA	9
Francisco J. Garcia Sanz	2007		Ledamot	JA	NEJ	8
Gunnar Larsson	2008	Ledamot	Ledamot	JA	JA	9
Hans Dieter Pötsch	2007	Ledamot		JA	NEJ	9
Åsa Thunman	2010			JA	JA	9
Peter Wallenberg Jr	2005			JA	JA	9
Leif Östling	1994			NEJ	JA	9

* Valberedningens bedömning av valda styrelseledamöters oberoende enligt Svensk kod för bolagsstyrning samt Stockholmsbörsens regler gällande för år 2011.

** Under 2011 höll styrelsen nio sammanträden; fyra styrelsemöten före Årsstämman 2011 och fem styrelsemöten efter Årsstämman 2011.

införd i aktieboken viss tid före bolagsstämman och att anmälan görs till bolaget i viss ordning.

I enlighet med den svenska aktiebolagslagen och Scantias bolagsordning bestäms styrelsens sammansättning genom val. Stämmobeslut fattas vanligtvis med enkel majoritet. I vissa fall, exempelvis ändringar av bolagsordningen, föreskriver dock aktiebolagslagen antingen en viss närvaro för att uppnå beslutsmässighet eller en särskild röstmajoritet.

En aktieägare får utnyttja alla röster som motsvarar aktieägarens aktieinnehav och som vederbörligen företräds på bolagsstämman.

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

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

Valberedningen

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

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

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

Årsstämman 2011 beslutade att Scania ska ha en valberedning bestående av styrelsens vice ordförande samt tre till fyra ytterligare ledamöter. Inför årsstämman 2012 har följande utgjort bolagets valberedning:

Jochem Heizmann, styrelsens vice ordförande
Gudrun Letzel, representerar Volkswagen AG, ordförande i valberedningen
Thomas Kremer, representerar MAN SE
Caroline af Ugglas, representerar Skandia Liv

Valberedningens ledamöter erhåller inte någon ersättning från bolaget.

STYRELSEN

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

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

Scantias årsstämma den 5 maj 2011 valde tio styrelseledamöter och inga suppleanter. Dessa är:

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

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

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

En presentation av styrelsens ledamöter återfinns på sidorna 70–71.

Styrelsens arbete

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

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

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

Under 2011 höll styrelsen 9 sammanträden. Antalet sammanträden har ökat sedan Volkswagen konsoliderat Scania i sina bokslut. Detta kräver att Scania lämnar sina finansiella rapporter före Volkswagen för att reducera insiderproblematik.

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

Styrelseledamöternas närvaro vid styrelsemöten framgår av tabellen på sidan 64.

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

Instruktion till verkställande direktören

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

Styrelsens arvoden

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

Utvärdering av styrelsens arbete

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

Styrelsens kommittéer

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

Revisionskommittén

Revisionskommittén omvaldes den 5 maj 2011 och består sedan dess av Börje Ekholm, ordförande,

Hans Dieter Pötsch och Gunnar Larsson. År 2011 sammanträdde revisionskommittén sammanlagt 8 gånger. Samtliga ledamöter deltog i alla möten.

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

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

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

Ersättningskommittén

Ersättningskommittén omvaldes den 5 maj 2011 och består sedan dess av Martin Winterkorn, ordförande, Gunnar Larsson och Francisco J. Garcia Sanz. År 2011 sammanträdde ersättningskommittén 2 gånger. Samtliga ledamöter deltog i alla möten.

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

Revisorer

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

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

En gång per år rapporterar revisorerna till revisionskommittén utan att den verkställande direktören eller någon annan av bolagets operativa ledning närvarar vid mötet. Revisorerna har inga uppdrag i bolaget som påverkar deras oberoende som revisorer i Scania.

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

BOLAGETS LEDNING

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

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

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

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

Verkställande direktören

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

Verkställande ledningen (Executive Board)

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

Den verkställande ledningens strategiska möten äger rum 6 gånger per år. Strategierna summeras ur ett globalt perspektiv och uppdateras med hänsyn till marknadsutvecklingen.

Ledningsenheterna

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

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

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

Ersättning till bolagsledningen

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

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

Ersättningen till ledande befattningshavare, inklusive den verkställande direktören och den verkställande ledningen, anges i årsredovisningens not 28, Ersättningar till ledande befattningshavare. I not 28 till årsredovisningen 2011 anges även ersättningen till cheferna för ledningsenheterna.

Intern kontroll av den finansiella rapporteringen

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

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

Kontrollmiljö

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

Riskbedömning och kontrollaktiviteter

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

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

Information och kommunikation

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

De formella informations- och kommunikationskanalerna kompletteras med en frekvent dialog mellan koncernstab Finans och personer ansvariga för den finansiella rapporteringen i de operativa enheterna. Koncerninterna seminarier och konferenser hålls med regelbundenhet där fokus på kvalitetssäkring avseende finansiell rapportering och styrmodeller utgör viktiga teman.

Uppföljning

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

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

Styrelsen erhåller månatligen ekonomisk rapportering med undantag för januari och juli månad. Denna ekonomiska information utökas innehållsmässigt inför delårsrapporterna, vilka alltid föregås av ett styrelsemöte där styrelsen godkänner rapporten.

Genom den organisation och de arbetsformer som beskrivits ovan bedömer bolaget att den interna kontrollen avseende den finansiella rapporteringen är ändamålsenlig med hänsyn till bolagets verksamhet.

Scantias bolagsstyrningsrapport finns även på www.scania.com/bolagsstyrning.

Bolagsordning

Antagen vid årsstämman den 5 maj 2011.

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

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

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

§ 4 Aktiekapitalet skall utgöras av en miljon sexhundra miljoner (1 600 000 000) kronor och högst sex miljoner fyrahundra miljoner (6 400 000 000) kronor.

§ 5 Det totala antalet aktier i bolaget skall vara högst sexhundrafyrti miljoner (640 000 000) och högst två miljoner fyrahundra sexti miljoner (2 560 000 000) aktier.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Styrelsen har rätt att utse en eller flera särskilda revisorer eller ett registrerat revisionsbolag att granska sådana redogörelser eller planer som upprättas av styrelsen i enlighet med aktiebolagslagen i samband med sådan emission av aktier, teckningsoptioner eller konvertibler som innehåller bestämmelser om apport eller att teckning skall ske med kvittningsrätt eller med andra villkor, överlåtelse av egna aktier mot annan betalning än pengar, minskning av aktiekapitalet eller reservfonden, fusion eller delning av aktiebolag.

§ 9 Kalenderåret skall vara bolagets räkenskapsår.

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

§ 11 Ordinarie bolagsstämma (årsstämma) skall hållas en gång om året senast under juni månad.

På årsstämma skall följande ärenden förekomma till behandling:

1. Val av ordförande vid stämman;
2. Godkännande av röstlängden;
3. Godkännande av dagordning;
4. Val av två justeringsmän;
5. Fråga om stämman blivit behörigen samman kallad;
6. Framläggande av årsredovisningen och revisionsberättelsen samt koncernredovisningen och koncernrevisionsberättelsen;
7. Beslut
 - a. om fastställelse av resultaträkningen och balansräkningen samt koncernresultaträkningen och koncernbalansräkningen;
 - b. om dispositioner beträffande vinst eller förlust enligt den fastställda balansräkningen;
 - c. om ansvarfrihet åt styrelseledamöterna och verkställande direktören;
8. Fastställande av antal styrelseledamöter och styrelsesuppleanter;
9. Fastställande av arvoden åt styrelsen och revisorerna;
10. Val av styrelseledamöter och styrelsesuppleanter;
11. Val av revisorer och revisorssuppleanter i förekommande fall;
12. Annat ärende, som ankommer på stämman enligt aktiebolagslagen eller bolagsordningen.

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

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

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

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

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

Styrelse



MARTIN WINTERKORN

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

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

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

Aktier i Scania: 0.



JOCHEM HEIZMANN

Född 1952.
Prof. Dr.
Vice ordförande och ledamot sedan 2010.
Ledamot i valberedningen.

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

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

Aktier i Scania: 0.



LEIF ÖSTLING

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

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

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

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



HELMUT AURENZ

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

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

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

Aktier i Scania: 0.



BÖRJE EKHOLM

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

Övriga styrelseuppdrag:
Ordförande i Kungliga Tekniska Högskolan. Ledamot i Chalmersinvest AB, EQT Partners AB, Husqvarna AB, NASDAQ OMX Group Inc. och Telefonaktiebolaget LM Ericsson.

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

Aktier i Scania: 2 000 B-aktier.



FRANCISCO J. GARCIA SANZ

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

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

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

Aktier i Scania: 0.



GUNNAR LARSSON

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

Övriga styrelseuppdrag:
Ledamot i Kungl. Ingenjörsvetenskapsakademien (IVA) sedan 1997.

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

Aktier i Scania: 0.



HANS DIETER PÖTSCH

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

Övriga styrelseuppdrag:
Ledamot i Board of Management, Volkswagen AG. Ledamot i Board of Management Porsche Automobil Holding SE. Ordförande eller ledamot i ett flertal Supervisory Boards inom Volkswagenkoncernen. Ledamot i följande Supervisory Boards: Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG och Bertelsmann AG.

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

Aktier i Scania: 0.



ÅSA THUNMAN

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

Relevant arbetserfarenhet:
Senior Vice President General Counsel, Securitas AB sedan 2011. Chefsjurist vid Elekta AB, styrelsens sekreterare och sekreterare i valberedningen och revisionskommittén i Elekta AB. VD Elekta Instrument AB och Vice President för Elekta ABs corporate office.

Aktier i Scania: 0.



PETER WALLENBERG JR

Född 1959.
Civilekonom.
Ledamot sedan 2005.

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

Relevant arbetserfarenhet:
Olika positioner inom Grand Hôtel.

Aktier i Scania: 6 000 B-aktier.



HÅKAN THURFJELL

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

Relevant arbetserfarenhet:
Olika ledande befattningar vid Scania.

Aktier i Scania: 0.



STEFAN U. KLINGBERG

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

Relevant arbetserfarenhet:
Olika befattningar vid Scania sedan 1995, nuvarande befattning Director Strategic Planning, Services, Sales & Services Management.

Aktier i Scania: 0.



JOHAN JÄRVKLO

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

Relevant arbetserfarenhet:
Olika befattningar vid Scania.

Aktier i Scania: 0.



MIKAEL JOHANSSON

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

Relevant arbetserfarenhet:
Olika befattningar vid Scania.

Aktier i Scania: 0.

Verkställande ledning



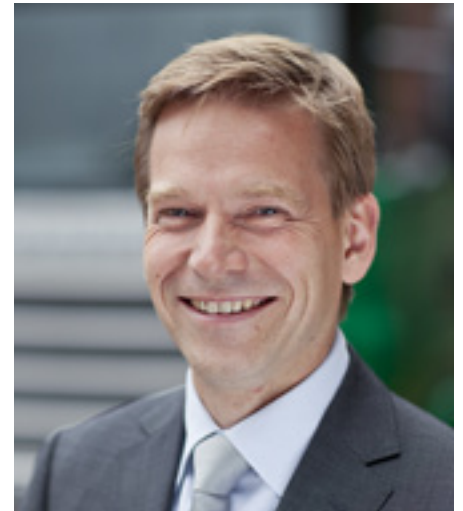
LEIF ÖSTLING

President and CEO.
Född 1945, civilekonom och civilingenjör.
Anställd sedan 1972.
Aktier i Scania:
140 000 A-aktier, 400 000 B-aktier plus
160 000 B-aktier via närstående bolag.



PER HALLBERG

Executive Vice President,
Head of Research and Development,
Purchasing.
Född 1952, civilingenjör.
Anställd sedan 1977.
Aktier i Scania: 13 767 B-aktier.



CHRISTIAN LEVIN

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



MARTIN LUNDSTEDT

Executive Vice President,
Head of Franchise and Factory Sales.
Född 1967, civilingenjör.
Anställd sedan 1992.
Aktier i Scania: 7 298 B-aktier.



ANDERS NIELSEN

Executive Vice President,
Head of Production and Logistics.
Född 1962, civilingenjör.
Anställd sedan 1987.
Aktier i Scania: 7 210 B-aktier.



JAN YTTERBERG

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

Ledningsenheter



KENT CONRADSON

Senior Vice President,
Human Resources Support.
Född 1958.
Anställd sedan 1979.
Aktier i Scania:
2 360 B-aktier.



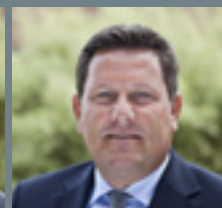
KLAS DAHLBERG

Senior Vice President,
Buses and Coaches.
Född 1964.
Anställd sedan 1986.
Aktier i Scania:
3 478 B-aktier.



SVEN-ÅKE EDSTRÖM

Senior Vice President,
Truck, Cab and Bus
Chassis Development.
Född 1957.
Anställd sedan 1981.
Aktier i Scania:
7 978 B-aktier.



ANDERS GRUNDSTRÖMER

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



ANDERS GUSTAFSSON

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



JOHAN HAEGGMAN

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



HENRIK HENRIKSSON

Senior Vice President,
Trucks.
Född 1970.
Anställd sedan 1997.
Aktier i Scania:
1 710 B-aktier.



JONAS HOFSTEDT

Senior Vice President,
Powertrain Development.
Född 1959.
Anställd sedan 1984.
Aktier i Scania:
664 A-aktier, 6 788 B-aktier
plus 48 A-aktier via
närstående.



PETER HÄRNWALL

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



CLAES JACOBSSON

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



MIKAEL JANSSON

Senior Vice President,
Parts.
Född 1959.
Anställd sedan 1984.
Aktier i Scania:
3 393 B-aktier plus 64
A-aktier via närstående.



THOMAS KARLSSON

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



ERIK LJUNGBERG

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



HANS NARFSTRÖM

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



STEFAN PALMGREN

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



JOHAN P SCHLYTER

Executive Regional Director,
Region Asia, Southern Africa,
and Oceania (AAO).
Född 1961.
Anställd sedan 1986.
Aktier i Scania:
944 B-aktier.



ROBERT SOBOCKI

Senior Vice President,
Scania Engines.
Född 1952.
Anställd 1978–1997
och sedan 2002.
Aktier i Scania:
620 A-aktier plus 8 886
B-aktier.



LARS STENQVIST

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



MARTIN STÅHLBERG

Executive Regional Director,
Region Latin America (LAR)
och President of Scania
Latin America.
Född 1964.
Anställd sedan 1991.
Aktier i Scania:
300 B-aktier.



MIKAEL SUNDSTRÖM

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



PER-OLOV SVEDLUND

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



BENGT THORSSON

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

FINANSIELLA RAPPORTER

Belopp i tabeller redovisas i MSEK, där ej annat anges

Koncernens ekonomiska översikt	76
Koncernens resultaträkningar	80
Koncernens balansräkningar	82
Rapport över förändringar i eget kapital för koncernen	84
Koncernens kassaflödesanalyser	85
Koncernens noter	86–137
Not 1 Redovisningsprinciper	86
Not 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar	94
Not 3 Rapportering per rörelsesegment	96
Not 4 Intäkter från externa kunder	98
Not 5 Rörelsens kostnader	99
Not 6 Financial Services	100
Not 7 Finansiella intäkter och kostnader	101
Not 8 Skatt	101
Not 9 Resultat per aktie	103
Not 10 Avskrivningar	103
Not 11 Immateriella anläggningstillgångar	104
Not 12 Materiella anläggningstillgångar	106
Not 13 Andelar i intresseföretag, joint ventures mm	109
Not 14 Varulager	110
Not 15 Andra fordringar	110
Not 16 Eget kapital	110
Not 17 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	113
Not 18 Övriga avsättningar	117
Not 19 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	118
Not 20 Ställda säkerheter och eventualförpliktelser	118
Not 21 Leasingåtaganden	118
Not 22 Statliga stöd och bidrag	119
Not 23 Förändring av nettoskuld­sättning	119
Not 24 Kassaflödesanalys	120
Not 25 Förvärvade/avytttrade verksamheter	121
Not 26 Löner och ersättningar samt antal anställda	121
Not 27 Transaktioner med närstående	123
Not 28 Ersättningar till ledande befattningshavare	123
Not 29 Arvoden och ersättningar till revisorer	125
Not 30 Finansiell riskhantering	126
Not 31 Finansiella instrument	132
Not 32 Dotterföretag	135
Moderbolaget Scania AB, räkningar	138
Moderbolaget Scania AB, noter	140
FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE	142–143
Förslag till riktlinjer för lön och annan ersättning	142
Förslag till vinstdisposition	143
Revisionsberättelse	144
Kvartalsöversikt	146
Nyckeltal	148
Definitioner	149
Flerårsöversikt	150

FINANSIELLA RAPPORTER

REVISOR: Ernst & Young AB, Lars Träff



Koncernens ekonomiska översikt

NETTOOMSÄTTNING

Scania-koncernens nettoomsättning, inom segmentet Fordon och tjänster, ökade med 12 procent till MSEK 87 686 (78 168). Valutaeffekter exklusive valutasäkring hade en negativ påverkan på omsättningen med 5 procent.

Intäkter från försäljningen av nya fordon ökade med 19 procent. Omsättningen påverkades av ökat antal levererade fordon. Service-intäkterna steg med 4 procent till MSEK 17 048 (16 455). Efterfrågan var hög i samtliga regioner. Volymerna ökade, både med avseende på reservdelar och verkstadstimmar.

Ränte- och hyresintäkter, inom segmentet Financial Services, ökade med 4 procent främst till följd av den generellt högre finansieringsvolymen och högre räntemarginaler.

Nettoomsättning per produkt, MSEK	2011	2010
Lastbilar	57 632	47 580
Bussar	8 206	7 713
Motorer	1 179	1 148
Service	17 048	16 455
Begagnade fordon	4 313	4 623
Övrigt ¹⁾	1 907	2 590
Summa leveransvärde	90 285	80 109
Justering för hyresintäkter ²⁾	-2 599	-1 941
Fordon och tjänster, totalt	87 686	78 168
Financial Services	4 372	4 197
Eliminering ³⁾	-1 749	-1 797
Scania-koncernen totalt	90 309	80 568

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

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

3) Elimineringen avser hyresintäkter på operationell leasing.

ANTAL FORDON

Under 2011 levererade Scania 72 120 (56 837) lastbilar, en ökning med 27 procent. Leveranserna av busschassier ökade med 16 procent till 7 988 (6 875) enheter.

Levererade fordon	2011	2010
Fordon och tjänster		
Lastbilar	72 120	56 837
Bussar	7 988	6 875
Totalt nya fordon	80 108	63 712
Begagnade fordon	13 472	14 127

Financial Services

Antal finansierade (nya under året)

Lastbilar	20 333	12 502
Bussar	786	531
Totalt nya fordon	21 119	13 033
Begagnade fordon	5 534	5 573
Nyfinansiering, MSEK	25 745	17 675
Portfölj, MSEK	42 235	36 137

RESULTAT

Scanias rörelseresultat uppgick till MSEK 12 398 (12 746) under 2011. Rörelsemarginalen uppgick till 14,1 (16,3) procent.

Rörelseresultatet för Fordon och tjänster uppgick till MSEK 11 881 (12 575) under 2011. Högre fordonsleveranser och servicevolymen motverkades av en betydligt starkare krona och en högre kostnadsnivå. En mindre gynnsam marknadsmix och ökade priser på råmaterial hade en negativ påverkan på marginalerna medan högre priser hade en viss positiv effekt.

Scanias utgifter för forskning och utveckling uppgick till MSEK 4 658 (3 688). Efter justering för aktivering med MSEK 387 (351) och avskrivningar på tidigare aktivering med MSEK 169 (168) ökade den redovisade kostnaden till MSEK 4 440 (3 505).

Jämfört med 2010 uppgick valutaeffekterna avista till MSEK -2 190. Under 2010 uppgick valutasäkringsresultatet till MSEK 745. Den totala valutaeffekten var därmed MSEK -2 935 jämfört med 2010. Under 2011 säkrade Scania inga framtida valutaflöden.

Rörelseresultatet för Financial Services uppgick till MSEK 517 (171), vilket motsvarar 1,32 (0,45) procent av årets genomsnittsportfölj.

Kostnaderna för osäkra fordringar minskade under perioden.

Storleken på kundfinansieringsportföljen uppgick vid utgången av 2011 till 42,2 miljarder kronor, vilket innebär en ökning sedan utgången av 2010 med 6,1 miljarder kronor. I lokala valutor ökade portföljen med 20 procent, motsvarande 7,3 miljarder kronor.

Resultat per rörelsesegment, MSEK	2011	2010
Fordon och tjänster		
Rörelseresultat	11 881	12 575
Rörelsemarginal, %	13,5	16,1
Financial Services		
Rörelseresultat	517	171
Rörelsemarginal, % ¹⁾	1,32	0,45
Rörelseresultat Scania-koncernen	12 398	12 746
Rörelsemarginal, %	14,1	16,3
Resultat före skatt	12 612	12 533
Skatt	-3 190	-3 430
Årets resultat	9 422	9 103
Resultat per aktie, SEK	11,78	11,38
Avkastning på eget kapital, %	29,5	34,7

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

Scanias finansnetto uppgick till MSEK 214 (-213). Räntenettot uppgick till MSEK 261 (-193). Räntenettot påverkades positivt av en betydligt högre genomsnittlig nettokassa inom Fordon och tjänster jämfört med förra året. Övriga finansiella intäkter och kostnader uppgick till MSEK -47 (-20).

Resultat före skatt uppgick till MSEK 12 612 (12 533). Scania-koncernens skattekostnad för 2011 motsvarade 25,3 (27,4) procent av resultatet före skatt.

Årets resultat uppgick till MSEK 9 422 (9 103), motsvarande en nettomarginal på 10,7 (11,6) procent. Vinsten per aktie uppgick till SEK 11,78 (11,38).

KASSAFLÖDE

Kassaflödet för Fordon och tjänster uppgick till MSEK 6 970 (11 880). Rörelsekapitalbindningen ökade med MSEK 957. Den högre volymen har resulterat i högre lager av artiklar och komponenter i produktionssystemet. Lagernivån av nya Euro 3-fordon var hög i Brasilien. Inför övergången till Euro 5-fordon den 1 januari 2012 är förutsättningarna att produktion av fordon med Euro 3 kunde ske fram till årsskiftet medan försäljning även är tillåten under första kvartalet 2012.

Nettoinvesteringarna uppgick till MSEK 3 732 (2 809) inklusive aktivering av utvecklingsutgifter om MSEK 387 (351). Nettokassan inom Fordon och tjänster uppgick vid utgången av 2011 till MSEK 10 615 jämfört med en nettokassa om MSEK 7 700 vid utgången av 2010.

Kassaflödet för Financial Services minskade med MSEK 6 802 (1 143) främst hänförligt till ökningen av finansportföljen.

NETTOSKULDSÄTTNING

Nettoskudsättning, MSEK	2011	2010
Likvida medel och kortfristiga placeringar	-11 796	-9 868
Kortfristig upplåning	19 782	12 433
Långfristig upplåning	19 011	21 973
Netto marknadsvärdering av derivat för lånesäkring	-565	-1 057
Totalt¹⁾	26 432	23 481

varav hänförligt till, Fordon och tjänster¹⁾ **-10 615** -7 700

varav hänförligt till, Financial Services¹⁾ **37 047** 31 181

1) Nettokassa (-)/nettoskuld (+)

Årets kassaflöde för Fordon och tjänster på MSEK 6 970 medförde, efter avdrag för utdelning samt påverkan av valutaeffekter, att nettokassan ökade med MSEK 2 915 till 10 615.

FINANSIELL STÄLLNING

Nyckeltal relaterade till balansräkningen, MSEK	2011	2010
Soliditet, %	31,6	30,5
Soliditet, Fordon och tjänster, %	44,4	41,1
Soliditet, Financial Services, %	10,3	11,1
Eget kapital per aktie, SEK	43,1	37,5
Avkastning på sysselsatt kapital, Fordon och tjänster, % ¹⁾	38,1	39,5
Nettoskudsättningsgrad, Fordon och tjänster	-0,35	-0,30

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

Scaniakoncernens egna kapital ökade under året med MSEK 4 476 och uppgick vid årets utgång till MSEK 34 512 (30 036). Årets resultat tillförde 9 422 (9 103) samtidigt som lämnad utdelning minskade det egna kapitalet med MSEK 4 000 (800). Eget kapital har minskat med MSEK 719 (1 145) avseende valutakursdifferenser som uppkommit vid omräkning av utländska nettotillgångar. Därutöver har det egna kapitalet minskat med MSEK 306 (461), avseende kassaflödes-säkringar och aktuariella förluster på pensionskulld. Skatt hänförligt till poster som redovisats i övrigt totalresultat uppgår till 79 (36).

Av styrelsen föreslagen ordinarie utdelning för räkenskapsåret 2011 uppgår till SEK 5,00 (5,00) per aktie.

ANTALET ANSTÄLLDA

Scaniakoncernens antal anställda uppgick vid utgången av 2011 till 37 496, jämfört med 35 514 vid utgången av 2010.

Inom **Fordon och tjänster** uppgick antalet anställda vid utgången av december till 36 854 (34 923).

Inom **Financial Services** uppgick antal anställda vid utgången av året till 642 (591).

FINANSIELLA RISKER

Upplåning och refinansieringsrisk

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

Vid årsskiftet uppgick upplåningen till SEK 38,8 (34,4) miljarder. Utöver utnyttjad upplåning har Scania outnyttjade bekräftade kreditfaciliteter på motsvarande SEK 27,9 (27,0) miljarder.

Ränterisk

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

Valutarisk

Valutaflödesexponeringen i rörelseresultatet uppgick 2011 totalt till cirka SEK 31 (26) miljarder. De största flödesvalutorna var euro, amerikanska dollar och ryska rubel. Baserat på 2011 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 313 (258).

I enlighet med Scanias policy kan framtida kassaflöden säkras under en tidsperiod som tillåts variera mellan 0 till 12 månader. Löptid över 12 månader tar styrelsen beslut om. Under 2011 säkrades inga framtida valutaflöden.

Scanias nettotillgångar i utländsk valuta uppgick vid utgången av 2011 till MSEK 16 400 (13 150). Utländska nettotillgångar i dotterföretag säkras i normalfallet inte. I den mån dotterföretag har betydande monetära nettotillgångar i lokal valuta kan dock säkring ske. Vid utgången av 2011 var inga utländska nettotillgångar säkrade.

Kreditrisk

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

Avsättningar för kreditförluster uppgick till MSEK 516 (581) motsvarande 7,2 (8,0) procent av totala fordringar. Årets kostnad för osäkra fordringar uppgick till MSEK 92 (55).

För att upprätthålla en kontrollerad kreditrisknivå inom Financial Services stöds kreditprocessen av en kreditpolicy samt kreditinstruktioner. Inom Financial Services uppgick årets kostnad för konstaterade och befarade kreditförluster till MSEK 298 (493) motsvarande 0,76 (1,29) procent av genomsnittsportföljen. Årets konstaterade kreditförluster uppgick till MSEK 355 (500).

Den totala reserven för osäkra fordringar inom Financial Services uppgick vid årets slut till MSEK 745 (817) motsvarande 1,7 (2,2) procent av portföljen vid årets utgång.

Portföljen uppgick vid årets utgång till MSEK 42 235 (36 137) fördelad på cirka 24 000 kunder, varav 98,4 procent är kunder där kreditexponeringen understiger MSEK 15 för varje enskild kund.

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

ANDRA KONTRAKTERADE RISKER

Restvärdeexponering

Scania levererar en del av fordonen med restvärdesgarantier alternativt med återköpsåtaganden där Scania således har en restvärdesexponering. Det finns även en restvärdesexponering för korttidsuthyrda fordon med ett beräknat restvärde. Värdet på restvärdesexponeringen uppgick vid årsskiftet till MSEK 7 762 (6 522). Exponeringen ökade med MSEK 1 240 främst på grund av ökat antal nytecknade åtaganden i Europa. Den starka svenska kronan minskade exponeringen marginellt. Under år 2011 nytecknades cirka 7 800 (6 600) avtal.

Serviceavtal

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

Antalet kontrakt ökade under 2011 med 13 600 kontrakt och uppgick vid årets slut till 98 600 stycken. Merparten av dessa finns på den europeiska marknaden.

MODERBOLAGET

Moderbolaget Scania AB är ett publikt bolag vars tillgångar består av aktierna i Scania CV AB, moderbolaget driver i övrigt ingen verksamhet. Resultat före skatt för Scania AB för 2011 uppgick till MSEK 4 001 (5 000).

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

Koncernens resultaträkningar

Januari – december, MSEK	Not	2011	2010	2009
Fordon och tjänster				
Nettoomsättning	4	87 686	78 168	62 074
Kostnad för sålda varor	5	-63 163	-54 504	-48 890
Bruttoresultat		24 523	23 664	13 184
Forsknings- och utvecklingskostnader ¹⁾	5	-4 440	-3 505	-3 216
Försäljningskostnader	5	-7 014	-6 400	-6 407
Administrationskostnader	5	-1 204	-1 200	-918
Andel av resultat i intresseföretag och joint ventures	13	16	16	5
Rörelseresultat Fordon och tjänster		11 881	12 575	2 648
Financial Services				
	6			
Ränte- och hyresintäkter		4 372	4 197	4 666
Kostnader för räntor och avskrivningar		-3 023	-3 026	-3 514
Ränteöverskott		1 349	1 171	1 152
Andra intäkter		129	306	306
Andra kostnader		-48	-240	-262
Bruttoresultat		1 430	1 237	1 196
Försäljnings- och administrationskostnader	5	-615	-573	-538
Kreditförluster, konstaterade och befarade		-298	-493	-833
Rörelseresultat Financial Services		517	171	-175
Rörelseresultat		12 398	12 746	2 473
Ränteintäkter		820	464	407
Räntekostnader		-559	-657	-1 129
Övriga finansiella intäkter		116	70	227
Övriga finansiella kostnader		-163	-90	-376
Summa finansiella intäkter och kostnader	7	214	-213	-871
Resultat före skatt		12 612	12 533	1 602
Skatt	8	-3 190	-3 430	-473
Årets resultat		9 422	9 103	1 129

1) De totala utgifterna för forskning och utveckling uppgick under året till MSEK 4 658 (3 688 respektive 3 234).

Koncernens resultaträkningar (forts.)

Januari – december, MSEK	Not	2011	2010	2009
Övrigt totalresultat	16			
Valutakursdifferenser		-719	-1 146	188
Säkring av nettotillgångar i utlandsverksamhet		-	-	-1
Kassafördessäkringar				
årets värdeförändring		62	634	719
omklassificerat till rörelseresultatet		-12	-747	2 155
Aktuariella vinster och förluster avseende pensioner	17	-356	-348	-84
Skatt hänförligt till poster som redovisats i övrigt totalresultat		79	37	-741
Summa övrigt totalresultat		-946	-1 570	2 236
Årets totalresultat		8 476	7 533	3 365
Årets resultat hänförligt till:				
Scantias aktieägare		9 422	9 103	1 129
Innehav utan bestämmande inflytande		0	0	0
Årets totalresultat hänförligt till:				
Scantias aktieägare		8 476	7 533	3 365
Innehav utan bestämmande inflytande		0	0	0
Avskrivningar ingår i rörelseresultatet med ²⁾	10	-2 630	-2 565	-2 772
Resultat per aktie, SEK ³⁾	9	11,78	11,38	1,41

2) Värdepminskning på operationell leasing ingår ej.

3) Inga potentiella utspädningseffekter föreligger.

Koncernens balansräkningar

31 december, MSEK	Not	2011	2010	2009
TILLGÅNGAR				
Anläggningstillgångar				
Immateriella anläggningstillgångar	11	2 544	2 343	2 317
Materiella anläggningstillgångar	12	20 319	20 437	22 049
Uthyrningstillgångar	12	12 155	11 173	11 117
Andelar i intresseföretag och joint ventures mm	13	496	482	488
Långfristiga räntebärande fordringar	31	21 040	16 514	19 265
Andra långfristiga fordringar ¹⁾	15, 31	1 529	1 454	1 496
Uppskjutna skattefordringar	8	1 251	1 442	819
Skattefordringar		15	77	63
Summa anläggningstillgångar		59 349	53 922	57 614
Omsättningstillgångar				
Varulager	14	14 522	12 961	11 762
Kortfristiga fordringar				
Skattefordringar		760	347	503
Räntebärande fordringar	31	13 197	11 389	12 557
Icke räntebärande kundfordringar	31	6 219	6 115	6 062
Andra kortfristiga fordringar ¹⁾	15, 31	3 466	3 827	2 806
Summa kortfristiga fordringar		23 642	21 678	21 928
Kortfristiga placeringar	31	148	61	47
Likvida medel	31			
Kortfristiga placeringar som utgör likvida medel		10 153	8 091	6 064
Kassa och bank		1 495	1 716	1 036
Summa likvida medel		11 648	9 807	7 100
Summa omsättningstillgångar		49 960	44 507	40 837
Summa tillgångar		109 309	98 429	98 451
1) Verkligt värde av derivat för lånesäkringar ingår med:				
Andra långfristiga fordringar, derivat med positivt värde		814	667	848
Andra kortfristiga fordringar, derivat med positivt värde		621	1 181	175
Andra långfristiga skulder, derivat med negativt värde		563	430	686
Andra kortfristiga skulder, derivat med negativt värde		307	361	819
Netto		565	1 057	-482

31 december, MSEK	Not	2011	2010	2009
EGET KAPITAL OCH SKULDER				
Eget kapital				
Aktiekapital		2 000	2 000	2 000
Tillskjutet kapital		1 120	1 120	1 120
Reserver		-310	377	1 694
Balanserat resultat		31 701	26 538	18 488
Eget kapital hänförligt till Scantias aktieägare		34 511	30 035	23 302
Innehav utan bestämmande inflytande		1	1	1
Totalt eget kapital	16	34 512	30 036	23 303
Långfristiga skulder				
Långfristiga räntebärande skulder	31	19 011	21 973	26 504
Avsättningar för pensioner	17	5 539	5 158	4 983
Övriga långfristiga avsättningar	18	3 227	3 032	2 109
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	19	4 012	3 115	2 530
Uppskjutna skatteskulder	8	868	1 085	1 173
Andra långfristiga skulder ¹⁾	31	617	439	713
Summa långfristiga skulder		33 274	34 802	38 012
Kortfristiga skulder				
Kortfristiga räntebärande skulder	31	19 782	12 433	19 928
Kortfristiga avsättningar	18	1 597	1 394	1 100
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	19	6 925	6 751	7 209
Förskott från kunder		832	865	525
Skulder till leverantörer	31	8 308	8 194	5 358
Skatteskulder		1 280	1 800	482
Andra kortfristiga skulder ¹⁾	31	2 799	2 154	2 534
Summa kortfristiga skulder		41 523	33 591	37 136
Summa eget kapital och skulder		109 309	98 429	98 451
Nettoskuldsättning, exklusive avsättningar för pensioner, MSEK ¹⁾		26 432	23 481	39 767
Nettoskuldsättningsgrad		0,77	0,78	1,71
Soliditet, %		31,6	30,5	23,7
Eget kapital per aktie, SEK		43,1	37,5	29,1
Sysselsatt kapital, MSEK		78 279	68 453	75 200

Rapport över förändringar i eget kapital för koncernen

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

	Aktie- kapital	Tillskjutet kapital	Säkrings- reserv	Om- räknings- reserv	Balanserat resultat	Summa Scanias aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande	Totalt eget kapital
2011								
Ingående eget kapital	2 000	1 120	-40	417	26 538	30 035	1	30 036
Årets resultat					9 422	9 422	0	9 422
Övrigt totalresultat			36	-723	-259	-946		-946
Årets totalresultat	-	-	36	-723	9 163	8 476	0	8 476
Förändring av innehav utan bestämmande inflytande							0	0
Utdelning till Scania ABs aktieägare					-4 000	-4 000		-4 000
Utgående eget kapital per 31 dec	2 000	1 120	-4	-306	31 701	34 511	1	34 512
2010								
Ingående eget kapital	2 000	1 120	43	1 651	18 488	23 302	1	23 303
Årets resultat					9 103	9 103	0	9 103
Övrigt totalresultat			-83	-1 234	-253	-1 570		-1 570
Årets totalresultat	-	-	-83	-1 234	8 850	7 533	0	7 533
Förändring av innehav utan bestämmande inflytande							0	0
Utdelning till Scania ABs aktieägare					-800	-800		-800
Utgående eget kapital per 31 dec	2 000	1 120	-40	417	26 538	30 035	1	30 036
2009								
Ingående eget kapital	2 000	1 120	-2 075	1 471	19 421	21 937	1	21 938
Årets resultat					1 129	1 129	0	1 129
Övrigt totalresultat			2 118	180	-62	2 236		2 236
Årets totalresultat	-	-	2 118	180	1 067	3 365	0	3 365
Förändring av innehav utan bestämmande inflytande)							0	0
Utdelning till Scania ABs aktieägare					-2 000	-2 000		-2 000
Utgående eget kapital per 31 dec	2 000	1 120	43	1 651	18 488	23 302	1	23 303

Koncernens kassaflödesanalyser

Januari – december, MSEK	Not	2011	2010	2009
Den löpande verksamheten				
Resultat före skatt	24 a	12 612	12 533	1 602
Icke kassaflödespåverkande poster	24 b	3 270	3 615	3 626
Betald skatt		-3 548	-2 555	-1 136
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		12 334	13 593	4 092
Förändring av rörelsekapital				
Varulager		-1 919	-1 711	3 930
Fordringar		-691	-930	3 338
Avsatt till pensioner		130	-109	212
Skulder till leverantörer		234	2 909	-1 489
Andra skulder och avsättningar		1 289	1 549	-911
Summa förändring av rörelsekapital		-957	1 708	5 080
Kassaflöde från den löpande verksamheten		11 377	15 301	9 172
Investeringsverksamheten				
Nettoinvesteringar genom förvärv/avyttring av verksamheter	24 c	44	-56	-118
Nettoinvesteringar av anläggningstillgångar, Fordon och tjänster	24 d	-3 776	-2 753	-3 031
Nettoinvesteringar i kreditportfölj mm, Financial Services	24 d	-7 477	531	4 504
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-11 209	-2 278	1 355
Kassaflöde före finansieringsverksamheten		168	13 023	10 527
Finansieringsverksamheten				
Förändring av skuldsättning från finansieringsaktiviteter	24 e	6 024	-9 389	-6 549
Utdelning		-4 000	-800	-2 000
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		2 024	-10 189	-8 549
Årets kassaflöde		2 192	2 834	1 978
Likvida medel vid årets början		9 807	7 100	4 581
Valutakursdifferens i likvida medel		-351	-127	541
Likvida medel vid årets slut	24 f	11 648	9 807	7 100
Kassaflödesanalys, Fordon och tjänster				
		2011	2010	2009
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		11 659	12 981	3 581
Förändring i rörelsekapital mm		-957	1 708	5 080
Kassaflöde från den löpande verksamheten		10 702	14 689	8 661
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-3 732	-2 809	-3 149
Kassaflöde före finansieringsverksamheten		6 970	11 880	5 512
Kassaflöde per aktie, Fordon och tjänster exklusive förvärv/avyttringar		8,66	14,92	7,04

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

NOT 1 Redovisningsprinciper

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

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

ÄNDRADE REDOVISNINGSPRINCIPER

Redovisningsprinciper och beräkningsmetoder är oförändrade från dem som tillämpats i årsredovisningen 2010. Ett antal ändringar i standarder och nya tolkningsuttalanden trädde i kraft den 1 januari 2011. Dessa har inte haft någon väsentlig påverkan på Scantias redovisning.

TILLÄMPNING AV REDOVISNINGSPRINCIPER

Koncernredovisning

Koncernredovisningen omfattar Scania AB med samtliga dotterföretag. Med dotterföretag avses företag i vilka Scania, direkt eller indirekt, innehar mer än 50 procent av aktiernas röstvärde eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande. Dotterföretag redovisas enligt förvärvsmetoden, vilken innebär att identifierbara tillgångar och skulder i det förvärvade företaget redovisas till verkliga värden. I analysen fastställs dels anskaffningsvärdet för andelarna eller rörelsen, dels det verkliga värdet på förvärvsdagen av förvärvade identifierbara tillgångar samt övertagna skulder och eventualförpliktelser. Anskaffningsvärdet för dotterföretagsaktierna respektive rörelsen utgörs av de verkliga värdena per överlåtelsedagen för erlagda tillgångar, uppkomna eller

övertagna skulder och emitterade egetkapitalinstrument som lämnats som vederlag i utbyte mot de förvärvade nettotillgångarna. Transaktionskostnader som är direkt hänförliga till förvärvet redovisas direkt i resultaträkningen i takt med att de uppstår.

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

Intresseföretag och joint ventures

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

Utländska valutor – omräkning

Transaktioner i utländsk valuta omräknas till den funktionella valutan med transaktionsdagens valutakurs. Funktionell valuta är valutan i den primära ekonomiska miljö där företaget bedriver sin verksamhet. Monetära fordringar och skulder i utländsk valuta omräknas till balansdagens kurs och valutakursdifferenser som uppkommer redovisas i resultaträkningen. Icke-monetära poster redovisas till historiska anskaffningsvärden med transaktionsdagens valutakurs. Vid upprättande av koncernens bokslut omräknas de utländska dotterföretagens resultat- och balansräkningar till koncernens rapporteringsvaluta svenska kronor. Samtliga poster i resultaträkningen för utländska dotterföretag omräknas med de genomsnittliga valutakurserna under året (medelkurser).

Samtliga poster i balansräkningen omräknas med valutakurserna på balansdagen (balansdagskurs). De omräkningsdifferenser som uppstår vid omräkning av utländska dotterbolag redovisas i övrigt totalresultat och ackumuleras i omräkningsreserven inom eget kapital. Dotterföretagen använder den lokala valutan som funktionell valuta, förutom ett fåtal dotterföretag för vilka euro är den funktionella valutan.

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

Höginflation – justering av finansiella rapporter

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

Rörelsesegmentsredovisning

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

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

BALANSRÄKNING – KLASSIFICERINGAR

Scanias verksamhetscykel, det vill säga den tid som förflyter från anskaffning av material till dess att likvid för levererade varor erhålls, understiger tolv månader, vilket innebär att rörelserelaterade poster klassificeras som omsättningstillgångar respektive kortfristiga skulder om dessa förväntas bli realiserade/reglerade inom tolv månader räknat från balansdagen. Likvida medel klassificeras som omsättningstillgångar om de inte omfattas av restriktioner. Andra tillgångar klassificeras som anläggningstillgångar och övriga skulder klassificeras som långfristiga. För klassificering av finansiella instrument – se avsnitt Finansiella tillgångar och skulder under avsnittet Klassificering av finansiella instrument sidan 88.

Klassificering av finansiell och operationell leasing (Scania som leasegivare)

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

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

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

Leasingåtaganden (Scania som leasetagare)

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

NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.

BALANSRÄKNING – VÄRDERINGSPRINCIPER

Materiella anläggningstillgångar inklusive uthyrningstillgångar

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

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

Immateriella anläggningstillgångar

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

Goodwill

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

Aktiverade utgifter för produktutveckling

Scanias forsknings- och utvecklingsaktiviteter delas upp i två faser, konceptutveckling och produktutveckling. Utgifter under konceptutvecklingsfasen kostnadsförs när de uppstår. Utgifter under produktutvecklingsfasen aktiveras från och med tidpunkten då utgifterna sannolikt kommer att leda till framtida ekonomiska fördelar, vilket innebär att det är tekniskt möjligt att färdigställa den immateriella tillgången, företaget har för avsikt och förutsättningar att färdigställa den och använda eller sälja den, det finns adekvata resurser för att fullfölja utveckling och försäljning samt att kvarstående utgifter kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Nedskrivningsprövning sker årligen för produktutvecklingsprojekt som ännu ej tagits i bruk enligt de principer som anges nedan. Avskrivning av aktiverade utgifter för utveckling påbörjas när tillgången tas i

bruk och sker linjärt över bedömd nyttjandeperiod. För aktiverade utgifter avseende produktutveckling bedöms nyttjandeperioden uppgå till mellan 3–10 år.

Aktiverade utgifter för utveckling av programvara

Aktiverade utgifter för utveckling av programvara innefattar direkt hänförliga utgifter för färdigställandet av programvaran. Avskrivning sker linjärt under nyttjandeperioden som bedöms uppgå till mellan tre och fem år.

Nedskrivningsprövning av anläggningstillgångar

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

Om någon indikation finns på nedskrivningsbehov för en anläggningstillgång beräknas tillgångens återvinningsvärde. Återvinningsvärdet på tillgången är det högsta av verkligt värde minus försäljningskostnader och nyttjandevärde, där nyttjandevärdet är en uppskattning av framtida kassaflöden som diskonterats med en ränta som beaktar risken för den specifika tillgången. Om det inte går att hänföra väsentligen oberoende kassaflöden till en enskild tillgång ska vid prövning av nedskrivningsbehov tillgångar grupperas till den lägsta nivå där det går att identifiera väsentligen oberoende kassaflöden, en så kallad kassagenererande enhet. Vid nedskrivningsprövningen jämförs det redovisade värdet i balansräkningen med det beräknade återvinningsvärdet.

I de fall en tillgångs eller kassagenererande enhets beräknade återvinningsvärde understiger det redovisade värdet görs en nedskrivning till återvinningsvärdet. En nedskrivning belastar resultaträkningen.

Varulager

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

Finansiella tillgångar och skulder

Finansiella instrument är varje form av avtal som ger upphov till en finansiell tillgång i ett företag och en finansiell skuld eller ett eget kapitalinstrument i ett annat företag. Detta omfattar likvida medel, räntebärande fordringar, kundfordringar, leverantörsskulder, upplåning samt derivatinstrument. Likvida medel utgörs av kassa och bank samt kortfristiga likvida placeringar med löptid från anskaffningstidpunkten uppgående till högst 90 dagar, vilka är utsatta för en obetydlig risk för värdefluktuationer. Kortfristiga placeringar består av placeringar med längre löptid än 90 dagar.

Redovisning av finansiella tillgångar och skulder

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

Klassificering av finansiella instrument

Alla finansiella tillgångar och skulder klassificeras i följande kategorier:

- a) Finansiella tillgångar och finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultatet består av två undergrupper;
 - i) Finansiella tillgångar och finansiella skulder som innehas för handel vilket innefattar Scantias alla derivat förutom de derivat som används som säkringsinstrument när säkringsredovisning tillämpas. Derivathandel bedrivs i huvudsak för att säkra koncernens valuta- och ränterisker.
 - ii) Finansiella tillgångar och finansiella skulder som redan vid första redovisningstillfället bestäms tillhöra denna kategori. Scania har inga finansiella instrument klassificerade i denna undergrupp.
- b) Investeringar som hålls till förfall

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

Dessa tillgångar har fastställda eller fastställbara betalningar. Scantias likvida medel, kundfordringar och lånefordringar ingår i denna kategori.
- d) Finansiella tillgångar som kan säljas

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

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

Redovisning och värdering

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

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

- a) Finansiella tillgångar och skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen värderas löpande till verkligt värde. Värdeförändringen på derivat som säkrar prognostiserade framtida betalningsflöden (försäljning) redovisas i rörelseresultatet. Värdeförändringen på derivat som används för att konvertera upplåning till önskad valuta eller till önskad räntebindningsstruktur redovisas i finansnettot.
 - b) Investeringar avsedda att behållas till förfall värderas till upplupet anskaffningsvärde i balansräkningen. Ränteintäkter redovisas i finansnettot. Scania har inga finansiella instrument klassificerade i denna kategori.
 - c) Lånefordringar och kundfordringar värderas till upplupet anskaffningsvärde med avdrag för befarade kundförluster i balansräkningen. Reservering för sannolika kundförluster/osäkra fordringar görs utifrån en individuell bedömning av varje kund, baserat på kundens betalningsförmåga, förväntad framtida risk samt värdet på erhållen säkerhet. Utöver den individuella bedömningen görs en reservering för befarade förluster utifrån en kollektiv bedömning av tillgångarna.
 - d) Finansiella tillgångar tillgängliga för försäljning värderas löpande till verkligt värde med värdeförändring i övrigt totalresultat och ackumulerat i verkligt värde reserven inom eget kapital. Vid den tidpunkt tillgångarna bokas bort från balansräkningen omförs tidigare redovisad ackumulerad vinst eller förlust i eget kapital till resultaträkningen. Scania har inga finansiella instrument klassificerade i denna kategori.
 - e) Övriga finansiella skulder redovisas initialt till marknadsvärdet, som då motsvarar erhållet belopp med avdrag för eventuella transaktionskostnader, och därefter till upplupet anskaffningsvärde. Över- eller underkurs vid emission av lån periodiseras över lånets löptid genom användandet av effektivräntemetoden och redovisas i finansnettot.
- Eventuella resultat som uppstår i samband med avyttring av finansiella instrument eller återköp av låneskulder redovisas i resultaträkningen.

NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.

Säkringsredovisning

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

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

Kassaflödessäkring

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

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

Säkring av verkligt värde

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

Säkring av utländska nettoinvesteringar

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

Avsättningar

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

Skatter

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

Ersättningar till anställda

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

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

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

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

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

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

RESULTATRÄKNING – KLASSIFICERINGAR

Forsknings- och utvecklingskostnader

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

Försäljningskostnader

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

Administrationskostnader

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

Finansiella intäkter och kostnader

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

RESULTATRÄKNING – VÄRDERINGSPRINCIPER

Intäktsredovisning

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

Nettoomsättning – Fordon och tjänster

Försäljning

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

NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.**Uthyrning**

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

Service och tjänster

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

Financial Services

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

ÖVRIGT**Transaktioner med närstående**

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

Transaktioner med närstående inkluderar också förmåns- och avgiftsbestämda pensionsplaner.

Statliga bidrag inklusive stöd från EU

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

Eventualförpliktelser (ansvarförbindelser)

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

Resultat per aktie

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

Incitamentsprogram och aktierelaterade ersättningar

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

ÄNDRADE REDOVISNINGSPRINCIPER NÄSTKOMMANDE ÅR

Nya standarder, ändringar i standarder och tolkningsuttalanden som träder i kraft från och med 1 januari 2012 och senare har inte förtidstillämpats. Nedanstående nya standarder och ändringar har ännu ej börjat tillämpas. Ingen av de nedanstående standarder är för närvarande godkända av EU, vilket är en förutsättning för att standarden ska få tillämpas.

IFRS 9 Finansiella instrument – denna standard ersätter de avsnitt i IAS 39 Finansiella instrument: Redovisning och värdering som behandlar klassificering och värdering. Standarden är obligatorisk från och med räkenskapsåret 2015, men tidigare tillämpning är tillåten under förutsättning att EU godkänt standarden, vilket ännu ej skett.

IFRS 10 Consolidated Financial Statements – standarden ersätter IAS 27 och SIC-12 om konsolidering och innehåller en modell för att bedöma om bestämmande inflytande föreligger eller ej. Ett företag eller investering ska omfattas av koncernredovisningen om bestämmande inflytande föreligger baserat på ett kontrollbegrepp. Standarden träder i kraft 1 januari 2013 och ska tillämpas från och med det datumet. Standarden bedöms inte få någon väsentlig påverkan på Scantias finansiella rapporter.

IFRS 11 Joint arrangements – standarden ersätter IAS 31 Andelar i joint ventures. Gemensamt styrda investeringar ska enligt standarden indelas i två kategorier, joint venture eller joint operation. Olika redovisningsregler tillämpas för de olika kategorierna. Standarden träder i kraft 1 januari 2013 och ska tillämpas från och med det datumet. Standarden bedöms inte få någon väsentlig påverkan på Scantias finansiella rapporter.

IFRS 12 Disclosure of Interests in Other entities – innehåller nya upplysningskrav för alla typer av innehav i andra företag oavsett om innehavet konsolideras eller inte. Standarden träder i kraft 1 januari 2013 och ska tillämpas från det datumet.

IFRS 13 Fair value measurement – standarden införs för att skapa en enhetlig definition av verkligt värde och en enhetlig värderingsmetodik för mätning av verkligt värde. Nya upplysningskrav tillkommer också.

Standarden träder i kraft 1 januari 2013 och ska tillämpas från och med räkenskapsåret 2013. Standarden bedöms inte få någon väsentlig påverkan på Scantias finansiella rapporter.

Tillägg till IAS 1 Utformning av finansiella rapporter – innebär nya upplysningskrav av komponenter redovisade inom övrigt totalresultat på poster som möjligen kommer att omklassificeras till årets resultat och vilka som aldrig kommer att omklassificeras till årets resultat. Standarden träder i kraft 1 juli 2012 och ska tillämpas från och med räkenskapsåret 2013.

Tillägg till IAS 19 Ersättningar till anställda – Scania tillämpar sedan tidigare metoden för beräkning av pensionsskulden som återfinns i det nya förslaget, förutom att avkastningen på förvaltningstillgångarna ska beräknas utifrån samma diskonteringsränta som för pensionsskulden istället för uppskattad avkastning. Det är för närvarande inte klart hur svensk löneskatt och avkastningsskatt ska redovisas enligt de nya reglerna. Standarden träder i kraft 1 januari 2013 och ska tillämpas från det datumet. Standarden bedöms inte få någon väsentlig påverkan på Scantias finansiella rapporter.

Övriga ändringar i standarder och tolkningsuttalanden som träder i kraft från och med 1 januari 2012 eller senare bedöms inte ha någon påverkan på Scantias redovisning.

MODERBOLAGET

Moderbolagets redovisningsprinciper

Moderbolaget har upprättat sin årsredovisning enligt årsredovisningslagen och Rådet för finansiell rapporterings rekommendation RFR 2. Redovisning för juridisk person. RFR 2 innebär att moderbolaget i årsredovisningen för den juridiska personen skall tillämpa samtliga av EU godkända IFRS och uttalanden så långt detta är möjligt inom ramen för årsredovisningslagen och med hänsyn till sambandet mellan redovisning och beskattning. Rekommendationen anger vilka undantag och tillägg som skall göras jämfört med IFRS. Moderbolaget tillämpar inte IAS 39 Finansiella instrument utan tillämpar en metod med utgångspunkt i anskaffningsvärde enligt årsredovisningslagen.

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

Dotterföretag

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

Anteciperade utdelningar

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

Skatter

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

Koncernbidrag

Moderbolagets erhållna koncernbidrag redovisas som en finansiell intäkt i resultaträkningen och lämnade koncernbidrag redovisas som en finansiell kostnad i resultaträkningen. Detta är en ny redovisningsprincip enligt RFR 2 och jämförelseåren har omräknats motsvarande.

NOT 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar

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

Åtaganden

Scania levererar cirka 10 procent av sina fordon med restvärde-åtaganden alternativt återköpsåtaganden. Dessa redovisas som operationella leasingavtal, vilket medför att intäkten och resultatet redovisas fördelat över åtagandets löptid.

Om väsentliga nedgångar sker i marknadsvärdet för begagnade fordon ökar det risken för framtida förluster vid avyttring av återlämnade fordon. När ett restvärdesåtagande bedöms ge upphov till en framtida förlust redovisas en avsättning i de fall när den förväntade förlusten överstiger ännu ej intäktsförd vinst på fordonet.

Förändringar i marknadsvärdet kan även föranleda nedskrivningsbehov av varulagret avseende begagnade fordon, då dessa redovisas till det lägre av anskaffningsvärde och bedömt nettoförsäljningsvärde.

Vid utgången av året uppgick åtaganden avseende restvärden eller återköp till MSEK 7 762 (6 522).

Kreditrisk

Scania har inom verksamheten Financial Services en exponering i form av kontrakterade betalningar. Dessa uppgick per årsskiftet till MSEK 42 235 (36 137). I allt väsentligt har Scania säkerhet i form av återtaganderätt i det underliggande fordonet. I de fall marknadsvärdet på säkerheten ej täcker exponeringen mot kund, och kunden har problem att fullfölja sina kontrakterade betalningar, har Scania en förlustrisk. Reserven för osäkra fordringar i verksamheten Financial Services uppgick per 31/12 till MSEK 745 (817). Se vidare kreditrisk-exponering under not 30 Finansiella instrument och finansiell riskhantering.

Immateriella tillgångar

Immateriella tillgångar inom Scania hänför sig i allt väsentligt till aktiverade produktutvecklingsutgifter och så kallad förvärvsgoodwill. Samtliga goodwillposter inom Scania hänför sig till förvärv av tidigare fristående importörer/återförsäljare. För samtliga goodwillposter görs årligen en nedskrivningsprövning som i huvudsak grundas på återvinningsvärden med viktiga antaganden om försäljningsutveckling, marginal och diskonteringsränta före skatt, se vidare nedan. Försäljningsutvecklingen av Scantias produkter bedöms långsiktigt korrelera väl med den ekonomiska utvecklingen på respektive marknad (BNP), vilken har bedömts till mellan 2 och 5 procent. Relationen intäkt/kostnad, d v s marginal, för såväl fordon som service bibehålls konstant över tiden jämfört med senast kända nivå. Vid diskontering till nuvärde används Scantias genomsnittliga kapitalkostnad (för närvarande 11 procent före skatt).

Antagandena avviker inte från uppgifter från externa informationskällor eller från tidigare erfarenheter. I den mån ovanstående parametrar förändras negativt kan nedskrivningsbehov uppstå. Scantias goodwill uppgick per 31/12 till MSEK 1 144 (1 167). Genomförda nedskrivningsprövningar visade att det finns betryggande marginaler innan nedskrivningsbehov uppstår.

Scantias utvecklingsutgifter aktiveras i den fas av produktutvecklingen där beslut tas om framtida produktions- och marknadsintroduktion. Vid denna tidpunkt finns en framtida prognostiserad intäkt samt motsvarande produktionskostnad. I de fall framtida volymer eller pris- och kostnadsutveckling negativt avviker från förkalkyl kan nedskrivningsbehov uppstå. Scantias aktiverade utvecklingsutgifter uppgår per 31/12 till MSEK 1 292 (1 074).

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 förvaltningstillgångarna. Andra väsentliga antaganden är bedömd löneökningstakt samt beräknad livslängd. En höjd diskonteringsränta minskar den redovisade pensionsskulden. Vid beräkningen av den svenska pensionsskulden har, liksom 2010 och 2009, 4,0 procent använts som diskonteringsränta. Förändringar av ovannämnda aktuariella parametrar redovisas i övrigt totalresultat netto efter skatt.

Produktåtaganden

Scanias produktåtagande avser i huvudsak fordonsgarantier i form av en ettårig så kallad fabriksgaranti samt förlängda garantier och i förekommande fall särskilda kvalitetskampanjer. För varje sålt fordon görs en garantiavsättning. För förlängda garantier och kampanjer sker avsättning vid beslutstillfället. Avsättningarna är beroende av bedömt kvalitetsläge och graden av utnyttjande vid kampanjer. En väsentlig förändring av kvalitetsläget kan medföra att tidigare avsättningar måste korrigeras. Scanias produktåtagande framgår av not 18 Övriga avsättningar och uppgick per 31/12 till MSEK 1 462 (1 193).

Legala och skattemässiga risker

Avsättningar för legala och skattemässiga risker uppgick per 31/12 till MSEK 1 650 (1 841), se not 18 Övriga avsättningar.

Legala risker

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

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

Under 2010 blev Scania föremål för utredning som genomförs av den brittiska konkurrensmyndigheten Office of Fair Trading (OFT) och under 2011 av en utredning som genomförs av EU-kommissionen rörande otillbörligt samarbete. Denna typ av utredningar pågår normalt under flera år. Det är ännu för tidigt att bedöma huruvida någon risk för anspråk gentemot Scania föreligger på grund av dessa utredningar.

Skattemässiga risker

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

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

NOT 3 Rapportering per rörelsesegment

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

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

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

RÖRELSESEGMENT

Resultaträkning	Fordon och tjänster ⁴⁾			Financial Services ⁵⁾			Eliminering			Scaniakoncernen		
	2011	2010	2009	2011	2010	2009	2011	2010	2009	2011	2010	2009
Januari – december												
Intäkter från externa kunder ¹⁾	87 686	78 168	62 074	4 372	4 197	4 666	-1 749	-1 797	-1 842	90 309	80 568	64 898
Kostnader	-75 821	-65 609	-59 431	-3 855	-4 026	-4 841	1 749	1 797	1 842	-77 927	-67 838	-62 430
Resultat från andelar i intresseföretag	16	16	5	-	-	-	-	-	-	16	16	5
Rörelseresultat	11 881	12 575	2 648	517	171	-175	-	-	-	12 398	12 746	2 473
Ränteintäkter	820	464	407	-	-	-	-	-	-	820	464	407
Räntekostnader	-559	-657	-1 129	-	-	-	-	-	-	-559	-657	-1 129
Övriga finansiella intäkter och kostnader ²⁾	-47	-20	-149	-	-	-	-	-	-	-47	-20	-149
Resultat före skatt	12 095	12 362	1 777	517	171	-175	-	-	-	12 612	12 533	1 602
Skatt ²⁾	-3 063	-3 389	-461	-127	-41	-12	-	-	-	-3 190	-3 430	-473
Årets resultat	9 032	8 973	1 316	390	130	-187	-	-	-	9 422	9 103	1 129
Avskrivningar ingår med ³⁾	-2 609	-2 544	-2 748	-21	-21	-24	-	-	-	-2 630	-2 565	-2 772

1) Eliminering avser hyresintäkter på operationell leasing.

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

3) Värdeinskränkning på operationell leasing ingår ej.

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

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

Kassaflödesanalys per segment	Fordon och tjänster			Financial Services			Scaniakoncernen		
	2011	2010	2009	2011	2010	2009	2011	2010	2009
Kassaflöde från den löpande verksamheten	11 659	12 981	3 581	675	612	511	12 334	13 593	4 092
Förändring i rörelsekapital mm	-957	1 708	5 080	-	-	-	-957	1 708	5 080
Kassaflöde från den löpande verksamheten	10 702	14 689	8 661	675	612	511	11 377	15 301	9 172
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-3 732	-2 809	-3 149	-7 477	531	4 504	-11 209	-2 278	1 355
Kassaflöde före finansieringsverksamheten	6 970	11 880	5 512	-6 802	1 143	5 015	168	13 023	10 527

Balansräkning	Fordon och tjänster			Financial Services			Eliminering			Scaniakoncernen		
	2011	2010	2009	2011	2010	2009	2011	2010	2009	2011	2010	2009
31 december												
Tillgångar												
Immateriella anläggningstillgångar	2 529	2 323	2 292	15	20	25	-	-	-	2 544	2 343	2 317
Materiella anläggningstillgångar	20 286	20 401	22 016	33	36	33	-	-	-	20 319	20 437	22 049
Uthyrningstillgångar ⁹⁾	5 406	4 148	3 774	8 301	8 497	8 898	-1 552	-1 472	-1 555	12 155	11 173	11 117
Aktier och andelar i intresseföretag	496	482	488	-	-	-	-	-	-	496	482	488
Räntebärande fordringar, långfristiga ⁷⁾	109	120	168	20 931	16 394	19 097	-	-	-	21 040	16 514	19 265
Andra fordringar, långfristiga	2 611	2 840	2 243	184	133	135	-	-	-	2 795	2 973	2 378
Varulager	14 522	12 961	11 762	-	-	-	-	-	-	14 522	12 961	11 762
Räntebärande fordringar, kortfristiga ⁷⁾	194	143	148	13 003	11 246	12 409	-	-	-	13 197	11 389	12 557
Andra fordringar, kortfristiga ⁶⁾	9 906	9 918	8 779	1 057	988	1 212	-518	-617	-620	10 445	10 289	9 371
Kortfristiga placeringar och likvida medel	11 468	9 552	6 648	328	316	499	-	-	-	11 796	9 868	7 147
Summa tillgångar	67 527	62 888	58 318	43 852	37 630	42 308	-2 070	-2 089	-2 175	109 309	98 429	98 451
Eget kapital och skulder												
Eget kapital	30 005	25 850	18 885	4 507	4 186	4 418	-	-	-	34 512	30 036	23 303
Räntebärande skulder ⁹⁾	1 418	2 909	10 204	37 375	31 497	36 228	-	-	-	38 793	34 406	46 432
Avsättningar för pensioner	5 514	5 134	4 963	25	24	20	-	-	-	5 539	5 158	4 983
Övriga långfristiga avsättningar	3 223	3 030	2 106	4	2	3	-	-	-	3 227	3 032	2 109
Andra skulder, långfristiga	4 897	4 029	3 716	600	610	700	-	-	-	5 497	4 639	4 416
Kortfristiga avsättningar	1 593	1 376	1 097	4	18	3	-	-	-	1 597	1 394	1 100
Andra skulder, kortfristiga ^{6, 8)}	20 877	20 560	17 347	1 337	1 293	936	-2 070	-2 089	-2 175	20 144	19 764	16 108
Summa eget kapital och skulder	67 527	62 888	58 318	43 852	37 630	42 308	-2 070	-2 089	-2 175	109 309	98 429	98 451
Periodens bruttoinvesteringar i												
- Immateriella anläggningstillgångar	437	373	310	4	5	5	-	-	-	441	378	315
- Materiella anläggningstillgångar	2 597	1 663	3 126	15	22	18	-	-	-	2 612	1 685	3 144
- Uthyrningstillgångar ⁸⁾	2 650	2 400	1 362	3 486	3 913	3 789	-558	-378	-	5 578	5 935	5 151

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

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

8) Eliminering avser uppskjuten vinst på uthyrningstillgångar.

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

NOT 3 Rapportering per rörelsessegment, forts.

GEOGRAFISKA OMRÅDEN

	Europa			Eurasien			Asien		
	2011	2010	2009	2011	2010	2009	2011	2010	2009
Fordon och tjänster									
Nettoomsättning, januari – december ¹⁾	45 167	39 611	37 517	6 062	2 413	1 449	10 174	9 035	6 096
Tillgångar, 31 december ²⁾	50 225	46 110	42 848	1 667	1 609	1 372	2 142	1 766	1 559
Bruttoinvesteringar ²⁾	2 437	1 743	2 995	46	49	125	55	33	24
Anläggningstillgångar	26 277	25 071	26 050	549	569	623	334	309	316
Financial Services									
Intäkter, januari – december ¹⁾	3 453	3 404	3 750	251	227	256	163	186	218
Tillgångar, 31 december ²⁾	33 150	30 020	33 396	2 276	1 920	2 573	2 013	1 840	2 325
Ny finansiering till kunder	17 933	13 152	12 150	1 424	631	371	1 294	778	1 018
Anläggningstillgångar	22 996	20 800	23 346	1 283	990	1 432	1 164	1 000	1 231

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

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

3) Avser i huvudsak Latinamerika.

GEOGRAFISKA OMRÅDEN

Uppföljning av verksamheten för rörelsesegmenten sker utifrån en geografisk indelning av länder där Sverige ingår i marknaden för Europa. Den geografiska indelningen av Scania är baserad på var kunden är lokaliserad. Under avsnittet definitioner framgår vilka länder som ingår i respektive marknad. Försäljning av Scantias produkter sker till samtliga fem geografiska områden. Financial Services finns huvudsakligen på de europeiska marknaderna och i mindre utsträckning på de övriga. Huvuddelen av Scantias forskning och utveckling sker i Sverige. Tillverkningen av lastbilar, bussar och industri- och marinmotorer sker i Sverige, Argentina, Brasilien, Frankrike, Nederländerna, Polen och Ryssland.

NOT 4 Intäkter från externa kunder

Fordon och tjänster	2011	2010	2009
Lastbilar	57 632	47 580	32 832
Bussar	8 206	7 713	8 837
Motorer	1 179	1 148	821
Service	17 048	16 455	15 904
Begagnade fordon	4 313	4 623	4 403
Övrigt ¹⁾	1 907	2 590	-208
Summa leveransvärde	90 285	80 109	62 589
Justering för hyresintäkter ²⁾	-2 599	-1 941	-515
Nettoomsättning			
Fordon och tjänster	87 686	78 168	62 074
Financial Services	4 372	4 197	4 666
Eliminering ³⁾	-1 749	-1 797	-1 842
Intäkter från externa kunder	90 309	80 568	64 898

1) Under 2011 säkrade Scania inga framtida valutaflöden, 2010 och 2009 ingick ett valutaresultat om MSEK 745 respektive -2 140.

2) Avser skillnaden mellan faktureringsvärde baserat på leveranser och resultatavräknade intäkter. Denna skillnad uppstår då uthyrning eller leverans kombinerat med en restvärdegaranti eller ett återköpsåtagande, som innebär att väsentliga risker kvarstår, redovisas som en operationell leasing. Avser i huvudsak nya lastbilar MSEK -2 193 (-1 598 respektive 104) och nya bussar MSEK -333 (-234 respektive -512). Justeringen från leveransvärde till nettoomsättning vid operationell leasing sker i två steg. Först minskas omsättningen med hela leveransvärdet för fordon som levererats under perioden. Sedan ökas omsättningen med den del av leveransvärdet som är hänförligt till innevarande period för fordon som levererats under denna och tidigare perioder.

3) Eliminering avser hyresintäkter på operationell leasing.

Amerika ³⁾			Afrika och Oceanien			Summa		
2011	2010	2009	2011	2010	2009	2011	2010	2009
20 912	21 725	11 812	5 371	5 384	5 200	87 686	78 168	62 074
11 619	11 188	10 730	1 874	2 215	1 809	67 527	62 888	58 318
458	189	255	38	22	37	3 034	2 036	3 436
3 819	3 938	3 855	458	427	371	31 437	30 314	31 215
231	67	25	274	313	417	4 372	4 197	4 666
4 226	1 335	585	2 187	2 515	3 429	43 852	37 630	42 308
3 527	1 105	139	1 567	2 009	1 315	25 745	17 675	14 993
2 710	675	231	1 311	1 615	1 948	29 464	25 080	28 188

NOT 5 Rörelsens kostnader

Fordon och tjänster	2011	2010	2009
Kostnad för sålda varor			
Varukostnader	40 085	34 635	31 230
Personal	11 426	10 115	9 124
Avskrivningar	1 960	1 874	1 991
Övrigt	9 692	7 880	6 545
Totalt	63 163	54 504	48 890

Forsknings- och utvecklingskostnader

Personal	1 809	1 560	1 418
Avskrivningar	420	420	494
Övrigt	2 211	1 525	1 304
Totalt	4 440	3 505	3 216

Försäljningskostnader

Personal	3 663	3 363	3 142
Avskrivningar	223	244	255
Övrigt	3 128	2 793	3 010
Totalt	7 014	6 400	6 407

Administrationskostnader

Personal	497	566	459
Avskrivningar	6	6	8
Övrigt	701	628	451
Totalt	1 204	1 200	918

Financial Services	2011	2010	2009
Försäljnings- och administrationskostnader			
Personal	410	367	332
Avskrivningar	21	21	24
Övrigt	184	185	182
Totalt	615	573	538

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

NOT 6 Financial Services

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

	2011	2010	2009
Ränteintäkter	2 157	1 916	2 303
Hysesintäkter	2 215	2 281	2 363
Avskrivningar	-1 749	-1 797	-1 842
Räntekostnader	-1 274	-1 229	-1 672
Ränteöverskott	1 349	1 171	1 152
Andra intäkter och kostnader	81	66	44
Bruttoresultat	1 430	1 237	1 196
Försäljnings- och administrationskostnader	-615	-573	-538
Kreditförluster, konstaterade och befarade ¹⁾	-298	-493	-833
Rörelseresultat	517	171	-175

1) Kostnaderna motsvarar 0,76 procent (1,29 respektive 1,90) av den genomsnittliga kreditportföljen.

Uthyrningstillgångar (operationell leasing)	2011	2010	2009
Vid årets början	8 497	8 898	9 033
Tillkommande kontrakt	3 486	3 913	3 789
Avskrivning	-1 749	-1 797	-1 842
Avslutade kontrakt	-1 815	-1 604	-1 873
Förändring av värdereglering	-15	-17	57
Kursdifferenser	-103	-896	-266
Redovisat värde vid årets slut ²⁾	8 301	8 497	8 898

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

Finansiella fordringar (avbetalningskontrakt och finansiell leasing)	2011	2010	2009
Vid årets början	27 640	31 506	38 187
Tillkommande fordringar	22 259	13 762	11 204
Amortering/avslutade kontrakt	-15 131	-14 684	-16 336
Förändring av värdereglering	72	25	-360
Kursdifferenser	-906	-2 969	-1 189
Redovisat värde vid årets slut	33 934	27 640	31 506
Totala fordringar och uthyrningstillgångar ³⁾	42 235	36 137	40 404

3) Antalet kontrakt i portföljen vid årets slut uppgick till cirka 95 000 (86 000 respektive 88 000).

Nettoinvesteringar i finansiella leasingavtal	2011	2010	2009
Forordningar avseende framtida minimileaseavgifter	23 364	22 039	27 988
Avgår belopp för:			
Reserv för osäkra fordringar	-546	-756	-891
Beräknad ränta	-2 447	-2 039	-2 589
Nettoinvestering ⁴⁾	20 371	19 244	24 508

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

Framtida minimileaseavgifter ⁵⁾	Operationell leasing	Finansiell leasing
2012	1 722	9 225
2013	1 282	6 216
2014	872	4 168
2015	448	2 231
2016	187	905
2017 och därefter	60	619
Totalt	4 571	23 364

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

NOT 7 Finansiella intäkter och kostnader

	2011	2010	2009
Ränteintäkter			
Banktillgodohavanden och finansiella placeringar	572	333	320
Derivat ¹⁾	168	53	19
Förväntad avkastning på pensionstillgångar	80	78	68
Summa ränteintäkter	820	464	407
Räntekostnader			
Upplåning	-1 043	-855	-1 514
Derivat ¹⁾	-63	-368	-570
Summa upplåning och derivat	-1 106	-1 223	-2 084
Avgår redovisade räntekostnader inom Financial Services ²⁾	843	883	1 241
Pensionssskuld	-296	-317	-286
Summa räntekostnader	-559	-657	-1 129
Summa räntenetto	261	-193	-722
Övriga finansiella intäkter ³⁾	116	70	227
Övriga finansiella kostnader ³⁾	-163	-90	-376
Summa övriga finansiella intäkter och kostnader	-47	-20	-149
Finansiella intäkter och kostnader, netto	214	-213	-871

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

2) Redovisas i rörelseresultat för Financial Services.

3) Avser marknadsvärdering av finansiella instrument där säkringsredovisning ej tillämpas MSEK 42 (19 respektive -15), samt valutakursdifferenser och bankkostnader.

NOT 8 Skatt

Periodens skattekostnad/skatteintäkt	2011	2010	2009
Aktuell skatt ¹⁾	-3 164	-3 831	-1 178
Uppskjuten skatt	-26	401	705
Totalt	-3 190	-3 430	-473

1) Varav betald skatt: -3 548 -2 555 -1 136

Uppskjuten skatt är hänförlig till följande:	2011	2010	2009
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	138	239	-435
Uppskjuten skatt till följd av ändrade skattesatser och skatteregler ²⁾	-2	7	-14
Uppskjuten skatteintäkt till följd av under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	47	454	132
Uppskjuten skattekostnad till följd av utnyttjande av tidigare aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	-215	-118	-38
Uppskjuten skatt avseende förändring i avsättning till periodiseringsfond	-12	-178	1 105
Övriga uppskjutna skatteskulder/tillgångar	18	-3	-45
Totalt	-26	401	705

2) Effekt av ändrad skattesats avser i huvudsak Storbritannien och Chile (år 2011), Chile (år 2010) och Ryssland (år 2009).

NOT 8 Skatt, forts.

Avstämning av effektiv skatt	2011		2010		2009	
	Belopp	%	Belopp	%	Belopp	%
Resultat före skatt	12 612		12 533		1 602	
Skatt beräknad med svensk skattesats	-3 317	26,3	-3 296	26,3	-421	26,3
Skatteeffekt och procentuell påverkan:						
Skillnad mellan svensk och utländsk skattesats	-528	4	-649	5	-296	18
Ej skattepliktiga intäkter	111	-1	291	-2	354	-22
Ej avdragsgilla kostnader	-118	1	-148	1	-161	10
Nyttjande av skattevärde i underskottsavdrag som ej tidigare aktiverats ³⁾	571	-5	29	0	27	-2
Värdering av skattevärde i underskottsavdrag som ej tidigare aktiverats	42	0	383	-3	5	0
Justering av skatt avseende tidigare år	16	0	-38	0	23	-1
Ändrade skattesatser	1	0	6	0	-9	1
Övrigt	32	0	-8	0	5	0
Redovisad skatt	-3 190	25	-3 430	27	-473	30

3) Under året har i koncernen tillkommit underskottsavdrag som i sin helhet har nyttjats.

Uppskjutna skattefordringar och skulder är hänförliga till följande:	2011	2010	2009
Uppskjutna skattefordringar			
Avsättningar	710	668	551
Avsättningar för pensioner	962	871	694
Anläggningstillgångar	656	543	597
Varulager	570	556	510
Ej utnyttjade underskottsavdrag ⁴⁾	597	769	286
Derivat	148	278	30
Övrigt	1 265	865	802
Kvittning inom skatteenheter	-3 657	-3 108	-2 651
Summa uppskjutna skattefordringar ⁵⁾	1 251	1 442	819
Uppskjutna skatteskulder			
Anläggningar	3 868	3 526	3 225
Periodiseringsfond ⁶⁾	605	593	415
Övrigt	52	74	184
Kvittning inom skatteenheter	-3 657	-3 108	-2 651
Summa uppskjutna skatteskulder	868	1 085	1 173
Uppskjuten skattefordran (-) / skatteskuld (+), netto	-383	-357	354

4) Av den uppskjutna skattefordran som härrör från ej utnyttjade underskottsavdrag kan MSEK 467 utnyttjas utan tidsbegränsning.

5) Uppskjutna skattefordringar avseende skattemässiga underskottsavdrag redovisas i den mån det är sannolikt att avdragen kan utnyttjas mot överskott vid framtida beskattning. Uppskjutna skattefordringar avseende ej utnyttjade underskottsavdrag på MSEK 13 389 (13 601 respektive 108) har inte värderats. Huvuddelen av dessa har inte värderats mot bakgrund av att underskottsavdragen endast kan utnyttjas mot en begränsad del av verksamheten. Tidsbegränsade, ej värderade, underskottsavdrag uppgår till MSEK 22 varav 9 förfaller år 2015 och 13 förfaller år 2016.

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

NOT 8 Skatt, forts.

Avstämning av uppskjuten skatteskuld, netto	2011	2010	2009
Redovisat värde vid årets början	-357	354	401
Uppskjuten skatt redovisat i årets resultat	26	-401	-705
Valutakursdifferenser	39	-17	-83
Skattefordran i förvärvade verksamheter/tillgångar	-12	-168	-
Redovisat i övrigt totalresultat, förändringar hänförligt till:			
aktuariella vinster och förluster på pensioner	-97	-95	-22
omräkningsreserv	4	-	7
säkringsreserv	14	-30	756
Uppskjuten skattefordran (-) / skatteskuld (+), netto vid årets slut	-383	-357	354

NOT 9 Resultat per aktie

Resultat per aktie	2011	2010	2009
Årets resultat hänförligt till Scantias aktieägare, MSEK	9 422	9 103	1 129
Vägt genomsnittligt antal utestående aktier under året, miljoner	800	800	800
Resultat per aktie före/ efter utspädning, SEK	11,78	11,38	1,41

Det finns inga finansiella instrument som kan leda till utspädning.

NOT 10 Avskrivningar

Fordon och tjänster	2011	2010	2009
Immateriella anläggningstillgångar			
Utvecklingskostnader	171	170	268
Försäljningskostnader	36	37	39
Summa	207	207	307
Materiella anläggningstillgångar			
Kostnad för sålda varor ¹⁾	1 960	1 874	1 991
Forsknings- och utvecklingskostnader	249	250	226
Försäljningskostnader	187	207	216
Administrationskostnader	6	6	8
Summa	2 402	2 337	2 441
Total avskrivning, Fordon och tjänster	2 609	2 544	2 748

1) Varav värdeminskning avseende korttidsuthyrning inom Fordon och tjänster MSEK 230 (181 respektive 302). Därutöver tillkommer värdeminskning på operationell leasing avseende aktiverade återköpsåtagande med MSEK 624 (620 respektive 568).

Financial Services	2011	2010	2009
Operationell leasing (amortering)	1 749	1 797	1 842
Övriga anläggningstillgångar	21	21	24
Total avskrivning, Financial Services	1 770	1 818	1 866

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

NOT 11 Immateriella anläggningstillgångar

2011	Goodwill	Utveckling	Övriga immateriella ¹⁾	Totalt
Akkumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	1 182	3 118	498	4 798
Förvärv/avyttring av dotterföretag	3	–	–	3
Nyanskaffningar	–	387	54	441
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–17	–17
Valutakursdifferenser	–26	–	–12	–38
Summa	1 159	3 505	523	5 187
Akkumulerade avskrivningar				
Vid årets början	–	2 044	383	2 427
Årets avskrivningar				
– Fordon och tjänster	–	169	37	206
– Financial Services	–	–	8	8
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–17	–17
Valutakursdifferenser	–	–	–9	–9
Summa	–	2 213	402	2 615
Akkumulerade nedskrivningar				
Vid årets början	15	–	13	28
Årets nedskrivning	–	–	–	–
Summa	15	–	13	28
Redovisat värde vid årets slut				
	1 144	1 292	108	2 544
– varav aktiverade utgifter för projekt som tagits i bruk		802		
– varav aktiverade utgifter för projekt under utveckling		489		
2010	Goodwill	Utveckling	Övriga immateriella ¹⁾	Totalt
Akkumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	1 311	2 768	504	4 583
Förvärv/avyttring av dotterföretag	9	–	–	9
Nyanskaffningar	–	354	24	378
Avyttringar och utrangeringar	–	–4	–2	–6
Valutakursdifferenser	–138	–	–28	–166
Summa	1 182	3 118	498	4 798
Akkumulerade avskrivningar				
Vid årets början	–	1 877	361	2 238
Årets avskrivningar				
– Fordon och tjänster	–	169	38	207
– Financial Services	–	–	9	9
Avyttringar och utrangeringar	–	–2	–3	–5
Valutakursdifferenser	–	–	–22	–22
Summa	–	2 044	383	2 427
Akkumulerade nedskrivningar				
Vid årets början	15	–	13	28
Årets nedskrivning	–	–	–	–
Summa	15	–	13	28
Redovisat värde vid årets slut				
	1 167	1 074	102	2 343
– varav aktiverade utgifter för projekt som tagits i bruk		807		
– varav aktiverade utgifter för projekt under utveckling		267		

2009	Goodwill	Utveckling	Övriga immateriella ¹⁾	Totalt
Akkumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	1 320	2 489	479	4 288
Nyanskaffningar	–	287	28	315
Avyttringar och utrangeringar	–	–8	–13	–21
Valutakursdifferenser	–9	–	10	1
Summa	1 311	2 768	504	4 583
Akkumulerade avskrivningar				
Vid årets början	–	1 617	314	1 931
Årets avskrivningar				
– Fordon och tjänster	–	264	43	307
– Financial Services	–	–	9	9
Avyttringar och utrangeringar	–	–4	–13	–17
Valutakursdifferenser	–	–	8	8
Summa	–	1 877	361	2 238
Akkumulerade nedskrivningar				
Vid årets början	13	–	13	26
Årets nedskrivning	2	–	–	2
Summa	15	–	13	28
Redovisat värde vid årets slut	1 296	891	130	2 317
– varav aktiverade utgifter för projekt som tagits i bruk		727		
– varav aktiverade utgifter för projekt under utveckling		164		

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

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

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

NOT 12 Materiella anläggningstillgångar

2011	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar och förskott	Uthyrnings- tillgångar ¹⁾	Totalt
Akkumulerade anskaffningsvärden					
Vid årets början	16 941	28 349	1 305	14 317	60 912
Förvärv/avyttring av dotterföretag	-16	4	-	-	-12
Nyanskaffningar	346	705	1 561	5 578	8 190
Avyttringar och utrangeringar	-98	-923	-2	-3 859	-4 882
Omklassificeringar	234	921	-1 283	-223	-351
Valutakursdifferenser	-225	-501	-7	-155	-888
Summa	17 182	28 555	1 574	15 658	62 969
Akkumulerade avskrivningar					
Vid årets början	6 544	19 615	-	3 089	29 248
Förvärv/avyttring av dotterföretag	-4	-1	-	-	-5
Årets avskrivningar					
- Fordon och tjänster	375	1 798	-	854	3 027
- Financial Services	-	13	-	1 749	1 762
- Eliminering	-	-	-	-477	-477
Avyttringar och utrangeringar	-43	-716	-	-1 699	-2 458
Omklassificeringar	-30	-76	-	-37	-143
Valutakursdifferenser	-86	-404	-	-40	-530
Summa	6 756	20 229	-	3 439	30 424
Akkumulerade nedskrivningar²⁾					
Vid årets början	-1	-	-	55	54
Årets värdeförändring	7	1	-	9	17
Valutakursdifferenser	-	-	-	-	-
Summa	6	1	-	64	71
Redovisat värde vid årets slut	10 420	8 325	1 574	12 155	32 474
- varav Maskiner		6 234			
- varav Inventarier		2 091			
- varav Byggnader	7 878				
- varav Mark	2 542				
- varav Financial Services		29		8 301	8 330

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

2) Nedskrivningar av uthyrningstillgångar avser värdering för kreditförluster.

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

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

2) Nedskrivningar av uthyrningstillgångar avser värde reglering för kreditförluster.

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

NOT 12 Materiella anläggningstillgångar, forts.

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

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

2) Nedskrivningar av uthyrningstillgångar avser värdereglering för kreditförluster.

NOT 13 Andelar i intresseföretag, joint ventures mm

	2011	2010	2009
Redovisat värde vid årets början	465	469	473
Förvärv, kapitaltillskott, avyttringar och nedskrivningar under året ¹⁾	–	13	24
Valutakursdifferenser	7	–31	–32
Årets resultatandel	16	16	5
Utdelning	–11	–2	–1
Redovisat värde vid årets slut	477	465	469
Eventualförpliktelser	–	–	–

1) År 2010 avser förvärv av Laxå Special Vehicles AB.
År 2009 avser ett kapitaltillskott i Cummins-Scania XPI.

Andel av tillgångar, skulder, intäkter och resultat	2011	2010	2009
Anläggningstillgångar	398	388	372
Omsättningstillgångar	220	191	165
Långfristiga skulder	4	5	8
Kortfristiga skulder	137	109	60
Scanias andel av nettotillgångar	477	465	469
Försäljningsintäkter	837	544	490
Resultat före skatt	23	20	7
Skatt	–7	–4	–2
Årets resultat	16	16	5

Intresseföretag och joint ventures / Organisationsnummer / Säte	Ägarandel, %	Redovisat värde hos moderbolag	Andelens värde i koncernen		
			2011	2010	2009
Bits Data i Södertälje AB, 556121-2613, Sverige	33	2	7	8	4
Cummins-Scania HPI L.L.C; 043650113, USA	30	0	7	15	15
Laxå Special Vehicles AB, 556548-4705, Sverige	30	13	16	15	–
ScaValencia S.A., ES A46332995, Spanien	26	14	22	21	24
ScaMadrid S.A., ES A80433519, Spanien	49	20	22	23	26
Andelar i intresseföretag		49	74	82	69
Cummins-Scania XPI Manufacturing L.L.C; 20-3394999, USA	50	384	395	376	393
Oppland Tungbilservice AS, 982787602, Norge	50	1	4	3	3
Tynset Diesel AS, 982787508, Norge	50	1	4	4	4
Andelar i joint ventures		386	403	383	400
Andelar i intresseföretag och joint ventures			477	465	469
Övriga aktier och andelar			19	17	19
Totalt			496	482	488

NOT 14 Varulager

	2011	2010	2009
Råvaror, komponenter och förbrukningsmaterial	1 902	2 009	1 285
Varor under tillverkning	1 019	1 099	1 223
Färdiga varor ¹⁾	11 601	9 853	9 254
Totalt	14 522	12 961	11 762
1) Varav begagnade fordon	1 414	1 168	1 884
Värderegleringsreserv vid årets slut	-690	-782	-997

NOT 15 Andra fordringar

	2011	2010	2009
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	63	121	36
Derivat med positivt värde	814	667	848
Förskottsbetalningar	20	22	26
Övriga fordringar	632	644	586
Totalt andra långfristiga fordringar	1 529	1 454	1 496
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	945	874	863
Derivat med positivt värde ¹⁾	622	1 232	468
Mervärdesskatt	864	817	739
Förskottsbetalningar	165	322	183
Övriga fordringar	870	582	553
Totalt andra kortfristiga fordringar	3 466	3 827	2 806
Totalt andra fordringar	4 995	5 281	4 302

1) I kortfristiga derivat ingår derivat för säkring av balansposter hänförliga till rörelsen med MSEK 1 (51 respektive 293).

NOT 16 Eget kapital

Scaniakoncernens eget kapital har förändrats på följande sätt:

2011	Aktie- kapital	Tillskjutet kapital	Säkrings- reserv	Omräknings- reserv	Balanserat resultat	Summa Scantias aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande	Totalt eget kapital
Ingående eget kapital	2 000	1 120	-40	417	26 538	30 035	1	30 036
Årets förändring av omräkningsreserv				-719		-719	0	-719
Säkringsreserv								
Värdeförändring avseende kassaflödes-säkring redovisad i övrigt totalresultat			62			62		62
Kassaflödesreserv upplöst mot rörelseresultatet			-12			-12		-12
Aktuariella vinster/förluster mm avseende pensioner redovisade i övrigt totalresultat					-356	-356		-356
Skatt hänförlig till poster som redovisats i övrigt totalresultat			-14	-4	97	79		79
Summa övrigt totalresultat	-	-	36	-723	-259	-946	0	-946
Årets resultat					9 422	9 422		9 422
Förändring av innehav utan bestämmande inflytande							0	0
Utdelning till Scania ABs aktieägare					-4 000	-4 000		-4 000
Utgående eget kapital per 31 december	2 000	1 120	-4	-306	31 701	34 511	1	34 512

NOT 16 Eget kapital, forts.

Scania-koncernens eget kapital har förändrats på följande sätt:

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

2009	Aktie- kapital	Tillskjutet kapital	Säkrings- reserv	Omräknings- reserv	Balanserat resultat	Summa Scanias aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande	Totalt eget kapital
Ingående eget kapital	2 000	1 120	-2 075	1 471	19 421	21 937	1	21 938
Årets förändring av omräkningsreserv				188		188	0	188
Säkring av nettotillgångar i utlandsverksamhet				-1		-1		-1
Säkringsreserv								
Värdeförändring avseende kassaflödes- säkring redovisad i övrigt totalresultat			719			719		719
Kassaflödesreserv upplöst mot rörelseresultatet			2 155			2 155		2 155
Aktuariella vinster/förluster mm avseende pensioner redovisade i övrigt totalresultat					-84	-84		-84
Skatt hänförlig till poster som redovisats i övrigt totalresultat			-756	-7	22	-741		-741
Summa övrigt totalresultat	-	-	2 118	180	-62	2 236	0	2 236
Årets resultat					1 129	1 129		1 129
Förändring av innehav utan bestämmande inflytande							0	0
Utdelning till Scania ABs aktieägare					-2 000	-2 000		-2 000
Utgående eget kapital per 31 december	2 000	1 120	43	1 651	18 488	23 302	1	23 303

NOT 16 Eget kapital, forts.

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

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

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

Omräkningsreserv uppstår vid omräkning av utländska netto-tillgångar enligt dagskursmetoden. I omräkningsreserven ingår också valutakursdifferenser avseende monetära poster till utlandsverksamhet som bedöms vara en del av företagets nettoinvestering. Årets negativa valutakursdifferens på MSEK -719 har uppstått som en följd av att den svenska kronan har förstärkts mot för Scania viktiga valutor. Valutakursdifferensen härrör från att kronan förstärkts främst mot brasilianska realen.

Balanserat resultat består utöver upparbetade vinstmedel även av pensionsskuld förändring som härrör från förändrade aktuariella vinster och förluster med mera som redovisas i övrigt totalresultat. Avseende förändringar i aktuariella antaganden, se vidare not 17 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser. Moderbolagets utdelning avseende 2010 var MSEK 4 000 vilket motsvarar SEK 5,00 per aktie. Föreslagen utdelning avseende 2011 är MSEK 4 000 vilket motsvarar SEK 5,00 per aktie.

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

Scaniakoncernens kapital utgörs av summan av eget kapital hänförligt till Scantias aktieägare och eget kapital hänförligt till Innehav utan bestämmande inflytande. Vid årsskiftet uppgick koncernens kapital till MSEK 34 512 (30 036). Enligt koncernens finanspolicy skall koncernens finansiella ställning motsvara kraven i uppställda affärsmässiga mål. För närvarande bedöms detta förutsätta en finansiell ställning motsvarande kraven för att erhålla minst kreditvärderingen A- från de mest betydelsefulla kreditvärderingsinstituten.

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

Inom Financial Services ingår tolv bolag som är tillsynspliktiga under nationella finansinspektioner. I vissa länder måste Scania följa lokala krav avseende kapitaltäckning. Under 2011 har kapitaltäckningskraven i dessa enheter uppfyllts.

Koncernens finanspolicy innehåller mål avseende nyckeltal för koncernens finansiella ställning. Dessa överensstämmer med de nyckeltal kreditvärderingsinstitut använder. Scantias kreditvärdering enligt Standard and Poors vid utgången av 2011 var för:

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

Avstämning förändring i antal utestående aktier	2011	2010	2009
Antal utestående A-aktier vid årets början	400 000 000	400 000 000	400 000 000
Antal utestående A-aktier vid årets slut	400 000 000	400 000 000	400 000 000
Antal utestående B-aktier vid årets början	400 000 000	400 000 000	400 000 000
Antal utestående B-aktier vid årets slut	400 000 000	400 000 000	400 000 000
Summa antal aktier vid årets slut	800 000 000	800 000 000	800 000 000

NOT 17 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser

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

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

För några förmånsbestämda planer som omfattar flera arbetsgivare kan inte tillräcklig information erhållas för att beräkna Scantias del i planerna, varför dessa redovisas som avgiftsbestämda. För Scania berör det de holländska 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 PRI Pensionsgaranti som också administrerar planen.

Avgifterna till Alecta uppgick till MSEK 46 (267 respektive 56). 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 113 procent (146 respektive 141). Den kollektiva konsolideringsnivån utgörs av marknadsvärdet på förvaltarens tillgångar i procent av försäkringsåtagandena beräknade enligt förvaltarens försäkringstekniska beräkningsantaganden.

I de holländska planerna bidrar både företagen och de anställda till planen. Företagens avgifter till MN Services uppgick till MSEK 30 (29 respektive 28) och till PVF Achmea till MSEK 33 (38 respektive 50). Konsolideringsgraden uppgick till 89 procent (96 respektive 101) för MN Services. PVF Achmea har en kreditvärdering enligt Standard & Poors på A+/Stabil för 2011 (A+/Stabil för 2010 och A+/Negativ för 2009). PVF Achmea lämnade inga uppgifter om konsolideringsgraden för 2010 och 2009.

Scantias prognosticerade utbetalning av pensioner gällande de förmånsbestämda planerna, både fonderade och ofonderade är MSEK 225 för 2012 (242 för 2011 respektive 250 för 2010).

Kostnader för pensioner och andra förmånsbestämda ersättningar redovisade i resultaträkningen	Kostnader avseende pensionsförpliktelser			Kostnader avseende sjukvårdsförmåner			Kostnader avseende övriga förpliktelser		
	2011	2010	2009	2011	2010	2009	2011	2010	2009
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	-165	-214	-264	-7	-7	-6	-3	-2	-3
Räntekostnader	-250	-271	-250	-41	-39	-31	-6	-7	-6
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångarna	71	70	62	1	-	-	8	8	6
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år	35	6	-5	-	-	-	-	-	0
Vinster (+) och förluster (-) beroende av reduceringar och regleringar, netto	2	39	4	-	-	-	-	-	-
Begränsning i värdering av nettotillgångar	-	0	6	-	-	-	-	-	-
Total kostnad för förmånsbestämda ersättningar redovisad i resultaträkningen	-307	-370	-447	-47	-46	-37	-1	-1	-3

För avgiftsbestämda planer görs fortlöpande inbetalningar till myndigheter och fristående organ, som därmed övertar förpliktelsen gentemot de anställda. Koncernens kostnader för avgiftsbestämda planer under 2011 uppgick till MSEK 639 (713 respektive 565).

Pensionskostnader och andra förmånsbaserade ersättningar återfinns i resultaträkningen under rubrikerna Forskning och utveckling 54 (88 respektive 105), kostnad för sålda varor MSEK 44 (58 respektive 69), försäljningskostnader MSEK 35 (51 respektive 83) och administrativa kostnader MSEK 4 (7 respektive 8). Räntedelen i pensionskostnaden redovisas som räntekostnad och avkastningen på förvaltningstillgångar redovisas som ränteintäkt.

NOT 17 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser, forts.

Kostnader för pensioner och andra förmånsbestämda ersättningar redovisade i övrigt totalresultat	Kostnader avseende pensionsförpliktelser			Kostnader avseende sjukvårdsförmåner			Kostnader avseende övriga förpliktelser		
	2011	2010	2009	2011	2010	2009	2011	2010	2009
Utfallsbaserade justeringar av pensionsskulden	26	-187	-119	-68	-30	-20	-4	-2	-2
Utfallsbaserade justeringar av förvaltningstillgångarna	-49	38	58	0	0	1	-5	2	2
Effekter av ändringar av aktuariella antaganden	-221	-89	-21	-	-	-	0	-1	-1
Aktuariella vinster (+) och förluster (-) netto för året	-244	-238	-82	-68	-30	-19	-9	-1	-1
Särskild löneskatt avseende aktuariella vinster och förluster	-74	-43	-8	-	-	-	-	-	-
Begränsning i värdering av nettotillgångar	39	-36	26	-	-	-	-	-	-
Total kostnad/intäkt för förmånsbestämda ersättningar redovisad i övrigt totalresultat	-279	-317	-64	-68	-30	-19	-9	-1	-1

Accumulerat belopp aktuariella förluster som redovisats i övrigt totalresultat är MSEK 2 638 (2 282 respektive 1 934) före skatt.

Redovisat som avsatt till pensioner i balansräkningen	Pensionsförpliktelser			Förpliktelser avseende sjukvård			Övriga förpliktelser		
	2011	2010	2009	2011	2010	2009	2011	2010	2009
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser, helt eller delvis fonderade	1 350	1 712	1 676	463	406	353	49	48	47
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser, ofonderade	4 917	4 464	4 338	-	-	-	34	31	34
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	6 267	6 176	6 014	463	406	353	83	79	81
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	-1 300	-1 532	-1 471	-9	-9	-2	-63	-71	-69
Nettotillgångar som ej värderats fullt ut p.g.a. begränsningsregel	23	73	35	-	-	-	-	-	-
Redovisat i balansräkningen	4 990	4 717	4 578	454	397	351	20	8	12
- varav pensionsskuld redovisad under rubriken Avsättningar till pensioner	5 065	4 753	4 620	454	397	351	20	8	12
- varav pensionstillgång redovisad under rubriken Andra långfristiga fordringar	-75	-36	-42	-	-	-	-	-	-

Antaganden tillämpade i aktuariell beräkning	Sverige (pension)			Brasilien (sjukvård)			Tyskland (pension)			Övriga länder (pension mm)		
	2011 ¹⁾	2010 ²⁾	2009 ²⁾	2011	2010	2009	2011	2010	2009	2011	2010	2009
Diskonteringsränta, %	4,0	4,0	4,0	11,0	10,8	11,3	5,0	5,3	5,7	2,5-11,0	3,0-10,8	3,0-11,3
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångar, %	-	-	-	11,7	11,7	11,7	-	-	-	3,7-11,7	3,7-11,7	3,7-11,7
Förväntad löneökning, %	3,0	3,0	3,0	-	-	-	2,5	2,5	2,5	1,5-5,0	3,0-8,7	3,0-8,7
Förändring av sjukvårdskostnader, %	-	-	-	8,2	7,6	7,6	-	-	-	-	-	-
Personalomsättning, %	5,0	5,0	5,0	2,5	2,3	2,1	5,0	5,0	5,0	4,0-13,8	4,0-11,0	2,0-18,0
Förväntad återstående tjänstgöringstid, år	19,4	19,8	20,2	15,6	14,0	14,5	9,6	7,4	11,0	4,0-30,0	1,3-30,0	2,3-29,0
Förväntad pensionsökning (inflation), %	2,0	2,0	2,0	-	-	-	1,5	1,5	1,5	0,0-3,1	0,8-3,8	0,8-3,5

1) Diskonteringsräntan fastställs med utgångspunkt i marknadsräntan på förstklassiga företagsobligationer inklusive bostadsobligationer.

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

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

Nuvärdet av de förmånsbestämda utfästelserna har under året förändrats enligt nedan:	Skulder avseende pensionsförpliktelser			Skulder avseende sjukvårdsförmåner			Skulder avseende övriga förpliktelser		
	2011	2010	2009	2011	2010	2009	2011	2010	2009
Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna vid årets början	6 176	6 014	5 610	406	353	248	79	81	70
Nuvärde av utfästelser som omklassificerats ³⁾	-261	0	-	-	-	-	-	-	-
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	165	214	264	7	7	6	3	2	3
Räntekostnader	250	271	250	41	39	31	6	7	6
Inbetalningar gjorda av deltagare i pensionsplanen	3	3	1	-	-	-	-	-	-
Aktuariella vinster och förluster netto för året	180	261	123	68	30	20	4	0	3
Valutakursdifferenser	11	-118	-16	-40	-8	74	-4	-6	7
Utbetalningar av pensionsersättningar	-218	-230	-219	-19	-15	-26	-5	-5	-8
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år	-35	-6	5	-	-	-	-	-	0
Regleringar	-	-200	-	-	-	-	-	-	-
Vinster och förluster beroende av regleringar netto för året	-4	-33	-4	-	-	-	-	-	-
Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna vid årets slut	6 267	6 176	6 014	463	406	353	83	79	81

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

Verkligt värde av förvaltningstillgångarna har under året förändrats enligt nedan:	Förvaltningstillgångar avseende pensionsförpliktelser			Förvaltningstillgångar avseende sjukvårdsförmåner			Förvaltningstillgångar avseende övriga förpliktelser		
	2011	2010	2009	2011	2010	2009	2011	2010	2009
Verkligt värde av förvaltningstillgångarna vid årets början	1 532	1 471	1 363	9	2	-	71	69	49
Verkligt värde på förvaltningstillgångar i utfästelser som omklassificerats ⁴⁾	-280	-	3	-	-	-	-	-	-
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångarna	71	70	62	1	0	-	8	8	6
Aktuariella vinster och förluster netto för året	-64	23	41	0	0	1	-5	-1	2
Valutakursdifferenser	16	-56	-17	-1	0	0	-7	-2	14
Inbetalningar till pensionsplanen	71	65	68	19	22	27	-	-	-
Inbetalningar gjorda av deltagare i pensionsplanen	9	9	10	-	-	-	-	-	-
Utbetalningar av pensionsersättningar	-55	-56	-59	-19	-15	-26	-4	-3	-2
Vinster och förluster beroende av regleringar netto för året	0	6	-	-	-	-	-	-	-
Verkligt värde av förvaltningstillgångarna vid årets slut	1 300	1 532	1 471	9	9	2	63	71	69

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

Förvaltningstillgångarna består i huvudsak av aktier och räntebärande värdepapper med följande verkliga värden på balansdagen:	2011 MSEK	2010 MSEK	2009 MSEK	2011 %	2010 %	2009 %
Aktier och andelar, ej Scania	425	434	455	31,0	26,9	29,5
Övriga räntebärande värdepapper, ej Scania	450	577	618	32,8	35,8	40,1
Fastigheter uthyrda till Scaniaföretag	30	29	32	2,2	1,8	2,1
Fastigheter investeringsobjekt	211	201	141	15,4	12,5	9,1
Bankmedel	256	371	296	18,6	23,0	19,2
Totalt	1 372	1 612	1 542	100,0	100,0	100,0

NOT 17 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser, forts.

Faktisk avkastning	Förvaltningstillgångar avseende pensionsförpliktelser			Förvaltningstillgångar avseende sjukvårdsförmåner			Förvaltningstillgångar avseende övriga förpliktelser		
	2011	2010	2009	2011	2010	2009	2011	2010	2009
Faktisk avkastning på förvaltningstillgångarna	22	108	120	1	0	1	3	10	8

Känslighetsanalys gällande 1% förändring i sjukvårdskostnaderna på:	Minskning 1%		Ökning 1%	
	2011	2010	2011	2010
Summan av kostnad för tjänstgöring innevarande år och räntekostnaden	-9	-2	14	14
Summan av nuvärdet på den förmånsbestämda utfästelsen	-40	-47	121	81

Flerårssammanställning redovisat i balansräkningen	2011	2010	2009	2008	2007
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	6 813	6 661	6 448	5 928	5 155
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	-1 372	-1 612	-1 542	-1 412	-1 331
Underskott	5 441	5 049	4 906	4 516	3 824
Nettotillgångar som ej värderats fullt ut pga begränsningsregel	23	73	35	53	142
Redovisat i balansräkningen	5 464	5 122	4 941	4 569	3 966

Flerårssammanställning kostnader i övrigt totalresultat	2011	2010	2009	2008	2007
Utfallsbaserade justeringar av pensionsskulden	-46	-219	-141	-234	-223
Utfallsbaserade justeringar av förvaltningstillgångarna	-54	40	61	-149	-18
Effekter av ändringar av aktuariella antaganden	-221	-90	-22	-229	-31
Aktuariella vinster (+) och förluster (-) netto för året	-321	-269	-102	-612	-272
Särskild löneskatt avseende aktuariella vinster och förluster	-74	-43	-8	-134	-58
Begränsning i värdering av nettotillgångar	39	-36	26	121	14
Total kostnad/intäkt för förmånsbestämda ersättningar redovisad i övrigt totalresultat	-356	-348	-84	-625	-316

NOT 18 Övriga avsättningar

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

2011	Produktåtaganden	Omstrukturering	Legala och skattemässiga risker ²⁾	Andra avsättningar ¹⁾	Totalt
Vid årets ingång	1 193	2	1 841	1 390	4 426
Avsättningar under året	1 583	6	152	751	2 492
Under året ianspråktaga avsättningar	-1 278	-2	-59	-312	-1 651
Under året återförda avsättningar	-9	-	-173	-114	-296
Valutadifferenser	-27	-	-111	-9	-147
Vid årets utgång	1 462	6	1 650	1 706	4 824
- varav kortfristiga avsättningar	1 159	-	5	433	1 597
- varav övriga långfristiga avsättningar	303	6	1 645	1 273	3 227
2010	Produktåtaganden	Omstrukturering	Legala och skattemässiga risker ²⁾	Andra avsättningar ¹⁾	Totalt
Vid årets ingång	1 075	10	1 359	765	3 209
Avsättningar under året	1 274	4	553	1 000	2 831
Under året ianspråktaga avsättningar	-1 102	-8	-30	-250	-1 390
Under året återförda avsättningar	-31	-4	-16	-77	-128
Valutakursdifferenser	-23	-	-25	-48	-96
Vid årets utgång	1 193	2	1 841	1 390	4 426
- varav kortfristiga avsättningar	1 014	2	25	353	1 394
- varav övriga långfristiga avsättningar	179	-	1 816	1 037	3 032
2009	Produktåtaganden	Omstrukturering	Legala och skattemässiga risker ²⁾	Andra avsättningar ¹⁾	Totalt
Vid årets ingång	1 316	6	813	841	2 976
Avsättningar under året	1 191	131	416	301	2 039
Under året ianspråktaga avsättningar	-1 373	-127	-23	-187	-1 710
Under året återförda avsättningar	-103	-1	-24	-186	-314
Valutakursdifferenser	44	1	177	-4	218
Vid årets utgång	1 075	10	1 359	765	3 209
- varav kortfristiga avsättningar	858	10	29	203	1 100
- varav övriga långfristiga avsättningar	217	-	1 330	562	2 109

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

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

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

NOT 19 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2011	2010	2009
Upplupna personalrelaterade kostnader	2 925	2 764	2 467
Förutbetalda intäkter vid service- och reparationsavtal	1 893	1 807	2 077
Förutbetalda intäkter vid avtal med återköpsåtagande ¹⁾	4 647	3 653	3 195
Upplupna finansiella kostnader	85	70	100
Övriga sedvanliga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	1 387	1 572	1 900
Totalt	10 937	9 866	9 739
– varav kortfristigt	6 925	6 751	7 209
– varav långfristigt	4 012	3 115	2 530
Av totalen ovan härrör sig följande från Financial Services verksamheten	249	287	335

1) Av ovanstående förutbetalda intäkter avseende fordon sålda med återköpsåtagande förväntas MSEK 637 (539 respektive 665) intäktsföras inom 12 månader. MSEK 400 (134 respektive 52) förväntas intäktsföras senare än 5 år.

NOT 20 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser

Ställda säkerheter	2011	2010	2009
Finansiella fordringar ²⁾	3 469	2 276	–
Övrigt	1	2	1
Totalt ¹⁾	3 470	2 278	1

1) Varav säkerheter ställda för:

Långfristig upplåning	3 469	2 276	–
Annans skuld	1	2	1

2) Avser i huvudsak pantsatta leasingavtal inom Financial Services.

Eventalförpliktelser	2011	2010	2009
Ansvarsförbindelse avseende kreditförsäkring i FPG	53	47	46
Borgensförbindelser	11	14	29
Övriga garantiförbindelser	290	411	404
Totalt	354	472	479

Utöver dessa eventalförpliktelser har garantier lämnats till kunders kreditgivare att återköpa fordon till ett värde av MSEK 47 (37 respektive 41).

NOT 21 Leasingåtaganden

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

Framtida betalningsåtaganden för ej uppsägningsbara operationella leasingkontrakt

Operationell leasing	2011		2010		2009	
	Framtida minimi-leasingavgifter	Därav avseende lokaler	Framtida minimi-leasingavgifter	Därav avseende lokaler	Framtida minimi-leasingavgifter	Därav avseende lokaler
Inom ett år	426	232	371	197	339	200
Mellan ett år och fem år	1 106	662	755	587	856	617
Senare än fem år	540	525	521	519	604	602
Totalt ¹⁾	2 072	1 419	1 647	1 303	1 799	1 419

1) Avser operationella leasingavtal där förpliktelsen överstiger ett år.

Fördelning av leasingkostnader	2011	2010	2009
Operationell leasing			
Fasta avgifter	454	365	345
Rörliga avgifter	4	5	1
Avgifter avseende objekt som vidareuthyrts	–6	–8	–3
Summa ²⁾	452	362	343

2) Kostnader för lokalhyra har belastat resultatet med MSEK 225 (196 respektive 192).

NOT 21 Leasingåtaganden, forts.

Framtida betalningsåtaganden för ej uppsägningsbara finansiella leasingkontrakt

	2011			2010			2009		
	Framtida minimi-leasing-avgifter	Ränta	Nuvärde av framtida leasing-avgifter	Framtida minimi-leasing-avgifter	Ränta	Nuvärde av framtida leasing-avgifter	Framtida minimi-leasing-avgifter	Ränta	Nuvärde av framtida leasing-avgifter
Finansiell leasing									
Inom ett år	53	1	52	69	3	66	44	1	43
Mellan ett år och fem år	49	5	44	64	8	55	150	18	132
Senare än fem år	-	-	-	-	-	-	2	1	1
Totalt³⁾	102	6	96	133	11	121	196	20	176

3) Avser finansiella leasingavtal där förpliktelsen överstiger ett år.

Fördelning av leasingkostnader	2011	2010	2009
Finansiell leasing			
Fasta avgifter	58	42	45
Rörliga avgifter	-	-	-
Avgifter avseende objekt som vidareuthyrts	-28	-28	-33
Summa	30	14	12

Tillgångar i balansräkningen under finansiell leasing

Redovisat värde	2011	2010	2009
Uthyrningsfordon	79	128	155
Byggnader	10	11	14
Maskiner	0	0	-
Övrigt	15	18	16
Summa	104	157	185

NOT 22 Statliga stöd och bidrag

Scaniakoncernen erhöll under året statliga bidrag till ett belopp av MSEK 65 (65 respektive 74) hänförliga till rörelsekostnader på MSEK 218 (451 respektive 342). Under 2011 erhöles inga statliga bidrag hänförliga till investeringar (MSEK 0 respektive 9 med brutto-

anskaffningsvärden på MSEK 0 respektive 110). Scania har under året inte tecknat några nya lån med Europeiska Investeringsbanken (MEUR 0 respektive 400).

NOT 23 Förändring av nettoskuldsättning

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

Totalt Scaniakoncernen	2011	2010	2009
Totalt kassaflöde före finansieringsverksamheten	168	13 023	10 527
Valutakurseffekter i räntebärande skulder	1 723	2 656	1 227
Förvärvade och avyttrade verksamheter	1	-4	0
Valutakurseffekter i kortfristiga placeringar	0	-1	6
Valutakurseffekter i likvida medel	-351	-127	541
Förändring av derivat som påverkat nettoskuldsättning	-492	1 539	44
Utdelning	-4 000	-800	-2 000
Förändring nettoskuldsättning enligt balansräkning	-2 951	16 286	10 345

Fordon och tjänster	2011	2010	2009
Totalt kassaflöde före finansieringsverksamheten	6 970	11 880	5 512
Valutakurseffekter i räntebärande skulder	223	742	66
Förvärvade och avyttrade verksamheter	1	-4	0
Valutakurseffekter i kortfristiga placeringar	0	-1	6
Valutakurseffekter i likvida medel	-338	-91	541
Förändring av derivat som påverkat nettoskuldsättning	155	144	44
Utdelning	-4 000	-800	-2 000
Flytt mellan segment	-96	-132	157
Förändring nettoskuldsättning enligt balansräkning	2 915	11 738	4 326

NOT 24 Kassaflödesanalys

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

	2011	2010	2009
a. Erhållen/erlagd ränta och utdelning			
Erhållen utdelning från intresseföretag	11	2	-1
Erhållen ränta	608	373	335
Erlagd ränta	-276	-552	-942

b.1. Fordon och tjänster; icke kassaflödespåverkande poster

	2011	2010	2009
Avskrivningar	2 609	2 544	2 748
Osäkra fordringar	92	55	188
Intresseföretag	-5	-16	-6
Vinstavräkning uthyrningstillgångar	288	177	-181
Övrigt	-29	298	41
Totalt	2 955	3 058	2 790

b.2. Financial Services; icke kassaflödespåverkande poster

	2011	2010	2009
Avskrivningar	21	21	24
Osäkra fordringar	298	493	833
Övrigt	-4	43	-21
Totalt	315	557	836

c. Nettoinvestering genom förvärv/avyttring av verksamheter ¹⁾

	2011	2010	2009
Försäljning av verksamheter	58	-	-
Förvärv av verksamheter	-14	-56	-118
Totalt	44	-56	-118

1) Se not 25 Förvärvade/avyttrade verksamheter.

	2011	2010	2009
d.1. Fordon och tjänster; förvärv av anläggningstillgångar			
Investeringar i anläggningstillgångar ²⁾	-4 308	-3 275	-3 717
Försäljning av anläggningstillgångar	532	522	686
Totalt	-3 776	-2 753	-3 031

2) Varav aktiverade utgifter för forskning och utveckling MSEK 387 (351 respektive 287).

d.2. Financial Services; förvärv av anläggningstillgångar

	2011	2010	2009
Nyfinansiering ³⁾	-25 764	-17 702	-15 016
Amorteringar och avslutade kontrakt	18 287	18 233	19 520
Totalt	-7 477	531	4 504

3) Inkluderar övriga materiella och immateriella anläggningstillgångar.

e. Förändring av skuldsättning genom finansieringsaktiviteter

	2011	2010	2009
Nettoförändring av kortfristiga placeringar	-86	-15	46
Nettoförändring av kortfristig upplåning	8 077	-5 443	-7 497
Återbetalning av långfristig upplåning	-12 886	-10 234	-10 112
Ökning av långfristig upplåning	10 919	6 303	11 014
Totalt	6 024	-9 389	-6 549

f. Likvida medel

	2011	2010	2009
Kassa och bank	1 495	1 716	1 036
Kortfristiga placeringar, som utgör likvida medel	10 153	8 091	6 064
Totalt	11 648	9 807	7 100

NOT 25 Förvärvade/avyttrade verksamheter

Förvärvade/avyttrade tillgångar och skulder	Förvärvade verksamheter			Avyttrade verksamheter		
	2011	2010	2009	2011	2010	2009
	Redovisade värden vid förvärvet	Redovisade värden vid förvärvet	Redovisade värden vid förvärvet	Redovisade värden vid avyttringen	Inga avyttringar	Inga avyttringar
Materiella och immateriella anläggningstillgångar	7	68	73	-23	-	-
Varulager	8	40	52	-4	-	-
Fordringar	7	36	-	-	-	-
Likvida medel	-	0	-	-	-	-
Låneskulder	-	-4	-	-	-	-
Övriga skulder och avsättningar	-11	-93	-7	-	-	-
Netto identifierbara tillgångar och skulder	11	47	118	-27	-	-
Koncerngoodwill	3	9	-	-	-	-
Köpeskillning	14	56	118	-58	-	-
Likvida medel i förvärvade/avyttrade bolag	-	0	-	-	-	-
Påverkan på koncernens likvida medel	-14	-56	-118	58	-	-
Antal anställda	35	157	185	30	-	-

Under 2011 förvärvades återförsäljarverksamheter i Norge och Frankrike. Under 2010 förvärvades återförsäljarverksamheter i Frankrike, Schweiz och Italien. Under 2009 förvärvades återförsäljarverksamheter i Danmark och Frankrike. Redovisade värden bedömdes motsvara verkligt värde.

Förvärvade verksamheter har följande ackumulerad påverkan på 2011: Nettoomsättning minskad med internförsäljning MSEK +32, Bruttoresultat MSEK +6, Kostnader MSEK -2, Rörelseresultat MSEK +4 och Resultat före skatt MSEK +4.

Om förvärven hade skett vid årets början skulle förvärvade verksamheter haft följande påverkan på 2011: Nettoomsättning minskad med internförsäljning MSEK +68, Bruttoresultat MSEK +32, Kostnader MSEK -24, Rörelseresultat MSEK +7 och Resultat före skatt MSEK +7.

Under 2011 avyttrades återförsäljarverksamheten för personbilar i Finland. Under 2010 och 2009 har inga avyttringar skett. Avyttrade verksamheter har följande ackumulerad påverkan på 2011: Nettoomsättning minskad med internförsäljning MSEK +66, Bruttoresultat MSEK +9, Kostnader MSEK -6, Rörelseresultat MSEK +3 och Resultat före skatt MSEK +3.

NOT 26 Löner och ersättningar samt antal anställda

Löner och ersättningar, pensionskostnader och andra sociala kostnader (exklusive inhyrd personal)	2011	2010	2009
Styrelser och ledande befattningshavare ¹⁾	405	401	264
- varav tantiem	135	138	26
Övriga anställda	12 374	11 327	10 491
Summa ²⁾	12 779	11 728	10 755
Pensionskostnader och andra sociala kostnader	4 227	3 933	3 640
- varav pensionskostnader ³⁾	995	1 036	1 127
Totalt	17 006	15 661	14 395

1) Antal personer i styrelser och ledande befattningar var 478 (455 respektive 489).

2) Inklusive icke-monetära ersättningar.

3) Av koncernens pensionskostnad avser MSEK 40 (33 respektive 36) styrelser och ledande befattningshavare i Scania-koncernen. Per årsskiftet uppgick den totala pensionsförpliktelsen till MSEK 151 (135 respektive 137) för denna grupp.

NOT 26 Löner och ersättningar samt antal anställda, forts.

Löner och andra ersättningar, pensionskostnader och andra sociala kostnader fördelade per region	2011			2010			2009		
	Löner och andra ersättningar	Sociala kostnader (varav pension)		Löner och andra ersättningar	Sociala kostnader (varav pension)		Löner och andra ersättningar	Sociala kostnader (varav pension)	
Sverige	5 478	2 415 (519)		4 979	2 344 (626)		4 222	2 069 (682)	
Europa (exklusive Sverige)	4 478	1 083 (371)		4 395	1 020 (342)		4 509	1 045 (364)	
Eurasien	176	24 (16)		147	17 (14)		132	16 (12)	
Amerika	1 917	649 (46)		1 555	504 (17)		1 354	466 (38)	
Asien	293	19 (12)		254	14 (8)		225	15 (9)	
Afrika och Oceanien	437	37 (31)		398	34 (29)		313	29 (22)	
Totalt	12 779	4 227 (995)		11 728	3 933 (1 036)		10 755	3 640 (1 127)	

Medelantal anställda (exklusive inhyrd personal)	2011		2010		2009	
	Totalt	Andel kvinnor	Totalt	Andel kvinnor	Totalt	Andel kvinnor
Sverige	12 165	20%	10 727	19%	11 083	19%
Europa (exklusive Sverige)	12 605	13%	12 246	12%	12 304	12%
Eurasien	769	25%	650	25%	718	24%
Amerika	5 397	12%	4 713	11%	4 189	11%
Asien	1 091	17%	1 029	17%	935	18%
Afrika och Oceanien	1 257	16%	1 196	15%	1 160	15%
Totalt	33 284	16%	30 561	15%	30 389	15%

Könsfördelning	2011	2010	2009
Styrelseledamöter i moderbolag och dotterföretag	384	359	387
– varav män	379	354	382
– varav kvinnor	5	5	5
VD i moderbolag och dotterföretag samt den verkställande ledningen i koncernen	94	96	102
– varav män	94	96	101
– varav kvinnor	–	–	1

Antal anställda per 31 december	2011	2010	2009
Fordon och tjänster			
Produktion och centrala staber	17 489	17 006	14 672
Forskning och utveckling	3 327	2 930	2 642
Försäljnings- och servicebolag	16 038	14 987	14 475
Summa	36 854	34 923	31 789
Financial Services	642	591	541
Totalt	37 496	35 514	32 330
– varav tillfälligt anställd och inhyrd personal	4 121	4 502	1 798

NOT 27 Transaktioner med närstående

	Intäkter			Kostnader			Fordringar			Skulder		
	2011	2010	2009	2011	2010	2009	2011	2010	2009	2011	2010	2009
Volkswagenkoncernen	369	30	27	378	222	205	235	15	4	170	8	12
Intresseföretag och joint ventures												
Bits Data i Södertälje AB	-	-	-	17	16	15	-	-	-	1	2	1
Cummins-Scania HPI L.L.C	-	-	-	168	120	78	-	-	-	17	27	16
Cummins-Scania XPI Manufacturing L.L.C	77	58	21	274	302	255	14	18	7	7	23	16
Laxå Special Vehicles AB	15	12	-	134	66	-	4	8	-	41	31	-
ScaMadrid S.A.	70	101	78	25	30	36	8	13	8	1	1	2
ScaValencia S.A.	94	88	120	61	42	67	12	8	8	2	2	3
Övriga	10	-	13	6	-	8	-	-	1	1	-	-

Upplýsingar om närståenderelationer som innefattar ett bestämmande inflytande lämnas i förteckningen över dotterföretag. Se även presentationen av Scantias styrelse och verkställande ledning samt not 28 Ersättningar till ledande befattningshavare. Upplýsingar om utdelningar från samt kapitaltillskott i intresseföretag, joint ventures med mera lämnas i not 13 Andelar i intresseföretag, joint ventures mm. Upplýsingar om pensionsplaner lämnas i not 17 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser samt not 26 Löner och ersättningar samt antal anställda.

Köp och hyra av tjänstebilar är inkluderade i transaktionerna med Volkswagenkoncernen. Jämförelseåren är justerade med dessa transaktioner. Under 2011 har Volkswagen utökat sitt ägande i MAN, vilket innebär att numera är MAN-koncernen en närstående part och ingår i Volkswagen koncernen.

Samtliga transaktioner med närstående sker på marknadsmässiga villkor.

NOT 28 Ersättningar till ledande befattningshavare

STYRELSENS ARVODEN

Enligt bolagsstämmans beslut uppgår arvodet avseende 2011 till de stämмоvalda externa styrelseledamöterna till sammanlagt SEK 2 500 000 (2 031 250) att fördelas med SEK 500 000 (406 250) till vardera ledamot i styrelsen som inte är anställd i bolaget eller av Volkswagen AG.

För det arbete som utförts i revisionskommittén har fastställts ett arvode om SEK 200 000 till revisionskommitténs ordförande och SEK 100 000 till var och en av revisionskommitténs övriga ledamöter som inte är anställda av Volkswagen AG. För det arbete som utförs i ersättningskommittén har fastställts ett arvode om SEK 50 000 till var och en av ledamöterna i ersättningskommittén som inte är anställd av Volkswagen AG. Utöver det gängse styrelsearvodet har ingen ersättning från Scania utgått till de ledamöter i styrelsen som inte är anställd i bolaget.

PRINCIPER FÖR ERSÄTTNING TILL LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE

Principerna för ersättning till ledande befattningshavare i Scania fastställs av bolagsstämman. Syftet är att erbjuda ett marknadsrelaterat ersättningspaket som möjliggör att ledande befattningshavare kan rekryteras och behållas. Ersättningen till ledande befattningshavare består av följande delar:

1. Fast lön
2. Rörlig resultatberoende lön
3. Pension

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

NOT 28 Ersättningar till ledande befattningshavare, forts.**FAST LÖN TILL DEN VERKSTÄLLANDE DIREKTÖREN**

Den fasta lönen till verkställande direktören uppgick till SEK 10 000 000 för år 2011.

RÖRLIG LÖN

Den rörliga lönen är beroende av Scantias resultat och utgörs av ett tvådelat incitamentsprogram, Del 1 och Del 2.

Principerna för rörlig lön för ledande befattningshavare, verkställande direktören inräknad, beslutades av bolagsstämman 2011 och är ett program med samma parametrar som var i kraft under 2010. Programmet omfattar högst 150 befattningshavare.

Utfallet beräknas på verksamhetens avkastning definierad som Scaniakoncernens nettovinst efter avdrag för kostnader för eget kapital, RNI (Residual Net Income). För 2011 fastställde styrelsens ersättningskommitté RNI på basis av en faktor för eget kapital om 8 procent.

Del 1 är relaterad till den faktiska avkastningsförmågan för ett aktuellt år, allt under den förutsättningen att RNI enligt föregående stycke är positiv och bestäms till ett kontantbelopp (maximalt 45 till 150 procent av den fasta lönen) beroende på befattning. Del 2 är relaterad till Scantias förmåga att från ett år till ett annat öka RNI enligt ovan och utfallet bestäms också till ett kontantbelopp (maximalt 35 till 80 procent av den årliga fasta lönen). Utfallet av båda dessa komponenter regleras under 2012.

Båda komponenterna är som framgår ovan så konstruerade att de innehåller en högsta gräns för den ersättning som kan utgå enligt programmet. Under perioden 1997–2011 har utfallet av programmet för rörlig lön för den verkställande ledningen, den verkställande direktören inräknad, varierat från 0 till 150 procent för Del 1 och från 0 till 80 procent för Del 2. I genomsnitt har utfallet för perioden 1997–2011 varit 81 procent av den årliga fasta lönen gällande Del 1 och 27 procent av den årliga fasta lönen gällande Del 2. Utfallet 2011 för den verkställande direktören utgör 105 procent för Del 1 och 0 procent för Del 2.

Vid utfall skall 50 procent av det sammanlagda beloppet av Del 1 och Del 2 utbetalas kontant som lön och resterande 50 procent bestämmas till ett kontantbelopp som efter avdrag av tillämplig skatt, används av den anställde för köp av B-aktier i Scania AB till marknadsvärde genom en av bolaget anvisad tredje part den dag som bestäms av bolaget. Köp av B-aktier i Scania AB, skall ske med en tredjedel av beloppet per år under tre år samt att vardera tredjedel låses under ett år från respektive förvärv.

Full tillgång till hela det tilldelade beloppet nås fyra kalenderår efter respektive avtalsårs ingående. Styrelsen är bemyndigad att, helt eller delvis, efterge kravet på att den anställde ska använda 50 procent till köp av Scania B-aktier om det vid utbetalningstillfället föreligger risk att deltagare anses inneha insiderinformation eller någon annan

omständighet föreligger som försvårar eller omöjliggör köp av Scania B-aktier. Styrelsen har använt detta mandat för ett begränsat antal deltagare under 2011.

Betalningarna kommer att vara villkorade av att deltagaren är anställd inom Scaniakoncernen vid utgången av kalenderåret eller att anställningen har upphört genom överenskommen pensionering. Deltagarna äger dock förfoga över avkastningen från de förvärvade aktierna samt ha möjligheten att förvärva aktier för pension enligt pensionsutfästelse att tryggas genom en kapitalförsäkring.

PENSIONSSYSTEM FÖR LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE

Verkställande direktören, övriga verkställande ledningen samt cheferna för ledningsenheterna omfattas av ett avgiftsbestämt pensionssystem som gäller utöver allmän pension och ITP. Enligt detta avgiftsbestämda system sker intjänandet genom bolagets årliga betalning av premier. Därtill kommer värdet av den anställdes årliga egenavgifter uppgående till 5 procent av den fasta lönen.

Den årliga av bolaget betalda premien för medlemmar av den verkställande ledningen, exklusive den verkställande direktören, varierar mellan 15–31 procent av den fasta lönen. Premien för cheferna för ledningsenheterna varierar mellan 16–30 procent av den fasta lönen.

ÖVRIGA VILLKOR FÖR DEN VERKSTÄLLANDE DIREKTÖREN

För den verkställande direktören, utöver den fasta lönen, gäller det för den verkställande ledningen gällande programmet för rörlig lön för perioden. Den årliga av bolaget betalda pensionspremien för den verkställande direktören enligt dennes avtal om pension utgör 35 procent av den fasta lönen så länge den verkställande direktören kvarstår som anställd i bolaget. Premien för 2011 uppgick till SEK 3 500 000. Avtalet föreskriver också en extra pensionsavsättning, vilken uppgår till SEK 6 000 000 för år 2011.

För verkställande direktören gäller vid egen uppsägning att han är berättigad till lön under en sexmånadersperiod. Förekommande utfall av programmet för rörlig lön proportioneras med hänsyn till anställningstidens längd under ifrågavarande år. Vid en uppsägning från företags sida före utgången av den 31 mars 2015, äger verkställande direktören för återstående tid rätt till fast lön med oförändrat belopp per år vartill kommer en kompensation per år motsvarande genomsnittet av tre års rörlig lön enligt gällande anställningskontrakt.

UPPSÄGNINGSVILLKOR FÖR DEN VERKSTÄLLANDE LEDNINGEN

För övriga medlemmar i den verkställande ledningen gäller vid uppsägning från bolagets sida ett avgångsvederlag motsvarande högst två årslöner utöver lönen under sex månaders uppsägningstid. Om ny anställning erhålls inom 18 månader räknat från dagen för uppsägningen upphör avgångsvederlaget.

2011, KSEK	Fast lön	Styrelse-arvode ¹⁾	Rörlig lön Del 1	Rörlig lön Del 2	Övriga ersättningar	Summa lön och arvode	Pensionskostnader avgiftsbestämd pension	Pensionskostnader förmånsbestämd pension (ITP)	Totala pensionskostnader	Pensionsförpliktelser
Styrelsens ordförande										
Verkställande direktören	10 000		10 528	–	29	20 557	9 509	816	10 325	8 673
Övriga verkställande ledningen (5 personer)	16 500		16 740	–	1 194	34 434	5 539	2 638	8 177	11 666
Cheferna för ledningsenheterna (22 personer)	41 665		31 823	–	3 437	76 925	10 137	12 268	22 405	49 613

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

2010, KSEK	Fast lön	Styrelse-arvode ²⁾	Rörlig lön Del 1	Rörlig lön Del 2	Övriga ersättningar	Summa lön och arvode	Pensionskostnader avgiftsbestämd pension	Pensionskostnader förmånsbestämd pension (ITP)	Totala pensionskostnader	Pensionsförpliktelser
Styrelsens ordförande										
Verkställande direktören	8 750		9 501	7 000	12	25 263	8 297	820	9 117	7 856
Övriga verkställande ledningen (5 personer)	15 300		14 189	10 453	951	40 893	8 494	2 389	10 883	9 353
Cheferna för ledningsenheterna (22 personer)	42 380		27 309	31 781	3 291	104 761	9 274	11 742	21 016	41 450

2) Andra styrelseledamöters totala ersättning: Hans Dieter Pötsch 0; Francisco J. Garcia Sanz 0; Börje Ekholm 506; Helmut Aurenz 406; Gunnar Larsson 519; Peter Wallenberg Jr. 406; Jochen Heizmann 0; Åsa Thunman 203; Peggy Bruzelius 228; Staffan Bohman 387. Peggy Bruzelius och Staffan Bohman avgick vid årsstämman den 6 maj 2010.

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

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

Övriga ersättningar: skattepliktigt förmånsvärde av bil, dagstidningar etc.

Pensionsålder: avtalad pensionsålder är 60 år för den verkställande ledningen exklusive den verkställande direktören och 62 år för cheferna för ledningsenheterna. Pensionsåldern enligt ITP är 65 år.

NOT 29 Arvoden och ersättningar till revisorer

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

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

Revisionsfirma	2011		2010		2009	
	Ernst & Young	Övriga revisorer	Ernst & Young	Övriga revisorer	Ernst & Young	Övriga revisorer
Revisionsuppdrag	43	1	45	1	52	1
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag	1	–	4	–	12	–
Skatterådgivning	2	1	2	0	0	–
Övriga tjänster	1	0	2	1	6	0
Totalt	47	2	53	2	70	1

NOT 30 Finansiell riskhantering

FINANSIELL RISKHANTERING INOM SCANIAKONCERNEN

Scania är i sin verksamhet utöver affärsrisker, exponerad för olika finansiella risker. De finansiella risker som är av störst betydelse är valuta-, ränte-, kredit och refinansieringsrisk, vilka regleras i en av Scantias styrelse fastställd finanspolicy.

Kreditrisken avseende kundengagemang hanteras, inom fastställda ramar, decentraliserat genom lokala kreditbedömningar. Beslut om större kreditengagemang tas i centrala kreditkommittéer. Övriga risker hanteras främst centralt av Scantias treasuryenhet. Den centrala treasuryenheten mäter dagligen risken på utestående positioner mot fastställda limiter enligt finanspolicyen.

VALUTARISK

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

- Ett enskilt bolag kan ha monetära tillgångar och skulder i en annan valuta än dess funktionella valuta, vilka omräknas till den funktionella valutan med balansdagskursen. Vid reglering av monetära tillgångar och skulder uppstår en valutakursdifferens mellan transaktionsdagens kurs och betalkurs. Samtliga valutakursförändringar hänförliga till omräkning eller reglering av monetära poster, redovisas i resultaträkningen (transaktionseffekt).
- Intäkter, kostnader, tillgångar och skulder i annan funktionell valuta än moderbolagets rapporteringsvaluta (SEK) omräknas till genomsnittskurs respektive balansdagskurs. Effekten som uppstår av att balansdagskursen förändras från årets början samt att årets snittkurs avviker från balansdagskursen redovisas i omräkningsreserven i övrigt totalresultat (omräkningseffekt).

Under 2011 utgjorde Scantias försäljning till länder utanför Sverige 93 (94 respektive 93) 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 2011 cirka MSEK 31 300 (25 800 respektive 19 800). De största flödesvalutorna var EUR, USD och RUB. I tabellen på nästa sida framgår valutaexponeringen i rörelseresultatet i de vanligast förekommande valutorna.

Valutaexponering i rörelseresultat, Fordon och tjänster	2011	2010	2009
Euro, EUR	6 100	4 700	5 800
US dollar, USD	5 500	4 200	3 400
Ryska rubel, RUB	4 500	1 500	700
Brasilianska real, BRL	3 500	7 100	2 500
Brittiska pund, GBP	3 000	2 500	2 700
Norska kronor, NOK	1 800	1 200	1 400
Australiska dollar, AUD	1 100	1 000	900
Danska kronor, DKK	1 100	900	1 100
Schweiziska franc, CHF	800	600	700
Polska zloty, PLN	700	100	-300
Koreanska won, KRW	600	800	600
Sydafrikanska rand, ZAR	600	600	500
Argentinska peso, ARS	-1 200	-1 100	-700
Övriga valutor	2 500	1 500	800
Total valutaexponering i rörelseresultat	30 600	25 600	20 100

Valutaexponering i rörelseresultat, Financial Services	2011	2010	2009
Euro, EUR	400	100	-300
Övriga valutor	300	100	0
Total valutaexponering i rörelseresultat	700	200	-300

Baserat på 2011 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 313 (258 respektive 198).

För Fordon och tjänster uppgick de negativa valutaeffekterna avista jämfört med 2010 till cirka MSEK 2 190. Under 2010 påverkade valutasäkringar av framtida leveranser resultatet med cirka MSEK 745. Under 2011 säkrades inga framtida leveranser. Jämfört med 2010 uppgick därmed den totala negativa valutaeffekten till MSEK 2 935.

I enlighet med Scantias policy kan framtida kassaflöden säkras med en säkringsperiod som tillåts variera mellan 0 och 12 månader. Löptid på över 12 månader tar styrelsen beslut om. Vid säkring av valutarisk sker försäljning av valuta främst genom terminskontrakt, men även i viss mån genom valutaoptioner. Under 2011 säkrade Scania inga framtida valutaflöden.

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

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

Scantias nettotillgångar i utländsk valuta uppgick vid utgången av 2011 till MSEK 16 400 (13 150 respektive 12 250). Utländska nettotillgångar i dotterföretag säkras i normalfallet inte. I den mån dotterföretag har betydande monetära nettotillgångar i funktionell valuta kan dock säkring ske. Vid utgången av 2011 var inga utländska nettotillgångar säkrade (0 respektive 0).

Nettotillgångar, Fordon och tjänster	2011	2010	2009
Euro, EUR	3 300	2 900	3 400
Brasilianska real, BRL	3 200	1 900	1 500
Argentinska pesos, ARS	850	650	450
Ryska rubel, RUB	600	700	600
Brittiska pund, GBP	600	450	450
Norska kronor, NOK	500	300	300
Schweiziska franc, CHF	350	350	250
Polska zloty, PLN	350	300	350
Mexikanska pesos, MXN	300	250	200
Sydafrikanska rand, ZAR	200	400	150
Danska kronor, DKK	200	150	150
Peruanska soles, PEN	150	150	100
US dollar, USD	-300	-350	-350
Övriga valutor	1 200	1 400	1 300
Totala nettotillgångar i utländsk valuta, Fordon och tjänster	11 500	9 550	8 850
Nettotillgångar, Financial Services	2011	2010	2009
Euro, EUR	3 100	2 000	1 800
Övriga valutor	1 800	1 600	1 600
Totala nettotillgångar i utländsk valuta, Financial Services	4 900	3 600	3 400
Totala nettotillgångar i utländsk valuta, Scania-koncernen	16 400	13 150	12 250

Valutakursdifferensers påverkan på årets resultat

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

	2011	2010	2009
Rörelseresultat	-116	6	-55
Finansiella intäkter och kostnader	-12	-3	-53
Skatter	-4	2	-1
Påverkan på årets resultat	-132	5	-109

RÄNTERISK

Ränterisk är risken att förändringar i marknadsräntor påverkar kassaflödet eller det verkliga värdet på finansiella tillgångar och skulder negativt. För Scantias tillgångar och skulder som löper med rörlig ränta får en förändring av marknadsräntor en direkt effekt på kassaflödet, medan för fastförräntade tillgångar och skulder påverkas i stället portföljens verkliga värde. För att hantera ränteriskerna används främst räntederivat i form av ränteswapavtal.

Vid utgången av 2011 bestod Scantias räntebärande tillgångar främst av tillgångar inom segmentet Financial Services samt kortfristiga placeringar och likvida medel. Räntebärande skulder bestod i huvudsak av lån, i stor utsträckning avsedda att finansiera utlåningen inom Financial Services verksamhet och i mindre omfattning att finansiera rörelsekapital inom Fordon och tjänster.

Ränterisk inom Fordon och tjänster

Upplåningen inom Fordon och tjänster används främst för finansiering av rörelsekapital. För att motsvara omsättnings hastigheten på rörelsekapitalet används en kort räntebindningstid på låneportföljen. Scantias policy för ränterisker inom segmentet Fordon och tjänster är att räntebindningen på nettoskulden i normalfallet ska vara 6 månader, dock kan avvikelser göras mellan 0 till 24 månader.

Nettokassan inom Fordon och tjänster var MSEK 10 615 (7 700 respektive -4 038) vid årets slut. Låneskulderna uppgick till MSEK 1 418 (2 909 respektive 10 204) och den genomsnittliga räntebindningstiden för dessa understiger 6 (6 respektive 6) månader. Kortfristiga placeringar och likvida medel uppgick till MSEK 11 468 (9 552 respektive 6 648) och den genomsnittliga räntebindningstiden på dessa tillgångar understiger 1 (1 respektive 1) månad. I nettokassan ingår även derivat som säkrar upplåningen till ett nettovärde på MSEK 565 (1 057 respektive -482).

Givet samma låneskuld, kortfristiga placeringar, likvida medel och samma räntebindningstider som vid årsskiftet skulle en förändring av marknadsräntan med 100 baspunkter (1 procentenhet) förändra räntekostnaderna inom Fordon och tjänster med cirka MSEK 15 (30 respektive 85) samt ränteintäkterna med cirka MSEK 110 (95 respektive 65) på årsbasis.

NOT 30 Finansiell riskhantering, forts.

Ränterisk inom Financial Services

Scanias policy för ränterisker inom segment Financial Services är att utlåning och upplåning ska matchas avseende ränta och förfallotidpunkt. Räntebindningen avseende kreditportföljen och upplåningen hade inom Financial Services följande struktur per den 31 december 2011:

Räntebindning inom Financial Services per den 31 december 2011	Räntebärande portfölj ¹⁾	Räntebärande skulder ²⁾
2012	23 445	21 518
2013	7 817	7 024
2014	5 747	5 097
2015	3 425	2 436
2016	1 369	902
2017 och senare	432	398
Totalt	42 235	37 375

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

Räntebindning inom Financial Services per den 31 december 2009	Räntebärande portfölj ¹⁾	Räntebärande skulder ²⁾
2010	22 604	22 361
2011	7 887	7 536
2012	5 543	4 064
2013	2 990	1 654
2014	1 084	495
2015 och senare	296	118
Totalt	40 404	36 228

1) Inklusive operationell leasing.

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

Scanias totala upplåning uppgick vid årsskiftet till MSEK 38 793 (34 406 respektive 46 432).

Upplåning per den 31 december 2011	Upplåning inkl. valutaswapavtal	Upplåning exkl. valutaswapavtal
EUR	16 401	15 458
BRL	4 787	4 787
GBP	3 958	0
SEK	2 926	15 358
ZAR	1 948	1 697
RUB	1 835	0
USD	1 095	190
NOK	872	0
KRW	716	25
DKK	672	0
CHF	564	14
AUD	330	0
THB	314	78
PLN	228	0
CZK	139	14
CLP	63	63
Övriga	1 719	882
Totalt¹⁾	38 567	38 567
Upplupen ränta	226	226
Totalt	38 793	38 793

1) Total upplåning exkluderar MSEK 226 avseende upplupna räntor.

KREDITRISK

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

Kreditrisk inom Fordon och tjänster

Inom segmentet Fordon och tjänster uppgick bokförda fordringar på kunder till MSEK 6 648 (6 677 respektive 6 587), varav merparten utgjordes av fordringar på fristående återförsäljare och slutkunder. Totalt finns det säkerheter till ett estimerat verkligt värde av MSEK 1 868. Huvuddelen av säkerheterna består av återtaganderätter samt bankgarantier. Under året realiserades säkerheter till ett värde av MSEK 182.

Tidsanalys på kundfordringar som är förfallna men inte nedskrivna	Förfallna betalningar 2011	Förfallna betalningar 2010	Förfallna betalningar 2009
< 30 dagar	944	839	963
30–90 dagar	284	246	314
91–180 dagar	73	52	128
> 180 dagar	59	170	82
Totalt	1 360	1 307	1 487

Avsättningar för osäkra fordringar uppgick till MSEK 516 (581 respektive 725) motsvarande 7,2 (8,0 respektive 9,9) procent av totala fordringar. Årets kostnad för osäkra fordringar uppgick till MSEK 92 (55 respektive 188). Avsättning för osäkra fordringar har ändrats enligt följande:

Avsättning för osäkra fordringar	2011	2010	2009
Avsättning vid årets början	581	725	711
Reservering för befarade förluster	50	-7	155
Upplösning på grund av konstaterade förluster	-91	-89	-147
Valutakursdifferenser	-24	-48	13
Övrigt	0	0	-7
Avsättning vid årets slut	516	581	725

Kreditrisk inom Financial Services

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

Kreditportfölj	2011	2010	2009
Exponering	42 980	36 954	41 328
– varav operationell leasing	8 365	8 545	8 931
Kreditriskreserv	745	817	924
Redovisat värde	42 235	36 137	40 404
– varav operationell leasing	8 301	8 497	8 898

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

Portföljen består i huvudsak av finansiering av lastbilar, bussar och trailers till mindre och medelstora företag. En beskrivning av exponering av kreditrisk framgår av tabellen nedan:

Koncentration av kreditrisk	Antal kunder	Procent av totala antalet kunder	Procent av portföljvärdet
Per den 31 december 2011			
Exponering < 15 MSEK	23 501	98,4	67,4
Exponering 15–50 MSEK	281	1,2	15,0
Exponering > 50 MSEK	97	0,4	17,6
Totalt	23 879	100,0	100,0

Koncentrationen av kreditrisken 2011 är likvärdig med hur den såg ut 2010 och 2009. Av tabellen framgår att merparten av kunderna ingår i segmentet med exponering lägre än MSEK 15. I det segmentet finns 98,4 procent (98,7 respektive 98,4) av totala antalet kunder, vilket motsvarar 67,4 procent (70,8 respektive 67,7) av portföljen. I segmentet med exponering MSEK 15–50 finns 1,2 procent (1,0 respektive 1,3) av totala antalet kunder, vilket motsvarar 15,0 procent (14,2 respektive 17,4) av portföljen. I segmentet med exponering som överstiger MSEK 50 finns 0,4 procent (0,3 respektive 0,3) av totala antalet kunder, vilket motsvarar 17,6 procent (15,0 respektive 14,9) av portföljen.

För engagemang med förfallna fordringar sker vanligtvis ett relativt snabbt återtagande av det finansierade objektet. Omförhandling sker endast i de fall Financial Services bedömer efter en ny kreditutvärdering att kundens likviditetsproblem är av övergående karaktär och då omförhandlingen kan göras utan att avsevärt försämra riskpositionen. Eftersom den finansiella situationen för de flesta av Scania's kunder har förbättrats under året har det redovisade värdet för finansiella tillgångar vars villkor omförhandlats minskat och uppgick vid utgången av 2011 till MSEK 3 768 (5 352 respektive 7 372). Kontrakten anses vara osäkra när betalning är förfallen över 90 dagar eller när det finns tillgänglig information som föranleder att Scania säger upp kontrakten i förtid.

Andrahandsmarknaden för återtagna och begagnade fordon har varit väl fungerande under större delen av 2011. Under året återtogs 2 595 (3 579 respektive 4 354) finansierade fordon. Vid årets slut uppgick antalet återtagna men ännu ej sålda fordon till 596 (677 respektive 1 223) med ett totalt redovisat värde på MSEK 176 (274 respektive 447). Återtagna fordon realiserar genom nytt finansieringskontrakt till annan kund, direkt försäljning till slutkund eller försäljning via Scania's återförsäljarnät.

NOT 30 Finansiell riskhantering, forts.

Tidsanalys på portföljens tillgångar

	2011			2010			2009			
	Förfallna inte nedskrivna	Förfallna betalningar	Total exponering ¹⁾	Beräknat verkligt värde på säkerhet	Förfallna betalningar	Total exponering ¹⁾	Beräknat verkligt värde på säkerhet	Förfallna betalningar	Total exponering ¹⁾	Beräknat verkligt värde på säkerhet
< 30 dagar		90	2 796	2 758	87	3 489	3 277	104	3 814	3 484
30–90 dagar		107	1 649	1 550	111	1 704	1 608	157	2 603	2 360
Förfallna och nedskrivna										
91–180 dagar		77	559	501	84	751	649	197	1 592	1 355
> 180 dagar		124	480	372	245	1 029	764	396	2 108	1 652
Avslutade kontrakt		159	593	402	256	1 064	733	345	1 343	985
Totalt		557	6 077	5 583	783	8 037	7 031	1 199	11 460	9 836

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

Avsättningar för osäkra fordringar uppgick till MSEK 745 (817 respektive 924) motsvarande 1,7 procent (2,2 respektive 2,2) av Financial Services bruttoportfölj. Avsättning för osäkra fordringar har ändrats enligt följande:

Avsättning för osäkra fordringar	2011	2010	2009
Avsättning vid årets början	817	924	635
Reservering för befarade förluster	260	371	604
Upplösning på grund av konstaterade förluster	-317	-378	-303
Valutakursdifferenser	-15	-100	-12
Avsättning vid årets slut	745	817	924

Årets kostnader för konstaterade och befarade kreditförluster uppgick till MSEK 298 (493 respektive 833).

Övriga kreditrisker inom Scania

Hanteringen av de finansiella kreditriskerna som främst uppkommer inom den centrala treasuryverksamheten, bland annat vid placering av likviditet och derivathandel, regleras i Scantias finanspolicy. Transaktioner sker endast inom fastställda limiter och med utvalda kreditvärdiga motparter. Med kreditvärdig motpart avses att motparten erhållit ett godkänt kreditbetyg (minst A eller motsvarande) från kreditinstituten Standard and Poor's och/eller Moody's. För att reducera kreditrisken begränsas tillåten exponeringsvolym per motpart beroende på motpartens kreditbetyg. För att ytterligare begränsa kreditrisken har Scania även ingått avtal om netting (International Swaps and Derivatives Association) med de flesta av sina motparter. Den centrala treasuryenheten ansvarar för att reglerna i finanspolicyen följs.

Nettoexponering för motpartsrisker avseende derivathandel uppgick till MSEK 545 (1 106 respektive -259) vid utgången av 2011. Beräknad bruttoexponering för motpartsrisker avseende derivathandel uppgick till MSEK 1 436 (1 899 respektive 1 316) samt för likvida medel och kortfristiga placeringar till MSEK 11 796 (9 868 respektive 7 147). De kortfristiga placeringarna finns deponerade hos ett flertal banker. Dessa bankers rating är i normalfallet lägst A hos Standard and Poor's och/eller motsvarande hos Moody's.

Scania hade kortfristiga placeringar till ett värde av MSEK 10 301 (8 152 respektive 6 111) varav MSEK 10 153 (8 091 respektive 6 064) utgörs av placeringar med en löptid på mindre än 90 dagar och MSEK 148 (61 respektive 47) utgörs av placeringar med en löptid på 91–365 dagar. Utöver kortfristiga placeringar har Scania banktillgodo-havanden om MSEK 1 495 (1 716 respektive 1 036).

REFINANSIERINGSRISK

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

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

Scantias likviditetsreserv, bestående av ej utnyttjade kreditfaciliteter, likvida medel och kortfristiga placeringar, uppgick vid utgången av 2011 till MSEK 39 685 (36 872 respektive 32 853).

Scanias kreditfaciliteter innehåller sedvanliga så kallad change in control klausuler vilket innebär att motparten skulle kunna kräva förtida betalning vid väsentliga ägarförändringar som innebär att kontrollen över bolaget förändras.

Vid årsskiftet hade Scania en upplåning med eventuellt tillhörande rambelopp enligt följande:

Upplåning 2011	Total upplåning	Rambelopp
Medium Term Note Program	358	13 000
European Medium Term Note Program	15 461	31 306
Övriga obligationer ³⁾	10 491	–
Kreditfacilitet (EUR)	–	27 889
Företagscertifikat Sverige	1 848	10 000
Företagscertifikat Belgien	–	3 578
Banklån	10 409	–
Totalt¹⁾	38 567²⁾	85 773

Upplåning 2010	Total upplåning	Rambelopp
Medium Term Note Program	360	13 000
European Medium Term Note Program	13 933	31 507
Övriga obligationer ³⁾	9 928	–
Kreditfacilitet (EUR)	–	27 004
Företagscertifikat Sverige	320	10 000
Företagscertifikat Belgien	–	3 601
Banklån	9 602	–
Totalt¹⁾	34 143²⁾	85 112

Upplåning 2009	Total upplåning	Rambelopp
Medium Term Note Program	1 055	13 000
European Medium Term Note Program	18 685	36 236
Övriga obligationer ³⁾	11 965	–
Kreditfacilitet (EUR)	–	25 706
Företagscertifikat Sverige	2 075	10 000
Företagscertifikat Belgien	465	4 141
Banklån	11 802	–
Totalt¹⁾	46 047²⁾	89 083

1) Av totalt rambelopp utgör garanterade kreditlöften MSEK 27 889 (27 004 respektive 25 706).

2) Total upplåning exkluderar MSEK 226 (263 respektive 385) avseende upplupna räntor samt verkligt värdejustering på obligationer där säkringsredovisning tidigare tillämpats.

3) Inkluderar lån från Europeiska investeringsbanken (EIB).

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

Förfallostruktur på Scanias upplåning	2011	2010	2009
2010	–	–	19 531 ¹⁾
2011	–	12 171 ¹⁾	8 568
2012	19 556 ¹⁾	14 479	9 900
2013	6 345	639	632
2014	3 307	334	16
2015 och senare	5 479	2 922	7 400
2016 och senare	3 868	3 598	–
2017 och senare	12	–	–
Totalt	38 567²⁾	34 143²⁾	46 047²⁾

1) Upplåning med förfall inom ett år exkluderar upplupna räntor till ett värde på MSEK 226 (263 respektive 398).

2) Total upplåning exkluderar MSEK 226 (263 respektive 385) avseende upplupna räntor samt verkligt värdejustering på obligationer där säkringsredovisning tidigare tillämpats.

Förfallostruktur derivat hänförliga till upplåning 2011	Derivat med positivt värde	Derivat med negativt värde
2012	167	1
2013	27	–
2014	117	–
2015	109	–
2016	–	–
2017 och senare	–	–
Totalt¹⁾	420	1

Förfallostruktur derivat hänförliga till upplåning 2010	Derivat med positivt värde	Derivat med negativt värde
2011	1 006	227
2012	527	151
2013	67	103
2014	22	37
2015	33	20
2016 och senare	6	3
Totalt¹⁾	1 661	541

Förfallostruktur derivat hänförliga till upplåning 2009	Derivat med positivt värde	Derivat med negativt värde
2010	66	623
2011	463	245
2012	158	155
2013	11	67
2014	7	32
2015 och senare	1	7
Totalt¹⁾	706	1 129

1) Inkluderar ej upplupen ränta.

NOT 31 Finansiella instrument

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

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

VERKLIGT VÄRDE PÅ FINANSIELLA INSTRUMENT

I Scantias balansräkning är det i huvudsak derivat och kortfristiga placeringar som värderas till verkligt värde. För derivat där säkringsredovisning inte tillämpas redovisas verkligt värdejusteringen via resultatet. Derivat hänförliga till kassaflödessäkringar redovisas till verkligt värde via övrigt totalresultat. Verkligt värde fastställs enligt olika nivåer, definierade i IFRS 7, som speglar i vilken grad marknadsvärden har använts. Kortfristiga placeringar och likvida medel har värderats enligt nivå 1, dvs utifrån noterade priser på aktiva marknader för identiska tillgångar och uppgår till MSEK 1 192 (1 047, -). Övriga tillgångar som värderats till verkligt värde avser derivat. Dessa har värderats enligt nivå 2 som utgår från andra data än de noterade priser som ingår i nivå 1 och avser direkt eller indirekt observerbara marknadsdata. De är redovisade under andra långfristiga tillgångar, andra kortfristiga tillgångar, andra långfristiga skulder respektive andra kortfristiga skulder och uppgår netto till MSEK 545 (1 106, -259).

För finansiella instrument som redovisas till upplupet anskaffningsvärde lämnas upplysning om verkligt värde i tabellen nedan. Redovisat värde på räntebärande tillgångar och skulder i balansräkningen kan avvika från dess verkliga värde, bland annat som följd av förändringar i marknadsräntor. För att fastställa verkligt värde på finansiella tillgångar och skulder har officiella marknadsnoteringar använts för de tillgångar och skulder som omsätts på en aktiv marknad.

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

För finansiella instrument som kundfordringar, leverantörsskulder och andra ej räntebärande finansiella tillgångar och skulder, vilka redovisas till upplupet anskaffningsvärde med avdrag för eventuell nedskrivning, bedöms det verkliga värdet överensstämma med det redovisade värdet.

Nedskrivningar av tillgångar sker endast när det finns anledning att tro att motparten inte kommer att fullfölja sina förpliktelser enligt avtal och inte som följd av förändringar i marknadsräntor.

Koncernen 2011, MSEK	Finansiella tillgångar och finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen	Investeringar som hålls till förfall	Lånefordringar och kund- fordringar	Övriga finansiella skulder	Säkring av netto- investering	Kassa- flödes- säkringar	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Långfristiga räntebärande fordringar			21 040				21 040	21 086
Kortfristiga räntebärande fordringar			13 197				13 197	13 281
Icke räntebärande kundfordringar			6 219				6 219	6 219
Kortfristiga placeringar och likvida medel	1 192		10 604				11 796	11 796
Andra långfristiga fordringar ¹⁾	814		502				1 316	1 316
Andra kortfristiga fordringar ²⁾	623		11				634	634
Summa tillgångar	2 629	–	51 573	–	–	–	54 202	54 332
Långfristiga räntebärande skulder				19 011			19 011	19 045
Kortfristiga räntebärande skulder				19 782			19 782	19 843
Leverantörsskulder				8 308			8 308	8 308
Andra långfristiga skulder ³⁾	564						564	564
Andra kortfristiga skulder ⁴⁾	328						328	328
Summa skulder	892	–	–	47 101	–	–	47 993	48 088

1) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga fordringar MSEK 1 529.

2) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga fordringar MSEK 3 466.

3) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga skulder MSEK 617.

4) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga skulder MSEK 2 799.

Koncernen 2010, MSEK	Finansiella tillgångar och finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen	Investeringar som hålls till förfall	Lånefordringar och kund- fordringar	Övriga finansiella skulder	Säkring av netto- investering	Kassa- flödes- säkringar	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Långfristiga räntebärande fordringar			16 514				16 514	16 646
Kortfristiga räntebärande fordringar			11 389				11 389	11 470
Icke räntebärande kundfordringar			6 115				6 115	6 115
Kortfristiga placeringar och likvida medel	1 047		8 821				9 868	9 868
Andra långfristiga fordringar ¹⁾	667		493				1 160	1 160
Andra kortfristiga fordringar ²⁾	1 232		15				1 247	1 247
Summa tillgångar	2 946	–	43 347	–	–	–	46 293	46 506
Långfristiga räntebärande skulder				21 973			21 973	22 202
Kortfristiga räntebärande skulder				12 433			12 433	12 497
Leverantörsskulder				8 194			8 194	8 194
Andra långfristiga skulder ³⁾	339					91	430	430
Andra kortfristiga skulder ⁴⁾	357					7	364	364
Summa skulder	696	–	–	42 600	–	98	43 394	43 687

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

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

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

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

NOT 31 Finansiella instrument, forts.

Koncernen 2009, MSEK	Finansiella tillgångar och finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen	Investeringar som hålls till förfall	Lånefordringar och kund- fordringar	Övriga finansiella skulder	Säkring av netto- investering	Kassa- flödes- säkringar	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Långfristiga räntebärande fordringar			19 265				19 265	19 575
Kortfristiga räntebärande fordringar			12 557				12 557	12 580
Icke räntebärande kundfordringar			6 062				6 062	6 062
Kortfristiga placeringar och likvida medel			7 147				7 147	7 147
Andra långfristiga fordringar ¹⁾	848		426				1 274	1 274
Andra kortfristiga fordringar ²⁾	181		29			287	497	497
Summa tillgångar	1 029	–	45 486	–	–	287	46 802	47 135
Långfristiga räntebärande skulder				26 504			26 504	26 979
Kortfristiga räntebärande skulder				19 928			19 928	19 966
Leverantörsskulder				5 358			5 358	5 358
Andra långfristiga skulder ³⁾	503					200	703	703
Andra kortfristiga skulder ⁴⁾	791					81	872	872
Summa skulder	1 294	–	–	51 790	–	281	53 365	53 878

1) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga fordringar MSEK 1 496.

2) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga fordringar MSEK 2 806.

3) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga skulder MSEK 713.

4) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga skulder MSEK 2 534.

SÄKRINGSREDOVISNING

Scania tillämpar säkringsredovisning i enlighet med IAS 39 enligt nedanstående:

- Scania tillämpar i mindre omfattning kassaflödessaöringsredovisning på räntederivat för att omvandla rörlig ränta på lån till fast ränta.
- I mindre omfattning tillämpas kassaflödessaöringsredovisning för valutaeffekter på lån som är relaterade till operationella leasing-tillgångar.

För mer detaljerad information om redovisning av säkringsinstrument och säkrade poster se not 1 Redovisningsprinciper.

VINSTER/FÖRLUSTER NETTO PÅ FINANSIELLA INSTRUMENT
REDOVISADE I RESULTATRÄKNINGEN

Nedanstående tabell visar följande poster som redovisats i resultat-räkningen:

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

Vinster/förluster netto	2011	2010	2009
Finansiella tillgångar och skulder som innehas för handel värderade till verkligt värde	–380	660	–2 354
Lånefordringar och kundfordringar ¹⁾	24	–3 195	–1 345
Övriga finansiella skulder	78	3 336	1 496
Totalt	–278	801	–2 203

1) Inkluderar även operationell leasing.

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

RÄNTEINTÄKTER OCH RÄNTEKOSTNADER PÅ
FINANSIELLA INSTRUMENT

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

	2011	2010	2009
Ränteintäkter på finansiella tillgångar ^{1), 2)}	2 832	2 253	2 535
Räntekostnader på finansiella skulder ^{2), 3)}	–1 527	–1 663	–2 531
Totalt	1 305	590	4

1) MSEK 179 (59 respektive –78) består av ränteintäkter genererade av finansiella placeringar som värderas till verkligt värde.

2) Inkluderar även operationell leasing samt övriga ränteintäkter och räntekostnader avseende Financial Services som redovisas i rörelseresultatet.

3) MSEK –71 (386 respektive 488) består av räntekostnader genererade av finansiella skulder som värderas till verkligt värde.

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

NOT 32 Dotterföretag

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
Fordon och tjänster				
Fastighetsaktiebolaget Vindbron	556040-0938	Göteborg	Sverige	100
Ferruform AB	556528-9120	Luleå	Sverige	100
Scania Real Estate Lund AB	556791-9823	Lund	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Flygmotorn	556528-9112	Malmö	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Hjulnavet	556084-1198	Stockholm	Sverige	100
Stockholms Industriassistans AB	556662-3459	Stockholm	Sverige	100
DynaMate AB	556070-4818	Södertälje	Sverige	100
DynaMate Industrial Services AB	556528-9286	Södertälje	Sverige	100
DynaMate IntraLog AB	556718-5409	Södertälje	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Motorblocket	556716-6698	Södertälje	Sverige	100
Scania CV AB	556084-0976	Södertälje	Sverige	100
Scania Delivery Center AB	556593-2976	Södertälje	Sverige	100
Scania IT AB	556084-1206	Södertälje	Sverige	100
Scania Overseas AB	556593-2984	Södertälje	Sverige	100
Scania Real Estate AB	556084-1180	Södertälje	Sverige	100
Scania Real Estate Services AB	556593-3024	Södertälje	Sverige	100
Scania Trade Development AB	556013-2002	Södertälje	Sverige	100
Scania Transportlaboratorium AB	556528-9294	Södertälje	Sverige	100
Scania Treasury AB	556528-9351	Södertälje	Sverige	100
Scania Used Vehicles AB	556548-4713	Södertälje	Sverige	100
Scania-Bilar Sverige AB	556051-4621	Södertälje	Sverige	100
Vabis Försäkringsaktiebolag	516401-7856	Södertälje	Sverige	100
Motorcam S.A.	33-70791031-9	Buenos Aires	Argentina	100
Scania Argentina S.A.	30-51742430-3	Buenos Aires	Argentina	100
Scania Plan S.A.	30-61086492-5	Buenos Aires	Argentina	100
Scania Services S.A.	33-70784693-9	Buenos Aires	Argentina	100
Automotores del Atlantico S.A.	30-70709795-3	Mar del Plata	Argentina	100
Aconcagua Vehiculos Comerciales S.A.	30-70737179-6	Mendoza	Argentina	100
Automotores Pesados S.A.	30-55137605-9	Tucumán	Argentina	99,38
Scania Australia Pty Ltd	000537333	Melbourne	Australien	100
Scania Bus Belgium N.V.-S.A.	BE0460.870.259	Bryssel	Belgien	100
Scania Belgium SA-NV	BE0402.607.507	Neder-Over-Heembeek	Belgien	100
Scania Group Treasury Belgium N.V.	BE0809.445.796	Neder-Over-Heembeek	Belgien	100
Scania Real Estate Belgium NV	BE0423.251.481	Neder-Over-Heembeek	Belgien	100
Scania Treasury Belgium NV	BE0888.285.319	Neder-Over-Heembeek	Belgien	100
Scania Bosnia Hertzegovina d.o.o.	4200363460007	Sarajevo	Bosnien-Hercegovina	100
Scania Botswana (Pty) Ltd	CO.2000/6045	Gaborone	Botswana	100
Scania Administradora de Consórcios Ltda	96.479.258/0001-91	Cotia	Brasilien	99,99
Suvesa Super Veics Pesados LTDA	88.301.668/0001-10	Eldorado do Sul	Brasilien	99,98
Codema Coml Import LTDA	60.849.197/0001-60	Guarulhos	Brasilien	99,99
Scania Latin America Ltda	59.104.901/0001-76	São Bernardo do Campo	Brasilien	100
Scania Bulgaria EOOD	BG121796861	Sofia	Bulgarien	100
Scania Real Estate Bulgaria EOOD	201589120	Sofia	Bulgarien	100
Scania Chile S.A.	96.538.460-K	Santiago	Chile	100
Scania Colombia S.A.	900.353.873-2	Bogota	Colombia	100
Scania Danmark A/S	DK17045210	Herlev	Danmark	100
Scania Danmark Eiendom Aps	33156332	Ishøj	Danmark	100
Scania Biler A/S	DK21498033	Ishøj	Danmark	100
Scania Eesti AS	10238872	Tallinn	Estland	100
Oy Scan-Auto Ab	FI0202014-4	Helsingfors	Finland	100
Scania France S.A.S.	FR38307166934	Angers	Frankrike	100
Scania IT France S.A.S.	17412282626	Angers	Frankrike	100
Scania Production Angers S.A.S.	FR24378442982	Angers	Frankrike	100
Scania Commercial Vehicles India Pvt Ltd	U35999KA2011FTC05698	Bangalore	Indien	100
ItalSCANIA S.p.A	11749110158	Trento	Italien	100
Scania Commerciale S.p.A	IT01184460226	Trento	Italien	100
Scania Milano S.p.A	IT02170120220	Trento	Italien	100
Scania Japan Limited	0104-01-083452	Tokyo	Japan	100
Scania Central Asia LLP	84931-1910-TOO	Almaty	Kazakstan	100
Scania (Hong Kong) Limited	1205987	Hong Kong	Kina	100
Scania Sales (China) Co Ltd	110105717867816	Peking	Kina	100
Scania Hrvatska d.o.o.	080213913	Zagreb	Kroatien	100

NOT 32 Dotterföretag

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
Scania Latvia SIA	LV000311840	Riga	Lettland	100
UAB Scania Lietuva	123873025	Vilnius	Litauen	100
Scania Treasury Luxembourg S.à.r.l.	B72.450	Luxemburg-City	Luxemburg	100
Scania Luxembourg S.A.	B53.044	Münsbach	Luxemburg	99,9
Scania (Malaysia) SDN BHD	518606-D	Kuala Lumpur	Malaysia	100
Scania Maroc S.A.	06100472	Casablanca	Marocko	100
Scania Comercial, S.A. de C.V.	SCO031124MF5	Queretaro	Mexiko	99,99
Scania Servicios, S.A. de C.V.	SSE031124C26	Queretaro	Mexiko	99,99
Truck Namibia (Pty) Ltd	2004/438	Windhoek	Namibia	100
Beers N.V.	27051589	Breda	Nederländerna	100
Scania Nederland B.V.	27136821	Breda	Nederländerna	100
Scania Real Estate The Netherlands B.V.	506872921	Breda	Nederländerna	100
Scania Networks B.V.	27146579	Haag	Nederländerna	100
Scania Production Meppel B.V.	05046846	Meppel	Nederländerna	100
Scania Infomate	05062402	Zwolle	Nederländerna	100
Scania Production Zwolle B.V.	05020370	Zwolle	Nederländerna	100
Norsk Scania AS	879263662	Oslo	Norge	100
Norsk Scania Eindom AS	996036545	Oslo	Norge	100
Scania del Peru S.A.	101-36300	Lima	Peru	100
Scania Production Slupsk S.A.	KRS0000083601	Slupsk	Polen	100
Scania Polska S.A.	KRS0000091840	Warsawa	Polen	100
Scania Portugal S.A.	PT502929995	Santa Iria da Azóia	Portugal	100
Scania Investimentos Imobiliários S.A.	508948118	Santa Iria de Azóia	Portugal	100
Scania Real Estate Romania SRL	28936367	Bukarest	Rumänien	100
Scania Romania SRL	J23/588/27.04.2004	Bukarest	Rumänien	100
Scania Driver Training SRL	J23/1304/30.04.2010	Ilfov	Rumänien	100
OOO Scania Service	1035006456044	Golitsino	Ryssland	100
OOO Scania-Rus	1025004070079	Moskva	Ryssland	100
OOO Petroskan	1027808004102	St. Petersburg	Ryssland	100
Scania Peter OOO	1027804908372	St. Petersburg	Ryssland	100
GB&M Garage et Carrosserie SA	CH-660.0.046.966-0	Genève	Schweiz	100
Scania Schweiz AG	CH-020.3.926.624-8	Kloten	Schweiz	100
FMF Fahrzeug Miet und Finanz AG	CH-020.3.029.174-1	Seuzach	Schweiz	100
Garage Vetterli AG	CH-020.3.909.930-2	Seuzach	Schweiz	100
Scania Real Estate Schweiz AG	CH-020.3.035.714-4	Kloten	Schweiz	100
Scania Real Estate Doo Belgrad	20659874	Belgrad	Serbien	100
Scania Srbia d.o.o.	17333321	Belgrad	Serbien	100
Scania Singapore Pte Ltd	200309593R	Singapore	Singapore	100
Scania Real Estate s.r.o.	44767668	Bratislava	Slovakien	100
Scania Slovakia s.r.o.	35826649	Bratislava	Slovakien	100
Scania Slovenija d.o.o.	1124773	Ljubljana	Slovenien	100
Scania Hispania S.A.	ESA59596734	Madrid	Spanien	100
Proarga, S.L.	ESB36682003	Pontevedra	Spanien	100
Oerstad Investments LLP	OC365735	London	Storbritannien	100
Scania Great Britain Ltd	831,017	Milton Keynes	Storbritannien	100
Griffin Automotive Ltd	656978	Road Town	Storbritannien	100
Scania South Africa Pty Ltd	1995/001275/07	Sandton	Sydafrika	100
Scania Korea Ltd	120111-0122515	Seoul	Sydkorea	100
Scania Tanzania Ltd	39320	Dar Es Salaam	Tanzania	100
Power Vehicle Co. Ltd.	3031560468	Bangkok	Thailand	100
Scan Siam Service Co. Ltd	3030522108	Bangkok	Thailand	100
Scania Siam Co Ltd	3030112774	Bangkok	Thailand	99,99
Scania Thailand Co Ltd	3011041239	Bangkok	Thailand	99,99
Scania Czech Republic s.r.o.	CZ61251186	Prag	Tjeckien	100
Scania Danmark GmbH	DE1529518862	Flensburg	Tyskland	100
Scania Flensburg GmbH	1529518587	Flensburg	Tyskland	100
Scania Vertrieb und Service GmbH, Kerpen	DE178753117	Kerpen	Tyskland	100
B+V Grundstücks- und Verwertungs-GmbH	22/651/1242/2	Koblenz	Tyskland	100
B+V Grundstücksverwertungs-GmbH & Co KG	22/201/0480/0	Koblenz	Tyskland	100
Scania Deutschland GmbH	DE148787117	Koblenz	Tyskland	100
Scania Versicherungsvermittlung GmbH	2265101229	Koblenz	Tyskland	100
Scania Vertrieb und Service GmbH, Koblenz	DE812180098	Koblenz	Tyskland	100
Scania-Lviv LLC	374971013334	Javurisk	Ukraina	100

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
Scania Ukraine LLC	30107866	Kiev	Ukraina	100
Kiev-Scan LLC	357064310147	Makariv	Ukraina	100
Donbas-Scan-Service LLC	345167305920	Makeevka	Ukraina	100
Scania Hungaria KFT	10415577	Biatorbagy	Ungern	100
Lauken International S.A.	214905900017	Montevideo	Uruguay	100
Scanexpo International S.A.	214905910012	Montevideo	Uruguay	100
Scania USA Inc	06-1288161	San Antonio	USA	100
Scania de Venezuela S.A.	J-30532829-3	Valencia	Venezuela	100
Scania Real Estate Österreich GmbH	FN366024x	Brunn am Gebirge	Österrike	100
Scania Österreich GmbH	FN95419y	Brunn am Gebirge	Österrike	100
Financial Services				
Scania Credit AB	556062-7373	Södertälje	Sverige	100
Scania Finans AB	556049-2570	Södertälje	Sverige	100
Scania Projektfinans AB	556593-3008	Södertälje	Sverige	100
Scania Finance Pty Ltd	52006002428	Melbourne	Australien	100
Scania Insurance Belgium N.V.-SA	BE0819.368.007	Bryssel	Belgien	100
Scania Finance Belgium N.V.-S.A.	BE0413.545.048	Neder-Over-Heembeek	Belgien	100
Scania Banco Brazil	11.417.016/0001-10	São Paulo	Brasilien	100
Scania Finance Bulgaria EOOD	BG175108126	Sofia	Bulgarien	100
Scania Finance Chile S.A.	76.574.810-0	Santiago	Chile	100
Scania Finance France S.A.S.	FR59350890661	Angers	Frankrike	100
Scania Locations S.A.S.	FR67402496442	Angers	Frankrike	100
Scania Finance Ireland Ltd.	482137	Dublin	Irland	100
Scania Finance Italy S.p.A	03333020158	Milano	Italien	100
Scania Credit Hrvatska d.o.o.	1923269	Rakitje	Kroatien	100
Scania Finance Luxembourg S.A.	B82.907	Münsbach	Luxemburg	100
Scania Finance Nederland B.V.	27004973	Breda	Nederländerna	100
Scania Insurance Nederland B.V.	27005076	Middelharnis	Nederländerna	100
Scania Services Del Perú S.A.	20392923277	Lima	Peru	100
Scania Finance Polska Sp.z.o.o.	0000036594	Nadarzyn	Polen	100
SCANRENT - Alguer de Viaturas sem Condutor, S.A	PT502631910	Lissabon	Portugal	100
Scania Regional Agent de Asigurare S.R.L.	28120880	Bukarest	Rumänien	100
Scania Credit Romania IFN SA	J23/1818/2005	Ciorogarla	Rumänien	100
Scania Rent Romania SRL	J23/1669/2008	Bukarest	Rumänien	100
OOO Autobusnaya Leasingovaya Compania Scania	1045005504774	Moskva	Ryssland	100
Scania Leasing OOO	1027700203970	Moskva	Ryssland	100
Scania Finance Schweiz AG	CH-020.3.029.627-6	Kloten	Schweiz	100
Scania Finance Slovak Republic s.r.o.	43874746	Senec	Slovakien	100
Scania Leasing d.o.o	356.417.700	Ljubljana	Slovenien	100
Scania Commercial Vehicles Renting S.A.	ESA82853995	Madrid	Spanien	100
Scania Finance Hispania EFC S.A.	ESA82853987	Madrid	Spanien	100
Scania Finance Great Britain Ltd	2173954	London	Storbritannien	100
Scania Finance Southern Africa (Pty) Ltd.	2000/025215/07	Aerton Gauteng	Sydafrika	100
Scania Finance Korea Ltd	195411-0007994	Kyoung Sang Nam-Do	Sydkorea	100
Scania Siam Leasing Co. Ltd.	0105550082925	Bangkok	Thailand	100
Scania Finance Czech Republic Spol. s.r.o.	CZ25657496	Prag	Tjeckien	100
Scania Tüketicı Finansmanı A.S.	7570328278	Istanbul	Turkiet	100
Scania Finance Deutschland GmbH	DE811292425	Koblenz	Tyskland	100
Scania Credit Ukraine Ltd	33052443	Kiev	Ukraina	100
Scania Finance Magyarország zrt.	13-10-040959	Biatorbagy	Ungern	100
Scania Lizing KFT	13-09-107823	Biatorbagy	Ungern	100
Scania Leasing Österreich Ges.m.b.H	FN246699v	Brunn am Gebirge	Österrike	100

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

Moderbolaget Scania AB, räkningar

Resultaträkning

Januari – december, MSEK	Not	2011	2010	2009
Administrationskostnader		0	0	-11
Rörelseresultat		0	0	-11
Finansiella intäkter och kostnader ¹⁾	1	4 001	5 000	1 192
Resultat efter finansiella poster		4 001	5 000	1 181
Upplösning av periodiseringsfond		-	-	814
Resultat före skatt		4 001	5 000	1 995
Skatt	2	-	-	8
Årets resultat		4 001	5 000	2 003

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

Rapport över totalresultat

Januari – december, MSEK	2011	2010	2009
Årets resultat	4 001	5 000	2 003
Övrigt totalresultat	0	0	0
Årets totalresultat	4 001	5 000	2 003

Balansräkning

31 december, MSEK	Not	2011	2010	2009
-------------------	-----	------	------	------

TILLGÅNGAR

Finansiella anläggningstillgångar

Aktier i dotterföretag	3	8 401	8 401	8 401
------------------------	---	-------	-------	-------

Omsättningstillgångar

Fordran på dotterföretag	4	8 001	8 000	3 800
--------------------------	---	-------	-------	-------

Summa tillgångar		16 402	16 401	12 201
-------------------------	--	---------------	---------------	---------------

EGET KAPITAL OCH SKULDER

Eget kapital	5	16 402	16 401	12 201
--------------	---	--------	--------	--------

Summa eget kapital och skulder		16 402	16 401	12 201
---------------------------------------	--	---------------	---------------	---------------

Ställda säkerheter		-	-	-
--------------------	--	---	---	---

Ansvarsförbindelser	6	30 991	27 026	36 494
---------------------	---	--------	--------	--------

Förändringar i eget kapital

2011	Bundet kapital			Totalt
	Aktie-kapital	Reserv-fond	Fritt eget kapital	
Ingående eget kapital	2 000	1 120	13 281	16 401
Årets totalresultat			4 001	4 001
Utdelning			-4 000	-4 000
Utgående kapital per den 31 december 2011	2 000	1 120	13 282	16 402

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

2009	Bundet kapital			Totalt
	Aktie-kapital	Reserv-fond	Fritt eget kapital	
Ingående eget kapital	2 000	1 120	9 078	12 198
Årets totalresultat			2 003	2 003
Utdelning			-2 000	-2 000
Utgående kapital per den 31 december 2009	2 000	1 120	9 081	12 201

Moderbolaget Scania AB, räkningar (forts.)

Kassaflödesanalys

Januari – december, MSEK	Not	2011	2010	2009
Den löpande verksamheten				
Resultat efter finansiella poster		4 001	5 000	1 181
Icke kassaflödespåverkande poster	7	-4 000	-5 000	-2 000
Betald skatt		0	0	8
Ej reglerade koncernbidrag till/från dotterföretag		70	16	825
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		71	16	14
Kassaflöde från förändring av rörelsekapital				
Fordran/skuld till dotterföretag		3 929	784	1 986
Summa förändring av rörelsekapital		3 929	784	1 986
Kassaflöde från den löpande verksamheten		4 000	800	2 000
Summa kassaflöde före finansieringsverksamheten		4 000	800	2 000
Finansieringsverksamheten				
Utbetald utdelning		4 000	-800	-2 000
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-4 000	-800	-2 000
Årets kassaflöde		-	-	-
Likvida medel vid årets början		-	-	-
Likvida medel vid årets slut		-	-	-

Moderbolaget Scania AB, noter

Belopp i tabellerna redovisas i MSEK, där ej annat anges. En redogörelse för moderbolagets redovisningsprinciper återfinns i Scania-koncernens not 1. Med hänsyn till att moderbolagets verksamhet

uteslutande består av ägande av aktier i koncernföretag gäller, förutom nedanstående noter, i övrigt koncernens förvaltningsberättelse och noter i tillämpliga delar.

NOT 1 Finansiella intäkter och kostnader

	2011	2010	2009
Ränteintäkter från dotterföretag	70	16	16
Utdelning från Scania CV AB	4 000	5 000	2 000
Koncernbidrag till Scania CV AB	-70	-16	-825
Övrigt	1	-	1
Totalt	4 001	5 000	1 192

NOT 2 Skatt

Periodens skattekostnad/skatteintäkt	2011	2010	2009
Aktuell skatt	0	0	8
Totalt	0	0	8

Avstämning av effektiv skatt	2011		2010		2009	
	Belopp	%	Belopp	%	Belopp	%
Resultat före skatt	4 001		5 000		1 995	
Skatt beräknad med svensk skattesats	-1 052	26,3	-1 315	26,3	-525	26,3
Skatteeffekt och procentuell påverkan:						
Ej skattepliktiga utdelningar	1 052	26	1 315	26	526	26
Ej avdragsgilla kostnader	-	-	-	-	0	0
Skatt på schablonintäkt avseende periodiseringsfonder	-	-	-	-	-4	0
Justering av skatt avseende tidigare år	-	-	-	-	11	0
Effektiv skatt	0	0	0	0	8	0

NOT 3 Aktier i dotterföretag

Dotterföretag/org.nr/säte	Ägarandel, %	Antal aktier i tusental	Redovisat värde		
			2011	2010	2009
Scania CV AB, 556084-0976, Södertälje	100,0	1 000	8 401	8 401	8 401
Totalt			8 401	8 401	8 401

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

Moderbolaget Scania AB, noter (forts.)

NOT 4 Fordran på dotterföretag

	2011	2010	2009
Kortfristig, räntebärande fordran Scania CV AB	4 001	3 000	1 800
Kortfristig, ej räntebärande fordran Scania CV AB ¹⁾	4 000	5 000	2 000
Totalt	8 001	8 000	3 800

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

NOT 5 Eget kapital

För förändringar i eget kapital hänvisas till eget kapitalrapporten sidan 139.

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

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

NOT 6 Ansvarsförbindelser

	2011	2010	2009
Ansvarsförbindelse avseende kreditförsäkring i FPG till förmån huvudsakligen för dotterföretag	2 868	2 483	2 502
Borgensförbindelser till förmån för upplåning i Scania CV AB	28 116	24 541	33 990
Övriga borgensförbindelser till förmån för dotterföretag	7	2	2
Totalt	30 991	27 026	36 494

NOT 7 Kassaflödesanalys

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

NOT 8 Löner och ersättningar till ledande befattningshavare och revisorer

Den verkställande direktören i Scania AB och den övriga företagsledningen upprätthåller identiska befattningar i Scania CV AB. Löner och ersättningar betalas av Scania CV AB, varför hänvisningar sker till Scaniakoncernens not 26, "Löner och ersättningar samt antal anställda" och not 28, "Ersättningar till ledande befattningshavare". Ersättning till revisorer har utgått med KSEK 10 (10 resp 10) avseende moderbolaget.

NOT 9 Transaktioner med närstående

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

Koncernredovisning för det utländska moderbolaget finns tillgängligt på webbplats www.volkswagenag.com. Transaktioner med närstående består av utdelning till Volkswagen AG.

Förslag till riktlinjer för lön och annan ersättning till verkställande direktören och andra ledande befattningshavare

Styrelsen föreslår att stämman beslutar enligt följande:

BAKGRUND

Föreslagna principer har i huvudsak använts sedan 1997. Motivet till införandet var att kunna erbjuda de anställda ett marknadsrelaterat ersättningspaket som möjliggör att ledande befattningshavare kan rekryteras och behållas.

Styrelsens förslag till bolagsstämman enligt nedan överensstämmer i allt väsentligt med principerna för vad ledande befattningshavare tidigare år erhållit i ersättning och baseras på redan ingångna anställningsavtal mellan Scania och respektive befattningshavare.

Beredningen av ersättningsfrågor hanteras enligt följande. Såvitt avser verkställande direktören föreslår styrelsens ersättningskommitté fast lön, kriterier för rörlig ersättning och andra anställningsvillkor vilka sedan fastställs av styrelsen. För övriga befattningshavare i verkställande ledningen föreslår verkställande direktören motsvarande villkor, vilka sedan fastställs av styrelsens ersättningskommitté och rapporteras till styrelsen. Allt i enlighet med de principer för ersättning som bolagsstämman har beslutat.

Incitamentsprogram för ledande befattningshavare beslutas av bolagsstämman.

FÖRSLAG

Scania skall sträva efter att erbjuda en marknadsmässig totalersättning som möjliggör att ledande befattningshavare kan rekryteras och behållas. Ersättningen till ledande befattningshavare skall bestå av fast lön, rörlig ersättning i form av Scania Incentive Programme, pension samt övriga ersättningar.

Den totala ersättningen skall beakta den enskildes prestation, ansvarsområde och erfarenhet.

Den fasta lönen för den verkställande direktören och den verkställande ledningen kan omprövas varje år.

Den rörliga lönen skall vara beroende av Scanias resultat och utgöras av ett kontantbaserat incitamentsprogram som är uppdelat i två delar. Utfallet skall beräknas på verksamhetens avkastning definierad som Scaniakoncernens nettovinst efter avdrag för kostnader för eget kapital, Residual Net Income (RNI) och fastställas av styrelsens ersättningskommitté. Del 1 av incitamentsprogrammet skall vara relaterad till den faktiska avkastningsförmågan för ett aktuellt år, allt under den förutsättningen att RNI är positiv och skall bestämmas till ett kontantbelopp som kan variera mellan 0–150 procent av fast lön. Del 2 av incitamentsprogrammet skall vara relaterad till Scanias förmåga att från ett år till ett annat öka RNI och utfallet skall bestämmas till ett kontantbelopp som kan variera mellan 0–80 procent av fast lön. I syfte att främja eget aktieinnehav i bolaget skall programmet vara utformat

så att en del av det årliga totala utfallet, efter avdrag av tillämplig skatt, används av den anställde för köp av Scania B-aktier till marknadspris.

Styrelsens förslag till incitamentsprogram kommer i sin helhet anges i ett fullständigt förslag till bolagsstämman.

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

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

Vid uppsägning från bolagets sida utbetalas till medlem i den verkställande ledningen ett avgångsvederlag motsvarande högst 18 månadslöner, utöver lönen under sex månaders uppsägningstid. Om ny anställning erhålls inom 18 månader, räknat från dagen för uppsägningen, upphör avgångsvederlaget. Vid egen uppsägning är medlem av verkställande ledningen berättigad till lön under en sexmånadersperiod. I övrigt skall inte längre uppsägningstider än sex månader förekomma.

Enligt nuvarande anställningsavtal för verkställande direktören, gäller vid egen uppsägning, att han är berättigad till lön under en sexmånadersperiod. Förekommande utfall av rörlig ersättning proportioneras med hänsyn till anställningstidens längd under ifrågavarande år. Vid en uppsägning från företagets sida äger verkställande direktören för återstående tid av gällande anställningsavtal rätt till fast lön med oförändrat belopp per år samt en kompensation per år motsvarande genomsnittet av de senaste tre årens rörliga ersättning.

För övriga medlemmar i den verkställande ledningen, med avtal ingångna före den 1 juli 2010, gäller vid uppsägning från bolagets sida ett avgångsvederlag motsvarande högst 24 månader utöver lönen under 6 månaders uppsägningstid.

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

Riktlinjer beslutade på bolagsstämman 2011

Riktlinjer för lön och annan ersättning till verkställande direktören och andra ledande befattningshavare som beslutades på stämman 2011 samt utfall av dessa avseende 2011 framgår av not 28.

Förslag till vinstdisposition

Styrelsen föreslår att till årsstämman förfogande stående vinstmedel:

Belopp i MSEK	
Balanserade vinstmedel	9 281
Årets resultat	4 001
Övrigt totalresultat	0
Summa	13 282
Disponeras enligt följande:	
Till aktieägarna utdelas SEK 5 per aktie	4 000
Till nästa år balanseras	9 282
Summa	13 282

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

Belopp i MSEK	
Aktiekapital	2 000
Reservfond	1 120
Balanserad vinst	9 282
Summa	12 402

Undertecknade försäkrar att koncern- och årsredovisningen har upprättats i enlighet med internationella redovisningsstandarder IFRS, sådana de antagits av EU, respektive god redovisningssed och ger en rättvisande bild av koncernens och moderbolagets ställning och resultat, samt att förvaltningsberättelsen för koncernen och moderbolaget ger en rättvisande översikt över utvecklingen av koncernens och moderbolagets verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som de företag som ingår i koncernen står inför. Årsredovisningen och koncernredovisningen har godkänts för utfärdande av styrelsen den 9 februari 2012. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på årsstämman den 4 maj 2012.

Södertälje den 9 februari 2012

Martin Winterkorn
Styrelsens ordförande

Jochem Heizmann
Vice ordförande

Helmut Aurenz
Styrelseledamot

Åsa Thunman
Styrelseledamot

Börje Ekholm
Styrelseledamot

Francisco J. Garcia Sanz
Styrelseledamot

Gunnar Larsson
Styrelseledamot

Hans Dieter Pötsch
Styrelseledamot

Peter Wallenberg Jr
Styrelseledamot

Johan Järvklo
Styrelseledamot
Arbetstagarrepresentant

Håkan Thurffjell
Styrelseledamot
Arbetstagarrepresentant

Leif Östling
Styrelseledamot
VD och koncernchef

Vår revisionsberättelse har lämnats den 10 februari 2012

Ernst & Young AB

Lars Träff
Auktoriserad revisor

Revisionsberättelse

Till årsstämman i Scania AB (publ), org. nr 556184-8564

RAPPORT OM ÅRSREDOVISNINGEN OCH KONCERNREDOVISNINGEN

Vi har reviderat årsredovisningen och koncernredovisningen för Scania AB (publ) för år 2011 med undantag för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 63–73. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår i den tryckta versionen av detta dokument på sidorna 32–143.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar för årsredovisningen och koncernredovisningen

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta en årsredovisning som ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och en koncernredovisning som ger en rättvisande bild enligt International Financial Reporting Standards, såsom de antagits av EU, och årsredovisningslagen, och för den interna kontroll som styrelsen och verkställande direktören bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala oss om årsredovisningen och koncernredovisningen på grundval av vår revision. Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige. Dessa standarder kräver att vi följer yrkesetiska krav samt planerar och utför revisionen för att uppnå rimlig säkerhet att årsredovisningen och koncernredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter.

En revision innefattar att genom olika åtgärder inhämta revisionsbevis om belopp och annan information i årsredovisningen och koncernredovisningen. Revisorn väljer vilka åtgärder som ska utföras, bland annat genom att bedöma riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen och koncernredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel. Vid denna riskbedömning beaktar revisorn de delar av den interna kontrollen som är relevanta för hur bolaget upprättar årsredovisningen och koncernredovisningen för att ge en rättvisande bild i syfte att utforma granskningsåtgärder som är ändamålsenliga med hänsyn till omständigheterna, men inte i syfte att göra ett uttalande om effektiviteten i bolagets interna kontroll. En revision innefattar också en utvärdering av ändamålsenligheten i de redovisningsprinciper som har använts och av rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen, liksom en utvärdering av den övergripande presentationen i årsredovisningen och koncernredovisningen.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Uttalanden

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av moderbolagets finansiella ställning per den 31 december 2011 och av dess finansiella resultat och kassaflöden för året enligt årsredovisningslagen och koncernredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av koncernens finansiella ställning per den 31 december 2011 och av dess finansiella resultat och kassaflöden enligt International Financial Reporting Standards, såsom de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Våra uttalanden omfattar inte bolagsstyrningsrapporten på sidorna 63–73. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att årsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och koncernen.

RAPPORT OM ANDRA KRAV ENLIGT LAGAR OCH ANDRA FÖRFATTNINGAR

Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även reviderat förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Scania AB (publ) för år 2011. Vi har även utfört en lagstadgad genomgång av bolagsstyrningsrapporten.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust, och det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för förvaltningen enligt aktiebolagslagen samt att bolagsstyrningsrapporten på sidorna 63–73 är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att med rimlig säkerhet uttala oss om förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust och om förvaltningen på grundval av vår revision. Vi har utfört revisionen enligt god revisionsmed i Sverige.

Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat styrelsens motiverade yttrande samt ett urval av underlagen för detta för att kunna bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Som underlag för vårt uttalande om ansvarsfrihet har vi utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i bolaget för att kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören är

Revisionsberättelse (forts.)

ersättningskyldig mot bolaget. Vi har även granskat om någon styrelseledamot eller verkställande direktören på annat sätt har handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat enligt ovan är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Därutöver har vi läst bolagsstyrningsrapporten och baserat på denna läsning och vår kunskap om bolaget och koncernen anser vi att vi har tillräcklig grund för våra uttalanden. Detta innebär att vår lagstadgade genomgång av bolagsstyrningsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inrikt-

ning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige har.

Uttalanden

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

En bolagsstyrningsrapport har upprättats, och dess lagstadgade information är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Stockholm den 10 februari 2012

Ernst & Young AB

Lars Träff
Auktoriserad revisor

Kvartalsöversikt, antal per geografiskt område

	2011					2010				
	Helår	Kv 4	Kv 3	Kv 2	Kv 1	Helår	Kv 4	Kv 3	Kv 2	Kv 1
Orderingång, lastbilar										
Europa	31 226	7 497	7 219	8 925	7 585	29 176	9 432	6 095	7 197	6 452
Eurasien	6 692	936	1 896	2 730	1 130	3 861	1 892	1 126	393	450
Amerika ¹⁾	16 651	3 703	4 685	3 682	4 581	18 868	3 879	4 356	6 194	4 439
Asien	11 496	1 361	2 459	4 345	3 331	12 295	3 866	1 810	3 968	2 651
Afrika och Oceanien	3 071	713	850	781	727	3 136	636	674	1 193	633
Totalt	69 136	14 210	17 109	20 463	17 354	67 336	19 705	14 061	18 945	14 625
Levererade lastbilar										
Europa	31 443	8 490	6 428	8 279	8 246	23 315	7 976	5 375	5 679	4 285
Eurasien	7 445	2 452	1 751	1 929	1 313	2 369	1 267	398	312	392
Amerika ¹⁾	17 632	4 658	4 321	4 792	3 861	18 056	5 143	4 478	4 685	3 750
Asien	12 485	2 282	3 530	3 259	3 414	10 179	3 142	2 760	2 966	1 311
Afrika och Oceanien	3 115	858	782	747	728	2 918	840	757	787	534
Totalt	72 120	18 740	16 812	19 006	17 562	56 837	18 368	13 768	14 429	10 272
Orderingång, bussar ²⁾										
Europa	1 770	492	252	497	529	1 720	652	368	384	316
Eurasien	108	53	4	47	4	72	72	0	0	0
Amerika ¹⁾	3 139	594	1 005	703	837	2 358	733	518	642	465
Asien	2 011	352	361	664	634	2 110	528	275	757	550
Afrika och Oceanien	679	145	163	272	99	614	68	202	149	195
Totalt	7 707	1 636	1 785	2 183	2 103	6 874	2 053	1 363	1 932	1 526
Levererade bussar ²⁾										
Europa	1 916	752	388	477	299	1 760	416	299	613	432
Eurasien	84	36	11	21	16	82	28	22	25	7
Amerika ¹⁾	3 272	1 036	912	757	567	2 104	714	403	499	488
Asien	2 065	435	421	692	517	2 120	395	492	592	641
Afrika och Oceanien	651	124	141	282	104	809	242	244	216	107
Totalt	7 988	2 383	1 873	2 229	1 503	6 875	1 795	1 460	1 945	1 675

1) Avser i huvudsak Latinamerika.

2) Inklusive karosserade bussar.

Kvartalsöversikt resultat

Belopp i MSEK om ej annat anges	2011					2010				
	Helår	Kv 4	Kv 3	Kv 2	Kv 1	Helår	Kv 4	Kv 3	Kv 2	Kv 1
Fordon och tjänster										
Nettoomsättning	87 686	22 891	21 130	22 973	20 692	78 168	22 505	18 558	20 602	16 503
Kostnad för sålda varor	-63 163	-16 860	-15 258	-16 625	-14 420	-54 504	-15 704	-12 571	-14 397	-11 832
Bruttoresultat	24 523	6 031	5 872	6 348	6 272	23 664	6 801	5 987	6 205	4 671
Forsknings- och utvecklingskostnader	-4 440	-1 251	-984	-1 126	-1 079	-3 505	-993	-821	-881	-810
Försäljningskostnader	-7 014	-1 921	-1 737	-1 784	-1 572	-6 400	-1 771	-1 563	-1 608	-1 458
Administrationskostnader	-1 204	-268	-281	-262	-393	-1 200	-400	-270	-267	-263
Andel av resultat i intresseföretag och joint venture	16	-4	10	6	4	16	8	4	4	0
Rörelseresultat, Fordon och tjänster	11 881	2 587	2 880	3 182	3 232	12 575	3 645	3 337	3 453	2 140
Financial Services										
Ränte- och hyresintäkter	4 372	1 162	1 117	1 070	1 023	4 197	1 096	1 029	1 044	1 028
Kostnader för räntor och avskrivningar	-3 023	-798	-764	-738	-723	-3 026	-769	-738	-761	-758
Ränteöverskott	1 349	364	353	332	300	1 171	327	291	283	270
Andra intäkter	129	52	24	27	26	306	72	85	74	75
Andra kostnader	-48	-11	-11	-11	-15	-240	-58	-69	-64	-49
Bruttoresultat	1 430	405	366	348	311	1 237	341	307	293	296
Försäljnings- och administrationskostnader	-615	-169	-154	-150	-142	-573	-154	-147	-143	-129
Kreditförluster, konstaterade och befarade	-298	-82	-87	-67	-62	-493	-107	-108	-101	-177
Rörelseresultat, Financial Services	517	154	125	131	107	171	80	52	49	-10
Rörelseresultat	12 398	2 741	3 005	3 313	3 339	12 746	3 725	3 389	3 502	2 130
Ränteutgifter	820	271	268	148	133	464	194	112	85	73
Räntekostnader	-559	-206	-170	-86	-97	-657	-160	-166	-164	-167
Övriga finansiella intäkter	116	52	-78	-3	145	70	34	-11	24	23
Övriga finansiella kostnader	-163	-51	-48	-26	-38	-90	-17	28	-49	-52
Summa finansiella intäkter och kostnader	214	66	-28	33	143	-213	51	-37	-104	-123
Resultat före skatt	12 612	2 807	2 977	3 346	3 482	12 533	3 776	3 352	3 398	2 007
Skatt	-3 190	-675	-634	-913	-968	-3 430	-776	-1 045	-1 026	-583
Årets resultat	9 422	2 132	2 343	2 433	2 514	9 103	3 000	2 307	2 372	1 424
<i>Hänförligt till:</i>										
Scantias aktieägare	9 422	2 132	2 343	2 433	2 514	9 103	3 000	2 307	2 372	1 424
Innehav utan bestämmande inflytande	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultat per aktie, SEK ^{1), 2)}	11,78	2,67	2,93	3,04	3,14	11,38	3,75	2,88	2,97	1,78
Rörelsemarginal, %	14,1	12,0	14,2	14,4	16,1	16,3	16,6	18,3	17,0	12,9

1) Hänförligt till Scantias aktieägares andel av resultatet.

2) Inga utspädnings effekter föreligger.

Nyckeltal

	Enligt IFRS ¹⁾								Enligt svensk redovisningsstandard	
	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002
Scania-koncernen										
Rörelsemarginal, %	14,1	16,3	4,0	14,1	14,4	12,4	10,8	11,6	10,1	9,3
Resultat per aktie, SEK ²⁾	11,78	11,38	1,41	11,11	10,69	7,42	5,83	5,40	3,79	3,42
Eget kapital, kronor per aktie ²⁾	43,1	37,5	29,1	27,4	31,0	32,7	29,7	26,8	22,8	21,2
Avkastning på eget kapital, %	29,5	34,7	5,1	38,3	35,0	24,1	20,8	21,8	17,4	17,2
Utdelning, kronor per aktie ²⁾³⁾	5,00	5,00	1,00	2,50	5,00	3,75	3,75	3,75	1,50	1,37
Utdelning, andel av årets resultat, %	42,4	43,9	70,9	22,5	46,8	50,5	64,3	69,5	39,6	40,2
Inlösen, SEK per aktie ²⁾³⁾	–	–	–	–	7,50	8,75	–	–	–	–
Soliditet, %	31,6	30,5	23,7	19,9	27,1	29,7	30,3	30,3	27,7	25,6
Nettoskudsättning, exkl avsättning för pension, MSEK	26 432	23 481	39 767	50 112	31 534	23 297	25 476	23 115	24 291	25 108
Nettoskudsättningsgrad	0,77	0,78	1,71	2,28	1,27	0,89	1,07	1,08	1,33	1,48
Fordon och tjänster										
Rörelsemarginal, %	13,5	16,1	4,3	13,6	13,8	11,7	10,0	10,8	9,4	7,5
Sysselsatt kapital MSEK	36 372	32 836	34 534	34 514	26 749	32 898	27 012	23 876	21 859	24 363
Operativt kapital MSEK	24 904	23 284	27 886	30 169	22 859	22 226	24 396	21 680	20 080	20 356
Överskottsgrad, %	14,6	16,8	5,3	14,3	14,4	12,8	11,6	11,6	10,0	9,2
Kapitalomsättningshastighet, gånger	2,61	2,35	1,77	3,02	2,92	2,38	2,43	2,50	2,21	1,89
Avkastning på sysselsatt kapital, %	38,1	39,5	9,4	43,1	42,1	30,4	27,9	29,1	22,0	17,4
Avkastning på operativt kapital, %	48,2	49,4	9,0	47,3	49,9	35,2	26,8	29,0	23,1	16,6
Nettoskudsättning, exkl avsättning för pension, MSEK ⁴⁾	–10 615	–7 700	4 038	8 364	–1 902	–4 335	269	854	2 647	4 308
Nettoskudsättningsgrad ⁴⁾	–0,35	–0,30	0,21	0,49	–0,09	–0,19	0,01	0,05	0,17	0,31
Räntetäckningsgrad, gånger	17,8	17,5	2,2	11,3	15,0	9,6	6,8	8,6	6,2	4,6
Financial Services										
Rörelsemarginal, %	1,3	0,5	–0,4	1,0	1,5	1,6	1,9	1,7	1,4	1,2
Soliditet, %	10,3	11,1	10,4	9,6	10,1	9,6	10,0	11,2	11,5	11,9

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

2) Antalet utestående aktier har varit 200 miljoner fram till och med 2006. Genom en aktiesplit har antalet ökat till 800 miljoner från och med 2007. För åren före 2007 har nyckeltalen ovan räknats om motsvarande.

3) Utdelning föreslagen av styrelsen eller beslutad av årsstämman.

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

Definitioner

Rörelsemarginal

Rörelseresultat i procent av nettoomsättningen.

Resultat per aktie

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

Eget kapital per aktie

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

Avkastning på eget kapital

Årets resultat i procent av totalt eget kapital.¹⁾

Soliditet

Totalt eget kapital i procent av balansomslutning per respektive balansdag.

Nettoskudsättning, nettokassa exklusive avsättning för pensioner

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

Nettoskudsättningsgrad

Nettoskudsättning, nettokassa i relation till totalt eget kapital.

Sysselsatt kapital

Totala tillgångar med avdrag för rörelsens skulder.

Operativt kapital

Totala tillgångar med avdrag för likvida medel och rörelsens skulder.

Överskottsgrad

Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i procent av nettoomsättningen.

Kapitalomsättningshastighet

Nettoomsättning i relation till sysselsatt kapital.¹⁾

Avkastning på sysselsatt kapital

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

Avkastning på operativt kapital

Rörelseresultat i procent av operativt kapital.¹⁾

Räntetäckningsgrad

Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i relation till finansiella kostnader.

Rörelsemarginal, Financial Services

Rörelseresultat i procent av genomsnittlig portfölj.

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

Geografiska områden

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

Eurasien: Azerbajdzjan, Georgien, Kazakstan, Ryssland, Ukraina, Uzbekistan, Vitryssland.

Asien: Bahrain, Förenade Arabemiraten, Hong Kong, Indien, Indonesien, Iran, Irak, Israel, Japan, Jordanien, Kina, Kuwait, Libanon, Macao, Malaysia, Oman, Qatar, Saudiarabien, Singapore, Sydkorea, Syrien, Taiwan, Thailand, Turkiet, Vietnam.

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

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

Flerårsöversikt

Belopp i MSEK om ej annat anges	Enligt IFRS ¹⁾								Enligt svensk redovisningsstandard	
	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002
Leveransvärde per marknadsområde										
Europa	47 747	41 533	37 988	60 360	59 553	53 117	47 712	43 384	41 198	38 525
Eurasien	6 084	2 413	1 449	5 267	5 126	2 534	1 731	1 339	1 121	741
Amerika ²⁾	20 912	21 725	11 812	12 822	10 573	8 420	7 575	5 655	3 836	3 542
Asien	10 182	9 035	6 097	6 665	5 699	4 603	4 137	3 997	3 936	3 123
Afrika och Oceanien	5 360	5 403	5 243	4 364	4 511	3 953	3 943	3 404	2 896	2 529
Justering för hyresintäkter ³⁾	-2 599	-1 941	-515	-501	-976	-1 889	-1 770	-991	-2 406	-1 175
Totalt	87 686	78 168	62 074	88 977	84 486	70 738	63 328	56 788	50 581	47 285
Rörelseresultat										
Fordon och tjänster	11 881	12 575	2 648	12 098	11 632	8 260	6 330	6 149	4 759	3 548
Financial Services	517	171	-175	414	532	493	529	450	366	308
Avyttrad Personbilsverksamhet ⁴⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	550
Totalt	12 398	12 746	2 473	12 512	12 164	8 753	6 859	6 599	5 125	4 406
Rörelsemarginal, %										
Fordon och tjänster	13,5	16,1	4,3	13,6	13,8	11,7	10,0	10,8	9,4	7,5
Totalt ⁵⁾	14,1	16,3	4,0	14,1	14,4	12,4	10,8	11,6	10,1	9,3
Finansnetto	214	-213	-871	-534	-258	-170	-94	-323	-521	-684
Årets resultat	9 422	9 103	1 129	8 890	8 554	5 939	4 665	4 316	3 034	2 739
Specifikation av forsknings- och utvecklingskostnader										
Utgifter	-4 658	-3 688	-3 234	-3 955	-3 214	-2 842	-2 479	-2 219	-2 151	-2 010
Aktivering	387	351	282	202	289	180	278	316	660	573
Avskrivning	-169	-168	-264	-475	-418	-361	-283	-84	-2	-
Forsknings- och utvecklingskostnader	-4 440	-3 505	-3 216	-4 228	-3 343	-3 023	-2 484	-1 987	-1 493	-1 437
Nettoinvesteringar genom förvärv/ avyttringar av verksamheter	-44	56	118	-61	268	-	205	49	26	-1 165
Nettoinvesteringar i anläggningstillgångar	3 776	2 753	3 031	5 447	4 277	3 810	3 597	2 798	3 285	2 921
Portfölj Financial Services verksamhet	42 235	36 137	40 404	47 220	38 314	31 841	29 634	26 601	25 926	25 303
Kassaflöde, Fordon och tjänster	6 970	11 880	5 512	1 774	8 229	6 942	3 865	2 685	2 450	3 583
Lageromsättningshastighet, gånger ⁶⁾	6,1	6,4	4,5	6,5	7,5	6,9	6,0	6,0	5,8	6,1

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

2) Avser i huvudsak Latinamerika.

3) 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. Se vidare not 4.

4) Den svenska Personbilsverksamheten avyttrades per den 1 januari 2002.

5) Financial Services inkluderad.

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

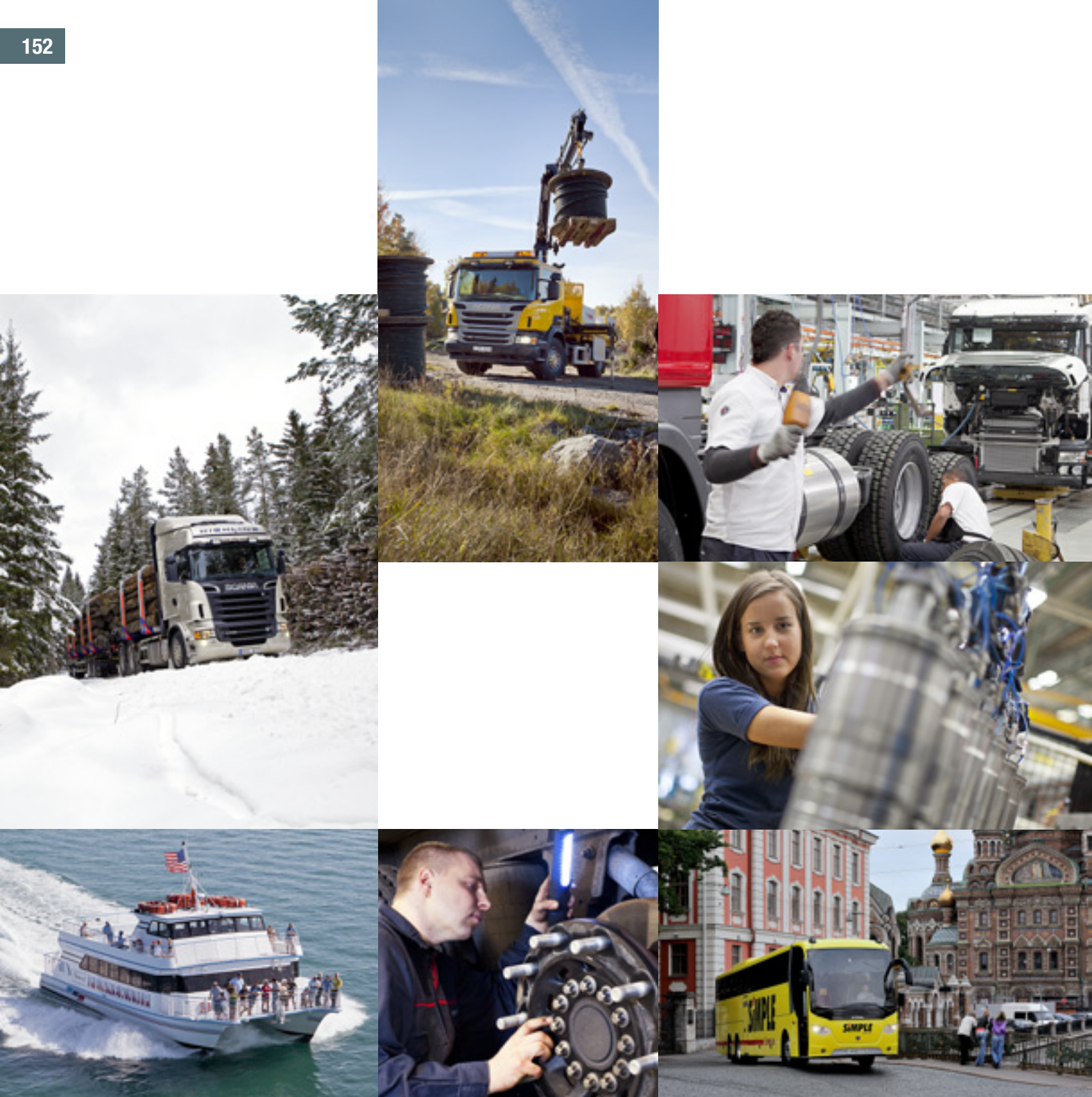
Flerårsöversikt, forts.

	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002
Antal producerade fordon										
Lastbilar	75 349	60 963	29 573	72 656	71 017	60 867	53 368	53 051	45 985	41 433
Bussar	8 708	6 700	6 236	7 709	7 314	5 870	6 141	5 621	5 291	3 712
Totalt	84 057	67 663	35 809	80 365	78 331	66 737	59 509	58 672	51 276	45 145
Antal levererade lastbilar per marknadsområde										
Europa	31 443	23 315	18 824	41 184	44 433	40 349	35 493	34 346	32 453	30 624
Eurasien	7 445	2 369	1 084	5 455	5 765	2 877	1 592	1 238	1 017	810
Amerika ⁷⁾	17 632	18 056	9 566	10 775	9 790	7 957	7 776	7 604	4 739	3 633
Asien	12 485	10 179	4 843	6 721	6 061	5 546	5 415	5 464	5 317	3 486
Afrika och Oceanien	3 115	2 918	2 490	2 381	2 605	2 615	2 291	1 911	1 519	1 342
Totalt	72 120	56 837	36 807	66 516	68 654	59 344	52 567	50 563	45 045	39 895
Antal levererade bussar per marknadsområde										
Europa	1 916	1 760	1 954	2 412	2 212	2 426	2 390	2 311	2 421	1 689
Eurasien	84	82	130	194	235	284	275	270	152	55
Amerika ⁷⁾	3 272	2 104	1 421	2 009	2 344	1 679	1 727	1 472	1 072	958
Asien	2 065	2 120	1 876	1 721	1 495	879	616	947	631	440
Afrika och Oceanien	651	809	1 255	941	938	669	808	519	634	632
Totalt	7 988	6 875	6 636	7 277	7 224	5 937	5 816	5 519	4 910	3 774
Totalt antal levererade fordon	80 108	63 712	43 443	73 793	75 878	65 281	58 383	56 082	49 955	43 669
Antal levererade industri- och marinmotorer per marknadsområde										
Europa	3 450	2 634	1 834	3 019	3 538	3 578	3 417	2 824	1 894	1 918
Amerika	2 809	3 281	1 775	2 798	2 537	2 245	2 073	1 648	881	631
Övriga marknader	701	611	626	854	1 153	723	214	542	390	642
Totalt	6 960	6 526	4 235	6 671	7 228	6 546	5 704	5 014	3 165	3 191
Totalmarknad tunga lastbilar och bussar, antal										
Europa (EU27) ⁸⁾										
Lastbilar	241 200	178 100	161 100	316 000	326 200	299 300	277 300	256 400	230 700	226 800
Bussar	25 200	25 400	26 500	28 700	28 100	25 900	23 800	22 500	21 800	22 800
Antal anställda per 31 december⁹⁾										
Produktion och centrala staber	17 489	17 006	14 672	16 264	17 291	16 517	15 174	15 260	15 498	15 067
Forskning och utveckling	3 327	2 930	2 642	2 922	2 528	2 174	2 058	1 924	1 833	1 681
Försäljnings- och servicebolag	16 038	14 987	14 475	15 079	14 797	13 682	13 128	12 455	11 460	11 173
Summa Fordon och tjänster	36 854	34 923	31 789	34 265	34 616	32 373	30 360	29 639	28 791	27 921
Financial Services	642	591	541	512	480	447	405	354	321	309
Totalt	37 496	35 514	32 330	34 777	35 096	32 820	30 765	29 993	29 112	28 230

7) Avser Latinamerika.

8) 25 av Europeiska unionens medlemsländer (alla EU-länder förutom Grekland och Malta) plus Norge och Schweiz.

9) Inklusive inhyrd och tillfälligt anställd personal.



Årsredovisningen innehåller framåtriktad information som avspeglar företagsledningens nuvarande bedömningar med avseende på vissa framtida förhållanden och möjliga resultat. Den framåtriktade informationen i årsredovisningen innefattar risker och osäkerheter som på ett väsentligt sätt kan påverka framtida resultat. Informationen baseras på vissa antaganden inklusive sådana som hänför sig till ekonomiska förhållanden i allmänhet på bolagets marknader och efterfrågenivån på bolagets produkter. Denna redovisning innebär inte att bolaget åtagit sig att komplettera denna framåtriktade information, utöver vad som följer av registreringskontraktet med NASDAQ OMX Stockholm, om och när omständigheter inträffar som innebär förändringar i förhållande till då denna information lämnades.



Foto: Dan Boman, Carl-Erik Andersson, Göran Wink, Jonas Nordin, Tedd Soost, Bryan Winstanley, Silvio Serber, Kjell Olausson, Sten Jansin, Jürgen Doom, Scania Archive och Shutterstock.



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