

ÅRSREDOVISNING 2006



STOLTHET KVALITET KÖRGLÄDJE PRODUKTIVITET HÅLLBAR UTVECKLING






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



TILLGÄNGLIGHET TRAFIKSÄKERHET BRÄNSLEEKONOMI KOMPETENS FÖRTROENDE

Innehåll 2006

VERKSAMHETEN

4		Scania i korthet	2
		VD har ordet	4
		Året i korthet	6
		Mål och strategi	8
		Omvärld och marknad	10
		Produkter och tjänster	14
		Forskning och utveckling	20
		Produktion	24
		Scania i samhället	26
		– Trafiksäkerhet	28
– Miljö	30		
– Medarbetare	34		
30		Scaniaaktien	36
		Fakta om Scania	38
		– Lastbilsmarknaden	38
		– Bussmarknaden	40
		– Marknaden för Industri- och marinmotorer	40
38		Risker och riskhantering	41
		Bolagsstyrning	45
		– Styrelse	52
		– Företagsledning	54

EKONOMISK REDOVISNING

Ekonomisk översikt	56
Resultaträkning	59
Balansräkning	60
Förändring i eget kapital	61
Kassaflödesanalys	62
Noter	63
Dotterbolag	100
Moderbolaget Scania AB	102
Förslag till vinstdisposition	105
Revisionsberättelse	106
Kvartalsöversikt	107
Nyckeltal	109
Definitioner	110
Flerårsöversikt	111
Årsstämma och finansiell information	113

Scanias årsredovisning publiceras på svenska och engelska. Den svenska årsredovisningen är bindande version. Den finansiella rapporten omfattar sidorna 56–105 och har upprättats i enlighet med internationell redovisningsstandard. Förvaltningsberättelsen med tillhörande finansiella rapporter uppfyller även kraven på årsredovisningslagen. Den omfattar sidorna 2–44 samt 51–105 och har reviderats av Scanias revisorer.

Scanias organisationsnummer: Scania AB (publ) 556184–8564.

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

Scania är en av världens ledande tillverkare av lastbilar och bussar för tunga vägtransporter samt av industri- och marinmotorer. En växande del av verksamheten utgörs av tjänster som ger Scanias kunder högsta möjliga tillgänglighet till sina fordon och kostnads-effektiva transportlösningar.

Scania är verksamt i ett hundratal länder och har drygt 32 000 anställda. Forskning och utveckling är koncentrerad till Sverige. Tillverkning sker i Europa och Latinamerika. Under 2006 uppgick nettoomsättningen till 70 738 miljoner kronor och resultatet före skatt till 8 583 miljoner kronor.

FORDON OCH SERVICE

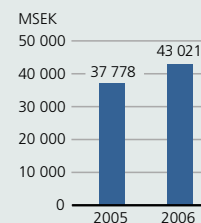


LASTBILAR

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

Under 2006 levererade Scania 59 344 nya lastbilar till kund till ett värde av 43 021 miljoner kronor.

Nettoomsättning



SERVICE OCH TJÄNSTER

Scanias växande utbud av service-relaterade produkter och tjänster stöder transport- och logistikföretagen i affärsverksamheten.

Service- och tjänsteutbudet omfattar allt från reservdelar, underhålls-avtal och verkstadstjänster dygnet runt i olika världsdelar till förarutbildning och IT-stöd för transportplanering.

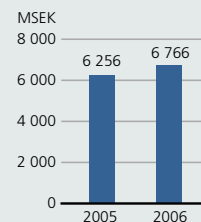


BUSSAR

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

Under 2006 levererades 5 937 bussar/busschassier.

Nettoomsättning

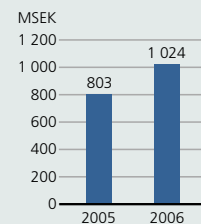


INDUSTRI- OCH MARINMOTORER

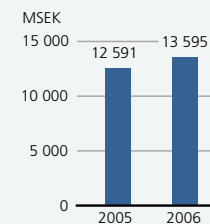
Scanias industri- och marinmotorer används i generatoraggregat, entreprenad- och jordbruksmaskiner samt i fartyg och fritidsbåtar. Huvuddelen av leveranserna avser industrimotorer.

Under 2006 levererades 6 546 motorer.

Nettoomsättning



Nettoomsättning



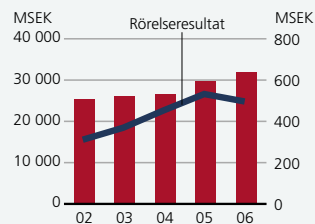
KUNDFINANSIERING



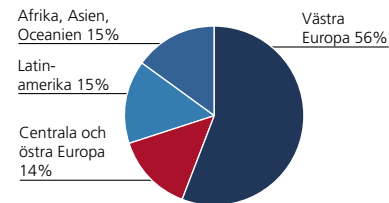
KUNDFINANSIERING

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

Kundfinansieringens portföljstorlek och intäkter



Fordonsleveranser per marknadsområde, 2006

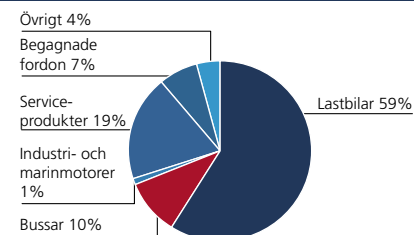


Nettoomsättning på de tio största marknaderna

Fordon och service

MSEK	2006	2005	Förändring i %
Storbritannien	7 909	7 787	2
Brasilien	5 337	4 968	7
Sverige	4 633	3 947	17
Tyskland	4 281	3 928	9
Nederländerna	4 179	3 785	10
Frankrike	4 168	3 901	7
Spanien	3 655	3 318	10
Italien	3 427	3 445	-1
Norge	3 148	3 052	3
Finland	2 868	2 813	2


Nettoomsättning per produktområde, 2006



NYCKELTAL	2006	2005
Leveranser, antal		
Lastbilar	59 344	52 567
Bussar	5 937	5 816
Motorer	6 546	5 704
Nettoomsättning, MSEK		
Fordon och service	70 738	63 328
Rörelseresultat, MSEK		
Fordon och service	8 260	6 330
Kundfinansiering	493	529
Totalt	8 753	6 859
Rörelsemarginal, i procent	12,4	10,8
Resultat före skatt, MSEK	8 583	6 765
Årets nettoresultat, MSEK	5 939	4 665
Resultat per aktie, SEK	29,70	23,33
Kassaflöde, Fordon och service, MSEK	6 942	3 865
Avkastning, i procent		
på eget kapital	24,1	20,8
på sysselsatt kapital, Fordon och service	30,4	27,9
Nettoskuldsättningsgrad, Fordon och service	-0,19	0,01
Soliditet, i procent	29,7	30,3
Nettoinvesteringar, exkl förvärv Fordon och service, MSEK	3 810	3 597
Utgifter för forskning och utveckling, MSEK	2 842	2 479
Anställda 31 december, antal	32 820	30 765

Fortsatt lönsam tillväxt

2006 blev bästa året någonsin. Scania noterade rekord i försäljning, resultat och ordergång. Vi är på god väg mot 100 000 sålda fordon.

 Inför 2006 gjorde nya lagkrav i Europa, övergången till digitala färdskrivare och skärpta miljöbestämmelser, att vi förutsåg en viss förköpseffekt i början av året. Men efterfrågan växte sig allt starkare även sedan de nya bestämmelserna trätt i kraft. Året blev Scantias starkaste någonsin.

Vad vi ser är att de europeiska och asiatiska ekonomierna utvecklas starkt och inte påverkas nämnvärt av en vikande konjunktur i USA. EUs utvidgning och de investeringar som görs i nya medlemsländer driver utvecklingen. Mönstret upprepar sig på andra håll, till exempel i Ryssland. Också tillväxten i Indien och Kina bidrar i ökande grad till utvecklingen i Europa. Handeln inom Europa och mellan Asien och Europa expanderar kraftigt.

Det är den här utvecklingen som resulterar i stark efterfrågan på transporter hos våra kunder. Investeringarna i industri och infrastruktur skapar i sig transportbehov. Men i takt med att ekonomierna växer etableras nya konsumtionsmönster. Ökad handel och ökad konsumtion driver också efterfrågan på vägtransporter.

Anpassningen av Scantias produktionsstruktur fortsätter. Scantias målsättning är att löneandelen av

produktionskostnaderna ska vara lägre än 15 procent. Det är så vi klarar konkurrensen från tillverkare med produktion i låglöneländer och behåller jobben i Sverige. Effektivisering åstadkoms genom växande volymer, ständiga förbättringar och strukturförändringar.

Under året inleddes arbetet med att koncentrera den europeiska växellåds- och axelproduktionen till Södertälje. Många medarbetare vid de nuvarande produktionsanläggningarna i Falun och Sibbhult har visat intresse för att flytta med verksamheten, vilket gör att vi behåller viktig kompetens. Samtidigt innebär strukturåtgärder att ett antal människor kommer i kläm. Vi har arbetat aktivt tillsammans med de fackliga organisationerna för att mildra negativa effekter och hitta alternativa verksamheter på de båda orterna. Vi har funnit en bra modell och fina arbetsformer och jag vill tacka för det goda samarbete som präglat arbetet.

Investeringarna i vår växellåds- och axelproduktion ökar effektiviteten och produktionskapaciteten. Flytten underlättar samarbetet mellan utveckling och produktion. Den medför direkta kostnadsbesparingar på mer än 300 miljoner kronor per år från 2009.



” Scania är väl förberett för en fortsatt god tillväxt med uthållig lönsamhet under de kommande åren. ”



Ytterligare investeringar i produktion ger bra utväxling. Med begränsade investeringar kan vi höja tillverkningskapaciteten till 100 000 fordon per år.

Det är inte bara efterfrågan på fordon som ökar. När kunderna fokuserar på sin kärnverksamhet, att frakta gods och passagerare, blir Scania en naturlig partner för service, underhåll och andra tjänster. Tack vare vårt starka försäljnings- och servicenät, som nu sysselsätter närmare hälften av våra anställda, har kunderna nära till den service som ytterligare stärker deras konkurrenskraft. Scanias tjänster utvecklas med samma målsättningar som våra fordon, för att erbjuda transportören bästa totalekonomi och tillgänglighet. Vägassistans och underhåll bidrar till ökad tillgänglighet. Förarutbildning bidrar till ökad trafiksäkerhet, minskat slitage på fordonen, lägre bränsleförbrukning och därmed minskad miljöpåverkan. Scanias satsning på förarna fortsätter.

Scanias produktutveckling bidrar starkt till företagets konkurrenskraft. Under året som gick inledde vi introduktionen av motorer som klarar de miljöbestämmelser i Europa som träder i kraft 2009, Euro 5. Under 2007 lanserar vi motorer som tillgodoser de strängare kraven,

utan efterbehandling av avgaserna. Det förenklar förarens vardag och sänker kostnaderna för transportören. Lösningen, avgasåterföring (EGR) i kombination med högt tryck i insprutningssystemet, är frukten av vårt långvariga samarbete med Cummins. Vi har redan nu teknologin för nästa nivå av miljöbestämmelser, Euro 6.

Scanias strategiska samarbete med Hino utvecklades också väl. Hino marknadsför och säljer Scania-lastbilar i Japan. Under 2007 börjar Scania distribuera Hinos medeltunga lastbilar i Sydkorea. Det innebär att vi breddar produktportföljen utan kostsamma investeringar i forskning och utveckling.

Det är omöjligt att betrakta 2006 utan att kommentera MANs bud på Scania. Information om ett förestående bud kom i september och MAN presenterade sitt erbjudande i november. Styrelsen och ledande aktieägare avvisade budet med hänvisning till att budet undervärderar Scanias fulla potential. Den 23 januari drog MAN tillbaka budet, då det inte vunnit acceptans hos Scanias huvudaktieägare.

Scania är väl förberett för en fortsatt god tillväxt med uthållig lönsamhet under kommande år. Den ut-

talade ambitionen för de kommande tre åren är att växa med 10 procent per år med en uthållig marginal på 12–15 procent. Produktportföljen breddas ständigt, Scanias serviceportfölj förstärks och produktionskapaciteten höjs.

Med 2006 lägger vi ännu ett rekordår till handlingarna. Det är människorna som skapar resultaten. Det ligger mycket hårt arbete, engagemang, lojalitet och kunskap bakom Scanias framgångar. Varje del av organisationen har presterat enastående insatser och jag känner stor tillförsikt när vi nu tar oss an utmaningen att fortsätta att växa. Ett stort tack till alla inom Scania som bidragit till att 2006 blivit ett så framgångsrikt år för företaget.

Leif Östling

Verkställande direktör
och koncernchef

Ett händelserikt år

Kunder och marknader

Efter ett år med rekord ifråga om både leveranser och ordergång har Scantias kundbas vuxit. En rad större affärer väckte särskild uppmärksamhet under året.

Det nederländska transportföretaget Vos Logistics valde uteslutande Scania när flottan förnyas med 1 000 dragbilar. Bilarna, som är utrustade med motorer på 420 hästkrafter i Euro 4-utförande, ska huvudsakligen levereras under 2007. Scantias EGR-teknik var ett avgörande skäl för affären.

En annan framgång på samma marknad var att Scania vann upphandlingen av serviceavtal med den holländska armén. Avtalet är värt cirka 900 miljoner kronor (100 MEUR) och omfattar reparation och underhåll av 555 lastbilar samt tillhörande utrustning.

Scania i Brasilien fick en viktig order från gruvföretaget Vale do Rio Doce på anläggningsbilar och verkstads-tjänster för ett gruvprojekt i Minas Gerais. Totalt handlar det om mer än 300 lastbilar för transport av järnmalm.



Scania fokuserar på föraren.



Gruvbilar i Brasilien är en del av Scantias storsatsning på anläggningssegmentet.

Scantias internationella expansion fortsätter. I september träffade Scania och indiska Larsen & Toubro avtal om distribution av lastbilar på den indiska marknaden. I ett första steg handlar det om anläggningsbilar.

En principöverenskommelse träffades med Cimpomóvel Veículos Pesados, S.A. om att förvärva distributionen för Portugal. Företaget omsatte under 2005 ca 600 miljoner kronor (63,4 miljoner euro). Bolaget, som varit Scaniadistributör sedan 1972, har ett rikstäckande försäljnings- och servicenät som omfattar sex helägda återförsäljare. Bolaget har 250 anställda.

Scania sålde drygt två hundra bussar till operatörerna Westbus och Busways i Sydney. Året avslutades med en affär på 65 bussar till estländska Tallinn Bus Company.

Scania fick i juni en order på 50 dragbilar för transport av stadsgas från Xinjiang till 18 städer i östra Kina. Under året inledde Scania också samarbete med Kinas näst största karossör av tunga och medeltunga bussar om lansering av en exklusiv långfärdsbuss på den kinesiska

marknaden. Försäljning och service av den nya modellen kommer att ske genom det dotterbolag som Scania etablerat i Kina.

Industri- och marinmotorer noterade också rekordvolym 2006.

Förarfokus

I ett 40-tal länder runt om i världen pågår uttagningar i syfte att kora de bästa lastbilsförarna. Scantias internationella tävling för förare av tunga lastbilar hölls senast 2005 och lockade då nära 30 000 deltagare i Europa, Argentina, Brasilien, Sydafrika och Taiwan. I 2007 års upplaga kommer dessutom Australien, Botswana, Malaysia, Namibia, Sydkorea och Tanzania att delta. Förutom tävlingsmomenten anordnar Scania trafiksäkerhetsseminarier i de deltagande länderna, många av dessa tillsammans med Världshälsoorganisationen WHO.

Ett annat led i trafiksäkerhetsarbetet var Scantias deltagande vid den åttonde WHO-konferensen om trafiksäkerhet i Durban, Sydafrika.



Scania lanserade ett nytt bussprogram med ett stort kundevenemang i Södertälje.



Industri- och marinmotorer noterade rekordvolym 2006.



I december lanserade Scania en lågtréhytt, ergonomiskt utformad bland annat för sopbilar.

Nya produkter

I juni visade Scania sitt nya bussprogram för journalister och kunder från hela Europa. Stort intresse visades den nya turistbussen Scania Irizar PB med 470 hk-motor, liksom Scania Omnis heltäckande program med bussar för kollektivtrafik.

Scania och den japanska fordonstillverkaren Hino har tecknat avtal om distribution av Hinos medeltunga lastbilar på den sydkoreanska marknaden. Försäljningen inleddes våren 2007. Scanias samarbete med Hino inleddes 2002. Sedan 2003 marknadsför Hino Scanias dragbilar på den japanska marknaden.

I samband med Scanias kapitalmarknadsdag i december tillkännagavs att en ny serie Euro 5-motorer med EGR kommer att börja introduceras under 2007.

I december lanserade Scania en lågtréhytt, ergonomiskt utformad för förare som ofta stiger i och ur bilen under en arbetsdag, bland annat i sopbilar.

Scania har levererat etanolrivna bussar till Storstock-

holms Lokaltrafik sedan 1990. Sedan dess har företaget levererat över 600 etanolbussar. Intresset sprider sig nu internationellt. Under året började Scania leverera etanolrivna stadsbussar till ett flertal länder. Det sker som ett led i en internationell satsning på etanolrivna fordon som omfattar tio platser i världen.

Alla Scania lastbilar som har motorer med enhetsinsprutare kan köras driftsäkert på 100 procent RME, ett bränsle som framställs av rapsolja. Det framgick av långtidstester som avslutades under året. Omkring 300 000 lastbilar som tillverkats under de senaste åtta åren har sådana motorer.

Företaget

Som ett led i den fortlöpande effektiviseringen av produktionsstrukturen beslutade Scania under 2006 att koncentrera den europeiska produktionen av axlar och växellådor till Södertälje. Flytten av produktionen i Falun respektive Sibbhult ska vara genomförd 2008.

Samtliga medarbetare erbjuds fortsatt anställning, främst i Södertälje. Beslut har också fattats om att reservdelshandlingen för Europa koncentreras till Belgien.

Under året tillkännagavs att Scania planerar för en ökning av produktionskapaciteten från 70 000 till 100 000 fordon fram till 2010. Investeringsbehovet för detta uppgår till cirka 2 miljarder kronor eller cirka 700 miljoner kronor per år.

Arbetet inom nya försäljnings- och serviceorganisationen kommer att resultera i samordningsvinster på över 500 miljoner kronor årligen från och med 2009. Som ett led i arbetet samordnades Scanias distributörer i Belgien, Nederländerna och Luxemburg i den gemensamma affärsenheten Scania Benelux. Senare under året bildade Tyskland och Österrike en gemensam affärsenhet.

Strategi för fortsatt lönsam tillväxt

Scanias mål är att växa med lönsamhet. Genom att skapa värde för kunderna skapar Scania värde för aktieägare och övriga intressenter.

 Scania är en av de mest framgångsrika och lönsamma lastbilstillverkarna i världen. Scania har en strategi för att växa både som fordonstillverkare och som leverantör av tjänster till transportföretagen. Mot bakgrund av en förväntad fortsatt ökad efterfrågan på transporter räknar Scania med att inom en inte alltför avlägsen framtid uppnå en försäljning av 100 000 nya fordon per år. Cirka 800 000 Scaniafordon kommer då att vara i drift runt om i världen och ett växande antal kunder kommer kunna ta del av Scanias tjänster.

Scania är väl positionerat för fortsatt lönsam tillväxt. Goda möjligheter finns såväl i Europa, som är Scanias största marknad, som i Latinamerika och Asien. Scania har i sitt produktionssystem, sitt tekniska kunnande, sitt servicenätverk och i sin företagskultur unika styrkor att bygga vidare på.

Scanias modulära produktsystem, med standardiserade gränssnitt mellan ett väl avvägt antal huvudkomponenter, möjliggör en hög grad av kundanpassning samtidigt som kostnaderna för produktutveckling och

produktion hålls nere och reservdelshantering förenklas. Anpassningen till specifika transportbehov ger kunden bättre totalekonomi.

Att tidigt förstå kundernas framtida behov är en förutsättning för att utveckla konkurrenskraftiga fordon och tjänster.

Den strategiska processen

Scanias strategiska process bygger på delaktighet i hela organisationen och strategierna utvärderas fortlöpande. Verkställande ledningen går igenom alla delar av verksamheten enligt ett visst schema. Strategierna bedöms ur ett globalt perspektiv och justeras med hänsyn till marknadsutvecklingen. Genomförandet av strategierna behandlas vid möten med koncernledningen, som består av den verkställande ledningen samt cheferna för ledningsenheterna. En gång per år träffas chefer i hela Scaniaorganisationen under konferensen Global Management Summit. I fokus står här den övergripande strategin och de högst prioriterade åtgärderna.



Vision

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

Affärsidé

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

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

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

SCANIAS STRATEGI

Fordon för tunga transporter

Scanias verksamhet är fokuserad på tunga kommersiella fordon för gods- och persontransporter på väg. I detta segment är kraven – liksom lönsamheten och tillväxten – som högst.

Tunga fordon körs ofta långa sträckor och har en hög nyttjandegrad. Transportföretagen i detta segment är för sin lönsamhet beroende av välanpassade och tillförlitliga fordon samt ett omfattande tjänsteutbud.

Scania tillhandahåller även motorer för andra tillämpningar än tunga vägtransporter.

Modulärt produktsystem

Med Scanias modulära produktsystem kan kunderna erbjudas optimerade fordon. Ju mer anpassade fordonen och tjänsterna är till transportuppgiften, desto bättre för kundens driftsekonomi.

Modulsystemet innehåller ett väl avvägt antal huvudkomponenter med standardiserade gränssnitt. Detta medför stor flexibilitet, vilket är viktigt för Scanias tvårfunktionella produktutveckling och globala produktion. Modulsystemet ger betydligt längre produktionsserier än vad som är möjligt med konventionella produktsystem. Det förenklar också reserv-

delshantering, bidrar till högre servicegrad och underlättar utbildningen av mekaniker.

Integrerad affär – fordon, tjänster och finansiering

Scania erbjuder kunder fordon, tjänster och finansiering. Att förstå kundernas behov och ha förmåga att erbjuda kombinerade lösningar av unikt värde för varje kund är avgörande för Scanias framgång.

Scanias kunder använder ofta sina fordon dygnet runt och behöver snabb tillgång till underhåll och reparationer från Scanias servicenätverk under dygnets alla timmar. Helhetslösningar som innefattar fordon, tjänster och kundfinansiering blir allt viktigare.

Selektiv tillväxt

Scania fokuserar på marknader och segment där det är möjligt att uppnå uthållig och lönsam tillväxt. En växande bas av lönsamma kunder och utökade affärer med existerande kunder är viktigare än maximal nybilsförsäljning – Scania växer med framgångsrika kunder. Att gå in i en ny marknad eller ett nytt segment innebär ett långsiktigt åtagande gentemot kunderna.

Scanias kärnvärden

Scanias identitet formas av de produkter – fordon, tjänster och finansiering – som företaget erbjuder och av människorna i företaget genom deras värderingar och arbetsmetoder. Tre kärnvärden – *"kunden först"*, *"respekt för individen"* och *"kvalitet"* – förenar företaget och formar basen för Scanias kultur, ledarskap och affärsframgångar.

■ Kunden först

Genom att förstå kundens affär kan Scania skapa mervärde. Kunden är i fokus för hela värdekedjan: från forskning och utveckling, via inköp och produktion, till försäljning, finansiering och leverans av tjänster.

■ Respekt för individen

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

■ Kvalitet

Hög kvalitet är en förutsättning för att Scanias kunder ska vara nöjda och lönsamma. Genom att förstå kundernas behov, förbättrar Scania kontinuerligt kvaliteten på produkterna. Avvikelse är en värdefull källa till ytterligare förbättringar, något som utnyttjas i väletablerade processer.

Ökat behov av transporter

Försäljningen av tunga lastbilar i Europa nådde 2006 den högsta nivån någonsin. Scania förutser en fortsatt hög efterfrågan på fordon för tunga transporter.



Ju mer den globala handeln ökar, desto mer ökar efterfrågan på transporter och därmed efterfrågan på tunga lastbilar.

Under den senaste tioårsperioden ökade de totala godstransporterna på Scanias huvudmarknad, Europa, med 28 procent, medan efterfrågan på lastbilstransporter under perioden ökade med 35 procent.

Ett skäl till att vägtransporterna ökar snabbare än den ekonomiska tillväxten är den ökande handeln över gränserna i Europa. Varuutbytet mellan västra Europa och centrala och östra Europa ökar särskilt snabbt. I de nya medlemsländerna inom EU sker betydande investeringar i infrastruktur och industri och exporten ökar från dessa länder. Samtidigt ökar också konsumtionen i dessa länder, vilket sammantaget leder till högre efterfrågan på transporter.

Produktionen koncentreras

Även den fortgående globaliseringen ökar världshandeln och transportbehovet.

Produktionen av varor för hela världsmarknaden koncentreras till anläggningar eller regioner med bäst konkurrensförutsättningar. Till exempel beräknas Slovakien inom några år ha världens högsta personbilsproduktion per invånare. På motsvarande sätt koncentreras tillverkningen av många elektronikprodukter och hushållskapitalvaror till Asien.



De långväga transporter mellan världsdelarna sker kostnadseffektivt med containrar på fartyg. Containertrafiken ökar tre gånger snabbare än världshandeln och i de olika världsdelarna uppstår logistikcentra, där containrar omlastas till andra fartyg eller andra transportmedel. Exempel i Europa är Rotterdam och Hamburg. Den ökade globala handeln kräver samverkan mellan sjöfart, järnväg och lastbil. För den avslutande transporten till lager, butik och konsument svarar nästan alltid en lastbil. Lastbilens flexibilitet och leveranssäkerhet gör den till en oundgänglig länk i varje försörjningskedja.

Under den närmaste tioårsperioden förutspås lastbilstransporterna i Europa öka med så mycket som 60–75 procent beroende bland annat på hur effektivt lastbilarna kan utnyttja existerande och framtida infrastruktur.

Logistik ett konkurrensmedel

Den globala handeln innebär ökad konkurrens. Den innebär också att logistik blir ett viktigt konkurrensmedel. Genom effektiv logistik kan företagen dels minska kostnader, dels öka servicegrad och kund Anpassning. Att produktionen blir allt mer kundorderstyrd ställer växande krav på flexibla och säkra transporter.

Konsolideringen i transportbranschen ökar. För att uppfylla kundkrav krävs allt oftare stora internationella terminalnätverk och förmåga att hantera olika transportslag i samma informationssystem. Samtidigt ökar efterfrågan på specialiserade transportörer.

Kombinationen av kvalitativa kund Anpassade fordon samt ett internationellt servicenätverk gör Scania till en konkurrenskraftig leverantör för transportörerna.

Föraren en nyckelperson

Global handel och globala produktionssystem ställer växande krav på förarna. De är nyckelpersoner i



För den avslutande transporten till lager, butik och konsument svarar nästan alltid en lastbil.

produktions- och distributionssystem som bygger på att godset levereras helt och på utsatt tid. På förarna ställs också kravet att hantera allt mer avancerad teknik, både i fordon och i informationssystem. Föraryrket blir allt mer internationellt, och i den internationella miljön är föraren inte endast representant för åkeriet utan också för transportköparen. På flera marknader rapporteras nu brist på professionella förare.

Det ökade behovet av transporter har också lett till en brist på transportkapacitet. Fler lastbilar behövs än vad som tillverkas, och det råder en högre efterfrågan på såväl begagnade som nya lastbilar än vad som finns att tillgå.



LASTBILSMARKNADEN



Det ökande transportbehovet och bristen på transportkapacitet skapar högre efterfrågan på fordon och tjänster på nästan alla marknader där Scania är verksamt.

Under 2006 steg Scanias ordergång med 21 procent till 68 409 lastbilar. Totalt levererades 59 344 lastbilar till kund, en ökning med 13 procent jämfört med 2005.

Marknadsutveckling i Europa

Europa, som är Scanias största marknad, visade en stark utveckling under 2006. Betydande investeringar i infrastruktur i de nya medlemsländerna i EU och stark tillväxt i den ryska ekonomin, bidrar till stigande transportbehov. Investeringsnivåerna bedöms vara fortsatt höga under flera år framöver och generera en stark efterfrågan på transportkapacitet.

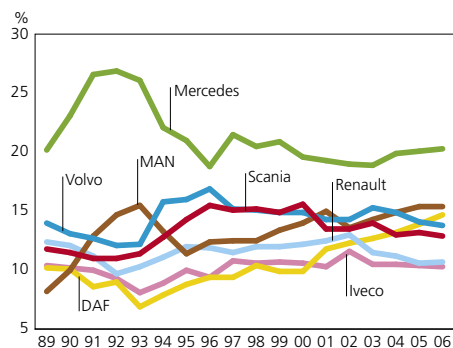
Under första halvåret 2006 var ordergången hög inför de miljöregler som trädde i kraft inom EU under hösten och inför nya regler om digitala färdskrivare. Förförköpseffekten var emellertid mindre än väntat, och ordergångstakten tilltog i styrka under fjärde kvartalet.

I västra Europa förbättrades Scanias ordergång med 11 procent till 38 642 enheter under 2006. Den totala marknaden för tunga lastbilar i västra Europa steg med

4 procent till cirka 261 000 fordon. Runt 33 600 Scania-lastbilar registrerades, vilket motsvarar en marknadsandel på cirka 12,9 procent. Det kan jämföras med 13,2 procent för 2005. Storbritannien var Scanias största lastbilsmarknad med 5 440 levererade Scania-lastbilar under 2006.

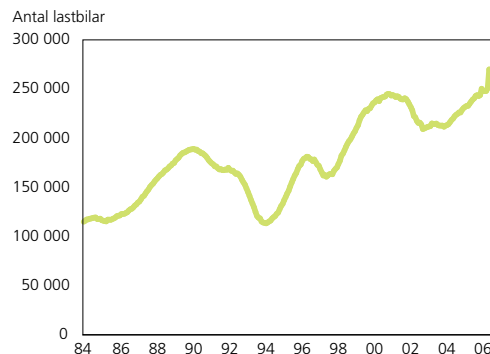
Centrala och östra Europa växer i betydelse för Scania, och utgjorde 15 (11) procent av lastbilsleveranserna under 2006. Den starka utvecklingen fortsatte under året med nära nog en fördubbling av ordergången, upp 93 procent. Efterfrågan stärktes på de flesta marknaderna, med en särskilt stark ökning i Polen och Ryssland. Ryssland är nu Scanias åttonde största marknad mätt i levererade Scania-lastbilar och den snabbast växande marknaden. Den starka tillväxten väntas fortsätta framöver. Scania mäter marknadsandelen i antal registrerade lastbilar, utom i Ryssland där registreringsstatistiken inte är fullständig,

Marknadsutveckling, lastbilar över 16 ton i västra Europa



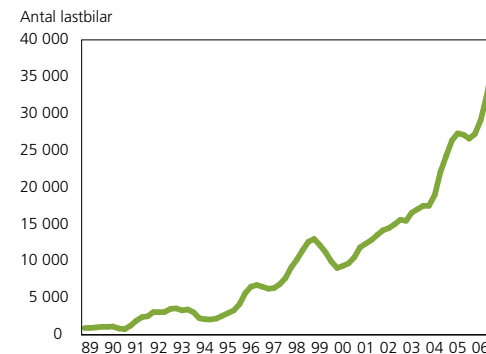
Lastbilstillverkarna i Europa noterade endast mindre förändringar i sina marknadsandelar under 2006 jämfört med 2005. Undantaget var DAF som flyttade fram sin position något.

Lastbilsmarknaden i västra Europa



Marknaden för tunga lastbilar i västra Europa har de senaste tio åren vuxit med över 50 procent.

Lastbilsmarknaden i de nya EU-länderna



Tillväxten i efterfrågan på tunga lastbilar har varit kraftig i de nya EU-länderna de senaste åren. Scania bedömer att förutsättningarna är goda för fortsatt stark tillväxt.

- och där andelen sätts i relation till importerade nya lastbilar från Europa, Japan och USA. Sett till den statistiken hade Scania en marknadsandel i Ryssland på 31 procent.

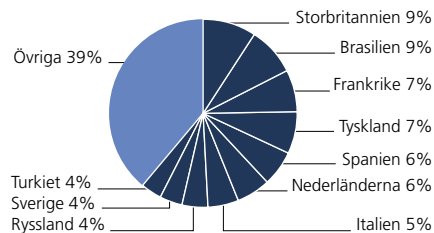
Marknadsutveckling övriga marknader

I Latinamerika har Scania en stark ställning och orderingången steg med 19 procent 2006. På den största marknaden Brasilien hade Scania en marknadsandel på 26 procent mätt i registrerade lastbilar. Scania var därmed största märke tillsammans med Volvo. Mercedes var tredje största märke med en marknadsandel på 24 procent.

Under 2006 levererades 5 063 Scania-lastbilar i Brasilien, vilket innebär att det är Scantias näst största lastbilsmarknad efter Storbritannien.

Orderingången i Asien steg med 22 procent under 2006, främst hänförligt till Mellanöstern och Sydkorea. Scania arbetar målmedvetet för att växa i Asien i takt med att vägnät och infrastruktur utvecklas. Marknaderna i Kina och Indien är dock fortsatt begränsade för de tunga och avancerade lastbilar som Scania tillverkar.

Levererade lastbilar per marknadsområde, 2006



BUSSMARKNADEN

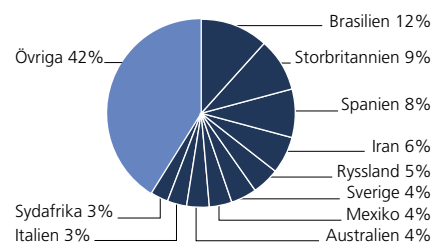


Scantias bussverksamhet är inriktad på att genom egen karossering och samarbeten leverera kompletta fordon.

Efter en svag inledning på 2006 stärktes efterfrågan på bussar, i spåren av Scantias lansering av ett nytt bussprogram. Scantias orderingång för bussar steg under 2006 med 7 procent till 6 489 enheter. I Europa försvagades efterfrågan med 12 procent jämfört med motsvarande period föregående år, trots en stark efterfrågan i Ryssland.

I Latinamerika sjönk orderingången med 8 procent medan den i Asien, Afrika och Pacific steg med 69 procent. En större order i Iran bidrog till ökningen. Under 2006 levererades 5 937 bussar.

Levererade bussar per marknadsområde, 2006



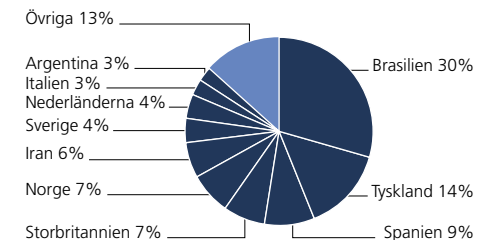
INDUSTRI- OCH MARINMOTORER



Scania fokuserar på tunga dieselmotorer i segmentet från 9 till 16 liters cylindervolym. Huvuddelen av Scantias motorleveranser avser industrimotorer för strömförsörjning. För marinmotorer till fritidsbåtar har Scania ett strategiskt samarbete med japanska Yanmar sedan flera år.


Leveranserna av industri- och marinmotorer steg 15 procent till 6 546 enheter under 2006. Orderingången var stabil jämfört med föregående år. Försäljningen av motorer i västra Europa steg med 3 procent till 3 514 enheter och i Latinamerika steg försäljningen med 8 procent till 2 245 enheter. Försäljningen i Asien och Afrika ökade kraftigt under året.

Levererade motorer per marknadsområde, 2006



Tjänster skapar mervärde

Utöver högkvalitativa lastbilar och bussar säljer Scania tjänster som förbättrar kundernas konkurrenskraft. Scanias tjänster ger kundvärde genom att öka den tid som fordonen kan vara i drift och generera inkomster och genom att bidra till kostnadseffektivitet och säkrare transporter.

 Utmärkande för Scania är att kunden ska ha möjlighet att skräddarsy den fordons- och tjänstekombination som bäst passar för den egna verksamheten. Scanias tjänsteportfölj sträcker sig från finansieringslösningar inför anskaffningen av fordon till service och andra tjänster i kundens affärsverksamhet.

Det växande tjänsteutbudet utgör en ökande del av Scanias totala verksamhet. Medan försäljningen av nya fordon varierar med konjunktursvängningarna växer tjänsteaffären i takt med att antalet Scaniafordon i drift ökar. Under 2006 ökade serviceintäkterna med 8 procent till 13 595 miljoner kronor.

Servicevärdet

Scanias servicevärdet utvecklas nu successivt för att tillhandahålla "one-stop-shopping". Kunderna ska på en och samma gång kunna få service och reparationer av hela fordonet, inklusive påbyggnationer och släp.

Scania har cirka 1 000 serviceverkstäder i Europa och totalt 1 500 i hela världen. Servicevärdet i kombination med assistanstjänsten Scania Assistance innebär att Scania kan erbjuda service och reparationer dygnet runt 365 dagar per år i hela Europa samt på flera utomeuropeiska marknader.

Gränsöverskridande finansiering

– När vi utvidgade vår verksamhet till östra och centrala Europa begärde vi samma finansieringslösningar som vi har med Scania i västra Europa. Och det fick vi, berättar Sjang Emons, VD för den nederländska företagsgruppen Emons Group Holding.

Emons har lämnat över finansiering, service och underhåll av lastbilarna till Scania och behöver inte tänka på något annat än kilometerkostnaden. Emonsgruppen var en av de första kunderna som behövde en finansieringslösning för lastbilar i flera länder. Emons följer med sina kunder. Och Scania följer med som samarbetspartner.

– Förutom lastbilarnas höga pålitlighet och kvalitet är det enkelheten i vårt samarbete som ger oss den sinnesro vi behöver för att kunna sköta vår kärnverksamhet, säger Sjang Emons.



För att kunderna överallt ska vara garanterade samma höga nivå på tjänsterna från Scania säkras kvaliteten hos återförsäljarna genom Dealer Operating Standards, DOS. Standarden är uppbyggd kring ett antal kundlöften som måste uppfyllas för att en återförsäljare ska bli auktoriserad av Scania. Att verksamheten sedan håller vad den lovar följs fortlöpande upp genom revisioner.

I Europa är nu samtliga verkstäder DOS-certifierade. Standarden sprids fortlöpande med målet att samtliga Scaniaverkstäder i världen ska certifieras.

Globalt införs också successivt standardiserade mål, verktyg, utbildningar och gemensamma arbetssätt.

Stöd för kundens affär

Scanias tjänster och IT-baserade system ökar kundernas lönsamhet och konkurrenskraft genom att bidra till ett effektivt utnyttjande av fordonen i den dagliga affärsverksamheten. Exempel är "Scania Fleet Management" – ett administrativt hjälpmedel för transportledning och fordonsuppföljning.

Förarutbildning

Ett för kunderna allt viktigare inslag i Scanias tjänstportfölj är förarutbildning. Förarna är nyckelpersoner i transportföretagen. Välutbildade förare innebär bättre bränsleekonomi, minskade reparations- och underhållskostnader, ökad trafiksäkerhet och minskad miljöpåverkan.

Scania bedriver aktivt förarutbildning i över 30 länder. Under 2006 utbildades mer än 7 000 lastbils- och bussförare. Utbildningen innehåller såväl teori som praktik och rör allt från daglig tillsyn av fordonet till ekonomisk och säker körning.

” Scania har cirka 1 000 serviceverkstäder i Europa och totalt 1 500 i hela världen. ”



Finansiering

Finansiering och försäkringslösningar är snabbt växande delar av Scanias verksamhet. Vid utgången av 2006 uppgick portföljen till 31 800 miljoner kronor.

Scania erbjuder skräddarsydda finansieringslösningar där kunden kan välja mellan lånefinansiering och olika former av leasingkontrakt. I totalaffären kan också ingå försäkringar. På cirka 40 marknader svarar helägda finansbolag för kundfinansiering. På marknader där Scania inte har något eget finansbolag erbjuds finansiering genom exportfinansieringslösningar eller genom samarbete med banker.

Under 2006 etablerades nya finansbolag i Ungern, Schweiz och Chile.

Gränsöverskridande marknadsorganisation

Scania har sedan början av 1990-talet genomfört betydande investeringar i den egna försäljnings- och

serviceorganisationen. Det har skett såväl genom nyetableringar som genom förvärv av nationella försäljnings- och servicebolag, lokala återförsäljare och verkstäder. Idag är drygt 40 procent av alla Scania-medarbetare verksamma i försäljnings- och servicebolagen jämfört med 10 procent i början av 1990-talet. Och trenden fortsätter.

Från 2006 är Scanias försäljnings- och marknadsorganisation uppdelad i två delar. Franchise and Factory Sales ansvarar för Scanias produktportfölj med lastbilar, bussar, industri- och marinmotorer, reservdelar och tjänster. Sales and Services Management ansvarar för Scanias helägda kommersiella nätverk.

För att bättre utnyttja skalfördelar och samtidigt tillgodose ökade kundkrav etableras regionala affärsenheter i försäljnings- och serviceorganisationen. Viktiga steg under 2006 var samordningen av försäljnings- och

- ▶ servicebolagen i de tre Benelux-länderna och av verksamheterna i Tyskland och Österrike. Liknande affärsenheter finns sedan tidigare för Tjeckien, Ungern och Slovakien, på Balkan och i Latinamerika, Sydostasien och södra Afrika. Regionaliseringen av försäljnings- och serviceorganisationen innebär betydande effektivitetsvinster genom samordning av administration, IT-system, inköp m m.



Effektivitetsvinsterna i försäljnings- och serviceverksamheten uppskattas till mer än 500 miljoner kronor per år i besparingar med fullt genomslag från 2009.

För internationellt verksamma kunder innebär samordningen att de i större utsträckning kommer att mötas av en och samma distributör.

Att växa med kunden

– Mercadona ställer höga krav på transportsäkerhet och kvalitet. Men deras tuffaste krav är att vi måste växa tillsammans, säger Ángel González Rubio, General Director för det spanska åkeriet Acotral.

Acotral sköter transportererna för landets största stormarknadskedja, Mercadona. Åkeriet har sedan 2002 vuxit från 150 anställda och 30 bilar till 1 400 anställda som med 600 lastbilar svarar för transportererna till 1 000 stormarknader runt om i Spanien. Varuleveranserna måste fungera prickfritt. För att möta Mercadonas krav har Acotral bestämt att inte köra sina lastbilar längre än ett år, något som ställer stora krav på smidiga fordonsbyten.

– Scania förstår våra behov och har utvecklat ett system som gör att vi kan byta våra fordon utan något krångel, säger Ángel González Rubio.

– Det händer till och med att förare på väg till någon av Mercadonas centraler stannar till vid en av Scantias återförsäljare och byter dragbil.

För att hjälpa Acotral att spara tid och pengar har Scania Hispania öppnat serviceverkstäder i närheten av Acotrals logistikcentraler, där åkeriets samtliga lastbilar passerar.

Förnyat och breddat produktprogram

I juni 2006 fullbordade Scania lanseringen av det nya bussprogrammet med nya motorer. Den starkaste bussmotorn är nu en version av Scantias 12-liters motor på 470 hk med EGR avsedd för turistbusstrafik.

På lastbilssidan presenterades en ny fjärrtransportbil, R 480 med en 12-liters motor på 480 hk och EGR-teknik.

Scania breddade under året sitt Euro 5-program till att omfatta lastbilmodellerna P 380, R 380, P 420, R 420 och R 500.

Kompleta fordon från fabrik

Busskunderna, framför allt på den europeiska marknaden, köper i allt högre grad en komplett buss från en och samma leverantör. För att tillgodose dessa kundkrav har Scania ett nära samarbete med utvalda busskarossörer. Bland dem Scania Omni vad gäller karosser till stads- och linjebussar och med den spanska karossören Irizar när det gäller turist- och expressbussar.

Också bland lastbilskunderna ökar kraven på att kunna köpa ett komplett fordon från Scania, som direkt kan tas i drift. Scantias försäljningsorganisation levererar i allt högre grad kompletta bilar inom vissa segment.

På den svenska marknaden introducerades under 2006 ett tiotal komplett uppbyggda lastbilstyper inom exempelvis timmer-, fjärr- och distributionsbilssegmenten. Genom att Scania svarar för upphandlingen av påbyggnationer och tar fram en komplett lastbil kan leveranstiden förkortas.



Avståndssensor

Föraren kan på sin display se att den adaptiva farthållaren är inkopplad.



System för förarstöd

Scania sätter föraren i centrum för utvecklingsarbetet. Under 2006 presenterades en rad nya system för förarstöd som underlättar förarens arbete, ökar trafiksäkerheten, sänker kostnaderna och bidrar till minskad miljöbelastning:

Alkolås. Scania erbjuder förberedelse för alkolås från fabrik, vilket underlättar eftermontering av önskad utrustning.

Scanias körfältsvakt övervakar fordonets placering på vägen och ratt rörelser. Kan skilja aktiva ratt rörelser från ren uppmärksamhet.

Scania ringtrycksövervakning hjälper föraren att alltid hålla rätt ringtryck, vilket ger bättre bränsleekonomi och minskat däckslitage.

Adaptiv farthållare hjälper föraren att vid exempelvis ojämn trafikrytm hålla en konstant lucka till framförvarande fordon och varnar föraren när avståndet hastigt minskar.

Scania Ecocruise kan ge flera procent bättre bränsleekonomi utan större förlust i fråga om prestanda.

Fordon för kunder med olika behov

Scania utvecklar, tillverkar och säljer lastbilar och bussar för tunga vägtransporter. De täcker in en rad olika användningsområden och motorstyrkan kan variera från 230 till 620 hk. Scanias modulbaserade produktsystem ger kunden näst intill obegränsade kombinationsmöjligheter att specificera ett fordon som är utformat för den egna verksamhetens transportbehov. Ju mer fordon och tillhörande tjänster är anpassade till transportuppgiften, desto bättre kan de med god ekonomi fylla sin uppgift.



Kunderna inom bygg- och anläggningssegmentet vill ha ett komplett fordon som tillgodoser högt ställda krav på fordonets hållbarhet och förmåga att hantera tunga laster.



Specialfordon för samhällstjänster som till exempel brandförsvaret och renhållningen ska kunna ta sig fram och effektivt fylla sin uppgift överallt.



Distributionsbilen ska vara skräddarsydd för vad som ska transporteras och var den ska köras.



Inom fjärtrafiken krävs fordon med hög tillgänglighet, pålitlighet och god bränsleekonomi för att transportören ska vara lönsam och klara den hårda konkurrensen.



Bussar i regional- och linjetrafik måste vara säkra, pålitliga och kunna köras långa sträckor i täta turer.




Stadsbussar ska rulla i stort sett oavbrutet och med minsta möjliga miljöpåverkan kunna transportera så många passagerare som möjligt.



På turistbussar ställs höga krav på säkerhet, komfort och välplanerat utrymme för passagerare och bagage.

Forskning och utveckling med kundperspektiv

Scanias ambition är att vara ledande inom fordonsutveckling, genom att med utgångspunkt från kundernas behov redan idag se hur teknikens möjligheter kan ge förbättringar för kunderna i framtiden.

 Scania investerar årligen cirka fyra procent av omsättningen i forskning och utveckling. Resurserna är koncentrerade till Scania Tekniskt Centrum i Södertälje. Scania utvecklar och tillverkar alla strategiskt och konkurrensmässigt viktiga komponenter i egen regi. Forsknings- och utvecklingsarbetet omfattar därför hela produktutvecklingskedjan – från kartläggning av kundbehov, omvärldsfaktorer och konkurrenter, via grundläggande forskningsinsatser över konstruktionsarbete, kundkliniker och långtidsutprovning till kvalitetsuppföljning och miljöhänsyn.

Kvalitets- och miljöarbetet genomsyrar alla steg från långtidsprov och fältprov till produktion, både i Scanias egen regi och hos leverantörer, samt när produkterna går i drift hos kunderna.

Produktutvecklingen sker i nära anslutning till produktionen så att produkter och produktionsteknik kan utvecklas parallellt. Forsknings- och utvecklingsarbetet sker också i nära kontakt med försäljnings- och marknadsorganisationen för att på så sätt fånga upp existerande kundbehov och förutsäga framtida behov inom olika transportsegment.

Framtida kundbehov

Utgångspunkten för Scanias forsknings- och utvecklingsarbete är att förutse vilka transportuppgifter kunderna inom olika segment möter i framtiden och att utveckla produkter och tjänster som tillgodoser dessa krav.

Vägen till en lyckad produktutveckling inleds med en noggrann kartläggning av framtida kundbehov, går över ett tvärfunktionellt utvecklingsarbete och slutar med att en nyutvecklad produkt eller produktförbättring kan erbjudas marknaden när det förutsedda behovet blivit aktuellt.

Ständig förbättring av prestanda

Utvecklingsarbetet syftar till att bevara och utveckla de egenskaper som av kunderna upplevs som särskilt värdefulla och som förknippas med Scania.

Till dem hör att Scania förväntas vara bland de ledande i tekniska prestanda. För att säkerställa att Scania lever upp till förväntningarna bedrivs utvecklingsarbetet metodiskt för att förbättra fordonens tekniska egenskaper och prestanda.

Nycklegenskaper

Flera egenskaper påverkar fordonets produktivitet och ligger till grund för transportörernas lönsamhet. I fråga om bränsleekonomi och lastkapacitet har Scania sedan länge en ledande position.

Motorn påverkar i hög grad fordonets karaktär och dess prestanda. Den ligger också till grund för bränsleekonomin, miljöegenskaperna och den långa livslängden på Scanias produkter.

Underhållskostnad och tillgänglighet väger också tungt i kundernas transportkalkyler. Ett fordon som är väl anpassat för sin uppgift håller och behöver inte göra oplanerade verkstadsbesök.

Föraren står i centrum för utvecklingsarbetet. Föraren ska kunna göra ett bra och säkert arbete – och känna körglädje. Komfort, körställning, ergonomi, samspelet mellan fordon och förare, motorprestanda, respons, köregenskaper – allt påverkar förarens situation.

Föraren är avgörande för trafiksäkerheten. Med bästa möjliga stöd från fordonet blir körningen så säker som möjligt, vilket direkt bidrar till bättre transportekonomi och lägre miljöbelastning – både för transportörer och för samhället.



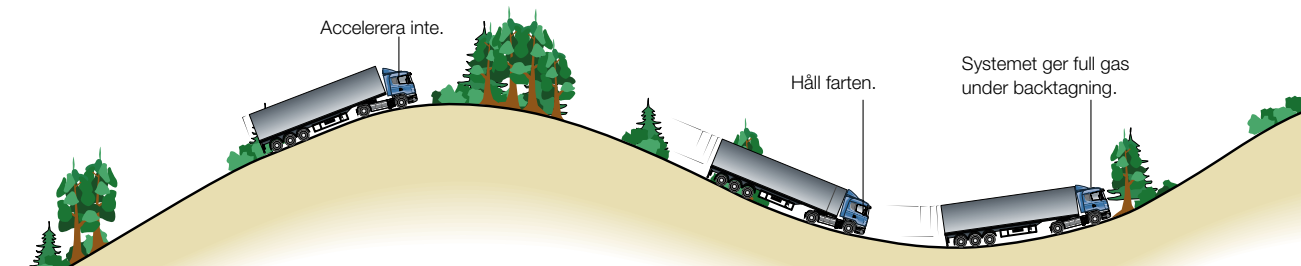
Automatiserad ekonomisk körning

En av de innovationer som lanserats under 2006 är Scania Ecocruise.

Scania har utvecklat ett system för bränslesnål körning kopplat till farthållaren. Systemet använder körtekniken vid avancerad ekonomisk körning, som att utnyttja fordonets rörelseenergi och undvika onödig acceleration.

Fältprov har visat bränslebesparingar på flera procent med Scania Ecocruise jämfört med en vanlig farthållare. Dessutom minskade variationen i bränsleförbrukning mellan olika förare markant med Scania Ecocruise.

Kunder som kör i kuperad terräng har störst nytta av systemet. Då utnyttjas rörelseenergin utför vid ingången till nästa backe. En förare som behärskar ekonomisk körning känner igen fordonets beteende när det körs med Scania Ecocruise.



I all forskning och utveckling finns också som delmål att miljöbelastningen under fordonets livscykel ska bli så liten som möjligt. Produktionsmetoderna både inom Scania och hos leverantörerna är anpassade för detta. Inom servicenätverket arbetar Scania metodiskt för att verksamheten ska drivas med största möjliga hänsyn till miljön.

Upplevelsen

För att en Scania ska vara en Scania måste också känslan vara den rätta. Scania lägger stor vikt vid att bygga in de värden som kunderna lärt sig att uppskatta genom ett drygt sekel av fordonsutveckling. Kunderna ska känna stolthet över sitt fordonsval – att de valt något utöver det vanliga. Förarna ska känna att de hamnat rätt när de kör en Scania. Och kundernas

kunder – transportköparna – ska känna att den transportör de vänder sig till kan sin sak och använder förstklassig utrustning.

Minskade emissioner

Minskade avgasutsläpp är ett miljömål som stått i förgrunden för motorutvecklingen under snart två decennier. Sedan början av 1990-talet har utsläppen från

tunga fordon sänkts radikalt. Steget till Euro 4 innebär att utsläppen sänkts med 55 procent för kväveoxider och 95 procent för partiklar. För de Euro 5-motorer som säljs idag är motsvarande reduktion 75 respektive 95 procent.

En minskning av partiklar eller kväveoxider medför normalt att det går åt mer bränsle. Men framgångsrik produktutveckling gör att Scantias lastbilar och bussar idag kombinerar de kraftigt sänkta utsläppsnivåerna med bättre bränsleekonomi än för 15 år sedan.

I branschen används två tekniker för att minska de skadliga utsläppen till Euro 4- eller Euro 5-nivå: EGR och SCR. Scania har utvecklat motorer för båda.

Scania har funnit avgasåterföring EGR (exhaust gas recirculation) vara den mest attraktiva metoden för kunden. Inga tillsatser behövs och inte heller några extratankar som minskar lastkapaciteten. EGR fungerar också bra i stadstrafik och andra typer av körning där avgastemperaturen är förhållandevis låg. Med Scania EGR förs en del av avgaserna tillbaka till förbränningsrummet, vilket sänker förbränningstemperaturen och minskar halten av kväveoxider som kommer ut ur motorn. De höga insprutningstrycken i Scantias motorer minskar samtidigt mängden partiklar.

SCR (selective catalytic reduction) är ett efterbehandlingsystem där kväveoxiderna minskas genom att en lösning av urea och vatten sprutas in i avgaserna efter förbränning. För de starka V8-motorerna och för de första Euro 5-motorerna har Scania valt att utveckla SCR-teknik.

Inför övergången till Euro 5 år 2009 utvecklar Scania ett upgraderat motorprogram som bygger på EGR-teknik. De nya motorerna konstrueras för ett nytt insprutningssystem, Scania XPI (extra high pressure injection), som har utvecklats i samarbete med den amerikanska motortillverkaren Cummins. Genom det strategiska

”

Kunder som vill minska sitt oljeberoende kan inleda övergången redan idag.

”

samarbetet med Cummins har Scania säkrat nödvändig teknik för att möta den kommande miljölagstiftningen Euro 6.

Fokus på nya bränslen

Mångårig växelverkan mellan skärpta lagstadgade miljöregler i många länder och framgångsrik motorutveckling har lett till kraftigt minskade emissioner från fordonsmotorer. I och med Euro 6, som väntas träda i kraft omkring 2012, är de skadliga emissionerna så låga att problemet sannolikt kan anses löst. Istället är det andra framtidsfrågor som allt mer kommit i förgrunden: att minska utsläppen av koldioxid och att finna alternativ till den allt dyrare oljan.

Som en följd av detta växer intresset för förnybara bränslen. Forskningen är intensiv. Övergången till andra bränslen kan på ett smidigt sätt påskyndas genom inblandning av biobränsle i dagens dieselbränsle. Detta kan ske utan omfattande tekniska omställningar och både nya och äldre fordon kan köras på blandbränslet.

Scania har redan idag färdigutvecklad teknik för alternativa bränslen som finns på marknaden och som kan användas i kombination med beprövad motorteknik. Kunder som vill minska sitt oljeberoende kan således inleda övergången redan idag.

■ Etanol

Scania har sedan 1989 levererat mer än 600 etanolbussar för reguljär stadstrafik och tekniken är väl beprövad. Scantias etanolanpassade dieselmotorer gör det möjligt att övergå till etanoldrift i tyngre fordon och med dieselmotorns goda verkningsgrad. Bränslet är ren etanol med tillsats av tändförbättrare.

Etanol framställs vanligen av sockerrör eller sockerbetor, men råvaran kan också utgöras av spannmål eller annat biologiskt material.

Etanol kan med enkla tekniska omställningar användas i bensindrivna fordon och blir ett allt vanligare bränsle i personbilar. Infrastrukturen för etanolförsörjning byggs därmed ut i stor skala över hela världen.

■ RME

Rapsmetylester (RME) framställs ur rapsolja och kan blandas med diesel. Alla Scantias motorer kan köras på dieselbränsle med inblandning av upp till fem procent RME. Scantias dieselmotorer med pumpinsprutare kan köras på 100 procent RME i temperaturer ner till -10°C.

■ Syntetisk diesel

Bland alternativen finns också syntetisk diesel, som bland annat kan framställas ur naturgas eller biologiskt avfall. Syntetisk diesel kan successivt blandas i ökande omfattning i vanlig diesel och ge en smidig övergång till alternativa bränslen. En fördel är att det då även passar till äldre fordon.

■ Gas

Gasdrift är utrymmeskrävande och passar därför bäst till stationära anläggningar för värme- och kraftproduktion, men kan också användas till fordon i stadstrafik, där körsträckan är begränsad och bränsletillgången kan säkras. Gasen kan utgöras av naturgas eller biogas. Scania har sedan början av 1980-talet levererat mer än 2 000 motorer för gasdrift.

■ Hybriddrift

Scania arbetar även med hybriddrift för tunga fordon. Den hybridteknik Scania nu utvecklar bygger på robust teknik från dagens fordon, kompletterad med en elmotor för framdrivning och som även fungerar som generator vid bromsning, samt superkondensatorer för lagring av energi. Drivkällan kan vara en dieselmotor, etanolmotor eller gasmotor.

Hybriddrift kommer att finnas på marknaden om några år och möjliggöra bränslebesparingar på 25 procent eller mer i stadstrafik med många start och stopp.

Scanias utvecklingsmål är att hybriddriften direkt ska vara lönsam för kunden, utan subventioner.

Mer än 100 patent under 2006

Vid Scania Tekniskt Centrum arbetar 2 000 specialister inom allt från mekanik, elektronik, ergonomi, design och aerodynamik till samhällsvetenskaper. Scanias forskning och utveckling ger varje år upphov till en rad patenterade uppfinningar. Under 2006 ledde arbetet fram till mer än 100 ansökningar om patent.

Ungefär hälften av patenten gäller idag elektronik och styrsystem. Fördelningen på fordonet är att hälften rör motor och transmission, övriga chassit och hytten.



Förarstöd

Bland de innovationer som skyddats under 2006 finns fyra sinsemellan sammanlänkade funktioner som ger föraren återkoppling om körsättet och tips om förbättringar under körning. En funktion övervakar fordonets rörelser i alla riktningar, en körsättet med avseende på framförhållning, en hur föraren använder fordonets olika bromssystem med koppling till vägförhållandena och en förarens förmåga till bränslesnål körning.

På sikt kan sådana funktioner användas till att fortlöpande ge stöd åt föraren att finslipa körningen och förebygga felaktigt eller osäkert körbeteende. De kommer också till användning i verkstäder för att skraddarsy ett fordons underhåll till användningsförhållandena, liksom för att analysera och optimera specifikationerna när kunden ska köpa nästa bil.

Produktion med inriktning på ständiga förbättringar

För att behålla en uthålligt stark konkurrenskraft och lönsam tillväxt måste Scania bli 6–8 procent effektivare per år. Det uppnås genom ständiga förbättringar i produktionen och en fortlöpande effektivisering av produktionsstrukturen.



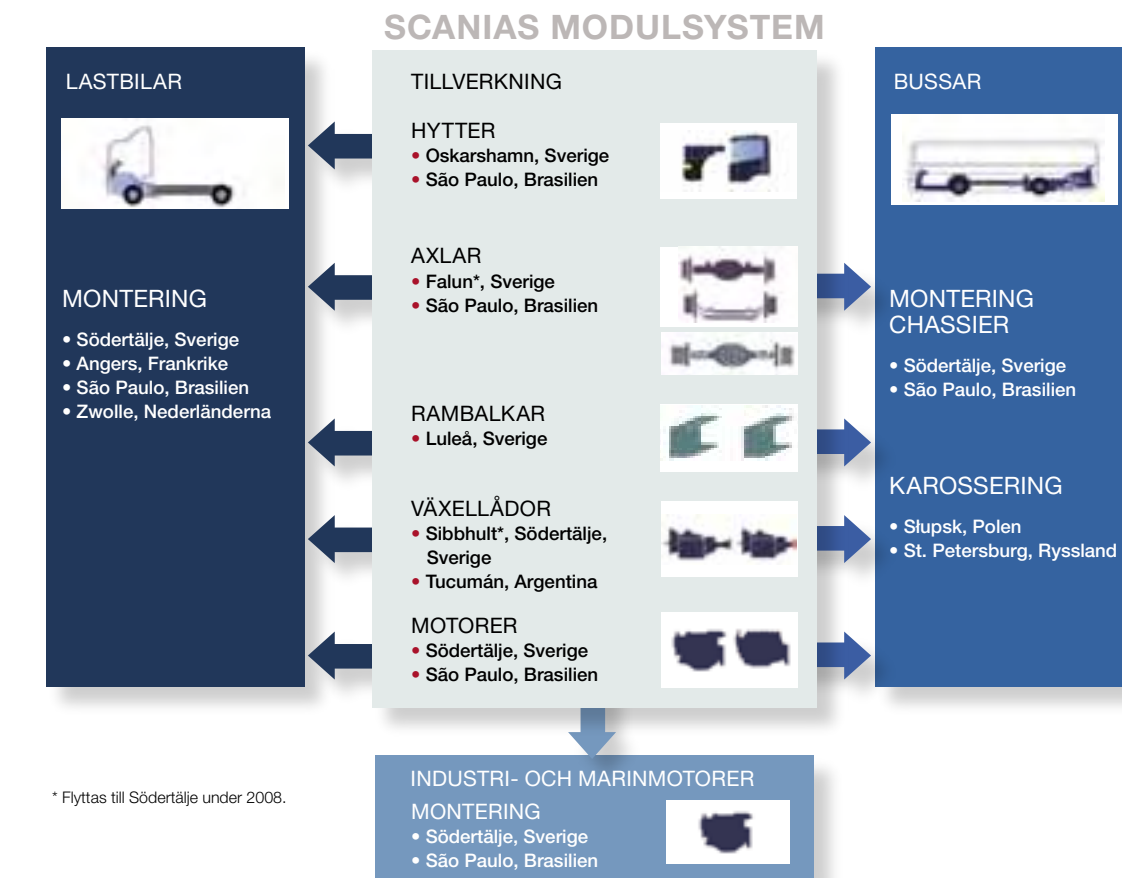
Scania har en globalt integrerad produktion.

Huvuddelen av alla komponenter och delar, liksom arbetsmetoder och kvalitets- och miljökrav är de samma vid samtliga produktionsanläggningar.

Scanias produktionssystem, SPS, är utvecklat inom företaget av de egna medarbetarna. Systemet bygger på principer och metoder som leder till ett ständigt pågående förbättringsarbete. Gemensamma arbetssätt tillämpas vid alla Scanias produktionsanläggningar i världen. Samtidigt uppmuntras och diskuteras idéer till förbättringar kontinuerligt. Nya lösningar testas och utvärderas hela tiden och förbättringar som införts vid en anläggning sprids på ett systematiskt sätt till övriga anläggningar inom den globala produktionsstrukturen.

Modulsystemet

Scanias produktion bygger på ett unikt modulsystem, som innebär att flertalet fordons- och motorkomponenter kan ingå i många olika kombinationer. Det innebär i sin tur att det med ett begränsat antal komponenter går att åstadkomma en stor variation av fordon. De näst intill obegränsade kombinationsmöjligheterna gör att kunden



kan få ett fordon som i detalj är utformat för den egna affärsverksamhetens transportbehov. Samtidigt ger modulsystemet stordriftsfördelar i utveckling, produktion och service.

Gemensamma komponenter utnyttjas i allt större utsträckning i lastbilar, bussar och industri- och marinmotorer. Till exempel kan ett turistbusschassi ha upp till 85 procent av komponenterna gemensamma med en

lastbil. Industri- och marinmotorer utvecklas med lastbils-motorerna som bas.

Produktionsstrukturen

Under det senaste decenniet har Scania successivt renodlat och koncentrerat produktionsstrukturen i Europa och Latinamerika. Vägledande har bland annat varit att produktion ska bedrivas i nära anslutning till forskning och utveckling medan slutmontering med fördel bedrivs så nära slutkund som möjligt. Att produkt- och produktionsutveckling sker parallellt har klara effektivitets- och kvalitetsfördelar. Det möjliggör även snabba anpassningar av produktionen efter kundernas krav och behov.

I Europa har tillverkningen av axlar, hytter och motorer koncentrerats till Sverige. Slutmontering av lastbilschassier för den europeiska produktionen sker i Sverige, Nederländerna och Frankrike och för busschassier i Sverige.

Buss- och lastbilstillverkningen har integrerats sedan bussproduktionen för den europeiska marknaden flyttades till Södertälje 2002. Samordningen har medfört en 50-procentig ökning av effektiviteten i bussproduktionen. I Latinamerika har verksamheten i Tucumán i Argentina renodlats till bearbetning av växellåskomponenter. Övrig produktion har koncentrerats till São Paulo i Brasilien, där också slutmontering av lastbils- och busschassier sker.

Fortsatt renodling av produktionsstrukturen

Som ett led i det fortgående arbetet för att säkerställa maximalt kundvärde och långsiktig konkurrenskraft beslutade Scania i mars 2006 att koncentrera den europeiska produktionen av strategiska komponenter i axlar och växellådor till Södertälje. Icke-strategisk produktion ska konkurransutsättas och upphandlas i de fall externa leverantörer kan erbjuda långsiktigt bättre lösningar. Målsättningen är att löneandelen av produktionskostnaderna ska vara lägre

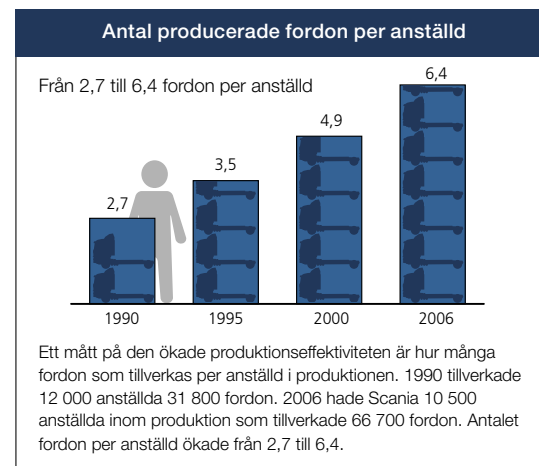
än 15 procent, så att Scania kan möta konkurrensen från lågkostnadsländer och behålla produktion i Sverige.

Förberedelserna för flytten av produktionen av axlar i Falun respektive växellådor i Sibbhult till Södertälje inleddes under andra halvåret 2006. Hösten 2007 installeras ny utrustning i Södertälje. Sommaren 2008 ska de nya verkstäderna vara igång. Den årliga besparingen beräknas till mer än 300 miljoner kr, med full effekt från 2009.

Medarbetarna i Falun och Sibbhult erbjuds fortsatt anställning inom Scania. Scania arbetar också med att hitta intressenter, som vill ta över viss tillverkning i Falun och Sibbhult, och med att hitta nya företag som vill etablera sig på respektive ort. Vid utgången av 2006 var det klart med mer än 300 ersättningsjobb på de båda orterna.

Kapacitet för 100 000 fordon per år

I samband med de pågående förändringarna i produktionsstrukturen ökar Scania sin tekniska produktionskapacitet. Med investeringar på totalt cirka 2 miljarder kronor över en treårsperiod planerar Scania att kring 2010 ha kapacitet att tillverka 100 000 fordon per år.




Ny motormontering

Den nya monteringslinen för motorer som stod färdig hösten 2006 är ett av de hittills största ombyggnadsprojekten vid Scania i Södertälje. Den nya linan har utvecklats enligt principerna i Scantias produktions-system, SPS, som bygger på medarbetarnas engagemang. Samtliga monteringsstationer har provbyggts och verifierats på en "utvecklingsarena" där berörda montörer fått tillfälle att utforma sina nya arbetsplatser, testa monteringsmetoder och förfina arbetssätt inför flytten.

Samhällsengagemang i Scantias och kundernas omvärld

Scania inriktar sina samhällsrelaterade insatser på områden som ligger nära företagets och kundernas verksamhet. Här kan Scania bidra med expertis och ingå i långsiktiga samarbeten för att uppnå konkreta resultat.

 Huvuddelen av gods- och persontransporterna sker på väg och ökar i takt med den globala handeln. Ett effektivt transportsystem är grundläggande för kundernas och Scantias verksamhet liksom för samhällets välstånd. Därför är det viktigt för Scania att aktivt delta i arbetet med att hantera de negativa sidoeffekter som transporter för med sig.

Ett långsiktigt hållbart och effektivt transportsystem ska bygga på minsta möjliga resursförbrukning och miljöpåverkan samt högsta möjliga trafiksäkerhet. Att åstadkomma detta är ett samhällsintresse i både industri- och utvecklingsländer. Scania är djupt engagerat i detta arbete.

En långsiktigt hållbar utveckling

Som globalt företag påverkar och påverkas Scania av ekonomiska, sociala och miljömässiga faktorer i sin omvärld. Scania hanterar sociala och miljömässiga

utmaningar i takt med att företagets globala organisation växer.

Scania arbetar med ständiga förbättringar i arbetsmiljö och för att minska den egna produktionens miljöpåverkan. Det är dock framför allt när produkterna används som miljöpåverkan sker. Scania ser det som självklart att som fordonstillverkare aktivt arbeta för att minska till exempel avgasutsläpp, buller och personsador i trafiken och bidra till en långsiktigt hållbar utveckling.

Scania som tillförlitlig partner

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

Scania ställer sig bakom OECDs riktlinjer för multinationella företag. Tillsammans med Scantias ledarskapsprinciper och kärnvärden utgör de grunden för allt arbete inom Scantias organisation.



Scantias personalpolicy

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

Scantias miljöpolicy

Scania förbättrar ständigt miljöprestanda i produkter, processer och tjänster. Förbättringsarbetet baseras på affärsmässiga såväl som andra krav, där lagkravs-efterlevnad är grundläggande.

Scantias miljöarbete är proaktivt, baserat på livscykelperspektiv och försiktighetsprincipen.

OECDs riktlinjer i korthet

Generellt: Respektera de mänskliga rättigheterna.

Information: Delge relevant information till alla intressenter.

Anställda: Respektera de anställdas fackliga rättigheter och motverka barnarbete.

Miljö: Sträva mot ständig förbättring.

Korruption: Aldrig erbjuda mutor eller annat som kan uppfattas som mutor.

Kundintresse: Delge kunder produktinformation samt etablera förbättringsrutiner.

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

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

Skatter: Betala i tid.

Scania ställer krav på leverantörerna

Scanias sociala ansvarstagande innebär att företaget, utöver krav på kvalitet, produktutveckling, kostnads-effektivitet och leveransförmåga, även ställer sociala och miljömässiga krav på företagets leverantörer.

Scania för en nära dialog med leverantörerna för att bland annat följa upp att företagen sköts väl, att arbetsvillkoren är goda och att miljöfrågor hanteras på ett bra sätt. I dialogen ingår att utvärdera leverantörernas arbete, men också att utbilda och ge råd.

God bolagsstyrning innebär transparens

För att säkra god bolagsstyrning ska Scania agera med öppenhet och transparens. På så sätt bidrar Scania till en korrekt värdering av företaget. Ytterligare information finns i avsnittet Bolagsstyrning på sidorna 45–49 och på Scanias hemsida www.scania.com.



För ett trafiksäkert Brasilien

Scania stöder den brasilianska stiftelsen FABET (Fundação Adolpho Bósio de Educação no Transporte) i dess arbete för ökad trafiksäkerhet. Sedan starten 1997 har mer än 12 000 förare fått utbildning i fordon som donerats av Scania. I juli 2002 invigdes FABETs utbildnings- och teknikcentrum i Concórdia i södra Brasilien. Här utbildas lastbils- och bussförare. FABET bedriver också barn- och

ungdomsverksamhet med inriktning på trafiksäkerhet och på att ge arbetslösa ungdomar grundläggande utbildning för en framtid som förare eller fordonsmekaniker. Brasilianska staten och Scania bidrog till huvuddelen av byggnads-kostnaderna för det nya centrumet, till vilket Scania också donerat 12 lastbilar och färdig-utrustade undervisningslokaler.

Insatser för ökad trafiksäkerhet

Scania utvecklar och marknadsför fordon och bedriver förarutbildning för säker körning samt samarbetar med Världshälsoorganisationen (WHO) för ökad trafiksäkerhet i världen.



Natasha Tarlato vid Scania Australia ansvarar för förtävlingen Young Australian Truck Driver. Tävlningen arrangeras för första gången 2007 och intresset är stort. Finalen sänds i TV.

Trafiksäkerhet är en viktig angelägenhet för Scanias kunder och en del av Scanias tradition, strategi och varumärke. Genom att utveckla produkter och tjänster som stöder förare och genom att sprida kunskap och erfarenhet bidrar Scania till ökad säkerhet på våra vägar.

Ökad trafiksäkerhet handlar om ett samspel mellan infrastruktur, fordon och trafikanter och arbetet måste ske integrerat. Mycket kan uppnås genom förbättrad infrastruktur och fordonsutveckling. Men trafiksäkerhet är framför allt en fråga om mänskligt beteende och attityder.

Förbättrad trafiksäkerhet är ett gemensamt ansvar och därför krävs insatser av regeringar, myndigheter, fordonsindustri, transportörer, frivilligorganisationer m fl.

Internationell angelägenhet

I världen förolyckas varje år cirka 1,2 miljoner människor i trafiken och ytterligare 50 miljoner skadas. Detta gör trafikolyckor till den nionde vanligaste dödsorsaken i världen och ett av våra största hälsoproblem. Om inget görs beräknas trafikdödligheten att vara den tredje största dödsorsaken i världen år 2020.

Att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem som värnar om trafikanternas säkerhet är en stor utmaning och trafiksäkerhetsfrågorna ses som allt viktigare på både nationell och internationell nivå. EU satte i början av 2000-talet som mål att halvera antalet dödsoffer i trafiken i Europa fram till år 2010. En viss minskning har uppnåtts, men om målet ska nås fordras ytterligare kraftfulla insatser.

På det internationella planet har Världshälsoorganisationen (WHO) fått i uppdrag av FN att samordna trafiksäkerhetsarbetet. I detta arbete är Scania sedan 2005 engagerat som samarbetspartner. Som ett led i samarbetet med WHO deltog Scania under 2006 bland annat i organisationens världskonferens om skadeförebyggande arbete i Durban, Sydafrika och har även arrangerat flera gemensamma seminarier om trafiksäkerhet i östra och centrala Europa.

Föraren i fokus

Scania sätter föraren i fokus i allt utvecklingsarbete och anser att föraren är den viktigaste aktören för att förbättra trafiksäkerheten. Scania arbetar därför kontinuerligt med



En bra förarutbildning kan minska ett fordens bränsleförbrukning med 10–15 procent.

att utveckla nya produkter och tjänster som stödjer föraren i att fatta rätt beslut bakom ratten. Viktiga inslag i Scantias långsiktiga trafiksäkerhetsarbete är förarutbildning och förartävlingar.

Scania utvecklar ständigt sina fordon mot högre säkerhet. Detta inom såväl aktiv som passiv säkerhet, det vill säga både för att förhindra olyckor och för att minimera skadekonsekvenserna när olyckor inträffar.

2006 presenterade Scania flera nya system för aktiv säkerhet, bland annat körfältsvakt, övervakning av däcktryck och automatisk avståndshållning till framförvarande fordon.

Förarutbildning erbjuds på de flesta marknader runt om i världen. Under de senaste tio åren har Scania bidragit till att över 20 000 brasilianska lastbilsförare fått utbildning. I Sydafrika utbildas varje år cirka 1 000 lastbilsförare vid Scania Driver Academy. I Europa kommer Scania inom kort att erbjuda förarutbildning som uppfyller de krav som ställs i EUs lagstiftning om obligatorisk utbildning för bussförare från 2008 och för lastbilsförare från 2009.

Med stöd av Europeiska kommissionen arrangerade Scania 2003 och 2005 världens största förartävling "Young European Truck Driver". Från och med 2007 blir förartävlingarna ett globalt arrangemang med deltagare från ett 40-tal länder i Europa, Latinamerika, Asien och Afrika.




Förarutbildning i Sydafrika

Scania Driver Academy i Sydafrika utbildar varje år cirka 1 000 lastbils- och bussförare. Utbildningen omfattar både vidareutbildning av kundernas förare och utbildning från grunden av tidigare arbetslösa ungdomar till yrkesförare. Den senare aktiviteten gör det möjligt för Scania att rekommendera sina kunder en välutbildad förare. Detta är viktigt för kunderna då det råder stor brist på kvalificerade lastbilsförare i Sydafrika.

Miljöarbete i alla led

Scania arbetar för att minska inverkan på miljön i alla steg av fordonens livscykel och i alla verksamheter i Scania.

 Effektivt resursutnyttjande och så liten miljöpåverkan som möjligt – det är målsättningen både för Scanias egen verksamhet och för de produkter som Scania erbjuder sina kunder.

Scanias miljöarbete sker med livscykelperspektiv: målet är att minska produkternas miljöpåverkan i alla faser under hela den tid de används. För fordonen av-

slutas inte livscykeln förrän de är skrotade och det som är kvar är återvunnet eller omhändertaget.

Scania arbetar ständigt med forskning och utveckling rörande produkternas och produktionens miljöpåverkan. Produktutvecklingsfasen är av grundläggande betydelse eftersom den bestämmer förutsättningarna för resursanvändning och miljöpåverkan i såväl produktion som



Scania i internationell satsning på etanol

Etanol är ett förnybart bränsle som inte ger något nettotillskott av koldioxid till atmosfären. Scania har levererat etanolbussar till kollektivtrafiken i svenska städer under 15 år. Totalt har mer än 600 bussar levererats.

Som världens enda tillverkare av etanoldrivna kommersiella fordon levererade Scania under 2006 stadsbussarna till BEST-projektets försök med etanol som fordonsbränsle. BEST-projektet (BioEthanol for Sustainable Transport) startades av Stockholms stad och BAFF (BioAlcohol Fuel Foundation) och finansieras nu delvis av EU. Projektet verkar för storskalig användning av etanol som fordonsbränsle. Bland annat ska tankningsanläggningar byggas och försök inledas med både bilar och stadsbussar i flera städer. I projektet deltar La Spezia (Italien), Stockholm och BioFuel Region (Sverige), Rotterdam (Nederländerna), Dublin (Irland), Somerset County (Storbritannien), Madrid och regionen Baskien (Spanien), Nanyang (Kina) och São Paulo (Brasilien).



under fordonens hela livslängd. Under produktionsfasen stimulerar Scantias produktionssystem, SPS, till effektivt utnyttjande av råvaror och energi.

Integrerat miljöarbete

Scantias miljöarbete är integrerat i den ordinarie organisationen.

Högsta beslutande organ i miljöfrågor är Scantias verkställande ledning, som fattar de övergripande och strategiska besluten. De operativa besluten på miljöområdet fattas inom Scantias linjeorganisation där varje chef har miljöansvar inom sin verksamhet. Lokala ledningsgrupper ansvarar för mål och uppföljning på lokal nivå.

Linjeorganisationens miljöarbete stöds av lokala miljökoordinatorer. Samordning av miljöarbetet sker inom den centrala stabsenheten för miljö och kvalitet.

Scantias miljöpolicy och OECDs riktlinjer gäller för hela koncernen. För produktionsenheterna finns övergripande miljömål som ligger till grund för detaljerade mål på lokal nivå. Miljö- och hälsoarbetet inom produktionsenheterna utvärderas med Scania Blue Rating, som också används för att utveckla arbetet och sprida goda exempel. Metodiken har visat sig vara framgångsrik och kommer även att utvidgas till användning i servicenätverket.

Scantias produktionsanläggningar, liksom forsknings- och utvecklingsenheter och centrala staber, är certifierade enligt ISO 14001. Inom försäljnings- och serviceorganisationen ingår miljöarbetet i Dealer Operating Standards, DOS, som följs upp vid regelbundna revisioner.

Scania som kund

I Scantias produktion ingår material och komponenter som köps in från externa leverantörer. Scania ser det som viktigt att leverantörernas agerande överensstäm-



I Tyskland stimuleras minskningen av avgasutsläpp genom lägre vägavgifter för fordon som i förväg uppfyller kommande emissionskrav.

mer med Scantias övergripande syn på miljön. Leverantörernas miljöarbete kartläggs genom självutvärderingar samt genom återkommande uppföljningar. Härigenom uppnås ständiga förbättringar samt ökad miljökompetens och miljömedvetenhet hos leverantörerna. Scantias leverantörsutveckling inkluderar bland annat stöd i leverantörernas arbete med att effektivisera produktionsprocesserna och därmed minska resursanvändningen och miljöbelastningen.

Steget före i miljöhänsyn

Huvuddelen av Scaniaprodukternas miljöpåverkan uppkommer när fordon och motorer används. För buller samt ett antal avgasemissioner, som till exempel kväveoxider

och partiklar, finns lagstadgade krav och gränsvärden på de flesta av Scantias marknader.

Scania arbetar med ständiga förbättringar i produkternas miljöegenskaper. För produktutvecklingen fastställs strategiska mål som ska uppnås. Strävan är att kunderna alltid ska kunna erbjudas produkter som är minst en nivå bättre än gällande lagkrav.

Scania kunde redan 2004 som första tillverkare erbjuda kunderna motorer som uppfyllde de miljöbestämmelser – Euro 4 – som blev obligatoriska för nya lastbilar och bussar inom EU i oktober 2006. Nästa etapp i den europeiska miljölagstiftningen är Euro 5, som träder i kraft i oktober 2009. Även här ligger Scania steget före, och introducerade under 2006 motorer som uppfyller

► dessa krav. Framförhållningen i förhållande till miljölagstiftningen är en viktig konkurrensfaktor. Många kunder ser långsiktigt på sina fordonsinvesteringar. Miljöegenskaper prioriteras ofta högt. I flera länder premieras sådana fordon genom skatte- och avgiftsincitament, till exempel i Tyskland genom lägre vägavgifter.

Många transportörer väljer också att satsa extra på miljöegenskaper för att profilera sig eller för att uppfylla specifika krav från sina kunder.

Miljövänlig och bränslesnål körning är även ett viktigt inslag i den förarutbildning som Scania erbjuder och kan minska bränsleförbrukningen med 10-15 procent.

Framtidens motorteknik

Allt större uppmärksamhet ägnas koldioxidutsläppen och deras klimatpåverkan. Scanias utvecklingsarbete är sedan länge inriktat på att kunna erbjuda fordon med låg bränsleförbrukning och därmed låga utsläpp, vilket är bra både för miljön och för kundernas ekonomi. Som framgår under avsnittet Forskning och utveckling (sid 20-23) har Scania färdigutvecklad teknik för alternativa bränslen. Kunder som vill minska sitt oljeberoende har möjlighet att inleda övergången redan idag.

Scanias miljöredovisning belönad

Scanias miljö- och hållbarhetsinformation i årsredovisningen 2005 fick första pris av branschorganisationen för revisorer och rådgivare, FAR-SRS. Juryn uppskattade särskilt den detaljerade resultatredovisningen beträffande miljöprestanda samt tydligheten i Scanias styrning av miljöarbetet.

SCANIAS MILJÖEKONOMISKA UTVECKLING

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

Miljö och ekonomi

De övergripande målen för miljöarbetet under perioden 2005-2009 omfattar bland annat energiförbrukning, utsläpp av organiska lösningsmedel och avfall. Insatserna ska särskilt inriktas på energibesparing. Målet är att energianvändningen per fordon vid jämförbar produktionsvolym och i befintlig produktionsstruktur ständigt ska minskas. Baserat på de övergripande målen sätts lokala detaljerade mål.

Kostnaderna för råvaror, kemikalier, energi och vatten uppgick under 2006 till 2 759 miljoner kr. Detta motsvarar 3,9 procent av Scanias omsättning. Användningen av råvaror, liksom den totala energianvändningen, ökade men i långsammare takt än produktionsökningen. Kostnaderna för både råvaror och energi ökade dock till följd av stigande priser. Även transportkostnaderna ökade, från 1 733 miljoner kr till 1 900 miljoner kr.

Utsläppen av koldioxid från produktionsanläggningar uppgick till 84,2 kton. I förhållande till Scanias omsättning innebär det 1,2 g/SEK. Nytt för i år är att beräkningsgrunden för koldioxidutsläpp från el har reviderats och följer en omräkningsfaktor enligt International Energy Agency Data Services. Med användning av samma beräkningsfaktor för 2005 års utsläpp minskade utsläppen per producerat fordon med knappt 10 procent i förhållande till 2005.

Två anläggningar för värmeförsörjning i Oskarshamn och Södertälje omfattas av EUs handel med utsläppsrätter för koldioxid. Under 2006 köptes inga extra utsläppsrätter.

Scanias arbete med att minska klimatpåverkande utsläpp sker med stöd av principen för ständiga förbättringar och i enlighet med Scanias position i klimatfrågan. En fördjupad redovisning av åtgärder och resultat liksom en sammanställning av miljöprestanda per produktionsenhet finns på www.scania.com.

Miljöinvesteringar

Som miljöinvestering klassificeras, enligt bland annat EU-kommissionens rekommendationer om frivillig miljörapportering, enbart investeringar som sker uteslutande av

miljöskäl och som syftar till att minska påverkan på den yttre miljön. Scania ser inte höga miljöinvesteringskostnader enligt denna definition som ett självändamål eller som ett bra mått på miljöengagemang. En investering motiveras oftast av flera olika skäl, av vilka miljöpåverkan kan vara ett. Scania föredrar att ta miljöhänsyn vid nyinvesteringar i stället för att i efterhand investera i filter och separata reningsanläggningar. Denna investeringsstrategi ger hög effekt i form av miljöförbättring per satsad krona.

Under 2006 investerade Scania totalt 3 539 miljoner kr i anläggningar. Av detta klassas 30,4 miljoner kr som miljöinvesteringar enligt definitionen ovan. Beloppet är av samma storleksordning som föregående år.

Hantering av miljöriser

Scanias riskhantering är inriktad på förebyggande åtgärder för att skydda personal, omgivning och företags samlade värden. Rutinerna för hantering av miljöriser är integrerade i övrig riskhantering.

Markinventering och sanering

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

Tillstånd för verksamheten

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

Nya tillstånd har meddelats för det nya måleriet i Meppel, som ska tas i bruk 2007 och för anläggningen i São Paulo. För Södertälje pågår prövning av nytt tillstånd för utökad verksamhet.

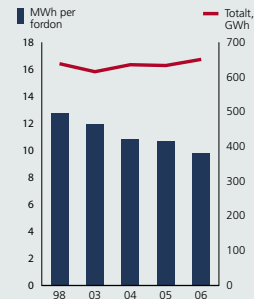
Under 2006 förekom inga överträdelser av gällande gränsvärdesvillkor. Inga incidenter, som föranlett betydande miljöpåverkan eller orsakat större saneringskostnader, har förekommit.



År	2006	2005	2004
Antal producerade fordon	66 737	59 503	58 672
Nettoomsättning, MSEK			
Scaniaprodukter	70 738	63 328	56 788
Förbrukning av råvaror			
Per fordon, kg	3 100	3 100	3 400
Totalt, ton	207 000	187 000	199 000
Totalt, MSEK	2 310	1 890	1 690
Förbrukning av kemikalier			
Per fordon, m ³	0,084	0,087	0,083
Totalt, m ³	5 600	5 200	4 900
Totalt, MSEK	163	151	144
Energianvändning			
Per fordon, MWh	10	11	11
Totalt, GWh	652	635	640
Totalt, MSEK	279	238	207
Utsläpp av koldioxid *			
Per fordon, kg	1 300	1 200	1 300
Totalt, ton	84 200	69 000	74 000
Vattenanvändning			
Per fordon, m ³	11	11	10
Totalt, 1000 m ³	705	660	580
Totalt, MSEK	7	7	7
Utsläpp av lösningsmedel¹⁾			
Per fordon, kg	5,4	5,5	5,2
Totalt, ton	360	330	300
Återvinning av restprodukter och avfall			
Per fordon, kg	1 000	1 000	1 000
Totalt, ton	64 000	60 000	59 000
Intäkter, MSEK	71	46	54
Deponering²⁾ och externt omhändertagande			
Per fordon, kg	170	180	190
Totalt, ton	12 000	11 000	12 000
Totalt, MSEK	20	22	23

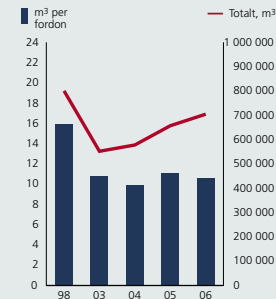
- 1) Från målning/rostskyddsbehandling.
2) Exklusive gjuterisand, cirka 22 900 ton konstruktionsmaterial till tillp.

Användning av energi



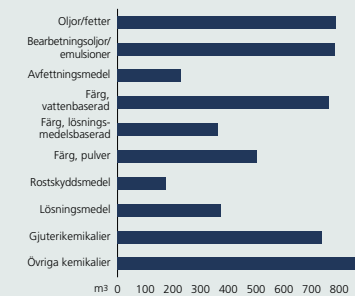
Energianvändningen ökade totalt under 2006, men minskade per producerat fordon.

Användning av vatten



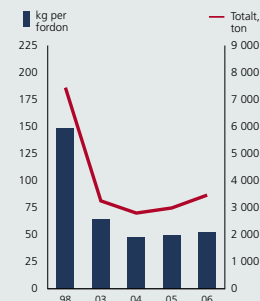
Vattenanvändningen per producerat fordon var oförändrad jämfört med föregående år.

Användning av kemikalier



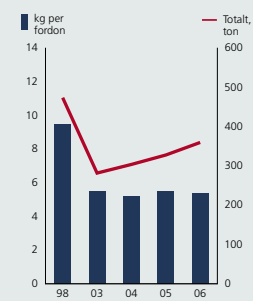
Förbrukningen av kemikalier uppgick till cirka 5 600 m³. Per fordon innebar detta en minskning från 87 till 84 liter.

Deponering av restprodukter



Mängden restprodukter till deponering uppgick till cirka 3 500 ton, vilket motsvarar 52 kg per fordon, exklusive gjuterisand.

Utsläpp av lösningsmedel



Utsläppen av lösningsmedel från målning/rostskyddsbehandling ökade totalt men minskade något per producerat fordon, från 5,5 till 5,4 kg.

Utsläpp av koldioxid relaterat till användning av energi

	Användning av energi, GWh		Utsläpp av koldioxid, kton*	
	2006	1996	2006	1996
El	417	360	38	23
Fjärrvärme	68	130	5	9
Fossila bränslen	167	200	41	51
Totalt	652³⁾	690³⁾	84	83

Per fordon 9 800 kWh, 1,3 ton

3) Delsummor och totalsummor är avrundade.

Utsläppen av koldioxid från Scania produktion uppgick år 2006 till 84 200 ton.

* För 2006 tillämpas en ny omräkningsfaktor för utsläpp från elgenerering.

Engagerade medarbetare

Kontinuerlig kompetensutveckling och engagerade medarbetare gör att Scania med framgång kan tillgodose omvärldens krav.



Ett villkor för medarbetarnas engagemang för sitt arbete är att var och en upplever välbefinnande. Scanias sätt att uppnå detta bygger på ett tydligt ledarskap, delaktighet och en god arbetsmiljö med aktiva insatser för medarbetarnas utveckling, trivsel och hälsa.

Varje år genomförs medarbetarenkäter, som ligger till grund för ett ständigt pågående förbättringsarbete. Ansvaret för genomförandet ligger hos varje chef.

Ledarskap och medarbetarskap

En chef på Scania har ansvar både för sin verksamhet och för sin personal. Inom Scania tillämpas gemensamma ledarskapsprinciper. De fem principerna är

1. samordna men arbeta självständigt – ta ansvar
2. arbeta med detaljerna och förstå sammanhanget
3. agera nu – tänk långsiktigt
4. bygg kunnskap genom kontinuerligt lärande
5. stimulera till engagemang genom delaktighet.

Medarbetarnas förutsättningar och vilja till utveckling tas tillvara genom regelbundet återkommande utvecklingsamtal.

På Scania går verksamhets- och kompetensutveckling hand i hand. Företaget arbetar både med att vara en lärande organisation och med traditionell utbildning.



Vid Scania Industrigymnasium varvas teori och praktik.

Att vara en lärande organisation innebär att man lär av kollegor, medverkar i projekt och byter arbetsuppgifter inom arbetslaget. Därtill tillhandahåller Scanias egna utbildningsverksamhet flera hundra utbildningar. Enbart i den svenska organisationen är cirka 200 interna föreläsare engagerade och mer än 15 000 medarbetare deltar varje år i någon form av utbildning.

Ledarskapsutbildningen inom Scania sträcker sig från kurser för blivande produktionsledare och gruppchefer till kvalificerad ledarskapsutveckling i samarbete med högskolor och internationella forskningsinstitutioner.

Internrekrytering och internutbildning spelar en viktig roll i Scanias långsiktiga chefs- och kompetensförsörjning. För medarbetaren öppnar sig därmed möjligheter inom Scanias globala organisation. Ett exempel är utbytesprogrammet Personnel Exchange Programme, PEP, som ger medarbetare möjlighet att under en begränsad period arbeta för Scania i andra länder.

Yrkesutbildning vid Scania

Scania Industrigymnasium erbjuder sedan mer än 60 år en unik möjlighet att kombinera anställning med utbildning. Teori och praktik varvas med tydlig koppling till verksamheten. Varje år tar skolan in cirka 40 elever.

Eleverna är fast anställda med lön från första dagen. Efter utbildningen erbjuds eleven arbete som industritekniker vid någon av Scanias produktionsanläggningar. Liknande yrkesutbildning finns även i São Paulo, Brasilien.

Scania trainee

För att säkerställa den långsiktiga tillgången på medarbetare för nyckelbefattningar anställer Scania varje år ett 25-tal högskoleutbildade ingenjörer, ekonomer och systemvetare till sitt traineeprogram. Utbildningen pågår under drygt ett år och kan ha industriell, kommersiell eller finansiell inriktning. Traineeperioden varvar utbildningsblock med praktik vid olika företagsfunktioner inom Scania, såväl i Sverige som i andra länder.

Utvecklingsingenjörer

För framtida befattningar som produktutvecklare anställer Scania varje år nyutexaminerade högskoleingenjörer till Utvecklingsingenjörsprogrammet. Programmet omfattar tio månader och varvar deltagande i löpande verksamhet eller utvecklingsprojekt med utbildning och kurser. Efter programmet väntar en tjänst som utvecklingsingenjör vid Scania Tekniskt Centrum.



Framtidens medarbetare

Scania ser utbildningssystemet som en av sina viktigaste leverantörer. Det är i skolan som morgondagens medarbetare får sina kunskaper och utvecklar sina intressen. För att främja framtida rekrytering av engagerade medarbetare arbetar Scania för att öka intresset för teknik och för Scania bland elever på alla utbildningsnivåer.

Antalet kvinnor på högre chefsbefattningar ökar successivt inom företaget. Bland eleverna på Scantias trainee-program, vilket för många är starten på en framtida chefskarriär, var andelen kvinnor under året 32 procent, att jämföra med 6 procent 1996.

Scania arbetar aktivt med att uppmuntra kvinnor att söka sig till tekniskt inriktad utbildning på högskole- och universitetsnivå.

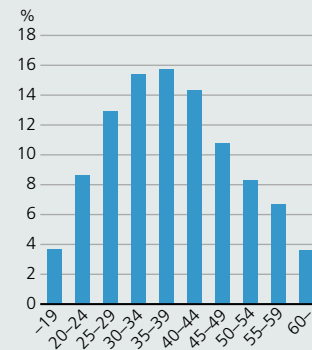
Hösten 2006 beslutade KTH i Stockholm att förlägga huvuddelen av sina treåriga utbildningar av högskoleingenjörer till Södertälje från 2008. Scania ser stora möjligheter till utbildningssamarbete och kontakter med framtida medarbetare och kommer att bidra med bland annat uppdragsutbildning, sommar- och examensjobb, föreläsare och utrustning.

Välbefinnande

Scania arbetar aktivt med arbetsmiljö och innehållet i arbetsuppgifterna. Omfattande satsningar görs på friskvård och företagshälsövård. I början av 2006 inledde Scania ett tvåårigt försök i Södertälje, där anställda med familjer får tillgång till företagets egen sjukvård sex dagar i veckan.

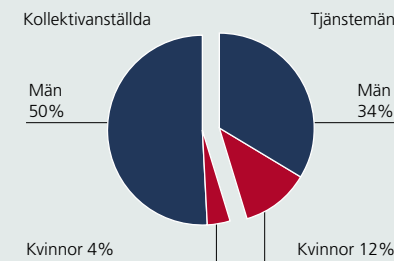
MEDARBETARSTATISTIK

Åldersfördelning



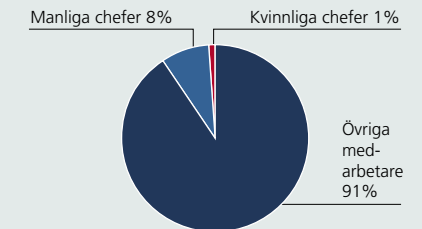
En majoritet av de anställda på Scania har många produktiva år kvar i arbetslivet.

Könsfördelning kollektivanställda och tjänstemän



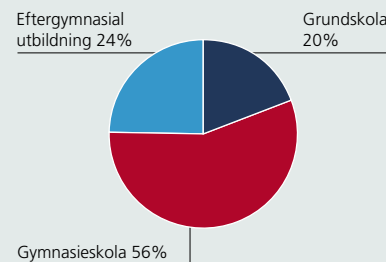
Kvinnor och män har samma möjlighet inom Scania. Ändå är könsfördelningen fortfarande ojämn.

Fördelning chefer och övriga medarbetare



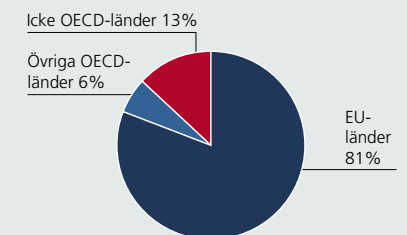
Under 2006 minskade andelen manliga chefer från 10 till 8 procent. Andelen kvinnliga chefer var oförändrad då andelen chefer totalt minskade.

Utbildningsnivå



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

Löner och sociala avgifter per region



Kraftig kursuppgång under året

Scanias B-aktie steg med 67 procent under 2006. Inklusiv utdelning gav det en total avkastning på 75 procent. Det kan jämföras med SIXRX som gav en avkastning på motsvarande 28 procent. Scanias börsvärde steg till 97 150 miljoner kronor.

De senaste fem åren har Scanias B-aktie i genomsnitt haft en total avkastning på 27 procent per år. Det kan jämföras med SIXRX som givit motsvarande 17 procent.

Omsättning

Omsättningen i Scanias B-aktie var i genomsnitt 1 270 800 aktier per dag under 2006. Det var en ökning med 84 procent sedan 2005. Omsättnings hastigheten var 344 procent (175) vilket kan jämföras med 147 procent för Stockholmsbörsen som helhet. Den 18 september lämnade MAN AG ett offentligt erbjudande till Scanias aktieägare vilket innebar att omsättningen i Scaniaaktien under avslutningen av året blev högre än normalt.

Ett trettiotal aktieanalytiker hos banker och fondkommissionärer följer regelbundet Scanias finansiella utveckling. Intresset för Scania från både analytiker och investerare har ökat under året.

Utdelning

Den föreslagna ordinarie utdelningen på 15,00 kronor per aktie motsvarar 50,5 procent av årets nettovinst. De senaste fem åren har i genomsnitt 52,8 procent av nettovinsten delats ut till aktieägarna.

Kapitalbehovet i bolaget utvärderas löpande och anpassas efter de investeringar som behövs för att säkerställa tillväxten. Detta skapar, enligt Scanias uppfattning, ett högre långsiktigt aktieägarvärde än en fast utdelningspolicy.



I programmet vid kapitalmarknadsdagen i december ingick besök på Scania Tekniskt Centrum.

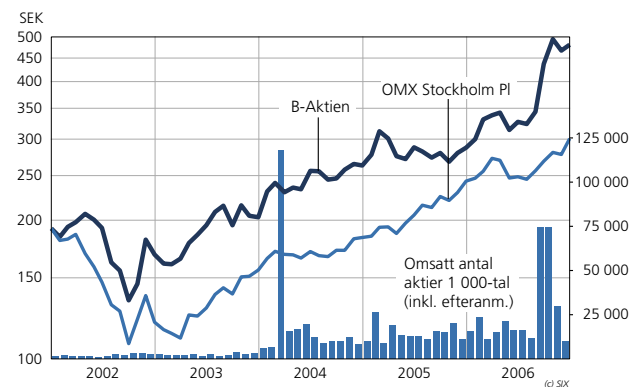
De tio största aktieägarna 31 januari 2007

Ägare	% av kapital	% av röster
Volkswagen AG	18,7	34,0
Investor AB	11,0	20,0
MAN AG	13,2	14,8
Knut & Alice Wallenbergs stiftelse	5,3	9,7
Bear, Sterns & CO	5,3	1,3
AMF Pensionsförsäkring AB	2,7	1,3
Swedbank Robur Fonder	2,8	1,3
UBS AG London Equities	0,8	1,1
JP Morgan Chase Bank	3,5	0,8
Credit Suisse Securities	1,3	0,6
Tio största ägarna	64,6	84,9

Om Scaniaaktien

Scania är noterat på Stockholmsbörsen sedan 1 april 1996. Aktiekapitalet är fördelat på 100 miljoner A-aktier och 100 miljoner B-aktier, där varje A-aktie representerar en röst och varje B-aktie representerar en tiondel röst. I övrigt föreligger inga skillnader mellan aktieslagen. Kvotvärdet är 10 kronor. Mer information kring Scaniaaktien finns på www.scania.com under **Investor Relations**.

Kursutveckling på Stockholmsbörsen för Scanias B-aktie



Ny kapitalstruktur

Scanias starka resultat och kassaflöde medför att bolagets finansiella ställning stärkts. Under de marknadsförhållanden som råder och baserat på nuvarande investeringsplaner kommer bolagets finanser att vara fortsatt starka under kommande år. I syfte att ha en effektiv kapitalstruktur föreslår styrelsen att 7 miljarder kronor, motsvarande 35 kronor per aktie, skiftas ut till aktieägarna. Detta föreslås ske med ett inlösenförfarande där varje aktie delas upp i fyra ordinarie aktier och en inlösenaktie. Inlösenaktien kommer att lösas in för 35 kronor per aktie. Tillsammans med den föreslagna ordinarie utdelningen innebär det att aktieägarna kommer att erhålla 10 miljarder kronor, motsvarande 50 kronor per aktie.

Utsikter 2007–2009

Scania förväntar sig en fortsatt stark utveckling av efterfrågan på transportprodukter de närmaste åren. Koncernens omsättning bedöms öka med 10 procent per år i genomsnitt under perioden 2007–2009. För att möta tillväxten kommer Scania att genomföra investeringar i ökad produktionskapacitet. Kring 2010 ska kapaciteten ha ökat till 100 000 fordon. Investeringsbehovet för detta uppgår till cirka 2 miljarder kronor eller cirka 700 miljoner kronor per år. Bolagets totala investeringsbehov, inklusive satsningar på forskning och utveckling, bedöms motsvara 8–9 procent av omsättningen. Rörelsemarginalen väntas uppgå till mellan 12 och 15 procent under perioden. Den genomsnittliga tillväxten i vinst per aktie bedöms uppgå till över 17 procent per år.

Data per aktie

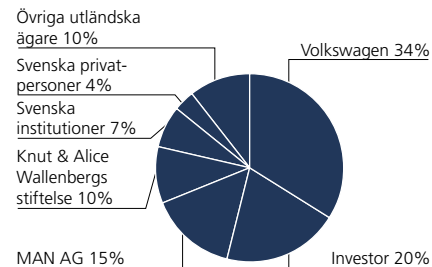
SEK (om annat ej anges)	2006	2005	2004	2003	2002
Kurs vid årets slut, B-aktien	481,00	287,50	263,00	203,00	168,50
Resultat	29,70	23,33	21,57	15,17	13,70
P/E-tal, B-aktien, ggr	16	12	12	13	12
Utdelning*	15,00	15,00	15,00	6,00	5,50
Inlösen*	35,00	–	–	–	–
Direktavkastning, %**	3,1	5,2	5,7	3,0	3,3
Utdelningsandel, %	50,5	64,3	69,5	39,6	40,2
Eget kapital	131	119	107	91	85
Kassaflöde, Fordon och service	34,71	19,33	13,43	12,25	17,92
Aktieägare, antal***	107 487	109 400	46 400	39 000	39 000

* Enligt styrelsens förslag för år 2006.

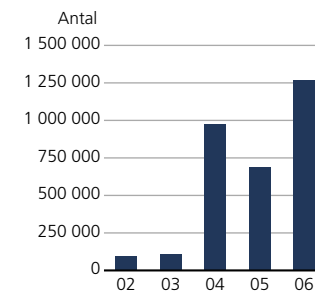
** Utdelning dividerat med börskursen för B-aktien vid årets slut.

*** Per 31 januari 2007.

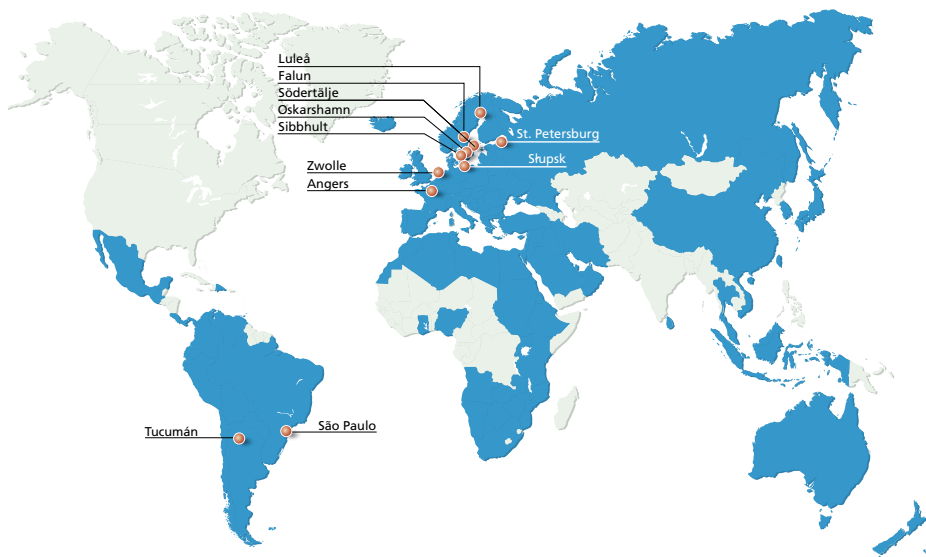
Aktieägarstruktur (röster)



Genomsnittlig daglig handel med B-aktier



Scania i världen



FÖRSÄLJNING OCH SERVICE

Totalt är Scania representerat i ett hundratal länder genom cirka 1 000 lokala försäljnings- och cirka 1 500 serviceanläggningar.

SCANIAS GLOBALA INKÖP

Utöver den centrala inköpsfunktionen har Scania lokala inköpskontor i Polen, Tjeckien, USA och i Kina.

FORSKNING OCH UTVECKLING

2 174 anställda arbetar med forskning och utveckling. Verksamheten är koncentrerad till Scania Tekniskt Centrum i Södertälje.

HUVUDKONTOR

Sverige (antal anställda)
Södertälje (2 744)

PRODUKTIONSENHETER

Sverige

Södertälje (2 742)
 Produktion av komponenter, motorer, lastbilar och busschassier.

Falun*

(843)
 Produktion av axlar.

Luleå

(620)
 Produktion av rambalkar och bakaxelbryggor.

Oskarshamn

(1 707)
 Produktion av hytter.

Sibbhult*

(612)
 Produktion av växellådor.

Argentina

Tucumán (744)
 Produktion av växellåds-komponenter.

Brasilien

São Paulo (2 865)
 Produktion av motorer, växellådor, axlar, hytter, lastbilar och busschassier.

Frankrike

Angers (560)
 Montering av lastbilar.

Nederländerna

Zwolle (1 486)
 Montering av lastbilar.

Polen

Stupsk (688)
 Montering av busskarosser.

Ryssland

St. Petersburg (216)
 Montering av busskarosser.

* Varav 211 visstidsanställda i Falun och 95 i Sibbhult beroende på förändringar i produktionsstrukturen.

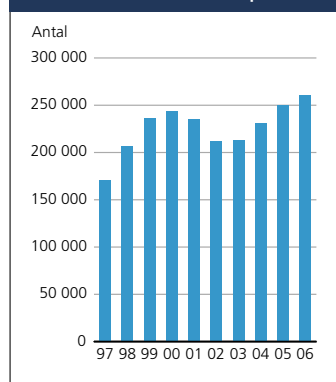
LASTBILSMARKNADEN

Scanias tio största lastbilsmarknader, fordon levererade till kund

Placering	Land	2006	2005	Förändring i %
1	(1) Storbritannien	5 440	5 343	2
2	(2) Brasilien	5 063	5 157	-2
3	(3) Frankrike	4 259	3 954	8
4	(4) Tyskland	4 243	3 831	11
5	(6) Spanien	3 673	3 022	22
6	(7) Nederländerna	3 499	2 602	34
7	(5) Italien	3 097	3 170	-2
8	(11) Ryssland	2 565	1 422	80
9	(8) Sverige	2 338	2 101	11
10	(9) Turkiet	2 241	2 019	11

De totala Scanialeveranserna till kund nådde 59 344 lastbilar under 2006, en ökning med 12,9 procent jämfört med 2005.

Totalt antal registrerade lastbilar över 16 ton i västra Europa



Registrerade lastbilar över 16 ton
på Scantias största marknader

Antal	2006	2005	2004
VÄSTRA EUROPA			
Totalt	260 748	250 650	230 933
varav Scania	33 625	33 107	30 007
Storbritannien	34 670	35 732	34 005
varav Scania	5 757	5 698	5 818
Frankrike	44 355	46 235	38 341
varav Scania	3 893	4 417	3 382
Tyskland	63 081	56 435	53 988
varav Scania	4 511	4 166	3 777
Spanien	32 281	31 829	28 890
varav Scania	3 259	3 344	3 218
Nederländerna	15 998	11 200	11 458
varav Scania	3 188	2 190	2 212
Italien	25 839	24 577	23 915
varav Scania	3 136	3 160	3 194
Sverige	5 297	4 922	4 376
varav Scania	2 350	2 235	1 980
CENTRALA OCH ÖSTRA EUROPA			
Ryssland	9 080	4 248	3 224
varav Scania	2 820	1 368	1 126
Polen	11 361	7 843	8 449
varav Scania	1 778	1 017	1 412
Tjeckien	6 259	5 472	4 908
varav Scania	1 070	772	807
Slovakien	3 334	2 547	1 871
varav Scania	632	516	429

Antal	2006	2005	2004
LATINAMERIKA			
Brasilien	19 666	20 200	25 194
varav Scania	5 047	5 217	6 093
Argentina	7 886	11 248	9 149
varav Scania	1 401	1 659	893
Chile	5 239	4 909	3 549
varav Scania	643	603	352
Peru	2 073	1 107	567
varav Scania	430	157	61
ASIEN, AFRIKA OCH OCEANIEN			
Turkiet	33 198	33 305	28 830
varav Scania	2 099	2 073	1 837
Sydkorea	10 892	10 879	13 580
varav Scania	927	1 070	1 206
Sydafrika	7 416	6 628	6 438
varav Scania	527	516	687
Australien	10 572	10 315	10 320
varav Scania	430	389	410

De totala Scanialeveranserna till kund nådde 59 344 lastbilar under 2006, en ökning med nära 13 procent jämfört med 2005. Storbritannien fortsatte att vara Scantias största marknad under 2006. Den brasilianska marknaden backade något medan Tyskland steg. En kraftig uppgång noterades i Nederländerna, främst hänförlig till subventioner i samband med införandet av nya miljöbestämmelser. Den ryska marknaden utvecklades starkt och är nu Scantias snabbast växande marknad.

Västra Europa är fortsatt Scantias största marknad och den utgör cirka 58 procent av Scantias totala leveranser. Den totala marknaden i västra Europa uppvisade en tillväxt på 4 procent under 2006 medan registreringarna av Scania lastbilar steg till 33 600 enheter.

Den snabbast växande lastbilsmarknaden för Scania är den i centrala och östra Europa vilken under 2006 utgjorde cirka 15 procent av leveranserna av Scania lastbilar. Ryssland är den största marknaden för Scania följt av Polen och Tjeckien.

Den latinamerikanska marknaden hade en stabil utveckling under 2006 och utgjorde 13 procent av Scantias totala lastbilsleveranser. Den viktigaste marknaden är Brasilien följt av Argentina.

Asien, Afrika och Oceanien, som utgjorde 14 procent av totalt antal levererade Scania lastbilar under 2006, ökade under 2006. Turkiet är den största marknaden för Scania följt av Sydkorea och Sydafrika.

BUSSMARKNADEN

Scanias tio största bussmarknader, fordon levererade till kund

Placering	Land	2006	2005	Förändring i %
1 (1)	Brasilien	694	884	-21
2 (3)	Storbritannien	559	529	6
3 (2)	Spanien	482	559	-14
4 (7)	Iran	385	264	46
5 (6)	Ryssland	280	274	2
6 (8)	Sverige	256	218	17
7 (5)	Mexiko	244	336	-27
8 (10)	Australien	217	172	26
9 (4)	Italien	199	338	-41
10 (9)	Sydafrika	191	205	-7

Registrerade bussar över 12 ton

Antal	2006	2005	2004
VÄSTRA EUROPA			
Totalt	23 884	23 339	22 380
varav Scania	2 179	2 329	2 160
Storbritannien	3 361	3 265	3 137
varav Scania	545	537	473
Spanien	2 787	2 808	2 603
varav Scania	432	583	569
Sverige	1 060	982	913
varav Scania	247	220	69
Italien	2 881	3 145	3 247
varav Scania	223	282	339
Norge	435	600	502
varav Scania	166	142	99

De totala Scanialeveranserna till kund nådde 5 937 bussar under 2006, en ökning med 2 procent jämfört med 2005.

Brasilien fortsatte att vara den största marknaden för Scania under 2006 följt av Storbritannien och Spanien.

Västra Europa utgjorde 38 procent av de totala leveranserna av Scaniabussar under 2006. I västra Europa levererades flest Scaniabussar i Storbritannien följt av Spanien och Sverige.

Latinamerika var Scanias näst största marknad med 28 procent av leveranserna medan centrala och östra Europa utgjorde 7 procent. Asien och övriga marknader stod för 26 procent av de totala leveranserna av Scaniabussar.

MARKNADEN FÖR INDUSTRI- OCH MARINMOTORER

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

Placering	Land	2006	2005	Förändring i %
1 (1)	Brasilien	1 933	1 781	9
2 (5)	Tyskland	944	496	90
3 (4)	Spanien	571	521	10
4 (2)	Storbritannien	473	682	-31
5 (6)	Norge	464	281	65
6 (-)	Iran	401	-	-
7 (3)	Sverige	278	540	-49
8 (7)	Nederländerna	274	267	3
9 (8)	Italien	178	253	-30
10 (10)	Argentina	169	170	-1

De totala Scanialeveranserna till kund nådde 6 546 enheter under 2006, en ökning med 14,8 procent jämfört med 2005.

Brasilien fortsatte att vara Scanias största motormarknad och utgjorde 30 procent av de totala motorleveranserna. Västra Europa utgjorde 54 procent av leveranserna och Latinamerika 34 procent.



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 riskerna drabbar bolaget och att begränsa de skador som ändå uppstår.

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. Händelser som skulle kunna påverka företagets varumärke och förtroende på marknaden negativt är viktiga att bevaka och minimera. Scanias starka företagskultur baseras på etablerade värderingar, principer och metoder och är grunden för Scanias 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 har att arbeta 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, såväl intern som utförd av tredje part.

För en närmare beskrivning av ledningsstrukturen i Scania se avsnittet Bolagets ledning i Bolagsstyrningsrapporten på sid 48.

Affärsutvecklingsrisker

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

Såväl den tvärfunktionella mötesstrukturen som strategiprocessen är sedan länge etablerad 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 otidighet och osäkerhet kring företagets strategi och affärsutveckling hanteras på ett systematiskt sätt.

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

OPERATIVA RISKER

Marknadsrisker

Efterfrågan på tunga lastbilar, bussar och motorer påverkas av konjunkturer och är därför utsatta för fluktuationer. Beträffande lastbilsförsäljningen kan man vidare historiskt urskilja ett cykliskt mönster med toppar i försäljning omkring var tionde år. I lastbilsförsäljning förekommer också mer temporära svängningar kring den långsiktiga tillväxttrenden och den beskrivna tioårscykeln. Under det senaste decenniet har till exempel export av begagnade lastbilar från västra Europa till centrala och östra Europa medfört en hög ersättningsefterfrågan på nya fordon i västra Europa.

Länder och regioner kan drabbas av ekonomiska eller politiska problem som påverkar efterfrågan på tunga fordon negativt. Marknader kan temporärt avstanna och

lokala valutor deprecieras. Genom en väl diversifierad marknadsstruktur, där Scania är representerad i alla regioner utom i Nordamerika, begränsas effekten av en enskild marknads nedgång.

På enskilda marknader kan väsentliga ändringar i spelreglerna ske såsom införande eller höjning av tullar och skatter samt ändringar i fordonsspecifikationer. Införande av sanktioner mot vissa länder kan undanröja möjligheterna att få avsättning för Scanias produkter. Vidare kan brister i länders legala system väsentligt försämra förutsättningarna för Scanias verksamhet och försäljning.

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

Risker förknippade med oberoende distributörer

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

Om problemen inte är övergående kan Scania byta återförsäljare alternativt överta verksamheten. Scania håller löpande nära kontakt med sina återförsäljare för att tidigt uppfatta varningssignaler och kunna vidta åtgärder. Det finns ingen enskild oberoende distributör av materiell storlek. Genom Scanias höga grad av integration framåt är risken begränsad för bolaget.

Produktionsrisker

Scania har en integrerad komponenttillverkning med två geografiska baser, Sverige och Brasilien/Argentina. Denna koncentration innebär viss risk, vilken dock mot-

verkas av att företagets enhetliga, globala produktions-system gör det möjligt att ta komponenter från vardera området.

Enligt Scania Contingency 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 med centralt ansvar för samordning och stöd till verksamhets-ansvariga. Riskidentifiering och beredskapsplanering är en del av varje chefs ansvar och innefattar en verksamhetsanpassad beredskapsplanering. Utbildning och övning sker med samtliga anställda och utförare av tjänster inom Scantias anläggningar. Uppföljning sker genom kontrollsystem, rapporterings- och åtgärdsrutiner.

Scantias Blue Rating Programme är en standardiserad metod för att genomföra riskbesiktningar med fokus på fysiska risker och för att kunna presentera Scantias risk på återförsäkringsmarknaden.

Informationsrisker

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

- Avbrott sker i kommunikations- och andra IT-system oberoende av orsak
- Strategisk och annan viktig information avslöjas för obehöriga
- Viktig information inte är korrekt och tillförlitlig
- Viktig information saknar spårbarhet till ursprung och hantering

Scania har en central enhet för styrning och samordning av global IS/IT, vilken ansvarar för att Scantias Policy för informationssäkerhet uppdateras och kommuniceras ut till verksamheten. 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 i detta avseende. Bland prioriterade områden finns att säkerställa att arbetet inom Scania kan fortgå med ett minimum av störning vid större IT-avbrott och att göra chefer och anställda medvetna om sitt ansvar inom risk- och säkerhetsområdet.

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. Scantias riskhanteringsmodell, Scania Blue Rating, används även för utvalda leverantörer. Leverantörers finansiella status följs upp löpande.

Miljörisker

Inom Scania finns rutiner för att fortlöpande och systematiskt identifiera och bedöma miljörisker för att i första hand förebygga olyckor, onormal drift och markförorening. Miljöriskhanteringen koordineras med övrig riskhantering. Se vidare avsnittet Miljöarbete i alla led på sid 30–33.

Personal- och kompetensförsörjning

Osäkerhet om Scantias framtida tillgång till kompetenta och motiverade medarbetare kräver att 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 sjukfrånvaro, personalomsättning, åldersstruktur, utvecklingssamtal och medarbetarnöjdhet, och vid behov genomförs riktade åtgärder. Genom nära samarbete med Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm underlättas försörjningen av teknisk nyckelkompetens.

Forsknings- och utvecklingsrisker

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

Emissionslagstiftning

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

Idag finns två tekniker för att begränsa avgasutsläpp: SCR (Selective catalyst reduction) och EGR (Exhaust gas recirculation). Eftersom båda teknikerna är under ständig



utveckling, kan det idag inte avgöras vilka begränsningar de kommer att uppvisa. Scania föredrar EGR, men har beslutat utveckla båda teknikerna för att minska riskerna och för att ha största möjliga flexibilitet. Ytterligare en fördel med detta val är att de två teknikerna kan kombineras och därmed ge lägre miljöpåverkan.

Produktansvaringsrisker

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, 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 utvecklings-tiden för att säkra att resultatet av alla funktioners omvärldsbevakning beaktas och att rätt prioriteringar görs i utvecklingsportföljen. I processen för produktansvaringar 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.

Risker i försäljnings- och återförsäljarledet

Reparations- och underhållsavtal utgör en viktig del av återförsäljarnas verksamhet och bidrar till god beläggning i verkstäderna och högre reservdelsförsäljning per fordon. Avtalen är ofta kopplade till förutbestämda priser. Således uppstår både pris- och handhavandrisker. En avancerad form av affärsåtagande utgör tillgänglighetsgaranti för fordonet där kunden betalar för nyttjad distans eller tid. Scania arbetar aktivt med att utveckla återförsäljarnas 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 återförsäljarledet medför dock att det finns omfattande kunskap i företaget om prisbild och variationer.

Återförsäljarna 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 immateriell storlek.

Legala risker

Avtal och rättigheter

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

Rättsprocesser

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

Handhavande av avtal, väsentliga rättigheter, legala risker samt riskrapportering

Handhavandet av avtal, väsentliga rättigheter och legala risker sker i den normala verksamheten i enlighet med de anvisningar som framgår av Scantias bolagsstyrningsrapport (se sid 45–49). Scania har även infört ett system för Legal Risk Reporting, enligt vilket legala risker definieras och rapporteras. Minst en gång per år lämnas en rapport om sådana risker till styrelsens revisionskommitté.

Skatterisk

Scania och dess dotterbolag är föremål för ett stort antal taxeringsprocesser till följd av bolagets löpande verksamhet. Dessa processer avser i allt väsentligt områdena mervärdesskatt, internprissättning samt avräkning av utländsk skatt. Dessutom förekommer ett mindre antal processer avseende kapitalförluster på aktier. För mer information se även not 2.

Ingen av processerna bedöms kunna resultera i något anspråk som avsevärt skulle påverka Scantias finansiella ställning.



Skatterisker över en viss nivå rapporteras fortlöpande till ledningen. En gång per år lämnas en rapport till styrelsens revisionskommitté.

Försäkringsbara risker

Scania arbetar kontinuerligt med identifiering, analys och hantering av försäkringsbara risker både på koncernnivå och på 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 professionella försäkringsbolag vilkas finansiella styrka övervakas kontinuerligt.

Årliga riskbesiktningar, med huvudsaklig fokus på fysiska risker, utförs på alla produktionsenheter och ägda distributörer/verkstäder enligt ett standardiserat system, Scania Blue Rating. Detta arbete upprätthåller en hög skadeförebyggande nivå och ett lågt skaderesultat.

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 sidan 56 och not 30 sidan 93.



Bolagsstyrning i Scania

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

BOLAGSSTYRNINGSRAPPORT

Bolagsstyrningen i Scania utgår från svensk lagstiftning, främst den svenska aktiebolagslagen, noteringsavtalet med Stockholmsbörsen samt den svenska bolagsstyrningskoden.

Svensk kod för bolagsstyrning ("koden") har införts av Stockholmsbörsen som en del av noteringskravet, det vill säga de krav som ett bolag måste leva upp till för att få vara noterat på Stockholmsbörsen.

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

De viktigaste Scania-interna styrande dokumenten – förutom bolagsordning, styrelsens och revisionskommitténs arbetsordningar, inklusive instruktion om arbetsfördelning mellan verkställande direktör och styrelse samt väsentliga rapporteringsprocesser inom Scania – är:

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

Bolagsstämma

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

På bolagsstämman representerar varje A-aktie en röst och varje B-aktie en tiondels röst.

Enligt bolagsordningen ska stämmor i Scania hållas i Södertälje eller i Stockholm.

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

På bolagsstämman har aktieägarna möjlighet att ställa frågor om bolaget och resultatet för det berörda året. Normalt är samtliga i styrelsen, bolagsledningen och revisorerna närvarande för att kunna besvara sådana frågor.

Enligt aktiebolagslagen har alla aktieägare rätt att få ett ärende behandlat på bolagsstämman. Kallelse till ordinarie bolagsstämma ska ske tidigast sex och senast fyra veckor före stämman. Kallelse till extra bolagsstämma ska ske tidigast sex veckor och senast två veckor före stämman. Kallelsen till ordinarie och extra bolagsstämma publiceras i de rikstäckande dagstidningarna *Dagens Nyheter* och *Svenska Dagbladet* samt i *Post- och Inrikes Tidningar* (www.bolagsverket.se) och på bolagets hemsida.

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 årsstämma normalt under april/maj månad. En beskrivande information om regler och praxis vid bolagsstämmor för aktiebolag som är noterade på Stockholmsbörsen samt om svensk bolagsstyrning i övrigt finns på Scanias hemsida www.scania.com. Informationen återfinns under Corporate Governance och är rubricerad "Special Features of Swedish Corporate Governance".

Valberedningen

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

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

Årsstämman 2006 beslutade att valberedningens ledamöter ska utses av de fyra till röstetalet största aktieägarna, senast sex månader före årsstämman.

Inför årsstämman 2007 har, förutom styrelsens ordförande, följande utgjort bolagets valberedning:

Lennart Johansson, Investor AB – ordförande
Gudrun Letzel, Volkswagen AG
Marcus Wallenberg, Knut och Alice Wallenbergs stiftelse

MAN AG, som är en av de fyra till röstetalet största ägarna, har avstått från att utse någon deltagare i bolagets valberedning.

Valberedningens ledamöter erhåller inte någon ersättning från bolaget.

STYRELSEN

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

Scanias årsstämma den 4 maj 2006 valde nio styrelseledamöter och inga suppleanter.

Dessa är:

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

Årsstämman valde Bernd Pischetsrieder till ordförande.

På det efterföljande konstituerande styrelsemötet utsågs

Sune Carlsson till vice ordförande.

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

Dessa är:

Kjell Wallin
Jan Westberg
Johan Järvklo, suppleant
Stefan U Klingberg, suppleant

Johan Järvklo och Stefan U Klingberg har under 2006 efterträtt Niclas Wilhelmsson respektive Kathrin Rosenquist såsom suppleanter.

Styrelsens arbete

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

Enligt arbetsordningen ska styrelsen hålla minst fem ordinarie sammanträden varje år. Utöver det sammanträder styrelsen när det finns särskilda behov. De sammanträden som hålls i januari/februari, april/maj, juli/augusti och oktober/november ägnas bland annat åt den ekonomiska rapporteringen från bolaget. I sammanträdet som hålls i oktober/november behandlas långtidsplanerna och i december den ekonomiska prognosen för det kommande året.

Vid samtliga ordinarie möten behandlar styrelsen löpande frågor och investeringsfrågor.

Under 2006 höll styrelsen sammanlagt 19 sammanträden. Det osedvanligt stora antalet sammanträden föranleddes av MANs bud på Scania, se fotnot 1 på sid 47.

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

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

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

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



närvaro vid styrelsemöten och sammanträden med styrelsens kommittéer framgår av tabellen nedan.

I instruktionen till Scantias verkställande direktör anger styrelsen dennes uppgifter och befogenheter. Till instruktionen hör riktlinjer för investeringar, finansiering, ekonomisk rapportering och extern kommunikation. Enligt svensk aktiebolagslag kan den verkställande direktören väljas till styrelseledamot, vilket för närvarande också

Styrelseledamöternas deltagande i styrelse- och kommittésammanträden under 2006

2006	Styrelsens närvaro av totalt 19 möten
Bernd Pischetsrieder ¹⁾	11
Sune Carlsson	19
Vito H Baumgartner	18
Staffan Bohman	19
Peggy Bruzelius	16
Andreas Deumeland ¹⁾	10
Lothar Sander ¹⁾	11
Peter Wallenberg Jr	18
Leif Östling	19
Kjell Wallin	18
Jan Westberg	18
Johan Järvklo ²⁾	13
Stefan U Klingberg ³⁾	18
Kathrin Rosenquist ⁴⁾	3
Niclas Wilhelmsson ⁵⁾	0

1) Den 18 september 2006 lade MAN AG ett publikt bud på Scania. Den 4 oktober meddelade Volkswagen att bolaget förvärvat 15 procent av aktierna i MAN. Till följd av den uppkomna jävsituationen i enlighet med ett enhälligt styrelsebeslut den 17 september har Volkswagens representanter inte sedan den 4 oktober deltagit i överväganden och beslut rörande MAN:s bud eller i sammanträden som uteslutande behandlat detta.

2) Fr o m sommaren 2006

3) Fr o m våren 2006

4) T o m våren 2006

5) T o m sommaren 2006

är fallet. Bolagets verkställande direktör, Leif Östling, är den ende styrelseledamoten som också ingår i Scantias operativa ledning.

Utvärdering

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

Den verkställande direktören utvärderas kontinuerligt av styrelsen. Dessutom genomför styrelsen en gång per år en utvärdering av den verkställande direktören där denne inte deltagit.

Styrelsens kommittéer

Styrelsen har för närvarande två kommittéer: revisionskommittén och ersättningskommittén. En kommitté för ägarstrukturfrågor avslutade sitt arbete under 2006. Styrelsen utser kommittéernas ledamöter inom sig.

Revisionskommittén

Revisionskommittén består av Staffan Bohman, ordförande, Vito H Baumgartner och Lothar Sander. År 2006 sammanträdde revisionskommittén sammanlagt fem gånger. Alla ledamöter deltog i samtliga fall genom närvaro eller via telefon.

Revisionskommittén behandlar och kontrollerar frågor avseende administrativa processer, riskkontroll och controllerorganisationen. Dessutom ska den behandla och utvärdera bolagets tillämpning av viktiga redovisningsfrågor och -principer, bolagets finansiella rapportering, samt utvärdera revisorerna och godkänna användandet av de externa revisorerna för icke revisionsrelaterade

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

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

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

Ersättningskommittén

Ersättningskommittén består av Bernd Pischetsrieder, ordförande, Peggy Bruzelius och Sune Carlsson. År 2006 sammanträdde ersättningskommittén tre gånger. Alla ledamöter deltog i samtliga fall genom närvaro eller via telefon förutom Peggy Bruzelius som var frånvarande vid ett sammanträde.

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

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

Revisorer

I svenska aktiebolag väljs de oberoende revisorerna av aktieägarna på årsstämman för en fyraårsperiod. Revisorer rapporterar sedan 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 och misstänkta oegentligheter. Dessutom inbjuds revisorerna att vid behov delta vid och rapportera på styrelsemöten. Minst en gång per år rapporterar revisorerna till styrelsen utan att den verkställande direktören eller någon annan av bolagets operativa ledning närvarar vid mötet.

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

Bolagets ledning

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

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

Den verkställande ledningens strategiska möten äger rum fyra till sex gånger per år. Strategierna summeras

ur ett globalt perspektiv och uppdateras med hänsyn till marknadsutvecklingen. Genomförandet av strategierna är en inledande punkt vid efterföljande möten med koncernledningen.

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

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

Beslutsstruktur och ledning av Scania beskrivs i större detalj i det interna styrdokumentet "How Scania is Managed".

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

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

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

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 den verkställande direktören, övriga verkställande ledningen samt cheferna för ledningsenheterna 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 övriga inom koncernledningen, anges i årsredovisningens Not 28, "Ersättningar till ledande befattningshavare".

Intern kontroll av den finansiella rapporteringen på Scania

Nedanstående beskrivning har upprättats i enlighet med Svensk kod för bolagsstyrning och med tillämpning av anvisning utgiven av Kollegiet för svensk bolagsstyrning i september 2006. Beskrivningen följer den vägledning som framtagits av Föreningen Auktoriserade Revisorer, FAR, och Svenskt Näringsliv.

Kontrollmiljö

Basen för den interna kontrollen i Scania utgörs av organisation, beslutsvägar, befogenheter och ansvar som dokumenteras och kommuniceras i styrande dokument såsom interna policies, manualer och koder mellan å ena sidan styrelsen och å andra sidan verkställande direktören.



tören och andra organ som styrelsen inrättat. I basen för den interna kontrollen ingår också instruktioner för befogenheter och attesträtter samt redovisnings- och rapporteringsinstruktioner i form av manualer.

Riskbedömning och kontrollaktiviteter

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

Information och kommunikation

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

Uppföljning

Scania följer upp efterlevnaden av tidigare beskrivna styrande dokument samt effektiviteten i kontrollstrukturen. Uppföljning och utvärdering utförs av bolagets centrala controllerfunktioner inom den industriella verksamheten, samtliga marknadsbolag samt kundfinansieringsverksamheten. Under det gångna räkenskapsåret har bolaget vid kontroll och granskningsaktiviteter prioriterat områden och processer med stora flöden och värden som exempelvis materialredovisning och anläggningsredovisning. Kontroll av efterlevnaden av Scania Corporate Governance Manual (Scantias ledningshandbok) och Scania Financial Reporting Guide (Scantias ekonomiska rapporteringshandbok) har också utgjort prioriterade områden liksom enheter och bolag som är

eller varit under uppbyggnad eller förändring. Under året har koncerninterna seminarier och konferenser hållits med fokus på kvalitetssäkring avseende finansiell rapportering och styrmodeller.

Styrelsens revisionskommitté får inför varje möte en internkontrollrapport för genomgång. 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 har bolaget beslutat att den interna kontrollen avseende den finansiella rapporteringen är ändamålsenlig med hänsyn till bolagets verksamhet. I enlighet med detta har bolaget, inklusive dess koncernledning och styrelse, bedömt att en särskild granskningsfunktion för närvarande inte krävs.

REVISORER

Caj Nackstad

Auktoriserad revisor
KPMG Bohlins AB

Jan Birgeron

Auktoriserad revisor
Ernst & Young AB

SUPPLEANTER

Thomas Thiel

Auktoriserad revisor
KPMG Bohlins AB

Björn Fernström

Auktoriserad revisor
Ernst & Young AB

Styrelse och företagsledning



Leif Östling

Född 1945. Civilekonom och civilingenjör.
Ledamot sedan 1994. Verkställande direktör och koncernchef i Scania.
Övriga styrelseuppdrag: AB SKF, ISS A/S, Svenskt Näringsliv och Teknikföretagen.
Relevant arbetsfarenhet: Olika ledande befattningar inom Scania sedan 1972, VD och koncernchef för Scania sedan 1994.
Aktier i Scania: 100 472 samt 40 000 via närstående bolag.



Vito H Baumgartner

Född 1940. Civilekonom.
Ledamot sedan 2004. Ledamot i Revisionskommittén.
Övriga styrelseuppdrag: AB SKF, PartnerRE Ltd. och Northern Trust Global Services.
Relevant arbetsfarenhet: Group President Carterpillar Inc., pensionerad.
Aktier i Scania: 600.



Bernd Pischetsrieder

Född 1948. Civilingenjör.
Styrelseordförande sedan 2002. Ordförande Ersättningskommittén.
Övriga styrelseuppdrag: Audi AG, SEAT S. A., Dresdner Bank AG, Metro AG, Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft AG och Tetra-Laval Group.
Relevant arbetsfarenhet: Verkställande direktör i Volkswagen AG t.o.m. 31 december 2006 samt haft olika ledande befattningar inom BMW AG.
Aktier i Scania: 0.



Andreas Deumeland

Född 1956. Civilekonom.
Ledamot sedan 2003.
Chef för Volkswagen AGs generalsekretariat.
Relevant arbetsfarenhet: Olika befattningar inom Volkswagen AG samt Veba Oil, 1996–1999.
Aktier i Scania: 0.



Sune Carlsson

Född 1941. Civilingenjör.
Vice ordförande sedan 2004. Ledamot i Ersättningskommittén.
Övriga styrelseuppdrag: Styrelseordförande i Atlas Copco AB. Ledamot i Investor AB och Autoliv Inc.
Relevant arbetsfarenhet: Olika ledande befattningar inom ASEA och ABB samt VD och koncernchef för AB SKF, 1998–2003.
Aktier i Scania: 0.



Peter Wallenberg Jr

Född 1959. Civilekonom.
Ledamot sedan 2005.
Styrelseordförande i W Capital Management.
Övriga styrelseuppdrag: Investor AB, SEB Kort AB, General Motors Norden AB, Stockholmsmässan AB, Kungliga Automobil Klubben, Stockholms Handelskammare, Knut and Alice Wallenbergs stiftelse.
Relevant arbetsfarenhet: Olika positioner inom Grand Hôtel.
Aktier i Scania: 1 500.



Lothar Sander

Född 1950. Civilekonom.
Ledamot sedan 2000. Ledamot i Revisionskommittén.
Övriga styrelseuppdrag: Flughafen Braunschweig GmbH och TAS Tvorcnica Automobiliia Sarajevo.
Härutöver ett flertal styrelseuppdrag inom Volkswagenkoncernen.
Relevant arbetsfarenhet: Olika ledande befattningar inom Volkswagen AG samt styrelsemedlem i Volkswagen Brand.
Aktier i Scania: 0.

**Kjell Wallin**

Född 1943.
Ledamot sedan 1998.
Representant för Metall vid Scania.
Relevant arbetsfarenhet: Olika befattningar inom Scania.
Aktier i Scania: 25.

**Stefan U Klingberg**

Född 1969.
Suppleant sedan 2006.
Representant för Privattjänstemannakartellen (PTK) vid Scania.
Relevant arbetsfarenhet: Olika befattningar vid Scania sedan 1995, nuvarande befattning Head of Services Portfolio and Contracts, Sales & Services Management.
Aktier i Scania: 0.

Staffan Bohman

Född 1949. Civilekonom.
Ledamot sedan 2005. Ordförande i Revisionskommittén.
Övriga styrelseuppdrag: Ledamot i Atlas Copco AB, Dynapac AB, Trelleborg AB, OSM AB, InterKEA Holding SA och Ratos AB. Vice ordförande i EDB Business partner ASA och i SwedFund International AB.
Relevant arbetsfarenhet: Tidigare VD för DeLaval AB, Gränges AB och Sapa AB.
Aktier i Scania: 5 000.

**Jan Westberg**

Född 1944.
Ledamot sedan 1996.
Representant för Privattjänstemannakartellen (PTK) vid Scania.
Relevant arbetsfarenhet: Olika befattningar inom Scania sedan 1975, tidigare ordförande för Metall, Ledarna och nuvarande ordförande för SIF.
Aktier i Scania: 25.

**Peggy Bruzelius**

Född 1949. Civilekonom.
Ledamot sedan 1998. Ledmot i Ersättningskommittén.
Övriga styrelseuppdrag: Styrelseordförande i Lancelot Asset Management AB. Vice ordförande i Electrolux AB. Ledamot i Näringslivets börskommitté, Handelshögskolan i Stockholm, Axel Johnson AB, AB Ratos, Axfood AB, Syngenta AG och Husqvarna AB.
Relevant arbetsfarenhet: Olika ledande befattningar inom ABB.
Aktier i Scania: 2 000.

**Johan Järvklo**

Född 1973.
Suppleant sedan 2006.
Representant för Metall vid Scania.
Relevant arbetsfarenhet: Olika befattningar vid Scania.
Aktier i Scania: 0.



Uppgift angående aktieinnehav avser per den 31 december 2006.



Verkställande ledning

1. Hasse Johansson

Född 1949, civ. ing.
Anställd sedan 2001.
Group Vice President,
Head of Research and
Development.
Aktier i Scania: 193

2. Per-Erik Lindquist

Född 1960, civ. ing.
Anställd 1984–2000
och sedan 2004.
Group Vice President,
Head of Franchise and
Factory Sales.
Aktier i Scania: 113

3. Leif Östling

Född 1945, civ. ekon.
och civ. ing.
Anställd sedan 1972.
President and CEO.
Aktier i Scania: 100 472
samt 40 000 via
närstående bolag.

4. Per Hallberg

Född 1952, civ. ing.
Anställd sedan 1977.
Group Vice President,
Head of Production and
Procurement.
Aktier i Scania: 163

5. Hans-Christer Holgersson

Född 1953, civ. ekon.
Anställd sedan 1985.
Group Vice President,
Head of Sales and Services
Management.
Aktier i Scania: 0

6. Jan Ytterberg

Född 1961, civ. ekon.
Anställd sedan 1987.
Group Vice President,
Chief Financial Officer,
CFO.
Aktier i Scania: 252



Ledningsenheter

1. Thomas Karlsson

Född 1953.
Anställd sedan 1988.
Senior Vice President,
Powertrain Production.
Aktier i Scania: 95

2. Cecilia Edström

Född 1966.
Anställd sedan 1995.
Senior Vice President,
Corporate Relations.
Aktier i Scania: 86

3. Lars Orehall

Född 1947.
Anställd sedan 1974.
Senior Vice President,
Truck, Cab and Bus
Chassis Development.
Aktier i Scania: 2 159

4. Anders Nielsen

Född 1962.
Anställd sedan 1987.
Senior Vice President,
Chassis and Cab
Production.
Aktier i Scania: 0

5. Magnus Hahn

Född 1955.
Anställd sedan 1985.
Senior Vice President,
Human Resources
Support.
Aktier i Scania: 77



6. Mikael Sundström

Född 1957.
Anställd sedan 2004.
Senior Vice President,
Corporate Legal Affairs
and Risk Management.
Aktier i Scania: 107

7. Per-Olov Svedlund

Född 1955.
Anställd sedan 1976.
Senior Vice President,
Global Purchasing.
Aktier i Scania: 307.

8. Hans Hansson

Född 1947.
Anställd sedan 2000.
Senior Vice President,
Franchise and Factory
Sales, Buses and
Coaches.
Aktier i Scania: 0

9. Christoffer Ljungner

Född 1950.
Anställd sedan 1976.
Senior Vice President,
Franchise and Factory
Sales, Non Captive
Market Areas.
Aktier i Scania: 174

10. Claes Jacobsson

Född 1958.
Anställd sedan 1999.
Senior Vice President,
Customer Finance.
Aktier i Scania: 85

11. Michel de Lambert

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

12. Urban Erdtman

Född 1945.
Anställd 1989–2001
och sedan 2005.
Senior Vice President,
Sales and Services
Management, Vehicle
Sales and Logistics
Support.
Aktier i Scania: 1166

13. Peter Härnwall

Född 1955.
Anställd sedan 1983.
Senior Vice President,
Sales and Services
Management,
Business Support.
Aktier i Scania: 255

14. Urban Johansson

Född 1945.
Anställd 1971–1995 och
sedan 1999.
Senior Vice President,
Powertrain Development.
Aktier i Scania: 943

15. Martin Lundstedt

Född 1967.
Anställd sedan 1992.
Senior Vice President,
Franchise and Factory
Sales, Trucks.
Aktier i Scania: 93

16. Hans Narfström

Född 1951.
Anställd sedan 1977.
Senior Vice President,
Corporate IT.
Aktier i Scania: 109



17. Robert Sobocki

Född 1952.
Anställd 1978–1997 och
sedan 2002.
Senior Vice President,
Franchise and Factory
Sales, Industrial and Marine
Engines.
Aktier i Scania: 486

18. Anders Gustafsson

Född 1961.
Anställd 1991–2001 och
sedan 2006.
Senior Vice President,
Sales and Services
Management, Service
Operations.
Aktier i Scania: 0

Uppgift angående aktieinnehav avser per den 31 december 2006.

Ekonomisk översikt

NETTOOMSÄTTNING

Scaniagruppens nettoomsättning, inom segmentet Fordon och service, steg med 12 procent till MSEK 70 738 (63 328), på grund av högre volymer. Valutaeffekter hade ingen påverkan på omsättningen.

Intäkter från försäljningen av nya fordon steg med 13 procent. Serviceintäkterna ökade med 8 procent i svenska kronor till MSEK 13 595 (12 591). Intäkterna påverkades ej av valutaeffekter.

Ränte- och hyresintäkter, inom segmentet Kundfinansiering, ökade till följd av den högre finansieringsvolymen men motverkades av en lägre genomsnittlig räntenivå.

Nettoomsättning per produkt

MSEK	2006	2005
Lastbilar	43 021	37 778
Bussar	6 766	6 256
Motorer	1 024	803
Serviceprodukter	13 595	12 591
Begagnade fordon	5 189	4 897
Övrigt	3 032	2 773
Summa leveransvärde	72 627	65 098
Justering för hyresintäkter ¹⁾	-1 889	-1 770
Fordon och service totalt	70 738	63 328
Kundfinansiering	3 527	3 518
Eliminering	-1 643	-1 742
Scaniagruppen totalt	72 622	65 104

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

ANTAL FORDON

Under 2006 levererade Scania 59 344 (52 567) lastbilar, en ökning med 13 procent. Leveranserna av busschassier uppgick till 5 937 (5 816) enheter.

Levererade och finansierade fordon	2006	2005
Fordon och service		
Lastbilar	59 344	52 567
Bussar	5 937	5 816
Totalt nya fordon	65 281	58 383
Begagnade fordon	16 322	16 393

Kundfinansiering

Antal finansierade (nya under året)

Lastbilar	15 747	13 471
Bussar	487	386
Totalt nya fordon	16 234	13 857
Begagnade fordon	5 402	5 418
Nyfinansiering, MSEK	17 215	15 443
Portfölj, MSEK	31 841	29 634

RESULTAT

Scanias rörelseresultat steg med 28 procent till MSEK 8 753 (6 859) under 2006. Rörelsemarginalen uppgick till 12,4 (10,8) procent.

Rörelseresultatet för Fordon och service ökade med 30 procent till MSEK 8 260 (6 330) under 2006. Ökade fordons- och servicevolymen och förbättrat kapacitetsutnyttjande bidrog främst till resultatförbättringen. Strukturkostnader relaterade till koncentrationen av axel- och växellådsproduktion till Södertälje påverkade resultatet med cirka MSEK 150. Scanias utgifter för forskning och utveckling uppgick till MSEK 2 842 (2 479). Efter justering för aktivering med MSEK 180 (278) och avskrivningar på tidigare aktivering med MSEK 361 (283) ökade den redovisade kostnaden till MSEK 3 023 (2 484). Kostnader i samband med MAN:s bud på Scania påverkade resultatet med cirka MSEK 200. Rörelsemarginalen ökade till 11,7 procent att jämföra med 10,0 procent föregående år. Jämfört med 2005 uppgick valutaeffekterna avista till cirka MSEK -715. Valutasäkringsresultatet uppgick till MSEK 110. Under 2005 påverkade valutasäkringar resultatet med MSEK -410. Jämfört med 2005 uppgick därmed den totala negativa valutaeffekten till MSEK 195.

Rörelseresultatet för Kundfinansieringen uppgick till MSEK 493 (529), vilket motsvaras av 1,6 (1,9) procent i relation till årets genomsnittsportfölj. Den positiva effekten av den ökade finansieringsvolymen motverkades av lägre räntemarginaler. Rörelsekostnaderna ökade på grund av fortsatt expansion främst på tillväxtmarknader. Storleken på portföljen uppgick vid utgången av december till cirka MSEK 31 800, vilket innebär en ökning sedan utgången av 2005 med cirka MSEK 2 200. I lokala valutor ökade portföljen med 10 procent, motsvarande cirka MSEK 3 000.

Resultat per verksamhetsområde, MSEK

	2006	2005
Fordon och service		
Rörelseresultat	8 260	6 330
Rörelsemarginal, %	11,7	10,0
Kundfinansiering		
Rörelseresultat	493	529
Rörelsemarginal, % ¹⁾	1,6	1,9
Rörelseresultat Scaniagruppen	8 753	6 859
Rörelsemarginal, %	12,4	10,8
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader	8 583	6 765
Skatt	-2 644	-2 100
Årets resultat	5 939	4 665
Resultat per aktie, SEK	29,70	23,33
Avkastning på eget kapital, %	24,1	20,8

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

Scanias finansnetto uppgick till MSEK -170 (-94).

Räntenettet uppgick till MSEK -231 (-187). Högre räntenivåer kompenserades delvis av förbättrad nettoskultsättning. Övriga finansiella intäkter uppgick till MSEK 142 (299). I detta ingick MSEK 80 (74) av positiva värderingseffekter avseende finansiella instrument där säkringsredovisning inte tillämpats. Vidare hade förvärvet av Ainax en positiv påverkan på finansiella intäkter med MSEK 47 under fjolåret. Övriga finansiella kostnader innehöll främst bankkostnader.



Resultat efter finansiella intäkter och kostnader uppgick till MSEK 8 583 (6 765). Scaniagruppens **skattekostnad** för 2006 motsvarade 30,8 (31,0) procent av resultatet efter finansiella intäkter och kostnader.

Årets resultat ökade med 27 procent och uppgick till MSEK 5 939 (4 665), vilket motsvarar en vinst per aktie på SEK 29,70 (23,33).

KASSAFLÖDE

Kassaflödet för Fordon och service uppgick till MSEK 6 942 (3 865). Rörelsekapitalbindningen minskade med MSEK 1 879, trots en högre volym. Nettoinvesteringarna inklusive förvärv uppgick till MSEK 3 810 (3 802), varav aktivering av utvecklingsutgifter ingick med MSEK 180 (279). Föregående år innehöll nettoinvesteringar förvärv och avyttringar på MSEK 205. Nettokassan uppgick vid årets utgång till MSEK 4 335 jämfört med en nettoskuld på MSEK 269 vid utgången av 2005.

Kundfinansieringens kassaflöde uppgick till MSEK -3 120 (-1 047). Nettoinvesteringar i kundfinansieringskontrakt uppgick till MSEK 3 514 (1 410).

NETTOSKULDSÄTTNING

Nettoskuldsättning, MSEK	2006	2005
Likvida medel och kortfristiga placeringar	-10 845	-2 793
Kortfristig upplåning	16 350	9 351
Långfristig upplåning	17 918	19 323
Netto marknadsvärdering av derivat för lånesäkring	-126	-405
Totalt	23 297	25 476
varav hänförligt till, Fordon och service	-4 335	269
vara hänförligt till, Kundfinansiering	27 632	25 207

Årets kassaflöde för Fordon och service på MSEK 6 942 medförde efter avdrag för utdelning samt påverkan av valutaeffekter att nettoskulden minskade med MSEK 4 604 till en nettokassa på MSEK 4 335.

FINANSIELL STÄLLNING

Nyckeltal relaterade till balansräkningen, MSEK	2006	2005
Soliditet, %	29,7	30,3
Soliditet, Fordon och service, %	40,1	41,5
Soliditet, Kundfinansiering, %	9,6	10,0
Eget kapital per aktie, SEK	130,7	118,7
Avkastning på sysselsatt kapital, Fordon och service, %	30,4	28,0
Nettoskuldsättningsgrad, Fordon och service	-0,19	0,01

Scaniagruppens egna kapital ökade under året med MSEK 2 398 och uppgick vid årets utgång till MSEK 26 134 (23 736). Årets resultat tillförde 5 939 (4 665) samtidigt som lämnad utdelning minskade det egna kapitalet med MSEK 3 000 (3 000). Därutöver har det egna kapitalet minskat med MSEK 661 avseende valutakursdifferenser som uppkommit vid omräkning av utländska nettotillgångar och ökat med MSEK 123 avseende kassaflödes-säkringar och aktuariella förluster på pensionsskuld netto efter skatt.

Av styrelsen föreslagna ordinarie utdelning för räkenskapsåret 2006 uppgår till SEK 15,00 (15,00) per aktie. Styrelsen föreslår därtill en aktiesplit 5 till 1 med obligatorisk inlösen av den femte aktien till kursen 35,00 kronor per aktie.

ANTALET ANSTÄLLDA

Scaniagruppens antal anställda uppgick vid utgången av 2006 till 32 820, jämfört med 30 765 vid utgången av 2005.

Inom Fordon och service uppgick antalet anställda vid utgången av december till 32 373 (30 360). Antalet anställda ökade främst inom produktion och inom forskning- och utveckling. I service- och försäljningsledet ökade antalet anställda främst utanför västra Europa.

Kundfinansieringsverksamhetens antal anställda uppgick vid utgången av 2006 till 447, jämfört med 405 vid utgången av 2005, huvudsakligen beroende på en expansion i centrala och östra Europa samt i Turkiet.

FINANSIELLA RISKER

Upplåning och refinansieringsrisk

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

Vid årsskiftet uppgick upplåningen till SEK 33,8 (27,9) miljarder. Utöver utnyttjad upplåning har Scania outnyttjade bekräftade kreditfaciliteter på motsvarande SEK 10,0 (14,1) miljarder.

Ränterisk

Scanias policy för ränterisker är att räntebindningen på nettoskulden i normalfallet ska vara 6 månader, dock kan avvikelser göras mellan 0 och 24 månader. Ett undantag utgör Scanias kundfinansiering, för vilken räntebindningen på lån matchas mot tillgångarnas räntebindning. För att hantera ränteriskerna i koncernen används derivatinstrument.

Valutarisk

Valutaflödesexponeringen uppgick 2006 totalt till cirka SEK 26 (22) miljarder. De största flödesvalutorna var euro och brittiska pund. Baserat på 2006 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 260 (220).

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

Scanias nettotillgångar i utländsk valuta uppgick vid utgången av 2006 till MSEK 9 750 (10 850). Utländska nettotillgångar i dotterföretag säkras i normala fall inte. I den mån dotterföretag har betydande monetära tillgångar i lokal valuta kan dock säkring ske.

Forts. nästa sida

Kreditrisk

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

Avsättningar för kreditförluster uppgick till MSEK 626 (642) motsvarande 6,5 (6,4) procent av totala fordringar. Årets kostnad för osäkra fordringar uppgick till MSEK 125 (196).

För att upprätthålla en kontrollerad kreditrisknivå inom Kundfinansieringen stöds kreditprocessen av en kreditpolicy samt kreditinstruktioner. Inom kundfinansieringen uppgick årets kostnad för osäkra fordringar till MSEK 63 (80) motsvarande 0,20 (0,29) procent av genomsnittsportföljen. Årets konstaterade kreditförluster uppgick till MSEK 59 (80).

Den totala reserven för osäkra fordringar inom Kundfinansieringen uppgick vid årets slut till MSEK 521 (532) motsvarande 1,6 (1,8) procent av portföljen vid årets utgång.

Portföljen uppgick vid årets utgång till MSEK 31 841 (29 634) fördelad på cirka 21 600 kunder, varav 98,8 procent på mindre kunder där kreditexponeringen per kund understiger MSEK 15.

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

ANDRA KONTRAKTERADE RISKER

Restvärdeexponering

En del av Scantias leveranser sker med återköpsåtaganden alternativt med restvärdegaranti. Värdet på samtliga utestående åtaganden uppgick vid årsskiftet till MSEK 6 084 (6 223). Utestående åtaganden minskade något, främst på grund av valuta-effekter. Under år 2006 nytecknades sådana avtal volymmässigt med cirka 5 200 (5 200).

Serviceavtal

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

Antalet kontrakt ökade under 2006 med 7 500 kontrakt och uppgick vid årets slut till 64 000 st. Merparten av dessa finns på den europeiska marknaden.

MODERBOLAGET

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

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

Ainax AB, som ägts av Scania AB, har likviderats under 2006. Enligt beslut som fattats av bolagsstämman och verkställt genom beslut av Bolagsverket har under 2006 en minskning av aktiekapitalet skett med 262 965 080 kronor, genom indragning av 26 296 508 A-aktier i Scania som ägts av Scania. Därmed har aktiekapitalet återställts till vad det var innan budet på Ainax genomfördes.

Scaniagruppens resultaträkning

Januari – december, MSEK	Not	2006	2005	2004
Fordon och service				
Nettoomsättning	4	70 738	63 328	56 788
Kostnad för sålda varor	5	-52 255	-47 835	-42 528
Bruttoresultat		18 483	15 493	14 260
Forsknings- och utvecklingskostnader ¹⁾	5, 11	-3 023	-2 484	-1 987
Försäljningskostnader	5	-6 016	-5 829	-5 343
Administrationskostnader	5	-1 189	-858	-789
Andel av resultat i intressebolag och joint ventures ²⁾	13	5	8	8
Rörelseresultat Fordon och service		8 260	6 330	6 149
Kundfinansiering	6			
Ränte- och hyresintäkter		3 527	3 518	3 427
Kostnader för räntor och avskrivningar		-2 608	-2 575	-2 572
Ränteöverskott		919	943	855
Andra intäkter		232	178	134
Andra kostnader		-179	-138	-132
Bruttoresultat		972	983	857
Försäljnings- och administrationskostnader	5	-416	-374	-318
Kostnader för osäkra fordringar		-63	-80	-89
Rörelseresultat Kundfinansiering		493	529	450
Rörelseresultat		8 753	6 859	6 599
Ränteintäkter		632	679	346
Räntekostnader		-863	-866	-638
Övriga finansiella intäkter		142	299	96
Övriga finansiella kostnader		-81	-206	-127
Summa finansiella intäkter och kostnader	7	-170	-94	-323
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader		8 583	6 765	6 276
Skatter	8	-2 644	-2 100	-1 960
Årets resultat		5 939	4 665	4 316
Hänförligt till:				
Scanias aktieägare		5 939	4 665	4 314
Minoriteten		0	0	2
Avskrivningar ingår i rörelseresultatet med ³⁾	10	-3 023	-2 707	-2 158
Resultat per aktie, SEK ⁴⁾	9	29,70	23,33	21,57

1) De totala utgifterna för forskning och utveckling uppgick under året till MSEK 2 842 (2 479 respektive 2 219).

2) Hänförligt till Scanias aktieägares andel av resultat.

3) Avser Fordon och service inklusive korttidsuthyrning uppgående till MSEK -230 (-210 respektive -168).

4) Inga utspädningseffekter föreligger.

Scaniagruppens balansräkning

31 december, MSEK	Not	2006	2005	2004
TILLGÅNGAR				
Anläggningstillgångar				
Immateriella anläggningstillgångar	11	2 464	2 698	2 626
Materiella anläggningstillgångar	12	17 130	16 715	14 766
Uthyrningstillgångar	12	9 666	9 883	9 144
Finansiella anläggningstillgångar				
Andelar i intressebolag och joint ventures	13	173	96	92
Långfristiga räntebärande fordringar		16 599	15 543	12 756
Andra långfristiga fordringar ¹⁾	15, 17	1 023	1 393	503
Summa finansiella anläggningstillgångar		17 795	17 032	13 351
Uppskjutna skattefordringar	8	649	565	383
Skattefordringar		34	0	0
Summa anläggningstillgångar		47 738	46 893	40 270
Omsättningstillgångar				
Varulager	14	10 100	9 949	9 487
Kortfristiga fordringar				
Skattefordringar		370	206	733
Räntebärande kundfordringar		8 600	7 847	7 875
Icke räntebärande kundfordringar		7 379	8 008	7 641
Andra kortfristiga fordringar ¹⁾	15	3 046	2 522	2 199
Summa kortfristiga fordringar		19 395	18 583	18 448
Kortfristiga placeringar		911	1 194	909
Likvida medel				
Kortfristiga placeringar som utgör likvida medel		8 808	493	470
Kassa och bank		1 126	1 106	1 119
Summa likvida medel		9 934	1 599	1 589
Summa omsättningstillgångar		40 340	31 325	30 433
Summa tillgångar		88 078	78 218	70 703
EGET KAPITAL OCH SKULDER				
Eget kapital				
Aktiekapital		2 000	2 263	2 000
Tillskjutet kapital		1 120	1 120	1 120
Säkringsreserv		87	-83	-
Omräkningsreserv		243	903	-400
Balanserat resultat		22 679	19 524	18 708
Eget kapital hänförligt till Scantias aktieägare		26 129	23 727	21 428
Minoritet		5	9	5
Totalt eget kapital	16	26 134	23 736	21 433

31 december, MSEK	Not	2006	2005	2004
Långfristiga skulder				
Långfristiga räntebärande skulder		17 918	19 323	19 809
Avsättningar för pensioner	17	3 605	3 458	2 499
Övriga långfristiga avsättningar	18	1 473	1 310	1 236
Uppplupna kostnader och förutbetalda intäkter	19	1 861	2 126	2 369
Uppskjutna skatteskulder	8	2 278	2 140	2 305
Skatteskulder		170	195	187
Andra långfristiga skulder ¹⁾		536	621	394
Summa långfristiga skulder		27 841	29 173	28 799
Kortfristiga skulder				
Kortfristiga räntebärande skulder		16 350	9 351	5 804
Kortfristiga avsättningar	18	1 125	962	1 366
Uppplupna kostnader och förutbetalda intäkter	19	7 283	6 836	5 543
Förskott från kunder		449	593	611
Skulder till leverantörer		6 011	4 901	4 167
Skatteskulder		946	645	1 377
Andra kortfristiga skulder ¹⁾		1 939	2 021	1 603
Summa kortfristiga skulder		34 103	25 309	20 471
Summa eget kapital och skulder		88 078	78 218	70 703
Nettoskudsättning, exklusive avsättningar för pensioner, MSEK ¹⁾		23 297	25 476	23 115
Nettoskudsättningsgrad		0,89	1,07	1,08
Soliditet, %		29,7	30,3	30,3
Eget kapital per aktie, SEK		130,6	118,6	107,1
Sysselsatt kapital, MSEK		63 881	55 463	49 545

1) Justering till verkligt värde av derivat för lånesäkringar ingår med:

Andra långfristiga fordringar, derivat med positivt värde	99	640	-
Andra kortfristiga fordringar, derivat med positivt värde	365	148	-
Andra långfristiga skulder, derivat med negativt värde	-213	-276	-
Andra kortfristiga skulder, derivat med negativt värde	-125	-107	-
Netto	126	405	

Till följd av ändrade redovisningsprinciper ingår justering till verkligt värde för derivat från och med 2005. Finansiella tillgångar beskrivs närmare i not 30 "Finansiella instrument".

Scaniagruppens totalt redovisade intäkter och kostnader samt förändring i eget kapital

Detaljerad information i not 16.

Januari – december, MSEK	2006	2005	2004
Årets förändring av omräkningsreserv	-661	1 304	-103
Säkringsreserv			
Värdetförändring avseende kassaflödessäkring redovisad direkt mot eget kapital	340	-607	–
Kassaflödesreserv upplöst mot försäljningsintäkter i resultaträkningen	-103	415	–
Aktuariella vinster och förluster avseende pensioner redovisade mot eget kapital	-68	-770	-72
Skatt hänförlig till poster som redovisats direkt mot eget kapital	-46	271	21
Summa intäkter och kostnader redovisade direkt i eget kapital	-538	613	-154
Årets resultat	5 939	4 665	4 316
Totalt redovisade intäkter och kostnader för året	5 401	5 278	4 162
Hänförligt till:			
Scania ABs aktieägare	5 402	5 277	4 162
Minoriteten	-1	1	0

Januari – december, MSEK	2006	2005	2004
Eget kapital vid årets början	23 736	21 433	18 471
Byte av redovisningsprincip	–	22	–
Justerat ingående kapital	23 736	21 455	18 471
Totalt redovisade intäkter och kostnader för året	5 401	5 278	4 162
Förändring av minoritetens andel avseende Ainox	-3	3	0
Utdelning	-3 000	-3 000	-1 200
Eget kapital vid årets utgång	26 134	23 736	21 433
Hänförligt till:			
Scania ABs aktieägare	26 129	23 727	21 428
Minoriteten	5	9	5

Scaniagruppens kassaflödesanalys

Januari–december, MSEK	Not	2006	2005	2004
Den löpande verksamheten				
Resultat efter finansiella poster	24 a	8 583	6 765	6 276
Icke kassaflödespåverkande poster	24 b	3 236	2 953	2 386
Betald skatt		-2 552	-2 450	-1 784
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		9 267	7 268	6 878
Kassaflöde från förändring av rörelsekapital				
Varulager		-627	284	-959
Fordringar		8	439	-1 664
Avsatt till pensioner		96	124	250
Skulder till leverantörer		1 276	646	864
Andra skulder och avsättningar		1 126	-731	356
Summa förändring av rörelsekapital		1 879	762	-1 153
Kassaflöde från den löpande verksamheten		11 146	8 030	5 725
Investeringsverksamheten				
Nettoinvesteringar genom förvärv/avyttring av verksamheter	24 c	-	-205	-49
Nettoinvesteringar av anläggningstillgångar	24 d	-3 810	-3 597	-2 798
Nettoinvesteringar i kreditportfölj m m, kundfinansiering	24 d	-3 514	-1 410	-478
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-7 324	-5 212	-3 325
Kassaflöde före finansieringsverksamheten		3 822	2 818	2 400
Finansieringsverksamheten				
Förändring av nettoskuldssättning från finansieringsaktiviteter	24 e	7 591	62	-1 264
Utdelning		-3 000	-3 000	-1 200
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		4 591	-2 938	-2 464
Årets kassaflöde		8 413	-120	-64
Likvida medel vid årets början		1 599	1 589	1 663
Valutakursdifferens i likvida medel		-78	130	-10
Likvida medel vid årets slut	24 f	9 934	1 599	1 589

Kassaflödesanalys Fordon och service

Januari–december, MSEK	Not	2006	2005	2004
Den löpande verksamheten				
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		8 873	6 905	6 685
Förändring av rörelsekapital m m		1 879	762	-1 153
Kassaflöde från den löpande verksamheten		10 752	7 667	5 532
Investeringsverksamheten				
Nettoinvesteringar	24 d	-3 810	-3 802	-2 847
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-3 810	-3 802	-2 847
Kassaflöde efter investeringsverksamheten		6 942	3 865	2 685
Kassaflöde per aktie, Fordon och service exklusive förvärv/avyttringar		34,71	20,35	13,67

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

Noter till Gruppens finansiella rapportering

Belopp i tabeller redovisas i MSEK,
där ej annat anges

	Sida	
Not 1	Redovisningsprinciper	63
Not 2	Kritiska bedömningar och uppskattningar	68
Not 3	Rapportering per segment	69
Not 4	Nettoomsättning	72
Not 5	Rörelsens kostnader	72
Not 6	Kundfinansiering	72
Not 7	Finansiella intäkter och kostnader	73
Not 8	Skatter	73
Not 9	Resultat per aktie	75
Not 10	Avskrivningar	75
Not 11	Immateriella anläggningstillgångar	75
Not 12	Materiella anläggningstillgångar	76
Not 13	Andelar i intressebolag och joint ventures	78
Not 14	Varulager	79
Not 15	Andra fordringar	79
Not 16	Eget kapital	80
Not 17	Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	82
Not 18	Övriga avsättningar	85
Not 19	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	86
Not 20	Ställda säkerheter och eventalförpliktelser	86
Not 21	Leasingåtaganden	86
Not 22	Stattliga stöd och EU-stöd	87
Not 23	Förändring av nettoskuldssättning	87
Not 24	Kassaflödesanalys	87
Not 25	Förvärvade/avytttrade verksamheter	88
Not 26	Löner och ersättningar samt antal anställda	88
Not 27	Transaktioner med närstående	91
Not 28	Ersättningar till ledande befattningshavare	91
Not 29	Arvoden och ersättningar till revisorer	92
Not 30	Finansiella instrument och finansiell riskhantering	93
Not 31	Nettotillgångar i utländsk valuta	99
Not 32	Valutaexponering i rörelseresultatet	99
Not 33	Valutakursdifferensers påverkan på årets resultat	99

NOT 1 Redovisningsprinciper

Scaniagruppens koncernredovisning har upprättats i enlighet med International Financial Reporting Standards (IFRS) utgivna av International Accounting Standards Board (IASB) samt tolkningsuttalanden från International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) såsom de har godkänts av EG-kommissionen för tillämpning inom EU. Vidare har Redovisningsrådets rekommendation RR 30 Kompletterande redovisningsregler för koncerner tillämpats.

Moderbolaget tillämpar samma redovisningsprinciper som koncernen utom i de fall som anges nedan under avsnittet "Moderbolagets redovisningsprinciper".

Moderbolagets funktionella valuta är svenska kronor och de finansiella rapporterna presenteras i svenska kronor. Tillgångar och skulder är redovisade till historiska anskaffningsvärden, förutom vissa finansiella tillgångar och skulder vilka värderas till verkligt värde. Finansiella tillgångar och skulder som värderas till verkligt värde är derivatinstrument och lån inom ramen för säkringsredovisning som värderas till verkligt värde med avseende på den risk som säkrats.

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 de som tillämpats i årsredovisningen 2005. Nya IFRS-standarder under 2006 har inte haft någon påverkan på Scanias redovisning.

IFRS 7 Finansiella instrument: Upplysningar

IFRS 7 skall tillämpas från 2007, men förtida tillämpning uppmuntras. Scania har valt att tillämpa standarden i årsredovisningen för 2006. IFRS 7 har inte några effekter på resultat- och balansräkningen utan innebär enbart kompletterande upplysningskrav avseende finansiella tillgångar och skulder utöver de som idag krävs av IAS 32.

Omklassificering

I jämförelse med årsredovisningen 2005 har följande omrubriceringar skett. Andra intäkter och kostnader avseende segmentet Kundfinansiering i koncernens resultaträkning har ändrats till att

redovisas brutto, intäkter respektive kostnader, istället för som tidigare en nettopost. Uppställningen över övriga finansiella intäkter och kostnader har ändrats till att redovisas brutto, intäkter respektive kostnader, istället för som tidigare en nettopost.

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 bolaget redovisas till av köparen åsatta verkliga värden. I analysen fastställs dels anskaffningsvärdet för andelarna eller rörelsen, dels det verkliga värdet på förvärvsdagen av förvärvade identifierbara tillgångar samt övertagna skulder och eventalförpliktelser. Anskaffningsvärdet för dotterföretagsaktierna respektive rörelsen utgörs av de verkliga värdena per överlåtelsedagen för tillgångar, uppkomna eller övertagna skulder och emitterade egetkapitalinstrument som lämnats som vederlag i utbyte mot de förvärvade nettotillgångarna samt transaktionskostnader som är direkt hänförliga till förvärvet. Vid rörelseförvärv där anskaffningskostnaden överstiger nettovärdet av förvärvade tillgångar och skulder samt eventalförpliktelser, redovisas skillnaden som goodwill. När skillnaden är negativ redovisas denna direkt mot resultaträkningen. Endast resultat uppkomna efter förvärvstidpunkten ingår i koncernens egna kapital. Avytttrade bolag ingår i koncernen till och med tidpunkten för avyttringen.

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

Minoritetens andel av eget kapital redovisas som en särskild post inom eget kapital separat från moderbolagets ägares andel av eget kapital. Särskild upplysning lämnas om minoritetens andel av årets resultat.

Intressebolag och joint ventures

Med intressebolag avses bolag i vilka Scania, direkt eller indirekt, har ett betydande inflytande. Med joint ventures avses bolag där Scania genom samarbetsavtal med en eller flera parter har ett gemensamt bestämmande inflytande över den driftsmässiga och

Forts. nästa sida

Forts. not 1

finansiella styrningen. Innehav i intressebolag och joint ventures redovisas enligt kapitalandelsmetoden, vilken innebär att andelar i koncernredovisningen värderas till koncernens andel av intressebolagets eget kapital efter justering för gruppens andel av överrespektive undervärden. I resultaträkningen redovisas koncernens andel av nettoresultatet efter skatt som Andel av resultat i intressebolag och joint ventures.

Utländska valutor – omräkning

Fordringar och skulder i utländsk valuta omräknas till balansdagens kurs.

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

Höginflation – justering av finansiella rapporter

Inget av koncernens dotterföretag befinner sig i länder som enligt IAS 29 klassificeras som höginflationsländer.

Segmentsredovisning

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

Rörelsegrenen Fordon och service omfattar produkterna lastbilar, bussar samt industri- och marinmotorer inklusive de tjänster som sammanhänger med produkterna. Samtliga produkter bygger på gemensamma grundkomponenter med samordnad utveckling och produktion. Vidare är produkter och tjänster inordnade under gemensamma ansvarsområden.

Rörelsegrenen Kundfinansiering omfattar finansiella lösningar till Scantias kunder såsom lånefinansiering, leasingkontrakt och försäkringsförmedling av vilka samtliga kan kombineras med servicekontrakt. Kundfinansieringen bedrivs på samtliga geografiska marknader, i Europa främst via helägda finansbolag och på övriga geografiska marknader främst via samarbete med externa kreditgivare. Rörelsegrenens tillgångar omfattar de tillgångar som används direkt i rörelsegrenens verksamhet. På motsvarande sätt avser rörelsegrenens skulder och avsättningar sådana som är direkt hänförliga till rörelsegrenens verksamhet.

Balansräkning – klassificeringar

Scantias verksamhetscykel, det vill säga den tid som förflyter från anskaffning av material till dess att likvid för levererade varor erhålls, understiger tolv månader. Detta innebär att en kortfristig skuld är en skuld som förfaller till betalning inom tolv månader räknat från balansdagen, övriga skulder klassificeras som långfristiga.

Omsättningstillgångar är tillgångar som förväntas bli realiserade inom tolv månader räknat från balansdagen eller utgörs av likvida medel. Andra tillgångar klassificeras som anläggningstillgångar. Tillgångar som innehas främst för handelsändamål klassificeras som omsättningstillgångar även när de inte förväntas bli realiserade inom tolv månader.

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. Övriga leasingkontrakt klassificeras som operationell leasing och redovisas som uthyrningstillgång bland materiella anläggningstillgångar. Vid transaktioner som inkluderar ett återköpsåtagande eller en restvärdesgaranti redovisas transaktionen som operationell leasing under förutsättning att väsentliga risker kvarstår hos Scania.

Leasingåtaganden (Scania som leasetagare)

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

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

Balansräkning – värderingsprinciper**Materiella anläggningstillgångar 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 provas löpande och justeras vid ändrade förutsättningar.

Immateriella anläggningstillgångar

Scantias immateriella anläggningstillgångar utgörs av goodwill, aktiverade utgifter för utveckling av nya produkter samt programvara. Immateriella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för eventuella ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar.

Goodwill

Goodwill uppstår då anskaffningsvärdet för aktier i dotterföretag överstiger det verkliga värdet på bolagets förvärvade tillgångar och skulder enligt upprättad förvärvsanalys. Redovisad goodwill har uppstått vid förvärv av distributions- och återförsäljarnät, vilket medfört ökad lönsamhet vid integration i Scaniagruppen.

Aktiverade utgifter för produktutveckling

Scantias forsknings- och utvecklingsaktiviteter delas upp i en forskningsfas och en utvecklingsfas. Utgifter under forskningsfasen kostnadsförs när de uppstår. Utgifter under utvecklingsfasen aktiveras från och med tidpunkten då utgifterna sannolikt kommer att leda till framtida ekonomiska fördelar, vilket innebär att det är tekniskt möjligt att färdigställa den immateriella tillgången, företaget har för avsikt och förutsättningar att färdigställa den och använda eller sälja den, det finns adekvata resurser för att fullfölja utveckling och försäljning samt att kvarstående utgifter kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Nedskrivningsprövning sker årligen för utvecklingsprojekt som ännu ej tagits i bruk enligt de principer som anges nedan. Avskrivning av aktiverade utgifter för utveckling påbörjas när tillgången tas i bruk och sker linjärt över bedömd nyttjandeperiod. För aktiverade utgifter avseende produktutveckling bedöms genomsnittlig nyttjandeperiod uppgå till fem år.



Aktiverade utgifter för utveckling av programvara

Aktiverade utgifter för utveckling av programvara skrivs av linjärt under nyttjandeperioden som bedöms uppgå till mellan tre och fem år.

Nedskrivningsprövning av anläggningstillgångar

De redovisade värdena för Scantias immateriella, materiella och finansiella tillgångar 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. Om någon indikation finns på nedskrivningsbehov för en anläggningstillgång beräknas tillgångens återvinningsvärde. 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 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. En kassagenererande enhet motsvarar oftast en rapportering 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.

Vid nedskrivningsprövningen jämförs det redovisade värdet i balansräkningen med det beräknade återvinningsvärdet. Återvinningsvärdet på tillgången är det högsta av verkligt värde minus försäljningskostnader och nyttjandevärdet. I de fall en tillgångs eller kassagenererande enhets beräknade återvinningsvärde understiger det hittills redovisade värdet görs en nedskrivning till återvinningsvärdet. En nedskrivning belastar resultaträkningen. Beräkningen av återvinningsvärden baseras på samma antaganden för samtliga kassagenererande enheter. Upplysningar om antaganden som använts lämnas i not 2 "Kritiska bedömningar och uppskattningar" och i not 11 "Immateriella anläggningstillgångar."

Scania genomför årligen nedskrivningstest för samtliga goodwillposter.

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, finansiell skuld eller ett eget kapitalinstrument i ett annat företag. Detta omfattar likvida medel, räntebärande fordringar, kundfordringar, leverantörsskulder, upplåning samt derivatinstrument. Likvida medel utgörs av kassa och bank samt kortfristiga placeringar med löptid kortare än 90 dagar. 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 överfört de väsentliga risker och förmåner som är förknippade med transaktionen. Skulder redovisas när motparten har presterat och avtalsenlig skyldighet föreligger att betala.

En finansiell tillgång, eller en del av en finansiell tillgång, bokas bort från balansräkningen när rättigheterna i avtalet realiserats, förfaller eller bolaget förlorar kontrollen över dem. En finansiell skuld, eller en del av en finansiell skuld, bokas bort från balansräkningen när förpliktelsen i avtalet fullgjorts, annullerats eller löpt ut.

Scania tillämpar likviditetsredovisning för allt utom för sådana tillgångar som innehas för handel.

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

Klassificering av finansiella instrument

Alla finansiella tillgångar och skulder klassificeras i följande kategorier:

- a) Finansiella tillgångar och finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen består av två undergrupper;
 - i) Finansiella tillgångar och finansiella skulder som innehas för handel vilket innefattar Scantias alla derivat. Derivat handel bedrivs i huvudsak för att säkra koncernens valuta- och ränterisker.
 - ii) Finansiella tillgångar och finansiella skulder som redan från början bestäms tillhöra denna kategori. Scania har inga finansiella instrument klassificerade i denna undergrupp.
- b) Placeringar avsedda att behållas till förfall

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

Dessa tillgångar har fastställda eller fastställbara betalningar.

Scantias likvida medel, kundfordringar och lånefordringar ingår i denna kategori.

- d) Finansiella tillgångar tillgängliga för försäljning

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

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

Redovisning

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

- 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) Placeringar avsedda att behållas till förfall värderas till upplupet anskaffningsvärde i balansräkningen. Ränteutgifter redovisas i finansnettot.
- c) Lånefordringar och kundfordringar värderas till upplupet anskaffningsvärde med avdrag för befarade kundförluster i balansräkningen. Reservering för sannolika kundförluster/osäkra fordringar görs utifrån en individuell bedömning av varje kund, baserat på kundens betalningsförmåga, förväntad framtida risk samt värdet på erhållen säkerhet. Inom kundfinansieringen görs härutöver en reservering för politisk osäkerhet i vissa länder samt en reservering för de volymmässigt 15 största kunderna.
- d) Finansiella tillgångar tillgängliga för försäljning värderas löpande till verkligt värde med värdeförändring mot 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 och redovisas i finansnettot.

Forts. nästa sida

Forts. not 1

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

Ovanstående utgör de redovisningsprinciper som Scania i huvudsak tillämpar för redovisning av finansiella tillgångar och finansiella skulder. De undantag som tillämpas från ovanstående principer gäller för finansiella instrument som ingår i säkringsrelationer. En mer genomgående beskrivning ges för undantag från ovanstående principer i avsnittet säkringsredovisning.

Säkringsredovisning**Kassafördessäkkring**

Valutaterminskontrakt (säkringsinstrument) som upptagits i syfte att säkra förväntade framtida kommersiella betalningsflöden i utländsk valuta (säkrad post) mot valutarisker redovisas enligt reglerna för kassafördessäkringsredovisning. Detta medför att alla derivat upptas i balansräkningen till verkligt värde och värdeförändringar i valutaterminskontrakt redovisas i säkringsreserven inom eget kapital. Belopp som har redovisats i säkringsreserven inom eget kapital redovisas i resultaträkningen samtidigt som den externa försäljningen intäktsförs, det vill säga när leverans till extern kund sker.

Verkligt värdesäkkring

Scanias externa finansiering sker främst via olika upplåningsprogram. För att konvertera upplåningen till önskad räntebindningsstruktur används räntederivat. Enligt IAS 39 ställs mycket strikta krav för att få tillämpa säkringsredovisning och därför har Scania av administrativa skäl valt att endast tillämpa säkringsredovisning för ett fåtal större säkringsrelationer. Dessa säkringsrelationer utgörs av verkligt värdesäkkringar där Scania genom räntederivat (säkringsinstrument) eliminerar risken för att förändringar i marknadsräntan ska påverka värdet på skulderna (säkrad post). 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.

Scania har som ovan nämnts valt att inte tillämpa säkringsredovisning för samtliga säkringstransaktioner. I de fall säkringsredovisning inte tillämpas medför den skilda hanteringen av derivat, som marknadsvärderas, och skulder, som värderas till upplupet anskaffningsvärde, att en redovisningsmässig volatilitet uppstår i finansnettot. Ekonomiskt sett anser sig Scania vara säkrat och riskhanteringen följer den av styrelsen godkända finanspolicyen.

Avsättningar

Avsättningar redovisas om ett åtagande, legalt eller informellt, föreligger som följd av inträffade händelser. Vidare måste det bedömas som troligt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera åtagandet samt att beloppet kan uppskattas tillförlitligt. Avsättningar för garanti för under året sålda fordon baseras på garantivillkor och bedömt kvalitetsläge. Avsättningar relaterade till serviceavtal avser förväntade framtida kostnader som överstiger de avtalade framtida intäkterna. Avsättningar för restvärdesåtaganden uppkommer till följd av antingen en operationell lease eller en 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. 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 direkt mot eget kapital, såsom förändringar i aktuariella vinster/förluster, redovisas tillsammans med den underliggande posten direkt mot eget kapital.

Ersättning till anställda

Inom koncernen finns ett flertal såväl avgiftsbestämda som förmånsbestämda pensions- och liknande planer, varav några har förvaltningstillgångar i särskilda stiftelser eller motsvarande. Planerna omfattar ålderspension, efterlevandepension, sjukvård och avgångsersättningar. Dessa finansieras huvudsakligen genom kontoavsättning och till en del via premiebetalningar.

Som avgiftsbestämd plan klassificeras de planer där Scania endast betalar fastställda avgifter och inte har någon förpliktelse att betala ytterligare avgifter om planens tillgångar inte räcker till för att betala alla ersättningar till den anställde. Koncernens utgifter för avgiftsbestämda planer redovisas som kostnad under den period de anställda utfört de tjänster som avses.

Förmånsbestämda planer är alla planer som inte klassificeras som avgiftsbestämda. Dessa beräknas enligt den s.k. projected

unit credit method med syfte att fastställa nuvärdet av förpliktelserna för respektive plan. Beräkningar utförs varje år och baseras på de aktuariella antaganden som fastställts i anslutning till bokslutstillfället. Förpliktelsena värderas till nuvärdet av förväntade utbetalningar med beaktande av inflation, förväntade framtida löneökningar och med en diskonteringsränta som motsvarar räntan på förstklassiga företags- eller statsobligationer med en återstående löptid som motsvarar aktuella åtaganden. Räntan på förstklassiga företagsobligationer används i de länder där det finns en fungerande marknad för sådana obligationer, i övriga länder används istället räntan på statsobligationer. För planer som är fonderade minskas det beräknade nuvärdet på åtagandet med marknadsvärdet på förvaltningstillgångarna. Förändringar i pensionsförpliktelser respektive förvaltningstillgångar som beror på ändrade aktuariella antaganden eller utfallsjusteringar av aktuariella parametrar redovisas direkt mot eget kapital (så kallade aktuariella vinster/förluster).

För några förmånsbestämda planer som omfattar flera arbetsgivare kan inte tillräcklig information erhållas för att beräkna Scanias del i planerna, varför dessa redovisats som avgiftsbestämda. För Scania berör det de holländska Pensioenfonds Metaal en Techniek administrerad via MN Services och Bedrijfstakpensioenfonds Metalelektro administrerad via PVF Achmea samt den del av den svenska planen för tjänstemän (ITP) som administreras via Alecta. Den största delen av den svenska planen för tjänstemän (ITP) finansieras däremot via kontoavsättning, vilken tryggas av en kreditförsäkring i Försäkringsbolaget Pensionsgaranti (FPG) och administreras av, en för svenska näringslivet gemensam institution, Pensionsregistreringsinstitutet (PRI). Se även not 17.

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

Scania följer reglerna i IAS 19 om begränsning i värdering av nettotillgångar, då dessa aldrig värderas högre än nuvärdet av tillgängliga ekonomiska fördelar i form av återbetalningar från planen eller i form av minskningar av framtida avgifter till planen. Detta värde nuvärdesbestäms med hänsyn till gällande diskonteringsränta.

Resultaträkning — klassificeringar**Forsknings- och utvecklingskostnader**

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



Försäljningskostnader

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

Administrationskostnader

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

Finansiella intäkter och kostnader

Med finansiella intäkter avses ränteintäkter på finansiella placeringar, pensionstillgångar, samt derivat. I övriga finansiella intäkter ingår övrigt positivt resultat från fluktuation i värderingen av derivat som inte omfattas av säkringsredovisning (se avsnitt om finansiella instrument), positiva valutakursdifferenser samt för 2005 även effekt av förvärvet av Ainax. Med finansiella kostnader avses kostnader kopplade till lån, pensionsskuld samt derivat. I övriga finansiella kostnader ingår löpande bankavgifter, övrigt negativt resultat från fluktuation i värderingen av derivat som inte omfattas av säkringsredovisning samt negativa valutakursdifferenser.

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 service

Försäljning:

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

Uthyrning:

Operationell leasing – Vid leverans av fordon som Scania finansierar med operationell leasing fördelas intäkten linjärt över kontraktperioden.

Restvärdeåtagande – Vid leverans av fordon där Scania har ett åtagande om återköp till ett garanterat restvärde fördelas intäkten linjärt fram till tidpunkten för återköp, såsom vid operationell leasing, under förutsättning att väsentliga risker kvarstår hos Scania.

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.

Serviceprodukter:

Intäkter för service och reparationer redovisas i samband med att tjänsten utförs. För service- och reparationsavtal redovisas intäkterna över kontraktens löptid baserat på hur kostnaderna fördelas över tiden.

Kundfinansiering

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 marknadsmässiga villkor. Med närstående avses de företag där Scania kan utöva ett bestämmande eller betydande inflytande vad gäller de operativa och finansiella beslut som fattas. Närståendekretsen omfattar dessutom de företag och fysiska personer som har möjlighet att utöva ett bestämmande eller betydande inflytande över Scaniagruppens finansiella och operativa beslut. Transaktioner med närstående inkluderar också förmåns- och avgiftsbestämda pensionsplaner.

Statliga stöd inklusive stöd från EU

Erhållna stöd hänförliga till rörelsekostnader reducerar dessa. Stöd avseende investeringar reducerar anläggningstillgångens brutto-anskaffningsvärde.

Ansvarsförbindelser och eventalförpliktelser

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

Resultat per aktie

Resultat per aktie beräknas som periodens resultat hänförligt till moderbolagets aktieägare dividerat med 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). Detta medför att reglerna enligt IFRS 2 Aktierelaterade ersättningar inte är tillämpliga.

ÄNDRADE REDOVISNINGSPRINCIPER NÄSTKOMMANDE ÅR

IFRS är föremål för löpande uppdatering, men för närvarande finns inga regeländringar som bedöms ha någon påverkan på Scantias finansiella rapporter under 2007.

MODERBOLAGET

Moderbolagets redovisningsprinciper

Moderbolaget har upprättat sin årsredovisning enligt årsredovisningslagen (1995:1554) och Redovisningsrådets rekommendation RR 32 Redovisning för juridisk person. RR 32 innebär att moderbolaget i årsredovisningen för den juridiska personen skall tillämpa samtliga av EU godkända IFRS och uttalanden så långt detta är möjligt inom ramen för årsredovisningslagen och med hänsyn till sambandet mellan redovisning och beskattning. Rekommendationen anger vilka undantag och tillägg som skall göras jämfört med IFRS. Moderbolaget tillämpar inte IAS 39 Finansiella instrument utan tillämpar en metod med utgångspunkt i anskaffningsvärde enligt årsredovisningslagen.

Dotterföretag

Andelar i dotterföretag redovisas i moderbolaget enligt anskaffningsvärdemetoden. Prövning av värdet på dotterföretag sker när det finns indikation på värdenedgång.

Anteciperade utdelningar

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

Skatter

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

Koncernbidrag

Moderbolagets redovisning av erhållna koncernbidrag är jämställt med redovisningen av en utdelning. Det innebär att erhållet koncernbidrag och dess aktuella skatteeffekt redovisas över resultaträkningen. Lämnat koncernbidrag och dess aktuella skatteeffekt redovisas direkt mot balanserade vinstmedel.

NOT 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar

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

Viktiga uppskattningar och bedömningar för redovisningsändamål hänförs till nedanstående områden.

Intäktsredovisning

Scania levererar ca 10 procent av sina fordon med restvärdeåtaganden alternativt återköpsåtaganden. Dessa redovisas som operationella leasingavtal, vilket medför att intäkten och resultatet redovisas fördelat över åtagandets löptid.

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

Vid utgången av året uppgick åtaganden avseende restvärden eller återköp till ca MSEK 6 100.

Kreditrisker

Scania har inom sin kundfinansieringsverksamhet en exponering i form av kontrakterade betalningar. Dessa uppgick per årsskiftet till MSEK 31 841.

I allt väsentligt har Scania säkerhet i form av återtaganderätt i det underliggande fordonet. I de fall marknadsvärdet på säkerheten ej täcker exponeringen mot kund har Scania en förlustrisk. Reserven för osäkra fordringar i kundfinansieringsverksamheten uppgick per 31/12 till MSEK 521. Se vidare kreditriskexponering under not 30.

Immateriella tillgångar

Immateriella tillgångar inom Scania hänförs till allt väsentligt till aktiverade produktutvecklingsutgifter och s.k. förvärvsgoodwill. Samtliga goodwillposter inom Scania hänförs 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). Relationen intäkt/kostnad, dvs marginal, för såväl fordon som service bibehålls konstant över tiden jämfört med senast kända nivå. Vid diskontering till nuvärde används Scantias genomsnittliga kapitalkostnad (f n 11 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 1 041. Genomförda nedskrivningsprövningar visade att det finns betryggande marginaler innan nedskrivningsbehov uppstår.

Scantias utvecklingsutgifter aktiveras i den fas av produktutvecklingen där beslut tas om framtida produktion- och marknadsintroduktion. I detta fall 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 1 275.

Pensionsåtaganden

I de aktuariella metoder som används för att fastställa Scantias pensionskulder är ett antal antaganden av stor betydelse. De mest kritiska avser diskonteringsräntan på åtaganden och förväntad avkastning på förvaltningstillgångarna. Andra väsentliga antaganden är bedömd löneökningstakt samt beräknad livslängd. En sänkt diskonteringsränta ökar den redovisade pensionskulden. Vid beräkningen av den svenska pensionskulden har diskonteringsräntan under 2006 lämnats oförändrad, medan den sänktes år 2005 med 1,5 procentenheter till 4,0 procent. En sådan förändring av ovannämnda aktuariella parametrar redovisas direkt mot eget kapital netto efter skatt.

Produktåtaganden

Scantias produktåtagande avser i huvudsak fordonsgarantier i form av en ettårig så kallad fabriksgaranti samt förlängda garantier och i förekommande fall särskilda kvalitetskampanjer.

För varje sålt fordon görs en garantiavsättning. För förlängda garantier och kampanjer sker avsättning vid beslutstillfället. Avsättningarna är beroende av bedömt kvalitetsläge och graden av utnyttjande vid kampanjer. En väsentlig förändring av kvalitetsläget kan medföra att tidigare avsättningar måste korrigeras. Scantias

produktåtagande framgår av not 18 och uppgick per 31/12 till MSEK 1 057.

Legala och skattemässiga risker

Avsättningar för legala och skattemässiga risker uppgick per 31/12 till MSEK 457, se not 18.

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 bolagets lednings bästa bedömning kommer sådana krav och anspråk inte att ha någon materiell inverkan på koncernens finansiella ställning utöver de reserver som har lagts.

Skattemässiga risker

Koncernen är part i skattemässiga processer. Bolagets ledning har dock gjort bedömningen genom individuell prövning att det slutliga utfallet av dessa processer inte kommer att ha någon materiell inverkan utöver redovisade reserver på koncernens finansiella ställning. Härtill kommer den svenska skattemyndighetens avslag 2003 av ett yrkande om avdrag för en förlust på SEK 2,9 miljarder. Detta beslut har överklagats av Scania. Den sammanlagda resultat-effekten kan uppgå till högst MSEK 575 om avdraget i sin helhet inte kommer att godkännas.

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 affärs klimat, ändrade skatteregler eller utfallet av myndigheters eller skattedomstolarnas ännu ej slutförda granskning av avgivna deklarerationer.

Scania redovisar uppskjutna skatteskulder netto uppgående till MSEK 1 629 vid utgången av 2006. I koncernen fanns vid utgången av 2006 dessutom ytterligare uppskjutna skattefordringar om MSEK 225 avseende ej utnyttjade underskottsavdrag som inte aktiverats baserat på bedömning av möjligheten att utnyttja underskotten. Den gjorda bedömningen kan påverka resultatet såväl negativt som positivt.

NOT 3 Rapportering per segment

Rörelsegrenen Fordon och service omfattar produkterna lastbilar, bussar samt industri- och marinmotorer inklusive de tjänster som sammanhänger med produkterna. Samtliga produkter bygger på gemensamma grundkomponenter. Vidare är produkter och tjänster inordnade under gemensamma ansvarsområden inom såväl industri- som försäljningsledet. Rörelsegrenen Kundfinansiering omfattar finansiella lösningar till Scantias kunder såsom lånefinansiering, leasingkontrakt och försäkringslösningar. Scantias internprissättning bestäms enligt marknadsmässiga principer, på så kallat armlängds avstånd.

PRIMÄRA SEGMENT (rörelsegrenar)

RESULTATRÄKNING	Fordon och service			Kundfinansiering			Eliminering och övrigt			Scaniagruppen		
Januari - december, MSEK	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004
Intäkter från externa kunder ¹⁾	70 738	63 328	56 788	3 527	3 518	3 427	-1 643	-1 742	-1 748	72 622	65 104	58 467
Kostnader	-62 483	-57 006	-50 647	-3 034	-2 989	-2 977	1 643	1 742	1 748	-63 874	-58 253	-51 876
Resultat från andelar i intresseföretag och joint ventures	5	8	8	-	-	-	-	-	-	5	8	8
Rörelseresultat	8 260	6 330	6 149	493	529	450	0	0	0	8 753	6 859	6 599
Finansiella intäkter och kostnader ²⁾	-170	-94	-323	-	-	-	-	-	-	-170	-94	-323
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader	8 090	6 236	5 826	493	529	450	0	0	0	8 583	6 765	6 276
Skatter ²⁾	-2 499	-1 938	-1 821	-145	-162	-139	-	-	-	-2 644	-2 100	-1 960
Årets resultat	5 591	4 298	4 005	348	367	311	0	0	0	5 939	4 665	4 316
Avskrivningar ingår med ³⁾	-3 023	-2 707	-2 158	-14	-15	-15	-	-	-	-3 037	-2 722	-2 173
BALANSRÄKNING												
31 december, MSEK												
Tillgångar												
Immateriella anläggningstillgångar	2 452	2 685	2 613	12	13	13	-	-	-	2 464	2 698	2 626
Materiella anläggningstillgångar	17 104	16 692	14 744	26	23	22	-	-	-	17 130	16 715	14 766
Uthyrningstillgångar ⁶⁾	3 775	3 981	3 429	7 379	7 269	7 043	-1 488	-1 367	-1 328	9 666	9 883	9 144
Aktier och andelar i intressebolag	173	96	92	-	-	-	-	-	-	173	96	92
Räntebärande fordringar, långfristiga ⁵⁾	241	531	582	16 358	15 012	12 174	-	-	-	16 599	15 543	12 756
Andra fordringar, långfristiga	1 485	1 842	846	221	116	40	-	-	-	1 706	1 958	886
Varulager	10 100	9 949	9 446	-	-	41	-	-	-	10 100	9 949	9 487
Räntebärande fordringar, kortfristiga ⁵⁾	496	494	491	8 104	7 353	7 384	-	-	-	8 600	7 847	7 875
Andra fordringar, kortfristiga ⁴⁾	10 737	10 942	10 611	590	496	618	-532	-702	-656	10 795	10 736	10 573
Kortfristiga placeringar och likvida medel	10 672	2 616	2 196	173	177	302	-	-	-	10 845	2 793	2 498
Summa tillgångar	57 235	49 828	45 050	32 863	30 459	27 637	-2 020	-2 069	-1 984	88 078	78 218	70 703

Forts. nästa sida

Forts. not 3

31 december, MSEK	Fordon och service			Kundfinansiering			Eliminering och övrigt			Scaniagruppen		
	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004
Eget kapital och skulder												
Totalt eget kapital	22 971	20 682	18 336	3 163	3 054	3 097	–	–	–	26 134	23 736	21 433
Räntebärande skulder ⁷⁾	6 463	3 290	3 050	27 805	25 384	22 563	–	–	–	34 268	28 674	25 613
Avsättningar för pensioner	3 590	3 445	2 490	15	13	9	–	–	–	3 605	3 458	2 499
Övriga långfristiga avsättningar	3 174	2 872	2 943	577	578	598	–	–	–	3 751	3 450	3 541
Andra skulder, långfristiga	2 554	2 940	2 948	13	2	2	–	–	–	2 567	2 942	2 950
Kortfristiga avsättningar	1 123	962	1 365	2	0	1	–	–	–	1 125	962	1 366
Andra skulder, kortfristiga ⁶⁾	17 360	15 637	13 918	1 288	1 428	1 367	-2 020	-2 069	-1 984	16 628	14 996	13 301
Summa eget kapital och skulder	57 235	49 828	45 050	32 863	30 459	27 637	-2 020	-2 069	-1 984	88 078	78 218	70 703
Periodens bruttoinvesteringar i												
- Immateriella anläggningstillgångar	224	312	366	8	3	4	–	–	–	232	315	370
- Materiella anläggningstillgångar	3 523	2 969	2 360	16	13	12	–	–	–	3 539	2 982	2 372
- Uthyrningstillgångar	1 712	1 522	1 617	3 474	3 221	2 572	–	–	–	5 186	4 743	4 189

1) Eliminering avser främst hyresintäkter på operationell leasing.

2) Finansiella intäkter och kostnader samt skatter redovisas på segmentsnivå för att bättre spegla rörelsegrenen Kundfinansiering vars verksamhet baseras på nettofinansieringskostnaden efter skatt. Av jämförelseskäl redovisas motsvarande information även för rörelsegrenen Fordon och service.

3) Värdeminskning på operationell leasing ingår ej.

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

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

6) Eliminering avser uppskjuten vinst på uthyrningstillgångar.

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

Kassaflödesanalys per segment, MSEK	Fordon och service			Kundfinansiering			Scaniagruppen		
	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004
Den löpande verksamheten									
Kassaflöde från den löpande verksamheten	8 873	6 905	6 685	394	363	193	9 267	7 268	6 878
Förändring av rörelsekapital m m	1 879	762	-1 153	–	–	–	1 879	762	-1 153
Kassaflöde från den löpande verksamheten	10 752	7 667	5 532	394	363	193	11 146	8 030	5 725
Investeringsverksamheten									
Nettoinvesteringar	-3 810	-3 802	-2 847	-3 514	-1 410	-478	-7 324	-5 212	-3 325
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-3 810	-3 802	-2 847	-3 514	-1 410	-478	-7 324	-5 212	-3 325
Kassaflöde efter investeringsverksamheten	6 942	3 865	2 685	-3 120	-1 047	-285	3 822	2 818	2 400

SEKUNDÄRA SEGMENT (geografiska områden)

Geografiska områden	Västra Europa			Centrala och östra Europa			Asien			Amerika			Övriga marknader			Elimineringar			Summa			
	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004	
Fordon och service																						
Nettoomsättning, januari – december ¹⁾	45 475	42 027	38 598	8 293	5 586	5 072	4 603	4 138	3 994	8 420	7 575	5 654	3 947	4 002	3 470	–	–	–	70 738	63 328	56 788	
Tillgångar, 31 december ²⁾	44 359	36 282	33 866	3 404	3 022	2 778	1 150	1 090	1 095	7 331	8 866	6 735	2 112	2 131	2 049	-1 121	-1 563	-1 473	57 235	49 828	45 050	
Bruttoinvesteringar ²⁾	3 074	2 764	2 275	169	213	171	25	13	37	367	266	180	112	25	64	–	–	–	3 747	3 281	2 727	
Kundfinansiering																						
Intäkter, januari – december ¹⁾	2 933	2 859	2 884	397	415	356	184	160	128	1	1	–	12	83	59	–	–	–	3 527	3 518	3 427	
Tillgångar, 31 december ²⁾	23 498	22 785	21 082	6 106	5 108	4 717	2 271	1 804	1 326	140	14	–	848	748	512	–	–	–	32 863	30 459	27 637	
Bruttoinvesteringar ²⁾	12	8	9	9	5	4	2	4	3	–	–	–	1	0	0	–	–	–	24	17	16	

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

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

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

Sammanställning av geografiska segment

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

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

Asien: Bahrain, Bangladesh, Förenade Arabemiraten, Hong Kong, Indien, Indonesien, Iran, Irak, Israel, Japan, Jordanien, Kina, Kuwait, Libanon, Macao, Malaysia, Oman, Pakistan, Qatar, Saudiarabien, Singapore, Sri Lanka, Sydkorea, Syrien, Taiwan, Thailand, Turkiet, Vietnam.

Amerika: Argentina, Bolivia, Brasilien, Chile, Colombia, Costa Rica, Dominikanska republiken, Ecuador, Franska Guyana, Guatemala, Guyana, Honduras, Jungfruöarna, Kuba, Mexico, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, Surinam, Uruguay, USA, Venezuela.

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

NOT 4 Nettoomsättning

Fordon och service	2006	2005	2004
Lastbilar	43 021	37 778	33 407
Bussar	6 766	6 256	5 504
Motorer	1 024	803	658
Serviceprodukter	13 595	12 591	11 418
Begagnade fordon	5 189	4 897	4 470
Övrigt	3 032	2 773	2 322
Summa leveransvärde	72 627	65 098	57 779
Justering för hyresintäkter ¹⁾	-1 889	-1 770	-991
Nettoomsättning	70 738	63 328	56 788

1) Avser skillnaden mellan resultatavräknade intäkter och faktureringsvärde baserat på leveranser. Denna skillnad uppstår då uthyrning eller leverans kombinerat med en restvärdegaranti eller ett återköpsåtagande redovisas som operationell leasing till följd av att väsentliga risker kvarstår. Avser i huvudsak lastbilar MSEK -1 666 (-1 618 respektive -920) och bussar MSEK -83 (-152 respektive -71).

NOT 5 Rörelsens kostnader

Fordon och service	2006	2005	2004
Kostnad för sålda varor	2006	2005	2004
Varukostnader	34 187	31 272	27 237
Personal	8 182	7 669	7 368
Avskrivningar	2 210	1 992	1 673
Övrigt	7 676	6 902	6 250
Totalt	52 255	47 835	42 528
Forsknings- och utvecklingskostnader	2006	2005	2004
Personal	1 259	1 072	962
Avskrivningar	529	419	190
Övrigt	1 235	993	835
Totalt	3 023	2 484	1 987
Försäljningskostnader	2006	2005	2004
Personal	2 638	2 530	2 324
Avskrivningar	266	280	279
Övrigt	3 112	3 019	2 740
Totalt	6 016	5 829	5 343
Administrationskostnader	2006	2005	2004
Personal	531	417	454
Avskrivningar	18	16	16
Övrigt	640	425	319
Totalt	1 189	858	789

Kundfinansiering

Försäljnings- och administrationskostnader	2006	2005	2004
Personal	258	222	183
Avskrivningar	14	15	15
Övrigt	144	137	120
Totalt	416	374	318

I varukostnader ingår nya lastbilar, bussar och motorer, men även begagnade fordon, påbyggnationer och personbilar. Utöver det är storleken på varukostnaden beroende på graden av integration på olika marknader. Aktivering av utvecklingskostnader har fördelats mellan kostnadsslagen personal och övrigt. Koncentrationen av axel- och växellådsproduktion till Södertälje har påverkat Kostnad för sålda varor med cirka MSEK 150. Administrationskostnader – Övrigt, innehåller MSEK 200 avseende kostnader i samband med MAN:s bud på Scania.

NOT 6 Kundfinansiering

	2006	2005	2004
Ränteintäkter	1 513	1 375	1 253
Hyresintäkter	2 014	2 143	2 174
Avskrivningar	-1 620	-1 725	-1 731
Räntekostnader	-988	-850	-841
Ränteöverskott	919	943	855
Andra intäkter och kostnader	53	40	2
Bruttoresultat	972	983	857
Rörelsekostnader	-416	-374	-318
Kostnader för osäkra fordringar ¹⁾	-63	-80	-89
Rörelseresultat	493	529	450

1) Motsvarar 0,20 procent (0,29 respektive 0,34) av den genomsnittliga kreditportföljen.

Uthyrningstillgångar (operationell leasing)	2006	2005	2004
Vid årets början	7 269	7 043	7 900
Tillkommande kontrakt	3 474	3 221	2 572
Avskrivning	-1 620	-1 725	-1 731
Avslutade kontrakt	-1 537	-1 676	-1 669
Förändring av värereglering	45	30	21
Valutakursdifferenser	-252	376	-50
Redovisat värde vid årets slut ²⁾	7 379	7 269	7 043

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

Finansiella fordringar (avbetalningskontrakt och finansiell leasing)	2006	2005	2004
Vid årets början	22 365	19 558	18 026
Tillkommande fordringar	14 659	12 892	9 864
Amortering/avslutade kontrakt	-11 708	-11 190	-8 373
Förändring av värereglering	-18	-74	-86
Valutakursdifferenser	-836	1 179	127
Redovisat värde vid årets slut	24 462	22 365	19 558
Totala fordringar och uthyrningstillgångar ³⁾	31 841	29 634	26 601

3) Antalet kontrakt i portföljen vid årets slut uppgick till cirka 75 000 (70 000 respektive 67 000).

Nettoinvesteringar i finansiella leasingavtal	2006	2005	2004
Fordringar avseende framtida minimileaseavgifter	21 320	19 196	16 421
Avgår belopp för:			
Reserv för osäkra fordringar inklusive inkassokostnader	-647	-568	-442
Beräknad ränta	-1 777	-1 527	-1 345
Nettoinvestering ⁴⁾	18 896	17 101	14 634

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

Framtida minimileaseavgifter ⁵⁾	Operationell leasing	Finansiell leasing
2007	2 565	8 528
2008	1 565	5 454
2009	1 258	3 989
2010	777	2 210
2011	411	908
2012 och därefter	124	231
Totalt	6 700	21 320

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

NOT 7 Finansiella intäkter och kostnader

	2006	2005	2004
Finansiella intäkter (Ränteintäkter)			
Banktillgodohavanden och finansiella placeringar	342	332	103
Derivat ¹⁾	239	281	178
Förväntad avkastning på pensionstillgångar	51	44	20
Övrigt	0	22	45
Summa finansiella intäkter	632	679	346
Finansiella kostnader (Räntekostnader)			
Upplåning	-539	-618	-479
Pensionsskuld	-188	-143	-125
Derivat ¹⁾	-136	-105	-34
Summa finansiella kostnader	-863	-866	-638
Övriga finansiella intäkter ²⁾	142	299	96
Övriga finansiella kostnader ³⁾	-81	-206	-127
Finansiella intäkter och kostnader, netto	-170	-94	-323

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

2) Avser främst marknadsvärdeseffekter av finansiella instrument MSEK 80 (74 respektive -), samt valutakursdifferenser. 2005 ingår MSEK 47 avseende intäktsförd negativ goodwill från förvärvet av Ainax.

3) Avser främst bankkostnader samt valutakursdifferenser.

NOT 8 Skatter

Periodens skattekostnad/skatteintäkt	2006	2005	2004
Aktuell skatt ¹⁾	-2 647	-2 263	-1 943
Uppskjuten skatt	3	163	-17
Totalt	-2 644	-2 100	-1 960
1) Varav betald skatt:	-2 552	-2 450	-1 784

Uppskjuten skatt är hänförlig till följande:	2006	2005	2004
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	277	265	329
Uppskjuten skatt till följd av ändrade skattesatser och skatteregler ²⁾	6	10	3
Uppskjuten skatteintäkt p g a under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	28	60	18
Uppskjuten skattekostnad till följd av utnyttjande av tidigare aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	-59	-141	-375
Övriga förändringar i uppskjutna skatteskulder/tillgångar ³⁾	-249	-31	8
Totalt	3	163	-17

2) Skattesatsen har under år 2006 ändrats i bland annat följande länder: Nederländerna och Mexico.

3) Avser främst ökad avsättning till periodiseringsfond.

Forts. nästa sida

Forts. not 8

	2006		2005		2004	
	Belopp	%	Belopp	%	Belopp	%
Avstämning av effektiv skatt						
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader	8 583		6 765		6 276	
Skatt beräknad med svensk skattesats	-2 403	-28	-1 894	-28	-1 757	-28
Skatteeffekt och procentuell påverkan:						
Skillnad mellan svensk och utländsk skattesats	-183	-2	-155	-2	-86	-1
Ej skattepliktiga intäkter	176	2	127	2	36	1
Ej avdragsgilla kostnader	-167	-2	-149	-2	-122	-2
Nyttjande/värdering av underskottsavdrag	-11	0	46	0	-30	0
Omvärdering av övrig uppskjuten skatt	15	0	-18	0	24	0
Justering av skatt avseende tidigare år	3	0	-6	0	11	0
Övrigt	-74	-1	-51	-1	-36	-1
Effektiv skatt	-2 644	-31	-2 100	-31	-1 960	-31

Uppskjutna skattefordringar och skulder är hänförliga till följande:

Uppskjutna skattefordringar

	2006	2005	2004
Avsättningar	526	460	434
Avsättningar för pensioner	391	371	146
Anläggningstillgångar	573	677	291
Varulager	496	478	416
Ej utnyttjade underskottsavdrag ⁴⁾	129	187	300
Övrigt	663	487	451
Kvittning inom skatteenheter	-2 129	-2 095	-1 655
Summa uppskjutna skattefordringar	649	565	383

Uppskjutna skatteskulder

	2006	2005	2004
Anläggningar	3 170	3 230	2 741
Periodiseringsfond ⁵⁾	1 146	943	884
Övrigt	91	62	335
Kvittning inom skatteenheter	-2 129	-2 095	-1 655
Summa uppskjutna skatteskulder	2 278	2 140	2 305

Uppskjuten skatteskuld, netto

	2006	2005	2004
	1 629	1 575	1 922

Avstämning av uppskjuten skatteskuld, netto:

	2006	2005	2004
Redovisat värde vid årets ingång	1 575	1 922	1 897
Uppskjuten skatt redovisat i årets resultat	-3	-163	17
Valutakursdifferenser	-9	36	13
Omklassificering	20	-	-
Skattefordran/skuld i förvärvade verksamheter	-	60	16
Redovisat i eget kapital, förändringar hänförligt till			
aktuariella vinster och förluster på pensioner	-21	-217	-21
säkringsreserv	67	-63	-
Uppskjuten skatteskuld, netto vid årets utgång	1 629	1 575	1 922

Värderade uppskjutna skattefordringar avseende dotterföretag som under år 2006 redovisat förlust har värderats efter bedömning att framtida intjäningsförmåga i respektive bolag möjliggör en värdering. För Scaniagruppen har uppskjutna skattefordringar avseende ej utnyttjade underskottsavdrag på MSEK 225 (245 respektive 243) inte värderats efter bedömning av möjligheten att utnyttja underskotten.

Förfallostruktur för uppskjutna skattefordringar avseende ej värderade underskottsavdrag

År	Belopp
2007	1
2008	1
2009	0
2010	3
2011	28
2012 och därefter	97
Utan tidsbegränsning	95
Totalt	225

4) Ej utnyttjade underskottsavdrag 2006 härrör främst från Tyskland, Frankrike och Latinamerika. Av den uppskjutna skattefordran som härrör från ej utnyttjade underskottsavdrag kan MSEK 112 utnyttjas utan tidsbegränsning.

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

NOT 9 Resultat per aktie

Resultat per aktie	2006	2005	2004
Årets resultat hänförligt till Scantias aktieägare, MSEK	5 939	4 665	4 314
Vägt genomsnittligt antal utestående aktier under året, miljoner	200	200	200
Resultat per aktie före/efter utspädning, kronor¹⁾	29,70	23,33	21,57

Det finns inga finansiella instrument som skulle kunna leda till utspädning.

1) Under föregående år har de aktier i Scania AB, som ägdes av Ainax AB, eliminerats i Scaniagruppen och har därför inte påverkat antalet aktier. Under 2006 har en minskning av aktiekapitalet i Scania AB skett genom indragning av Ainax AB:s aktier i Scania AB och Ainax AB har likviderats. Se vidare not 16 Eget kapital.

NOT 10 Avskrivningar

Fordon och service	2006	2005	2004
Immateriella anläggningstillgångar			
Utvecklingskostnader	-361	-283	-84
Försäljningskostnader	-38	-33	-45
Summa	-399	-316	-129
Materiella anläggningstillgångar			
Kostnad för sålda varor ¹⁾	-2 210	-1 992	-1 673
Forsknings- och utvecklingskostnader	-168	-136	-106
Försäljningskostnader	-228	-247	-234
Administrationskostnader	-18	-16	-16
Summa	-2 624	-2 391	-2 029
Total avskrivning Fordon och service	-3 023	-2 707	-2 158

1) Varav värdeminskning avseende korttidsuthyrning inom Fordon och service MSEK -230 (-210 respektive -168). Därutöver tillkommer värdeminskning på operationell leasing med MSEK -582 (-578 respektive -646) samt periodisering av aktiverade återköpsåtaganden vilka belastar kostnad för såld vara.

Kundfinansiering	2006	2005	2004
Operationell leasing (amortering)	-1 620	-1 725	-1 731
Övriga anläggningstillgångar	-14	-15	-15
Total avskrivning Kundfinansiering	-1 634	-1 740	-1 746

NOT 11 Immateriella anläggningstillgångar

	Goodwill	Utveckling	Programvara ¹⁾	Total
2006				
Akkumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	1 095	1 825	331	3 251
Nyanskaffningar	–	186	46	232
Avyttringar och utrangeringar	–	-10	-9	-19
Omklassificeringar	–	–	8	8
Valutakursdifferenser	-54	–	-13	-67
Summa	1 041	2 001	363	3 405
Akkumulerade avskrivningar				
Vid årets början	–	369	184	553
Årets avskrivningar				
– Fordon och service	–	361	38	399
– Kundfinansiering	–	–	5	5
Avyttringar och utrangeringar	–	-4	-7	-11
Valutakursdifferenser	–	–	-8	-8
Summa	–	726	212	938
Nedskrivning				
Vid årets början	–	–	–	–
Årets nedskrivning	–	–	3	3
Summa	–	–	3	3
Redovisat värde vid årets slut	1 041	1 275	148	2 464

2005

Akkumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	1 012	1 547	280	2 839
Förvärv/avyttringar av verksamheter	63	–	13	76
Nyanskaffningar	–	291	24	315
Avyttringar och utrangeringar	–	-13	-32	-45
Omklassificeringar	–	–	25	25
Valutakursdifferenser	20	–	21	41
Summa	1 095	1 825	331	3 251

1) Programvara är i sin helhet externt anskaffad.

Forts. nästa sida

Forts. not 11

	Goodwill	Utveckling	Program- vara ¹⁾	Total
2005				
Akkumulerade avskrivningar				
Vid årets början	–	86	127	213
Årets avskrivningar				
– Fordon och service	–	283	33	316
– Kundfinansiering	–	–	5	5
Avyttringar och utrangeringar	–	–	-5	-5
Omklassificeringar	–	–	10	10
Valutakursdifferenser	–	–	14	14
Summa	–	369	184	553
Redovisat värde vid årets slut	1 095	1 456	147	2 698
2004				
Akkumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	1 006	1 234	255	2 495
Förvärv/avyttringar av verksamheter	15	–	–	15
Nyanskaffningar	6	316	48	370
Avyttringar och utrangeringar	–	-3	-33	-36
Omklassificeringar	–	–	7	7
Valutakursdifferenser	-15	–	3	-12
Summa	1 012	1 547	280	2 839
Akkumulerade avskrivningar				
Vid årets början	–	2	97	99
Årets avskrivningar				
– Fordon och service	–	84	45	129
– Kundfinansiering	–	–	5	5
Avyttringar och utrangeringar	–	–	-22	-22
Omklassificeringar	–	–	1	1
Valutakursdifferenser	–	–	1	1
Summa	–	86	127	213
Redovisat värde vid årets slut	1 012	1 461	153	2 626

Immateriella tillgångar hänför sig i allt väsentligt till aktiverade utgifter för produktutveckling och s.k. förvärvsgoodwill. Samtliga goodwillposter hänför sig till förvärv av tidigare fristående importörer/återförsäljare som utgör enskilda kassagenererande enheter. Årets nedskrivningstest har föranlett nedskrivning av programvara som inte längre används.

1) Programvara är i sin helhet externt anskaffad.

NOT 12 Materiella anläggningstillgångar

	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier	Pågående nyanlägg- ningar och förskott	Uthyrnings- tillgångar ¹⁾	Total
2006					
Akkumulerade anskaffningsvärden					
Vid årets början	13 040	22 782	1 520	14 838	52 180
Nyanskaffningar	215	860	2 464	5 186	8 725
Avyttringar och utrangeringar	-338	-1 090	–	-5 074	-6 502
Omklassificeringar	491	1 324	-1 629	-30	156
Valutakursdifferenser	-354	-478	-32	-632	-1 496
Summa	13 054	23 398	2 323	14 288	53 063
Akkumulerade avskrivningar					
Vid årets början	4 702	15 925	–	4 844	25 471
Årets avskrivningar					
– Fordon och service	436	1 958	–	812	3 206
– Kundfinansiering	–	9	–	1 620	1 629
Avyttringar och utrangeringar	-173	-964	–	-2 435	-3 572
Omklassificeringar	216	-1	–	-88	127
Valutakursdifferenser	-113	-350	–	-195	-658
Summa	5 068	16 577	–	4 558	26 203
Akkumulerade nedskrivningar²⁾					
Vid årets början	–	–	–	111	111
Årets värdeförändring	–	–	–	-47	-47
Summa	–	–	–	64	64
Redovisat värde vid årets slut	7 986	6 821	2 323	9 666	26 796
– varav Maskiner		5 963			
– varav Inventarier		858			
– varav Byggnader	5 914				
– varav Mark	2 072				
– varav Kundfinansiering	–	26	–	7 379	7 405

	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier	Pågående nyanlägg- ningar och förskott	Uthyrnings- tillgångar ¹⁾	Total
2005					
Akkumulerade anskaffningsvärden					
Vid årets början	11 387	20 366	1 141	13 794	46 688
Förvärv/avyttring av dotterföretag	275	35	–	–	310
Nyanskaffningar	207	734	2 041	4 743	7 725
Avyttringar och utrangeringar	-54	-1 029	–	-4 498	-5 581
Omklassificeringar	507	1 248	-1 693	-73	-11
Valutakursdifferenser	718	1 428	31	872	3 049
Summa	13 040	22 782	1 520	14 838	52 180
Akkumulerade avskrivningar					
Vid årets början	4 038	14 090	–	4 512	22 640
Årets avskrivningar					
– Fordon och service	361	1 820	–	788	2 969
– Kundfinansiering	–	10	–	1 725	1 735
Avyttringar och utrangeringar	-8	-911	–	-2 384	-3 303
Omklassificeringar	90	-100	–	-45	-55
Valutakursdifferenser	221	1 016	–	248	1 485
Summa	4 702	15 925	–	4 844	25 471
Akkumulerade nedskrivningar ²⁾					
Vid årets början	–	–	–	138	138
Årets värdeförändring	–	–	–	-27	-27
Summa	–	–	–	111	111
Redovisat värde vid årets slut	8 338	6 857	1 520	9 883	26 598
– varav Maskiner		6 024			
– varav Inventarier		833			
– varav Byggnader	6 252				
– varav Mark	2 086				
– varav Kundfinansiering	–	23	–	7 269	7 292
2004					
Akkumulerade anskaffningsvärden					
Vid årets början	10 881	19 482	1 428	14 452	46 243
Förvärv/avyttring av dotterföretag	93	10	–	–	103
Nyanskaffningar	191	893	1 289	4 189	6 562

	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier	Pågående nyanlägg- ningar och förskott	Uthyrnings- tillgångar ¹⁾	Total
Avyttringar och utrangeringar	-151	-1 206	–	-4 673	-6 030
Omklassificeringar	420	1 283	-1 572	-78	53
Valutakursdifferenser	-47	-96	-4	-96	-243
Summa	11 387	20 366	1 141	13 794	46 688
Akkumulerade avskrivningar					
Vid årets början	3 643	13 685	–	4 583	21 911
Årets avskrivningar					
– Fordon och service	327	1 534	–	814	2 675
– Kundfinansiering	–	10	–	1 731	1 741
Avyttringar och utrangeringar	-31	-949	–	-2 552	-3 532
Omklassificeringar	118	-117	–	-29	-28
Valutakursdifferenser	-19	-73	–	-35	-127
Summa	4 038	14 090	–	4 512	22 640
Akkumulerade nedskrivningar²⁾					
Vid årets början	–	–	–	158	158
Årets värdeförändring	–	–	–	-20	-20
Summa	–	–	–	138	138
Redovisat värde vid årets slut	7 349	6 276	1 141	9 144	23 910
– varav Maskiner		5 501			
– varav Inventarier		775			
– varav Byggnader	5 644				
– varav Mark	1 705				
– varav Kundfinansiering	–	22	–	7 043	7 065
	2006	2005	2004		
Byggnader i Sverige					
Taxeringsvärden	920	950	939		
Motsvarande redovisat värde	2 136	2 284	2 315		
Mark i Sverige					
Taxeringsvärden	346	397	325		
Motsvarande redovisat värde	448	448	422		

1) Inkluderar tillgångar för korttidsuthyrning, operationell leasing samt tillgångar som aktiverats på grund av återköpsåtaganden.

2) Nedskrivningar av uthyrningstillgångar avser värderingstillgångar för verkliga och befarade kreditförluster.

NOT 13 Andelar i intressebolag och joint ventures

	2006	2005	2004
Redovisat värde vid årets början	71	66	66
Förvärv, kapitaltillskott, avyttringar och nedskrivningar ¹⁾	83	-6	-4
Omklassificering	-	1	0
Valutakursdifferenser	-5	7	-3
Årets resultatandel	5	8	8
Utdelning	-6	-5	-1
Redovisat värde, vid årets slut	148	71	66
Eventualförpliktelser	0	0	0

1) MSEK 83 avser ett kapitaltillskott i Cummins-Scania XPI som startats 2006.

Scania har ingått joint venture-avtal som avser utvecklingsprojekt med Cummins.

Andel av tillgångar, skulder, intäkter och resultat	2006	2005	2004
Anläggningstillgångar	104	47	46
Omsättningstillgångar	120	76	73
Långfristiga skulder	11	14	16
Kortfristiga skulder	65	37	34
Scanias andel av nettotillgångar	148	72	69
Försäljningsintäkter	736	464	455
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader	7	11	12
Skatter	-2	-3	-4
Årets resultat	5	8	8

Intressebolag och joint ventures / Organisationsnummer / Säte	Ägarandel %	Redovisat värde hos moderbolag	Andelens värde i koncernen		
			2006	2005	2004
Cummins-Scania high pressure injection L.L.C; 043650113, USA	30	26	23	32	30
BitsData AB, 556112-2613, Sverige	25	1	4	3	1
ScaMadrid S.A., ES A80433519, Spanien	49	12	21	22	19
ScaValencia S.A., ES A46332995, Spanien	26	1	14	13	16
Andelar i intressebolag			62	70	66
Cummins-Scania XPI; 20-3394999, USA	50	83	83	-	-
Övrigt	-	1	3	1	0
Andelar i joint ventures			86	1	0
Andelar i intressebolag och joint ventures			148	71	66
Övriga aktier och andelar			25	25	26
Totalt			173	96	92

NOT 14 Varulager

	2006	2005	2004
Råvaror, komponenter och förbrukningsmaterial	960	970	937
Varor under tillverkning	1 392	1 114	1 109
Färdiga varor ¹⁾	7 748	7 865	7 441
Totalt	10 100	9 949	9 487
1) Varav begagnade fordon	861	1 251	1 269
Förändring värdereglering	31	-24	-78

NOT 15 Andra fordringar

	2006	2005	2004
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	266	86	54
Derivat med positivt värde	99	640	-
Mervärdesskatt	63	169	126
Övriga fordringar	595	498	323
Totalt andra långfristiga fordringar	1 023	1 393	503
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	767	792	853
Derivat med positivt värde	365	148	-
Mervärdesskatt	1 100	739	553
Övriga fordringar	814	843	793
Totalt andra kortfristiga fordringar	3 046	2 522	2 199
Totalt andra fordringar	4 069	3 915	2 702

NOT 16 Eget kapital

Scaniagruppens eget kapital har förändrats på följande sätt:

	Aktie- kapital	Tillskjutet kapital	Säkrings- reserv	Omräknings- reserv	Balanserat resultat	Summa Scantias aktieägare	Minoritet	Totalt eget kapital
2006								
Ingående eget kapital	2 263	1 120	-83	903	19 524	23 727	9	23 736
Årets förändring av omräkningsreserv				-660		-660	-1	-661
Säkringsreserv								
Värdeförändring avseende kassaflödessäkring redovisad direkt mot eget kapital			340			340		340
Kassaflödesreserv upplöst mot försäljningsintäkter i resultaträkningen			-103			-103		-103
Aktuariella vinster/förluster avseende pensioner redovisade direkt mot eget kapital					-68	-68		-68
Skatt hänförlig till poster som redovisats direkt mot eget kapital			-67		21	-46		-46
Summa förmögenhetsförändringar redovisade direkt mot eget kapital exkl transaktioner med bolagets ägare	0	0	170	-660	-47	-537	-1	-538
Årets resultat					5 939	5 939		5 939
Summa förmögenhetsförändringar exkl transaktioner med bolagets ägare	0	0	170	-660	5 892	5 402	-1	5 401
Minskning till följd av likvidation av Ainax	-263				263	0		0
Förändring av minoritetens andel avseende Ainax						0	-3	-3
Utdelning					-3 000	-3 000		-3 000
Utgående eget kapital per 31 dec 2006	2 000	1 120	87	243	22 679	26 129	5	26 134
2005								
Ingående eget kapital	2 000	1 120	-	-400	18 708	21 428	5	21 433
Byte av redovisningsprincip (IAS 39)			55		-33	22		22
Justerat ingående eget kapital	2 000	1 120	55	-400	18 675	21 450	5	21 455
Årets förändring av omräkningsreserv				1 303		1 303	1	1 304
Säkringsreserv								
Värdeförändring avseende kassaflödessäkring redovisad direkt mot eget kapital			-607			-607		-607
Kassaflödesreserv upplöst mot försäljningsintäkter i resultaträkningen			415			415		415
Aktuariella vinster/förluster avseende pensioner redovisade direkt mot eget kapital					-770	-770		-770
Skatt hänförlig till poster som redovisats direkt mot eget kapital			54		217	271		271
Summa förmögenhetsförändringar redovisade direkt mot eget kapital exkl transaktioner med bolagets ägare	0	0	-138	1 303	-553	612	1	613
Årets resultat					4 665	4 665		4 665
Summa förmögenhetsförändringar exkl transaktioner med bolagets ägare	0	0	-138	1 303	4 112	5 277	1	5 278
Nyemission i samband med förvärv av Ainax	263				-263	0		0
Förändring av minoritetens andel avseende Ainax						0	3	3
Utdelning					-3 000	-3 000		-3 000
Utgående eget kapital per 31 dec 2005	2 263	1 120	-83	903	19 524	23 727	9	23 736

	Aktie- kapital	Tillskjutet kapital	Säkrings- reserv	Omräknings- reserv	Balanserat resultat	Summa Scantias aktieägare	Minoritet	Totalt eget kapital
2004								
Ingående eget kapital	2 000	1 120	–	-299	15 645	18 466	5	18 471
Årets förändring av omräkningsreserv				-101		-101	-2	-103
Aktuariella vinster/förluster avseende pensioner redovisade direkt mot eget kapital					-72	-72		-72
Skatt hänförlig till poster som redovisats direkt mot eget kapital					21	21		21
Summa förmögenhetsförändringar redovisade direkt mot eget kapital exkl transaktioner med bolagets ägare	0	0	–	-101	-51	-152	-2	-154
Årets resultat					4 314	4 314	2	4 316
Summa förmögenhetsförändringar exkl transaktioner med bolagets ägare	0	0	–	-101	4 263	4 162	0	4 162
Utdelning					-1 200	-1 200		-1 200
Utgående eget kapital per 31 dec 2004	2 000	1 120	–	-400	18 708	21 428	5	21 433

Aktiekapitalet för Scania AB består av 100 000 000 utelöpande A-aktier med en rösträtt per aktie och 100 000 000 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 10 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 AB:s ägare vid bolagiseringen 1995.

Säkringsreserv utgörs av marknadsvärdesförändringen på kommersiella kassafödessakringar, där säkringsredovisning enligt IAS 39 tillämpas.

Omräkningsreserv uppstår vid omräkning av utländska nettotillgångar enligt dagskursmetoden. Årets negativa valutakursdifferens på MSEK 661 har uppstått som följd av att den svenska kronan stärkts mot för Scania viktiga valutor. Valutakursdifferensen härrör främst från kronans förstärkning mot Euro, brasilianska Real och sydafrikanska Rand.

Avstämmning förändring i antal utestående aktier	2006	2005	2004
Antal utestående A-aktier vid årets början	126 296 508	100 000 000	100 000 000
Nyemission i samband med förvärv av Ainax		26 296 508	
Minskning av aktiekapital avseende aktier ägda av Ainax	-26 296 508		
Antal utestående A-aktier vid årets slut	100 000 000	126 296 508	100 000 000
Antal utestående B-aktier vid årets början	100 000 000	100 000 000	100 000 000
Antal utestående B-aktier vid årets slut	100 000 000	100 000 000	100 000 000

Balanserat resultat består utöver uppberättade vinstmedel även av pensionskuldsförändring som härrör från förändrade aktuariella antaganden som redovisas direkt mot eget kapital. Avseende förändringar i aktuariella antaganden, se vidare not 17 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser. Moderbolagets utdelning för 2006 var MSEK 3 000 vilket motsvarar 15 kronor per aktie. Föreslagen ordinare utdelning för 2007 är MSEK 3 000, vilket motsvarar 15 kronor per aktie. Styrelsen föreslår därtill en aktiesplit 5 till 1 med obligatorisk inlösen av den femte aktien till kursen 35 kronor per aktie. Tillsammans med den ordinare utdelningen innebär det att aktieägarna kommer att erhålla 10 miljarder kronor eller 50 kronor per aktie.

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

Minskning av aktiekapital. I februari 2005 förvärvades Ainax och betalades genom nyemission av 26 296 508 A-aktier, vilket motsvarade 96,3% av antal utestående aktier i Ainax. Nyemissionen påverkade Scania-gruppens eget kapital med netto noll men då MSEK 263 redovisades som aktiekapital påverkas Balanserat resultat med motsvarande MSEK -263. Enligt beslut som fattats av årsstämman och verkstälts genom beslut av Bolagsverket har under 2006 en minskning av aktiekapitalet skett med 262 965 080 kronor, genom indragning av 26 296 508 A-aktier i Scania som ägts av Scania. Därmed har aktiekapitalet återställt till vad det var innan budet på Ainax slutfördes. Ainax AB har likviderats under 2006.

NOT 17 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser

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

Förpliktelserna som redovisas i balansräkningen härstammar från de förmånsbestämda planerna. De största planerna återfinns i Sverige, Storbritannien och Brasilien. Planerna är tryggade via återförsäkrad avsättning i balansräkningen, stiftelser och fonder. Beräkningarna är utförda enligt den sk projected unit credit method med de antaganden som återfinns i tabellen nedan, dessutom har hänsyn tagits till eventuell uppsägningsbarhet. Aktuariella vinster och förluster redovisas från och med 2005 direkt i eget kapital. Jämförelseåret 2004 aktuariella förlust om 72 MSEK har omklassificerats från resultaträkningen till eget kapital.

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

Avgifterna till Alecta uppgick till MSEK 76 (72 respektive 74). Ett över- eller underskott hos förvaltaren kan innebära en återbetalning till koncernen alternativt lägre eller högre framtida avgifter. Vid ut-

gången av året uppgick Alectas överskott, i form av den kollektiva konsolideringsnivån till 144 procent (128 respektive 128). Den kollektiva konsolideringsnivån utgörs av marknadsvärdet på förvaltarens tillgångar i procent av försäkringsåtagandena beräknade enligt förvaltarens försäkringstekniska beräkningsantaganden, vilka inte överensstämmer med IAS 19.

I de holländska planerna bidrar både företagen och de anställda till planen. Företagens avgifter till MN Services uppgick till MSEK 24 (22 respektive 19) och till PVF Achmea till MSEK 51 (55 respektive 49). Konsolideringsgraden uppgick till 135 procent (126 respektive 114) för MN Services och 129 procent (127 respektive 115) för PVF Achmea.

Scania prognostiserade utbetalning av pensioner är MSEK 151 för 2007.

Kostnader för pensioner och andra förmånsbestämda ersättningar redovisade i resultaträkningen	Kostnader avseende pensionsförpliktelser			Kostnader avseende sjukvårdsförmåner			Kostnader avseende övriga förpliktelser		
	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	-129	-117	-186	-3	-2	-2	-11	-10	-4
Räntekostnader	-157	-143	-125	-26	-21	-14	-5	-4	-2
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångarna	46	44	20	-	-	-	5	3	1
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år	-	-	-3	-	-8	-	-	-	-
Vinster (+) och förluster (-) beroende av reduceringar och regleringar, netto	-14	10	-	-	-	-	-	-	-
Begränsning i värdering av nettotillgångar	-10	-	-	-	-	-	-	-	-
Total kostnad för förmånsbestämda ersättningar redovisad i resultaträkningen	-264	-206	-294	-29	-31	-16	-11	-11	-5

För avgiftsbestämda planer görs fortlöpande inbetalningar till myndigheter och fristående organ, som därmed övertar förpliktelserna gentemot de anställda. Koncernens kostnader för avgiftsbestämda planer under 2006 uppgick till MSEK 542 (488 respektive 455).

Pensionskostnader och andra förmånsbaserade ersättningar återfinns i resultaträkningen under rubrikerna Kostnad för sålda varor MSEK 41 (72 respektive 117), Försäljningskostnader MSEK 62 (54 respektive 22) och Administrationskostnader MSEK 64 (23 respektive 71). Räntedelen i pensionskostnaden tillsammans med avkastningen på förvaltningstillgångarna återfinns under Finansiella intäkter och kostnader.

Kostnader för pensioner och andra förmånsbestämda ersättningar redovisade i eget kapital	Kostnader avseende pensionsförpliktelser			Kostnader avseende sjukvårdsförmåner			Kostnader avseende övriga förpliktelser		
	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004
Utfallsbaserade justeringar av pensionsskulden	-56	-32	E/T	-	-6	E/T	1	-1	E/T
Utfallsbaserade justeringar av förvaltningstillgångarna	22	40	E/T	-	-	E/T	-	14	E/T
Effekter av ändringar av aktuariella antaganden	-19	-771	E/T	-	-	E/T	-	-2	E/T
Aktuariella vinster (+) och förluster (-) netto för året	-53	-763	-65	-	-6	-7	1	11	0
Begränsning i värdering av nettotillgångar	-16	-12	-	-	-	-	-	-	-
Total kostnad/intäkt för förmånsbestämda ersättningar redovisad i eget kapital	-69	-775	-65	-	-6	-7	1	11	0

Ackumulerat belopp aktuariella förluster som redovisats i eget kapital är MSEK 907 före skatt.

Redovisat som avsatt till pensioner i balansräkningen	Pensionsförpliktelser			Förpliktelser avseende sjukvård			Övriga förpliktelser		
	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser, helt eller delvis fonderade	1 216	1 258	593	-	-	-	41	40	28
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser, ofonderade	3 004	2 827	2 091	261	258	167	50	50	36
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	4 220	4 085	2 684	261	258	167	91	90	64
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	-1 100	-1 048	-395	-	-	-	-48	-47	-21
Nettotillgångar som ej värderats fullt ut pga begränsningsregel	144	81	-	-	-	-	-	-	-
Redovisat i balansräkningen	3 264	3 118	2 289	261	258	167	43	43	43
Varav pensionsskuld redovisad under rubriken Avsättningar till pensioner	3 301	3 157	2 289	261	258	167	43	43	43
Varav pensionstillgång redovisad under rubriken Andra långfristiga fordringar	-37	-39	-	-	-	-	-	-	-

Antaganden tillämpade i aktuariell beräkning	Sverige (pension)			Storbritannien (pension)			Brasilien (sjukvård)			Övriga länder (pension m m)		
	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004
Diskonteringsränta (%)	4,0	4,0	5,5	5,1	5,0	5,5	10,3	10,3	10,3	2,3 - 5,0	2,0 - 4,5	4,5 - 5,5
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångar (%)	-	-	-	6,0	5,5	6,0	10,3	10,3	10,3	3,7 - 5,0	2,3 - 5,0	5,0 - 6,0
Förväntad löneökning (%)	3,0	3,0	3,0	0,0	0,0	0,0	-	-	-	1,5 - 4,4	1,5 - 4,4	2,0 - 4,3
Förändring av sjukvårdskostnader (%)	-	-	-	-	-	-	8,6	8,6	7,8	-	-	-
Personalomsättning (%)	5,0	5,0	5,0	0,0	0,0	0,0	-	-	-	1,0 - 6,4	1,0 - 8,0	1,0 - 6,0
Förväntad återstående tjänstgöringstid (år)	21,7	22,0	21,5	9,0	10,0	11,0	18,2	18,7	19,0	8,3 - 33,0	8,5 - 33,0	15,0 - 33,0
Förväntad pensionsökning (%)	2,0	2,0	2,0	3,0	2,8	3,0	-	-	-	0,8 - 3,0	0,8 - 2,0	1,8 - 2,5

Förväntad avkastning inom respektive land och kategori av förvaltningstillgångar är beräknad med hänsyn till historisk avkastning och ledningens uppskattning av framtida utveckling.

Dessa värden i sammanställningen ovan har sedan vägts samman till en total förväntad avkastning för Storbritannien, Brasilien och Övriga länder i Scaniagruppen med hänsyn till att inga förändringar i placeringsstrategier är planerade. Aktuella kategorier av förvaltningstillgångar i Scaniagruppen är aktier och andelar, övriga räntebärande värdepapper, fastigheter och bankmedel m m.

Nuvärdet av de förmånsbestämda utfästelserna har under året förändrats enligt nedan:	Skulder avseende pensionsförpliktelser			Skulder avseende sjukvårdsförmåner			Skulder avseende övriga förpliktelser		
	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004
Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna vid årets början	4 085	2 684	2 411	258	167	150	90	64	52
Nuvärde vid årets början av utfästelser som omklassificerats ¹⁾	-44	401	-	-	-	-	-	-	-
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	129	117	186	3	2	2	11	10	4
Räntekostnader	157	143	125	26	21	14	5	4	2
Inbetalningar gjorda av deltagare i pensionsplanen	-	-	-4	-	-	-8	-	-	-3
Aktuariella vinster och förluster netto för året	74	785	58	-	6	7	-1	5	8
Valutakursdifferenser	-68	62	-10	-15	65	2	-5	16	3
Utbetalningar av pensionsersättningar	-127	-113	-85	-11	-11	-	-9	-9	-2
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år	-	-	3	-	8	-	-	-	-
Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna i köpta/sålda bolag	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Vinster och förluster beroende av regleringar netto för året	14	5	-	-	-	-	-	-	-
Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna vid årets slut	4 220	4 085	2 684	261	258	167	91	90	64

1) 2006: omklassificering av en förmånsbestämd plan till en avgiftsbestämd plan i Schweiz. 2005: en förändring i lagstiftningen i Schweiz från och med 1 januari 2005, som tvingar arbetsgivare att delta i omstruktureringar i stiftelser vid underskott i finansieringen, leder till en omklassificering av planen från avgiftsbestämd till förmånsbestämd.

Forts. nästa sida

Forts. not 17

Verkligt värde av förvaltningstillgångarna har under året förändrats enligt nedan:	Förvaltningstillgångar avseende pensionsförpliktelser			Förvaltningstillgångar avseende sjukvårdsförmåner			Förvaltningstillgångar avseende övriga förpliktelser		
	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004
Verkligt värde av förvaltningstillgångarna vid årets början	1 048	395	357	-	-	-	47	21	11
Verkligt värde vid årets början på förvaltningstillgångar i utfästelser som omklassificerats ²⁾	-	503	-	-	-	-	-	-	-
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångarna	46	44	20	-	-	-	5	3	1
Aktuariella vinster och förluster netto för året	21	22	-7	-	-	-	-	16	8
Valutakursdifferenser	-58	51	-4	-	-	-	-3	9	1
Inbetalningar till pensionsplanen	57	47	29	-	-	-	-	-	-
Inbetalningar gjorda av deltagare i pensionsplanen	8	7	-	11	-	-	-	-	-
Utbetalningar av pensionsersättningar	-22	-21	-	-11	-	-	-1	-2	-
Verkligt värde av förvaltningstillgångarna vid årets slut	1 100	1 048	395	0	-	-	48	47	21

2) 2005: en förändring i lagstiftningen i Schweiz från och med 1 januari 2005, som tvingar arbetsgivare att delta i omstruktureringar i stiftelser vid underskott i finansieringen, leder till en omklassificering av planen från avgiftsbestämd till förmånsbestämd.

Förvaltningstillgångar består i huvudsak av aktier och räntebärande värdepapper med följande verkliga värden på balansdagen:	2006 MSEK	2005 MSEK	2004 MSEK	2006 %	2005 %	2004 %
Aktier och andelar, övrigt	424	339	127	37,0	31,0	30,5
Övriga räntebärande värdepapper, övrigt	512	506	248	44,6	46,2	59,6
Fastigheter uthyrda till Scaniabolag	67	74	-	5,8	6,8	-
Fastigheter investeringsobjekt	69	64	15	6,0	5,8	3,6
Bankmedel m m	76	112	26	6,6	10,2	6,3
Totalt	1 148	1 095	416	100,0	100,0	100,0

Faktisk avkastning	Förvaltningstillgångar avseende pensionsförpliktelser			Förvaltningstillgångar avseende sjukvårdsförmåner			Förvaltningstillgångar avseende övriga förpliktelser		
	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004
Faktisk avkastning på förvaltningstillgångarna	68	84	23	-	-	-	5	17	11

Känslighetsanalys gällande 1% förändring i sjukvårdskostnaderna på:	Minskning 1%		Ökning 1%	
	2006	2005	2006	2005
Summan av kostnad för tjänstgöring innevarande år och räntekostnaden	-2	0	7	8
Summan av nuvärdet på den förmånsbestämda utfästelsen	-21	-53	54	11



Flerårssammanställning redovisat i balansräkningen ³⁾	2006	2005	2004
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	4 572	4 433	2 915
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	-1 148	-1 095	-416
Underskott	3 424	3 338	2 499
Nettotillgångar som ej värderats fullt ut pga begränsningsregel	144	81	-
Redovisat i balansräkningen	3 568	3 419	2 499
Flerårssammanställning kostnader i eget kapital ³⁾	2006	2005	2004
Utfallsbaserade justeringar av pensionsskulden	-55	-39	-
Utfallsbaserade justeringar av förvaltningstillgångarna	22	54	-
Effekter av ändringar av aktuariella antaganden	-19	-773	-72
Aktuariella vinster (+) och förluster (-) netto för året	-52	-758	-72
Begränsning i värdering av nettotillgångar	-16	-12	-
Total kostnad/intäkt för förmånsbestämda ersättningar redovisad i eget kapital	-68	-770	-72

3) Flerårssammanställningen får enligt övergångsreglerna i IAS 19 byggas upp framåtriktat, till det aktuella räkenskapsåret och de fyra föregående, från den första period som tillämpning av ny metod för aktuariella vinster/förluster sker (Scania 2004).

NOT 18 Övriga avsättningar

Scaniagruppens avsättningar har under året förändrats på följande sätt:

	Produkt- åtaganden	Omstruk- turering	Legala och skattemäs- siga tvister	Andra av- sättningar ¹⁾	Totalt
2006					
Vid årets ingång	1 028	45	397	802	2 272
Avsättningar under året	1 339	14	141	449	1 943
Under året ianspråktaga avsättningar	-1 056	-18	-16	-152	-1 242
Under året återförda avsättningar	-230	-2	-36	-46	-314
Valutakursdifferenser	-24	-1	-29	-7	-61
Vid årets utgång	1 057	38	457	1 046	2 598
varav kortfristiga avsättningar					1 125
varav övriga långfristiga avsättningar					1 473

2005

Vid årets ingång	1 513	66	264	759	2 602
Avsättningar under året	1 146	27	109	348	1 630
Under året ianspråktaga avsättningar	-1 182	-45	-53	-200	-1 480
Under året återförda avsättningar	-64	-5	-11	-117	-197
Omklassificering till förutbetalda intäkter	-450	-	-	-	-450
Valutakursdifferenser	65	2	88	12	167
Vid årets utgång	1 028	45	397	802	2 272
varav kortfristiga avsättningar					962
varav övriga långfristiga avsättningar					1 310

2004

Vid årets ingång	1 712	94	249	707	2 762
Avsättningar under året	1 147	23	76	494	1 740
Under året ianspråktaga avsättningar	-1 217	-41	-53	-373	-1 684
Under året återförda avsättningar	-120	-10	-8	-68	-206
Valutakursdifferenser	-9	0	0	-1	-10
Vid årets utgång	1 513	66	264	759	2 602
varav kortfristiga avsättningar					1 366
varav övriga långfristiga avsättningar					1 236

1) I andra avsättningar ingår avsättningar för befarade förluster på serviceavtal och restvärdeåtaganden. Andra avsättningar inkluderar även kostnader i samband med koncentrationen av axel- och växellådsproduktion till Södertälje.

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 ett möjligt framtida utflöde ligger relativt nära i tid. För beskrivning av förpliktelseernas karaktär, se även not 1 och 2.

NOT 19 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2006	2005	2004
Upplupna personalrelaterade kostnader	2 268	2 019	1 731
Förutbetalda intäkter vid service- och reparationsavtal ¹⁾	1 801	1 676	1 060
Förutbetalda intäkter vid återköpsavtal	2 993	3 311	2 993
Upplupna finansiella kostnader	133	67	355
Övriga sedvanliga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	1 949	1 889	1 773
Totalt	9 144	8 962	7 912
– varav kortfristig	7 283	6 836	5 543
– varav långfristig	1 861	2 126	2 369
Av totalen ovan härrör följande från kundfinansieringsverksamheten	289	263	306

Av ovanstående förutbetalda intäkter avseende fordon sålda med återköpsåtagande förväntas MSEK 1 132 intäktsföras inom 12 månader. Det finns inte några återköpsåtaganden som förväntas intäktsföras efter 5 år.

1) Ökningen 2005 härrör från omklassificering på MSEK 450 från övriga avsättningar.

NOT 20 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser

Ställda säkerheter	2006	2005	2004
Fastighetsinteckningar	27	29	42
Övrigt	4	1	6
Totalt ¹⁾	31	30	48

1) Varav säkerheter ställda för:

Långfristig upplåning	25	28	41
Kortfristig upplåning	4	1	1
Annans skuld	2	1	6

Eventalförpliktelser	2006	2005	2004
Ansvarsförbindelse avseende kreditförsäkring i FPG	37	34	31
Borgensförbindelser	31	36	46
Diskonterade växlar och kontrakt	1	3	13
Övriga garantiförbindelser	131	136	170
Totalt	200	209	260

Utöver dessa ansvarsförbindelser har garantier lämnats till kunders kreditgivare att återköpa fordon till ett värde av MSEK 188 (350 respektive 236).

NOT 21 Leasingåtaganden

Scaniagruppen har som leasetagare ingått finansiella och operationella leasingavtal.

Framtida betalningsåtaganden för ej uppsägningsbara operationella leasingkontrakt:

	2006		2005		2004	
	Framtida minimi-leasingavgifter	Därav avseende lokaler ²⁾	Framtida minimi-leasingavgifter	Därav avseende lokaler ²⁾	Framtida minimi-leasingavgifter	Därav avseende lokaler ¹⁾
Operationell leasing						
Inom ett år	204	111	194	111	167	106
Mellan ett år och fem år	377	310	371	293	359	313
Senare än fem år	507	506	440	439	533	532
Totalt ¹⁾	1 088	927	1 005	843	1 059	951

1) Avser operationella leasingavtal där förpliktelsen överstiger ett år.

2) Kostnader för lokalhyra har belastat resultatet med MSEK 113 (95 respektive 85).

Fördelning av leasingkostnader	2006	2005	2004
Operationell leasing			
Fasta avgifter	203	200	189
Rörliga avgifter	16	10	6
Avgifter avseende objekt som vidareuthyrts	-4	-4	-4
Summa	215	206	191

Framtida betalningsåtaganden för ej uppsägningsbara finansiella leasingkontrakt:

	2006			2005			2004		
	Framtida minimi-leasingavgifter ⁴⁾	Ränta	Nuvärde av framtida leasingavgifter	Framtida minimi-leasingavgifter ⁴⁾	Ränta	Nuvärde av framtida leasingavgifter	Framtida minimi-leasingavgifter ⁴⁾	Ränta	Nuvärde av framtida leasingavgifter
Finansiell leasing									
Inom ett år	53	1	52	58	4	54	63	5	58
Mellan ett år och fem år	69	5	64	142	23	119	122	20	102
Senare än fem år	0	0	0	0	0	0	35	10	25
Totalt ³⁾	122	6	116	200	27	173	220	35	185

3) Avser finansiella leasingavtal där förpliktelsen överstiger ett år.

4) Kostnader för finansiella leasingavgifter som belastat resultatet är MSEK 57 (75 respektive 50).

Fördelning av leasingkostnader	2006	2005	2004
Finansiell leasing			
Fasta avgifter	57	75	50
Rörliga avgifter	-	-	-
Avgifter avseende objekt som vidareuthyrts	-20	-29	-23
Summa	37	46	27

Tillgångar i balansräkningen under finansiell leasing:

Redovisat värde	2006	2005	2004
Uthyrningsfordon	74	79	91
Byggnader	34	71	71
Maskiner	18	27	29
Övrigt	6	6	8
Summa	132	183	199

NOT 22 Statliga stöd och EU-stöd

Scaniagruppen erhöll under året statliga stöd och EU-stöd till ett belopp av MSEK 41 (27 respektive 26) hänförliga till rörelsekostnader på MSEK 135 (105 respektive 100). Vidare erhöles statliga stöd och EU-stöd till ett belopp av MSEK 61 (17 respektive 22) hänförliga till investeringar med ett bruttoanskaffningsvärde på MSEK 992 (702 respektive 456).

NOT 23 Förändring av nettoskultsättning

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

	2006
Totalt Scaniagruppen	2006
Totalt kassaflöde före finansieringsverksamheten	3 822
Valutakurseffekter i räntebärande skulder	1 405
Valutakurseffekter i kortfristiga placeringar	-55
Valutakurseffekter i likvida medel	-78
Effekt av värdering till verkligt värde av upplåning	364
Förändring av derivat som påverkat nettoskultsättning	-279
Utdelning	-3 000
Förändring nettoskultsättning enligt balansräkning	2 179
Fordon och service	
Totalt kassaflöde före finansieringsverksamheten	6 942
Valutakurseffekter i räntebärande skulder	553
Valutakurseffekter i kortfristiga placeringar	-55
Valutakurseffekter i likvida medel	-61
Effekt av värdering till verkligt värde av upplåning	364
Förändring av derivat som påverkat nettoskultsättning	-279
Flytt mellan segment	140
Utdelning	-3 000
Förändring nettoskultsättning enligt balansräkning	4 604

NOT 24 Kassaflödesanalys

I de fall en segmentsuppdelningen ej anges hänför sig kassaflödes-specifikationen nedan till Fordon och service.

	2006	2005	2004
a. Erhållen/erlagd ränta och utdelning			
Erhållen utdelning från intressebolag	6	4	1
Erhållen ränta	550	635	374
Erlagd ränta	-564	-533	-469
b.1. Fordon och service; icke kassaflödespåverkande poster			
Avskrivningar	3 023	2 707	2 158
Osäkra fordringar	126	196	205
Intressebolag	1	-4	-11
Vinstavräkning uthyrningstillgångar	104	65	-42
Övrigt	-100	-81	-9
Totalt	3 154	2 883	2 301
b.2. Kundfinansiering; icke kassaflödespåverkande poster			
Avskrivningar	14	15	15
Osäkra fordringar	63	80	89
Övrigt	5	-25	-19
Totalt	82	70	85
c. Nettoinvestering genom förvärv/avyttring av verksamheter¹⁾			
Försäljning av verksamheter	-	7	0
Förvärv av verksamheter	-	-212	-49
Totalt	-	-205	-49

1) Se not 25 Förvärvade/avyttrade verksamheter.

	2006	2005	2004
d.1. Fordon och service; förvärv av anläggningstillgångar			
Investeringar i anläggningstillgångar ²⁾	-4 618	-4 027	-3 314
Försäljning av anläggningstillgångar	808	430	516
Totalt	-3 810	-3 597	-2 798
d.2. Kundfinansiering; förvärv av anläggningstillgångar			
Nyfinansiering	-6 713	-4 768	-3 824
Amorteringar och avslutade kontrakt	3 199	3 358	3 346
Totalt	-3 514	-1 410	-478
2) Varav aktiverade utgifter för forskning och utveckling MSEK 180 (279 respektive 316).			
e. Förändring av nettoskultsättning genom finansieringsaktiviteter			
Nettoförändring av kortfristig upplåning	8 827	912	-207
Återbetalning av långfristig upplåning	-6 554	-4 351	-4 446
Ökning av långfristig upplåning	5 318	3 501	3 389
Totalt	7 591	62	-1 264
f. Likvida medel			
Kassa och bank	1 126	1 106	1 119
Kortfristiga placeringar, som utgör likvida medel	8 808	493	470
Totalt	9 934	1 599	1 589

NOT 25 Förvärvade/avyttrade verksamheter

Förvärvade verksamheter	2006	2005			2004		
	Inga förvärv	Redovisade värden vid förvärvet	Verkligt värde justering	Total	Redovisade värden vid förvärvet	Verkligt värde justering	Total
Förvärvade tillgångar och skulder:							
Materiella och immateriella anläggningstillgångar	-	125	176	301	79	25	104
Varulager	-	68	4	72	40	0	40
Fordringar	-	86	0	86	40	0	40
Likvida medel	-	144	0	144	0	0	0
Låneskulder	-	-23	0	-23	-40	0	-40
Övriga skulder och avsättningar	-	-145	-59	-204	-108	-8	-116
Netto identifierbara tillgångar och skulder	-	255	121	376	11	17	28
Koncerngoodwill	-			66			21
Upplöst negativ goodwill	-			-86			-
Köpeskillning	-			356			49
Likvida medel i förvärvade bolag	-			144			0
Påverkan på koncernens likvida medel	-			-212			-49

Under 2005 förvärvades Ainax samt verksamheter i Belgien, Schweiz, Taiwan, Frankrike, Polen och Namibia. Under 2004 förvärvades verksamheter i Danmark och Sverige.

Avyttrade verksamheter

Under år 2006 har inga avyttringar skett. Under år 2005 minskades innehavet i en återförsäljare i Spanien från 38% till 26%.

Försäljningslikviden uppgick till 7 MSEK. Under 2004 avyttrades ett bolag i Sverige utan någon försäljningslikvid.

NOT 26 Löner och ersättningar samt antal anställda

Löner och ersättningar, pensionskostnader och andra sociala kostnader	2006	2005	2004
Verksamheten i Sverige:			
Styrelser, verkställande och vice verkställande direktörer	42	45	39
varav tantiem	18	18	16
Övriga anställda	4 126	3 869	3 864
Verksamheten i utlandet:			
Styrelser, verkställande och vice verkställande direktörer	171	138	184
varav tantiem	24	22	16
Övriga anställda	5 181	4 721	4 219
Summa ¹⁾	9 520	8 773	8 306
Pensionskostnader och andra sociala kostnader	3 348	3 137	2 985
varav pensionskostnader ²⁾	830	827	762
Totalt	12 868	11 910	11 291

1) Inklusive icke-monetära ersättningar.

2) Av koncernens pensionskostnad avser MSEK 28 (34 respektive 39) styrelser och verkställande direktörer i Scaniagruppen. Per årsskiftet uppgick den totala pensionsförpliktelsen till MSEK 80 (95 respektive 90) för denna grupp.

Forts. not 26

Löner och andra ersättningar, pensionskostnader och andra sociala kostnader fördelade per land	2006			2005			2004		
	Löner och andra ersättningar ³⁾	Sociala kostnader (varav pension)		Löner och andra ersättningar ³⁾	Sociala kostnader (varav pension)		Löner och andra ersättningar ³⁾	Sociala kostnader (varav pension)	
Verksamheten i Sverige:	4 168	2 108	(452)	3 914	2 001	(517)	3 903	1 985	(515)
Verksamheten i utlandet:									
Brasilien	845	243	(29)	667	227	(22)	459	186	(17)
Nederländerna	760	175	(82)	754	162	(67)	717	151	(61)
Storbritannien	647	106	(40)	626	101	(36)	596	78	(13)
Norge	357	72	(21)	302	69	(18)	322	45	(2)
Frankrike	325	200	(62)	298	181	(52)	275	168	(49)
Tyskland	318	68	(9)	305	63	(5)	305	64	(6)
Finland	231	52	(36)	228	60	(42)	214	64	(37)
Danmark	221	17	(15)	220	15	(14)	201	21	(12)
Belgien	205	82	(7)	181	65	(2)	168	57	(3)
Österrike	180	8	(3)	181	9	(1)	178	6	0
Schweiz	143	24	(6)	139	22	0	131	22	0
Argentina	117	35	0	92	29	0	92	13	0
Polen	108	17	(17)	84	14	(12)	46	11	(11)
Australien	106	9	(9)	105	8	(8)	101	8	(8)
Ryssland	104	19	(12)	66	14	(7)	57	13	(7)
37 länder med < 100 MSEK ⁴⁾	685	113	(30)	611	97	(24)	541	93	(21)
Summa utlandet	5 352	1 240	(378)	4 859	1 136	(310)	4 403	1 000	(247)
Totalt	9 520	3 348	(830)	8 773	3 137	(827)	8 306	2 985	(762)

3) Inklusive icke-monetära ersättningar.

4) 2005 och 2004 hade 37 länder mindre än 100 MSEK i löner och andra ersättningar.

Könsfördelning	2006	2005	2004	Antal anställda per 31 december	2006	2005	2004
	Styrelseledamöter i dotterföretag och moderbolag	483	476		421	Fordon och service	
– varav män	468	467	411	Produktion och centrala staber	16 517	15 174	15 260
– varav kvinnor	15	9	10	Forskning och utveckling	2 174	2 058	1 924
VD i dotterföretag och moderbolag, samt den verkställande ledningen i koncernen	111	105	121	Marknadsbolag	13 682	13 128	12 455
– varav män	109	104	119	Summa	32 373	30 360	29 639
– varav kvinnor	2	1	2	Kundfinansiering	447	405	354
				Totalt	32 820	30 765	29 993
				– varav tillfälligt anställd personal	3 405	1 996	2 069

Forts. nästa sida

Forts. not 26

Medelantal anställda (exklusive tillfälligt anställd personal)	2006			2005			2004		
	Totalt	Män	Kvinnor	Totalt	Män	Kvinnor	Totalt	Män	Kvinnor
Verksamheten i Sverige:	12 577	10 363	2 214	12 147	10 097	2 050	12 192	10 140	2 052
Verksamheten i utlandet:									
Brasilien	3 160	2 812	348	2 990	2 665	325	2 812	2 514	298
Nederländerna	2 076	1 935	141	2 043	1 907	136	2 040	1 903	137
Storbritannien	1 614	1 393	221	1 645	1 400	245	1 630	1 401	229
Frankrike	1 065	900	165	1 003	853	150	984	838	146
Polen	1 022	947	75	720	655	65	563	511	52
Tyskland	940	814	126	942	818	124	894	779	115
Argentina	872	805	66	1 094	1 034	60	1 015	969	46
Belgien	809	647	162	760	614	146	650	557	93
Norge	795	733	62	779	722	57	767	705	62
Ryssland	666	550	116	620	514	106	512	419	93
Finland	659	583	76	652	575	77	653	572	81
Danmark	556	492	64	500	456	44	506	456	50
Sydafrika	429	357	72	346	279	67	393	327	66
Österrike	421	370	51	435	381	54	422	368	54
Schweiz	337	301	36	327	292	35	303	274	29
Tjeckien	303	265	38	272	239	33	223	194	29
Australien	276	239	37	272	240	32	272	236	36
Sydkorea	249	221	28	257	225	32	300	264	36
Italien	196	160	36	197	159	38	192	159	33
Ungern	172	143	29	156	131	25	140	113	27
Spanien	167	127	40	157	120	37	155	122	33
Slovakien	164	130	34	143	119	24	119	97	22
Chile	154	125	29	125	110	15	115	100	15
Taiwan	151	131	20	–	–	–	–	–	–
Thailand	133	97	36	129	94	35	115	82	33
Malaysia	121	100	21	116	97	19	111	93	18
Lettland	119	112	7	115	107	8	115	106	9
Estland	103	96	7	98	93	5	102	95	7
Marocko	103	96	7	101	94	7	102	94	8
Mexiko	102	85	16	120	95	25	157	147	10
28 länder med < 100 anställda ⁵⁾	684	553	131	608	476	132	510	401	109
Summa utanför Sverige	18 618	16 319	2 297	17 722	15 564	2 158	16 872	14 896	1 976
Totalt medelantal anställda	31 195	26 682	4 511	29 869	25 661	4 208	29 064	25 036	4 028

5) 2005 hade 21 länder färre än 100 anställda och 2004 hade 19 länder färre än 100 anställda.

NOT 27 Transaktioner med närstående

	Försäljning till			Köp från			Fordringar hos			Skulder till		
	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004
Intressebolag och joint ventures												
ScaValencia S.A.	234	160	177	55	34	29	38	35	21	2	3	1
ScaMadrid S.A.	157	144	143	28	38	33	37	20	17	1	2	1
Cummins-Scania HPI L.L.C	-	-	-	265	167	207	-	-	-	47	37	29
Bitsdata AB	1	-	-	7	10	12	-	-	-	-	1	1
Cummins-Scania XPI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Övriga	14	-	-	3	-	-	1	-	-	-	-	-

Upplysningar 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".

Upplysning om utdelningar från, samt kapitaltillskott i, intressebolag och joint ventures lämnas i not 13. Upplysningar om pensionsplaner lämnas i not 17 "Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser" samt not 26 "Löner och ersättningar,

medelantal anställda och antal anställda". Scania har två huvudägare, Investor och Volkswagen. Med Investor fanns under 2006 inga transaktioner och mot Volkswagen har köp av tjänstebilar ej beaktats. Tjänstebilarna förvärvas till marknadsmässigt värde.

NOT 28 Ersättningar till ledande befattningshavare

Styrelsens arvoden

Enligt bolagsstämmans beslut uppgår arvodet avseende 2006 till de stämموvalda externa styrelseledamöterna till sammanlagt SEK 4 312 500 att fördelas med SEK 1 250 000 till styrelsens ordförande, SEK 625 000 till styrelsens vice ordförande, SEK 406 250 till var och en av de övriga ledamöterna i styrelsen som inte är anställda i bolaget. Därtill kommer ett belopp om SEK 300 000 för arbete inom Revisionskommittén och ett belopp om SEK 150 000 för arbete inom Ersättningskommittén att fördelas mellan respektive kommittés medlemmar i enlighet med styrelsens beslut. Endast styrelseledamöter som är valda av bolagsstämman och ej är anställda av bolaget har erhållit ersättning. Utöver det gängse styrelsearvodet har ingen ersättning från Scania utgått till de ledamöter i styrelsen som inte är anställda i bolaget.

Principer för ersättning till ledande befattningshavare

Principerna för ersättning till koncernledningen i Scania fastställs av bolagsstämman. Syftet är att erbjuda ett marknadsrelaterat ersättningspaket som möjliggör att ledande befattningshavare kan rekryteras och behållas. Ersättningen till koncernledningen består av följande delar:

1. Fast lön
2. Rörlig resultatberoende lön
3. Pension

Den fasta lönen för koncernledningen ska vara marknadsmässig i

relation till positionen, de individuella kvalifikationerna och prestationen. Den fasta lönen revideras årligen men för medlemmarna i Executive Board varantannat år. Den rörliga löns storlek är beroende av Scantias resultat. Pensionen omfattas av ett premiebaserat pensionssystem som gäller utöver allmän pension och ITP.

Fast lön till den verkställande direktören

Den fasta lönen till verkställande direktören för perioden 31 mars 2006 till 31 mars 2009 uppgår till SEK 7 500 000 per år.

Rörlig lön

Den rörliga lönen är beroende av Scantias resultat och utgörs dels av ett långsiktigt incitamentsprogram, LTI (long term incentive) dels av ett kortsiktigt incitamentsprogram, STI (short term incentive).

Principerna för rörlig lön för ledande befattningshavare, verkställande direktören inräknad, beslutades av bolagsstämman 2006 och ersätter ett tidigare program som var i kraft mellan 1997 och 2005. Programmet omfattar maximalt 150 befattningshavare. Utfallet beräknas på verksamhetens avkastning definierad som Scaniagruppens nettovinst efter avdrag för kostnader för eget kapital, RNI (residual net income) och fastställs av styrelsens ersättningskommitté.

LTI (long term incentive) är relaterad till Scantias förmåga att från ett år till ett annat öka RNI enligt ovan och utfallet bestäms till ett kontantbelopp (maximalt 30 till 75 procent av den årliga fasta lönen beroende på befattning).

STI (short term incentive) är relaterad till den faktiska avkastningsförmågan för ett aktuellt år, allt under den förutsättningen att RNI enligt föregående stycke är positiv och bestäms också till ett kontantbelopp (maximalt 45 till 150 procent av den fasta lönen beroende på befattning). Utfallet av båda dessa komponenter regleras under 2007.

Av det sammanlagda STI- och LTI-utfallet för 2006 ska 60 procent utbetalas kontant som lön och 40 procent bestämmas till ett kapitalbelopp som efter avdrag av tillämplig skatt, används av den anställda för köp av B-aktier i Scania AB till marknadsvärde över Stockholmsbörsen. Aktierna låses därefter i depå hos bank under en period av två år, varefter de är disponibla först efter bokslutskommunikén 2009.

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 – 2006 har utfallet av programmet för rörlig lön för den verkställande ledningen, den verkställande direktören inräknad, varierat från 0 till 67,5 procent för LTI-programmet och från 0 till 150,0 procent för STI-programmet. I genomsnitt har utfallet för perioden 1997 – 2006 varit 23 procent av den årliga fasta lönen gällande LTI-programmet och 76 procent av den årliga fasta lönen gällande STI-programmet. Utfallet 2006 för den verkställande direktören utgör 150,0 procent för STI och 31,0 procent för LTI.

Forts. nästa sida

Forts. not 28

Pensionssystem för ledande befattningshavare

Befattningshavare inom koncernledningen, inklusive verkställande direktören, omfattas av ett avgiftsbestämt pensionssystem som gäller utöver allmän pension och ITP. Enligt detta avgiftsbestämda system sker intjänandet genom bolagets årliga betalning av premier. Därtill kommer värdet av den anställdes årliga egenavgifter uppgående till 5 procent av den fasta lönen.

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

Övriga villkor för den verkställande direktören

Från 31 mars 2006 till 31 mars 2009 gäller för den verkställande direktören, utöver den fasta lönen, det för den verkställande ledningen gällande programmet för rörlig lön för perioden. Den årliga av bolaget betalda pensionspremier för den verkställande direktören enligt dennes avtal om pension utgör 35 procent av den fasta lönen så länge den verkställande direktören kvarstår som anställd i bolaget. Premien för 2006 uppgick till SEK 2 564 200. Avtalet föreskriver också att en årlig extra pensionsavsättning ska göras med SEK 4 410 000 under vart och ett av åren.

För verkställande direktören gäller vid egen uppsägning att han är berättigad till lön under en sexmånadersperiod. Förekommande utfall av 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 2009, äger verkställande direktören för återstående tid intill nämnda datum rätt till fast lön med oförändrat belopp per år vartill kommer en kompensations per år motsvarande genomsnittet av tre års rörlig lön.

Uppsägningsvillkor för den verkställande ledningen

För övriga medlemmar i den verkställande ledningen gäller vid uppsägning från bolagets sida ett avgångsvederlag motsvarande högst två årslöner utöver lönen under sex månaders uppsägningstid. Om ny anställning erhålls inom 18 månader räknat från dagen för uppsägningen upphör avgångsvederlaget. Vid en väsentligt förändrad ägarstruktur har två medlemmar i verkställande ledningen rätt till egen uppsägning med ett avgångsvederlag på två årslöner.

SEK	Fast lön	Styrelse- arvode	Utfall STI- program	Utfall LTI- program	Övriga ersättningar	Summa lön och arvode	Pensionskostnader avgiftsbestämd pension	Pensionskostnader förmånsbestämd pension (ITP)	Summa pension
Styrelsens ordförande		1 300 000 ¹⁾				1 300 000			
Verkställande direktören	7 500 000 ²⁾		10 875 000	2 233 000	12 906	20 620 906	6 986 333	587 894	7 574 227
Ledande befattningshavare inom koncernledningen inklusive den verkställande ledningen (23 personer)	39 282 000 ²⁾		46 478 623	11 031 242	2 685 235	99 477 100	13 326 412	9 429 893	22 756 305

1) Styrelsearvode, SEK 1 250 000, samt arvode inom ersättningskommittén, SEK 50 000.

2) Fast lön minskad med egenavgift för pension utgör, enligt kontrolluppgift till Skatteverket, för verkställande direktören SEK 4 396 274 och för övriga befattningshavare SEK 36 676 106.

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

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

Övriga ersättningar: skattepliktigt förmånsvärde av bil, dagstidningar etc. Belopp exklusive arbetsgivaravgift.

Pensionsålder: avtalad pensionsålder är 60 år för den verkställande ledningen exklusive den verkställande direktören och 62 år för övriga ledande befattningshavare inom koncernledningen. Pensionsåldern enligt ITP är 65 år.

NOT 29 Arvoden och ersättningar till revisorer

Arvoden för revisionsuppdrag och andra uppdrag, kostnadsförda under året, i de fall samma revisionsbolag innehar revisionsuppdraget i det enskilda bolaget. Med revisionsuppdrag avses granskning av årsredovisningen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning. Allt annat är andra uppdrag.

MSEK	2006		2005		2004	
	Revisions- uppdrag	Andra uppdrag	Revisions- uppdrag	Andra uppdrag	Revisions- uppdrag	Andra uppdrag
Revisionsfirma						
KPMG	21	2	21	4	23	4
Ernst & Young	9	1	8	1	7	2
Övriga revisorer	14	7	12	6	10	4
Totalt	44	10	41	11	40	10

NOT 30 Finansiella instrument och finansiell riskhantering

Finansiella tillgångar inom Scaniagruppen består främst av finansiella leasingfordringar och avbetalningsfordringar som uppkommit inom segmentet Kundfinansiering till följd av finansiering av kunders fordonsköp. Övriga finansiella tillgångar av betydelse är kundfordringar på fristående återförsäljare och slutkunder inom segmentet Fordon och service samt kortfristiga placeringar och likvida medel. Scantias finansiella skulder består till stor del av lån, som upptagits främst för att finansiera utlåning och uthyrning till kunder inom Kundfinansiering och i mindre omfattning för att finansiera rörelsekapitalet inom Fordon och service. Finansiella tillgångar och skulder ger upphov till risker av olika slag, vilka främst hanteras med olika derivatinstrument.

Scania använder sig av derivatinstrument främst i syfte att:

- Omvandla centralt upptagen upplåning i ett begränsat antal valutor till de valutor i vilka de finansierade tillgångarna är denominerade.
- Omvandla räntebindingstiden för upplåningen till räntebinding i kundfinansieringens utlåning och uthyrning samt önskad räntebinding för övriga tillgångars finansiering.
- Konvertera förväntade framtida kommersiella betalningar i utländsk valuta till svenska kronor.
- I mindre omfattning konvertera bedömd överlikviditet i utländsk valuta till svenska kronor.

Finansiell riskhantering inom Scaniagruppen

Scania är i sin verksamhet utöver affärsrisker, exponerad för olika finansiella risker. De finansiella risker som är av störst betydelse är valuta-, ränte-, refinansierings-, och kreditrisker, vilka samtliga regleras i en av Scantias styrelse fastställd finanspolicy.

Kreditrisken avseende kundengagemang hanteras, inom fastställda ramar, decentraliserat genom lokala kreditbedömningar. Beslut om större kreditengagemang tas i centrala kreditkommittéer. Övriga risker hanteras främst centralt av Scantias treasuryenhet. Finanspolicyen slår fast att de finansiella riskerna ska minimeras och tillgången till likviditet säkerställas. Den centrala treasuryenheten mäter dagligen risken på utestående positioner mot fastställda limiter enligt finanspolicyen.

Valutarisk

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

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

Under 2006 utgjorde Scantias försäljning till länder utanför Sverige 93 (94 respektive 94) procent. Eftersom en stor andel av produktionen sker i Sverige med kostnaderna denominerade i svenska kronor, medför detta att Scania har stora nettoinflöden i utländska valutor. Totala nettointäkter i utländska valutor motsvarade under 2006 cirka SEK 26 (22 respektive 20) miljarder. De största flödesvalutorna var EUR och GBP. I not 32 framgår nettoflöden i de vanligast förekommande valutorna.

Baserat på 2006 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 260 (220 respektive 200).

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

Valutaderivatens påverkan på rörelseresultatet uppgick till MSEK 110 (-410 respektive 65). Värdet av utestående, ej resultatförda kontrakt, framgår av tabellen nedan.

Säkring av valutaflöden 31 december 2006		AUD/SEK		CHF/SEK		DKK/SEK		EUR/SEK		GBP/SEK		KRW/SEK		NOK/SEK		USD/SEK		ZAR/SEK	
		Volym ¹⁾	Kurs ²⁾	Volym ¹⁾	Kurs ²⁾	Volym ¹⁾	Kurs ²⁾	Volym ¹⁾	Kurs ²⁾	Volym ¹⁾	Kurs ²⁾	Volym ¹⁾	Kurs ²⁾	Volym ¹⁾	Kurs ²⁾	Volym ¹⁾	Kurs ²⁾	Volym ¹⁾	Kurs ²⁾
Kv 1	2007	36	5,46	15	6,16	132	1,25	250	9,32	30	13,84	16 100	0,0076	248	1,16	–	–	119	0,97
Kv 2	2007	–	–	–	–	80	1,23	140	9,11	10	13,59	–	–	140	1,11	–	–	–	–
Kv 3	2007	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Kv 4	2007	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Totalt		36	5,46	15	6,16	212	1,24	390	9,25	40	13,78	16 100	0,0076	388	1,14	–	–	119	0,97
Balansdagskurs	31 dec 2006		5,44		5,63		1,21		9,05		13,49		0,0074		1,09		6,87		0,99
Orealiserat resultat (MSEK) ³⁾ redovisat i säkringsreserven	31 dec 2006		3		8		7		79		6		0		19		2		-2
Säkring av valutaflöden 31 dec 2005																			
Totalt		46	5,82	64	6,06	480	1,24	735	9,28	65	13,66	22 432	0,0075	495	1,16	40	7,95	294	1,22

1) Volymen är uttryckt i miljoner i lokal valuta.

2) Genomsnittlig terminkurs samt lägsta lösenkurs för valutaoptioner.

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

Forts. nästa sida

Forts. not 30

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 dotterföretagen i form av interna lån i dotterföretagens lokala valutor.

Genom derivatkontrakt omvandlas den centrala upplåningen till utlåningsvalutorna. Inom Kundfinansiering ska tillgångar finansieras av skulder i samma valuta. Scantias upplåning i olika valutor exklusive och inklusive valutaderivat framgår av tabellen Upplåning.

Scantias nettotillgångar i utländsk valuta uppgick vid utgången av 2006 till MSEK 9 750 (10 850 respektive 8 900), se Not 31. Utländska nettotillgångar i dotterföretag säkras i normalfallet inte. I den mån dotterföretag har betydande monetära nettotillgångar i lokal valuta kan dock säkring ske. Vid årets slut samt vid utgången av 2005 var inga utländska nettotillgångar säkrade.

Ränterisk

Ränterisk är risken att förändringar i marknadsräntor negativt påverkar kassaflödet eller det verkliga värdet på finansiella tillgångar och skulder. För Scantias tillgångar och skulder som löper med rörlig ränta får en förändring av marknadsräntor en direkt effekt på kassaflödet, medan för fastförräntade tillgångar och skulder påverkas i stället portföljens verkliga värde. För att hantera ränteriskerna används främst räntederivat i form av ränteswapavtal.

Vid utgången av 2006 bestod Scantias räntebärande tillgångar främst av tillgångar inom segmentet Kundfinansiering samt kortfristiga placeringar och likvida medel. Räntebärande skulder bestod i huvudsak av lån, i stor utsträckning avsedda att finansiera utlåningen inom kundfinansieringsverksamheten och i mindre omfattning att finansiera rörelsekapitalet inom Fordon och service.

Upplåningen inom Fordon och service används främst för finansiering av rörelsekapital. För att motsvara omsättnings hastigheten på rörelsekapitalet används en kort räntebindningstid på låneportföljen. Scantias policy för ränterisker inom segmentet Fordon och service är att räntebindningen på nettoskulden i normalfallet ska vara 6 månader, dock kan avvikelser göras mellan 0 till 24 månader.

Nettokassan var MSEK 4 335 (-269 respektive -854) vid årets slut. Låneskulderna inom Fordon och service uppgick till MSEK 6 463 (3 290 respektive 3 050) och den genomsnittliga räntebindningstiden understiger 6 (6) månader. I nettokassan ingår även derivat som säkrar upplåningen till ett nettovärde på MSEK 126 (405 respektive -). Kortfristiga placeringar och likvida medel uppgick till

MSEK 10 672 (2 616 respektive 2 196) och den genomsnittliga räntebindningstiden på dessa tillgångar är cirka 1 (1) månad.

Givet samma låneskuld, kortfristiga placeringar, likvida medel och samma räntebindningstider som vid årsskiftet skulle en förändring av marknadsräntan med 100 räntepunkter (1 procentenhet) förändra räntekostnaderna inom Fordon och service med ca MSEK 35 (15 respektive 25) samt ränteintäkterna med ca MSEK 95 (25) på årsbasis.

Scantias policy för ränterisker inom segmentet Kundfinansiering är att utlåning och upplåning ska matchas avseende ränta och förfallotidpunkt.

Räntebindningen avseende kreditportföljen och upplåningen hade inom Kundfinansiering följande struktur per den 31 december 2006:

Räntebindning inom Kundfinansiering 2006-12-31	Räntebärande Kundfinansieringsportfölj ¹⁾	Räntebärande skulder (inkl. räntederivat) ²⁾
2007	17 920	16 946
2008	5 806	5 063
2009	4 339	3 333
2010	2 480	1 987
2011	1 062	438
2012 och senare	234	38
Totalt	31 841	27 805

Räntebindning inom Kundfinansiering 2005-12-31	Räntebärande Kundfinansieringsportfölj ¹⁾	Räntebärande skulder (inkl. räntederivat) ²⁾
2006	16 473	15 442
2007	5 452	5 288
2008	3 966	2 369
2009	2 458	1 624
2010	936	517
2011 och senare	349	144
Totalt	29 634	25 384

1) Inklusive operationell leasing.

2) Övrig finansiering utgörs främst av eget kapital.

Scantias totala upplåning exklusive upplupna räntor samt verkligt värdejustering på tre obligationer avseende upplåning till Kundfinansieringsverksamheten samt Fordon och service, uppgick vid årsskiftet till MSEK 33 798 (27 854 respektive 25 613).

Upplåning 2006-12-31	Upplåning exkl. valutaswapavtal	Upplåning inkl. valutaswapavtal
SEK	3 964	254
EUR	25 078	22 101
GBP	98	2 229
USD	60	744
KRW	211	1 189
Övriga	4 387	7 281
Total¹⁾	33 798	33 798

1) Total upplåning exkluderar upplupna räntor samt verkligt värdejustering på tre obligationer där säkringsredovisning tillämpas till ett värde på MSEK 470.

Kreditrisk

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

Kundfinansiering

Kreditportföljen inklusive operationell leasing inom segmentet kundfinansiering framgår av tabellen nedan.

Kreditportfölj	2006	2005	2004
Exponering	32 362	30 166	27 101
varav operationell leasing	7 434	7 335	7 134
Kreditrisikreserv	521	532	500
varav operationell leasing	55	66	91
Bokfört värde	31 841	29 634	26 601
varav operationell leasing	7 379	7 269	7 043

För att upprätthålla en kontrollerad kreditrisnivå inom segmentet stöds kreditprocessen av en kreditpolicy och kreditinstruktioner. Kreditriskerna hanteras genom aktiv kreditbedömning samt hantering av de kunder som inte följer avtalad betalplan. Säker-

heter 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 portföljen
Per 31 dec 2006			
Exponering < 15 MSEK	21 322	98,8	69,1
Exponering 15–50 MSEK	221	1,0	16,8
Exponering > 50 MSEK	48	0,2	14,1
Total	21 591	100,0	100,0

Koncentrationen av kreditrisken 2006 är likvärdig med hur den såg ut 2005 och 2004. Av tabellen framgår att merparten av kunderna ingår i segmentet med exponering < 15 MSEK. I det segmentet finns 98,8 procent (98,8 respektive 99,0) av totala antalet kunder, vilket motsvarar 69,1 procent (66,9 respektive 68,4) av portföljen. I segmentet med exponering 15–50 MSEK finns 1,0 procent (1,0 respektive 0,8) av totala antalet kunder, vilket motsvarar 16,8 procent (18,2 respektive 17,2) av portföljen. I segmentet med exponering > 50 MSEK finns 0,2 procent (0,2 respektive 0,2) av totala antalet kunder, vilket motsvarar 14,1 procent (14,9 respektive 14,4) av portföljen.

För engagemang med förfallna fordringar sker vanligtvis ett relativt snabbt återtagande av det finansierade objektet om det inte kan bedömas att kundens betalningsproblem är av kortsiktigt övergående karaktär. Då det finns en väl fungerande andrahandsmarknad i de flesta länder för de finansierade produkterna kan dessa avyttras relativt lätt. Finansieringskontrakt vars villkor omförhandlats på ett materiellt sätt och som annars skulle redovisas som förfallna eller varit föremål för nedskrivning utgör därför en ytterst begränsad del.

Tidsanalys på portföljens tillgångar:

Förfallna men inte nedskrivna	2006			2005			2004		
	Förfallna betalningar	Total exponering	Beräknat verkligt värde på säkerhet	Förfallna betalningar	Total exponering	Beräknat verkligt värde på säkerhet	Förfallna betalningar	Total exponering	Beräknat verkligt värde på säkerhet
< 30 dagar	89	2 930	2 985	64	2 081	2 082	101	1 590	1 515
30–90 dagar	71	1 484	1 370	88	1 109	1 063	46	663	667
Förfallna och nedskrivna									
91–180 dagar	50	395	343	43	403	341	45	316	291
>180 dagar	74	376	269	56	254	204	46	338	323
Avslutade kontrakt	62	408	262	47	317	210	44	239	145
Total	346	5 593	5 229	298	4 164	3 900	282	3 146	2 941

Kontrakten anses vara osäkra när betalning är förfallen över 90 dagar eller när det finns tillgänglig information som föranleder att Scania säger upp kontrakten i förtid.

Under året återtog 958 (1 092 respektive 883) finansierade fordon. Vid årets slut uppgick antalet återtagna men ännu ej sålda fordon till 208 (175 respektive 147) med ett totalt bokfört värde på MSEK 111 (87 respektive 70). Återtagna fordon realiserar genom nytt finansieringskontrakt till annan kund, direkt försäljning till slutkund eller försäljning via Scantias återförsäljarnät.

Avsättningar för osäkra fordringar uppgick till MSEK 521 (532, 500) motsvarande 1,6 procent (1,8 respektive 1,9) av den totala kundfinansieringsportföljen.

Avsättning för osäkra fordringar har ändrats enligt följande:

Avsättning för osäkra fordringar	2006	2005	2004
Avsättning vid årets början	532	500	457
Reservering för befarade förluster	58	60	102
Konstaterade förluster	-55	-62	-60
Valutakursdifferenser	-14	32	1
Övrigt	0	2	0
Avsättning vid årets slut	521	532	500

Årets kostnad för osäkra fordringar uppgick till MSEK 63 (80 respektive 89).

Fordon och service

Inom segment Fordon och service uppgick fordringar på kunder till MSEK 9 048 (9 319), varav merparten utgjordes av fordringar på fristående återförsäljare och slutkunder. Totalt finns det säkerheter till ett estimerat verkligt värde av MSEK 2 135. Huvuddelen av säkerheterna består av återtaganderätter samt bankgarantier. Under året återtog säkerheter till ett värde av MSEK 59.

Tidsanalys på portföljens tillgångar som är förfallna men inte nedskrivna

	Förfallna betalningar 2006	Förfallna betalningar 2005
< 30 dagar	1 101	1 041
30–90 dagar	418	451
91–180 dagar	144	182
>180 dagar	801	849
Total	2 464	2 523

Avsättningar för osäkra fordringar uppgick till MSEK 626 (642) motsvarande 6,5 (6,4) procent av totala fordringar. Årets kostnad för osäkra fordringar uppgick till MSEK 125 (196).

Forts. nästa sida

Forts. not 30

Avsättning för osäkra fordringar har ändrats enligt följande:

Avsättning för osäkra fordringar	2006	2005
Avsättning vid årets början	642	607
Reservering för befarade förluster	91	159
Konstaterade förluster	-74	-138
Valutaeffekt	-57	69
Övrigt	24	-55
Avsättning vid årets slut	626	642

Finansiella kreditrisker

Hantering av de finansiella kreditriskerna som främst uppkommer inom den centrala treasuryverksamheten, bland annat vid placering av likviditet och derivathandel, regleras i Scantias finanspolicy. Transaktioner sker endast inom fastställda limiter och med utvalda kreditvärdiga motparter. Med kreditvärdig motpart avses att motparten erhållit ett godkänt kreditbetyg från Standard and Poor's och/eller Moody's. För att reducera kreditrisken begränsas tillåten exponeringsvolym per motpart beroende på motpartens kreditbetyg. För att ytterligare begränsa kreditrisken så har Scania även ingått avtal om netting (ISDA) med de flesta av sina motparter.

Den centrala treasuryenheten ansvarar för att reglerna i finanspolicyen följs. Den sammanlagda motpartsexponeringen avseende derivathandel, beräknad som nettofordran per motpart, uppgick till MSEK 249 (290 respektive 855) vid utgången av 2006. Beräknad bruttoexponering för motpartsriskerna avseende derivathandel uppgick till MSEK 597 (833 respektive 1 246) samt för likvida medel och kortfristiga placeringar till MSEK 10 845 (2 793 respektive 2 498). De kortfristiga placeringarna finns deponerade hos ett flertal banker. Dessa bankers rating är den högsta hos Standard and Poor's och/eller Moody's avseende denna löptid.

Scania hade kortfristiga placeringar till ett värde av MSEK 9 719 (1 687 respektive 1 379) varav MSEK 8 808 (493 respektive 470) utgörs av placeringar med en löptid på mindre än 90 dagar och MSEK 911 (1 194 respektive 909) utgörs av placeringar med en

löptid på 91–365 dagar. Orsaken till att de kortfristiga placeringarna ökat sedan utgången av 2005 är att Scantias kassaflöde varit starkt under året samt att ett flertal större lån förfaller till betalning i början av 2007. Av de kortfristiga placeringarna är MSEK 28 (50 respektive 123) bundna genom avtal med externa motparter. Utöver kortfristiga placeringar har Scania banktillgodohavanden om MSEK 1 126 (1 106 respektive 1 119).

Refinansieringsrisk

Refinansieringsrisk utgör risken att inte kunna möta behovet av framtida finansiering. För att säkerställa tillgången på finansiering tillämpar Scania en konservativ policy som föreskriver att det ska finnas en likviditetsreserv, bestående av tillgängliga likvida medel och outnyttjade kreditfaciliteter, som överstiger finansieringsbehovet för de nästkommande 1–2 åren. Scantias likviditetsreserv, bestående av ej utnyttjade kreditfaciliteter, likvida medel och kortfristiga placeringar, uppgick vid utgången av 2006 till MSEK 20 800 (16 938 respektive 13 614).

Vid årsskiftet hade Scania en upplåning med eventuell tillhörande rambelopp enligt följande:

Upplåning	Total upplåning 2006	Rambelopp 2006	Total upplåning 2005	Rambelopp 2005	Total upplåning 2004	Rambelopp 2004
Medium Term Note Program	3 260	13 000	6 215	13 000	7 354	13 000
European Medium Term Note Program	18 272	22 625	14 340	23 575	11 504	18 014
Övriga obligationer	590	–	1 263	–	1 813	–
Kreditfacilitet (EUR)	3 620	13 575	–	14 145	–	11 116 ³⁾
Företagscertifikat Sverige	1 000	6 000	–	6 000	–	6 000
Företagscertifikat Belgien	–	3 620	141	3 772	–	3 603
Banklån	7 056	–	5 895	–	4 942	–
Totalt¹⁾	33 798²⁾	58 820	27 854²⁾	60 492	25 613	51 733

1) Av totalt rambelopp utgör garanterade kreditlöften MSEK 13 575 (14 145 respektive 11 116).

2) Total upplåning exkluderar upplupna räntor samt verkligt värdejustering på tre obligationer där säkringsredovisning tillämpas till ett värde på 470 (820) MSEK.

3) I USD/EUR.

Kontrollen av refinansieringsrisken innefattar säkerställande av tillgång på kreditfaciliteter samt att tillse att förfallostrukturen på upptagna lån är diversifierad.

Vid årsskiftet hade Scantias totala upplåning följande förfallostruktur:

Förfallostruktur på Scantias upplåning	2006	2005	2004
2005	–	–	5 804
2006	–	8 871 ¹⁾	6 033
2007	15 768 ¹⁾	8 635	7 244
2008	8 750	7 912	5 490
2009	1 501	708	652
2010 och senare	1 726	1 213	390
2011 och senare	5 672	515	–
2012 och senare	381	–	–
	33 798²⁾	27 854²⁾	25 613

1) Upplåning med förfall inom ett år exkluderar upplupna räntor till ett värde på MSEK 581 (480 respektive -) MSEK.

2) Total upplåning exkluderar upplupna räntor samt verkligt värdejustering på tre obligationer där säkringsredovisning tillämpas till ett värde på 470 (820) respektive -) MSEK.

Verkligt värde på finansiella instrument

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

I de fall tillförlitliga marknadsnoteringar saknas har verkligt värde fastställts genom diskontering av framtida betalningsflöden till aktuell marknadsränta och valutakurs för likvärdiga instrument. För finansiella instrument som kundfordringar, leverantörsskulder och andra ej räntebärande finansiella tillgångar och skulder, vilka redovisas till upplupet anskaffningsvärde med avdrag för eventuell nedskrivning, bedöms det verkliga värdet överensstämma med det redovisade värdet. Finansiella tillgångar och skulder som redan från början bestäms tillhöra kategorin verkligt värde värdering visas inte i tabellen pga att Scania inte har några instrument klassade i denna kategori.

IAS 32 kräver bruttoredovisning istället för nettoredovisning av finansiella tillgångar och skulder, vilket medfört att Scania sedan 2005 tillämpar bruttoredovisning på vissa finansiella tillgångar och skulder som tidigare redovisades med ett nettobelopp. IAS 39 har medfört förändringar i värdering av finansiella tillgångar och skulder, av vilka redovisning av derivat fått störst påverkan för Scania. Sedan 2005 värderar Scania alla derivat till verkligt värde, detta gjordes inte tidigare.

Den främsta anledningen till att det verkliga värdet understiger det bokförda värdet på räntebärande tillgångar är att den allmänna räntenivån var högre vid årets slut jämfört med när kontrakten ingicks. Nedskrivningar av dessa tillgångar sker endast när det finns anledning att tro att motparten inte kommer att fullfölja sina förpliktelser enligt avtal och inte som följd av förändringar i marknadsräntor.

Det verkliga värdet och det bokförda värdet på finansiella skulder där säkringsredovisning tillämpas skiljer sig åt. Orsaken till detta är att Scania tillämpar säkringsredovisning på ränterisken exklusive Scantias riskpålägg medan man i verkligt värdeberäkningen tar hänsyn till riskpålägget.

	2006		2005	
	Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde
Finansiella tillgångar				
Finansiella tillgångar som innehas för handel värderade till verkligt värde	1 072	1 072	835	835
– Varav derivat där säkringsredovisning inte tillämpas	144 ¹⁾	144	260 ¹⁾	260
– Varav ränterelaterade derivat där säkringsredovisning till verkligt värde tillämpas	320 ¹⁾	320	530 ¹⁾	530
– Varav valutaderivat avseende kommersiell exponering där säkringsredovisning av kassaflöden tillämpas	131 ¹⁾	131	45 ¹⁾	45
– Varav övriga finansiella tillgångar värderade till verkligt värde	477 ¹⁾	477	0 ¹⁾	0
Investeringar avsedda att hållas till förfall	32 ²⁾	32	29 ²⁾	29
Lånefordringar och kundfordringar	43 475 ³⁾	42 783	34 559 ³⁾	34 659
Totala finansiella tillgångar ⁴⁾	44 579	43 887	35 423	35 523
Finansiella skulder				
Finansiella skulder som innehas för handel värderade till verkligt värde	348	348	577	577
– Varav derivat där säkringsredovisning inte tillämpas	291 ⁵⁾	291	385 ⁵⁾	385
– Varav ränterelaterade derivat där säkringsredovisning till verkligt värde tillämpas	47 ⁵⁾	47	31 ⁵⁾	31
– Varav valutaderivat avseende kommersiell exponering där säkringsredovisning av kassaflöden tillämpas	10 ⁵⁾	10	161 ⁵⁾	161
Övriga finansiella skulder	40 280 ⁶⁾	40 493	33 575 ⁶⁾	34 207
– Varav finansiella skulder där säkringsredovisning inte tillämpas	25 466	25 446	23 521	23 941
– Varav finansiella skulder där säkringsredovisning till verkligt värde tillämpas	14 814 ⁷⁾	15 047	10 054 ⁷⁾	10 266
Totalt finansiella skulder	40 628	40 841	34 152	34 784

1) Derivat som är en del av andra kort- och långfristiga fordringar redovisade i balansräkningen.

2) Är en del av kortfristiga placeringar.

3) Redovisas i balansräkningen under kassa och bank, räntebärande kundfordringar, icke räntebärande kundfordringar, långfristiga räntebärande fordringar, del av andra långfristiga fordringar, del av kortfristiga placeringar och del av andelar i intressebolag.

4) Operationell leasing uppgående till MSEK 5 934 (6 009) är ej inkluderade i tabellen.

5) Derivat som är en del av andra kortfristiga- och långfristiga skulder redovisade i balansräkningen.

6) Redovisas i balansräkningen under skulder till leverantörer, kortfristiga räntebärande skulder och långfristiga räntebärande skulder.

7) Redovisas i balansräkningen som en del av kort- och långfristiga räntebärande skulder.

Forts. nästa sida

Forts. not 30

Säkringsredovisning

Vid utgången av 2006 tillämpas säkringsredovisning i enlighet med IAS 39 enligt nedanstående:

- Kassafödessäkringsredovisning på valutaderivat som används för säkring av framtida betalningar i utländsk valuta. För information om det belopp som redovisades i eget kapital samt det belopp som togs bort från eget kapital och redovisades i resultaträkningen 2006, se not 16 "Eget kapital".
- Säkringsredovisning till verkligt värde på ett fåtal stora lån och ränteswapavtal som används för att uppnå önskad räntebindning.
- Säkringsredovisning av nettoinvesteringar. Scania har vid utgången av 2006 och 2005 inga säkrade utländska nettoinvesteringar.

För mer detaljerad information om redovisning av säkringsinstrument och säkrade poster se not 1 "Redovisningsprinciper".

Nedanstående tabell visar resultatet av de lån och ränteswapavtal som redovisats till verkligt värde.

Säkringsredovisning till verkligt värde	Nettoresultat 2006	Nettoresultat 2005
Finansiella skulder (säkrad post)	420	199
Ränterelaterade derivat (säkringsinstrument)	-426	-211
Total (ineffektivitet)	-6	-12

Vinster/förluster netto på finansiella instrument redovisade i resultaträkningen

Nedanstående tabell visar följande poster som redovisats i resultaträkningen:

- Vinster och förluster avseende valutakursdifferenser, inklusive vinster och förluster hänförliga till säkringsredovisning av kassaflöden.
- Vinster och förluster avseende finansiella instrument där säkringsredovisning tillämpas.

	Vinster/ förluster netto 2006	Vinster/ förluster netto 2005
Finansiella tillgångar och skulder som innehas för handel värderade till verkligt värde	438	-1 009
Investeringar avsedda att hållas till förfall	–	–
Lånefordringar och kundfordringar ¹⁾	-1 595	1 946
Övriga finansiella skulder	1 181	-992
Totalt	24	-55

1) Inkluderar även operationell leasing.

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

Ränteintäkter och räntekostnader på finansiella instrument

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

	2006	2005
Ränteintäkter på finansiella tillgångar	2 535 ^{1) 2)}	2 457 ^{1) 2)}
Räntekostnader på finansiella skulder	-1 752 ^{2) 3)}	-1 747 ^{2) 3)}
Totalt	783	710

1) MSEK 257 (281) består av ränteintäkter genererade av finansiella placeringar som värderas till verkligt värde.

2) Inkluderar även operationell leasing samt övriga ränteintäkter och räntekostnader avseende Kundfinansiering som redovisas i rörelseresultatet.

3) MSEK 201 (166) består av räntekostnader genererade av finansiella skulder som värderas till verkligt värde.

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

NOT 31 Nettotillgångar i utländsk valuta

Utländska nettotillgångar i dotterföretag säkras i normalfallet inte. I den mån dotterföretaget har betydande monetära nettotillgångar i lokal valuta kan dock säkring ske.

Nettotillgångar, Fordon och service	2006	2005	2004
Euro, EUR	2 200	1 850	800
Brasilianska real, BRL	1 700	2 200	1 600
Argentinska pesos, ARP	500	600	350
Polska zloty, PLN	350	150	200
Mexikanska pesos, MXN	250	300	50
Norska kronor, NOK	250	250	200
Schweiziska franc, CHF	200	200	150
Sydafrikanska rand, ZAR	200	600	450
Chilenska pesos, CLP	150	200	0
Australiska dollar, AUD	100	200	250
Brittiska pund, GBP	100	400	450
Danska kronor, DKK	100	200	150
Tjeckiska korunas, CZK	50	150	150
US dollar, USD	-50	150	200
Övriga valutor	400	150	500
Totala nettotillgångar i utländsk valuta, Fordon och service	6 500	7 600	5 500
Nettotillgångar, Kundfinansiering	2006	2005	2004
Euro, EUR	2 150	2 250	2 550
Övriga valutor	1 100	1 000	850
Totala nettotillgångar i utländsk valuta, Kundfinansiering	3 250	3 250	3 400
Totala nettotillgångar i utländsk valuta, Scaniagruppen	9 750	10 850	8 900

NOT 32 Valutaexponering i rörelseresultatet

I tabellen visas de valutaexponerade rörelseintäkterna och rörelsekostnaderna som nettobelopp per valuta.

Rörelseresultat, Fordon och service	2006	2005	2004
Euro, EUR	10 600	8 400	7 300
Brittiska pund, GBP	4 900	4 700	4 800
US dollar, USD	2 100	1 200	700
Norska kronor, NOK	1 600	1 400	900
Danska kronor, DKK	1 300	1 100	900
Australiska dollar, AUD	800	800	700
Koreanska won, KRW	800	900	800
Polska zloty, PLN	800	400	700
Tjeckiska korunas, CZK	800	400	400
Schweiziska franc, CHF	600	500	400
Sydafrikanska rand, ZAR	600	400	600
Brasilianska real, BRL	-2 500	-900	-200
Övriga valutor	3 100	2 500	1 800
Valutaexponering i rörelseresultat	25 500	21 800	19 800
Rörelseresultat, Kundfinansiering	2006	2005	2004
Euro, EUR	300	400	300
Övriga valutor	200	100	100
Valutaexponering i rörelseresultat	500	500	400

För Fordon och service uppgick valutaeffekterna avista jämfört med 2005 till cirka MSEK -715. Valutasäkringsresultatet för 2006 uppgick till MSEK 110. Under 2005 påverkade valutasäkringar resultatet med MSEK -410. Jämfört med 2005 uppgick därmed den totala negativa valutaeffekten till MSEK 195.

NOT 33 Valutakursdifferensers påverkan på årets resultat

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

	2006	2005	2004
Nettoomsättning	-342	464	-85
Kostnad för sålda varor	70	-270	8
Försäljningskostnader	16	4	0
Resultat från Kundfinansiering	14	1	-5
Rörelseresultat	-242	199	-82
Finansiella intäkter och kostnader	5	11	18
Skatter	0	0	1
Påverkan på årets resultat	-237	210	-63

För information om den totala valutaexponeringen hänvisas till not 31 respektive 32. Ackumulerade valutakursdifferenser redovisade direkt mot eget kapital, se not 16.

Förteckning över dotterföretag

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %	Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
Fordon och service									
Aconcagua Vehiculos Com. S.A.	30-70737179-6	Mendoza	Argentina	100,00	Scania Production Angers S.A.S.	378 442 982	Angers	Frankrike	100,00
Automotores del Atlantico S.A.	30-70709795-3	Mar del Plata	Argentina	100,00	Italscania SPA	IT 01632920227	Trento	Italien	100,00
Automotores Pesados S.A.	30-55137605-9	Tucuman	Argentina	99,38	Scania Italy Holding SRL	01668350224	Trento	Italien	100,00
Buenos Aires Camiones	33-70791031-9	Buenos Aires	Argentina	100,00	Griffin Automotive Limited	656978	Road Town	Jungfruöarna	100,00
Grandes Camiones S.A.	30-56236684-5	Cordoba	Argentina	100,00	Scania Hrvatska d.o.o.	1 351 923	Zagreb	Kroatien	100,00
Scania Argentina S.A.	30-51742430-3	Buenos Aires	Argentina	100,00	SIA Scania Latvia	LV000311840	Riga	Lettland	100,00
Scania Plan S.A.	30-61086492-5	Buenos Aires	Argentina	80,00	UAB Scania Lietuva	2 387 302	Vilnius	Litauen	100,00
Scania Service S.A.	33-70784693-9	Buenos Aires	Argentina	100,00	Scania Luxembourg S.A.	LU165291-18	Münsbach	Luxemburg	99,90
Scania Australia Pty Ltd	000537333	Melbourne	Australien	100,00	Scania Treasury Luxembourg S.A	LU202907-76	Luxemburg	Luxemburg	100,00
Scania Finance Pty Ltd	52006002428	Melbourne	Australien	100,00	Scania (Malaysia) SDN BHD	518606-D	Kuala Lumpur	Malaysia	100,00
Scania Belgium SA-NV	BE402607507	Diegem	Belgien	100,00	Scania Maroc S.A.	06100472	Casablanca	Marocko	100,00
Scania Bus Belgium N.V.-S.A.	BE460.870.259	Diegem	Belgien	100,00	Scania de Mexico S.A. de CV	SME-930629-JT3	Ciudad	Mexiko	100,00
Scania Bus NV	BE460.870.259	Neder Over Heembeek	Belgien	99,90	Truck Namibia (Pty) Ltd	3864704-015	Windhoek	Namibia	100,00
Scania Hainaut S.A.	BE439.418.908	Mons	Belgien	99,90	Beers N.V.	NL003779439B01	Haag	Nederländerna	100,00
Scania Vlaanderen NV	453331478	Drongen	Belgien	99,90	Scania Beers Rayon II B.V.	27146580	Haag	Nederländerna	100,00
Scania BH d.o.o.	1-23174	Sarajevo	Bosnien-Hercegovina	100,00	Scania Europe Holding B.V.	NL800564364B01	Zwolle	Nederländerna	100,00
Scania Botswana (Pty) Ltd	CO.2000/6045	Gaborone	Botswana	100,00	Scania Group Treasury B.V.	27269640	Haag	Nederländerna	100,00
Codema Coml Import LTDA	60849197/001-60	Guarulhos	Brasilien	99,99	Scania IT Nederland	8073.08.432.B01	Zwolle	Nederländerna	100,00
Scania Administradora de Consórcios Ltda	96.479.258/0001-91	Cotia	Brasilien	99,99	Scania Nederland B.V.	NL800564364B04	Zwolle	Nederländerna	100,00
Scania Latin America Ltda	635 010 727 112	Saõ Bernardo do Campo	Brasilien	100,00	Scania Nederland Holding B.V.	NL800564364B03	Zwolle	Nederländerna	100,00
Suvesa Super Veics Pesados LTDA	88301668/0001-10	Canoas	Brasilien	99,99	Scania Networks B.V.	NL802638429B01	Haag	Nederländerna	100,00
Scania Bulgaria EOOD	2 220 100 629	Sofia	Bulgarien	100,00	Scania Productie Meppel	NL800564364B06	Meppel	Nederländerna	100,00
Scania Chile S.A.	96.538.460-K	Santiago	Chile	100,00	Scania Treasury Netherland B.V.	27269639	Haag	Nederländerna	100,00
Scania Biler A/S	DK21498033	Kolding	Danmark	100,00	Norsk Lastebilutleie AS	875346822	Drammen	Norge	100,00
Scania Danmark A/S	DK 17045210	Herlev	Danmark	100,00	Norsk Scania AS	879 263 662	Oslo	Norge	100,00
Scania Danmark GmbH	15 295 18862	Herlev	Danmark	100,00	Scania del Peru S.A.	101-36300	Lima	Peru	100,00
Scania Eesti AS	10 238 872	Tallinn	Estland	100,00	Scania Polska S.A.	521-10-14-579	Warsawa	Polen	100,00
Oy Autokuvio Ab	1505472-2	Hämeenlinna	Finland	100,00	Scania Production Stupsk S.A.	839-000-53-10	Stupsk	Polen	100,00
Oy Autolinna Ab	1568949-6	Jyväskylä	Finland	100,00	Scania Romania SRL	J40/10908/1999	Bukarest	Rumänien	100,00
Oy Maakunnan Auto Ab	1568951-7	Seinäjoki	Finland	100,00	OOO Scania Russia	5 032 073 106	Moskva	Ryssland	100,00
Oy Scan-Auto Ab	FI0202014-4	Helsingfors	Finland	100,00	Scania Peter OOO	78:111158:25	St Petersburg	Ryssland	100,00
S.A.S. Scania Holding France	40309278600017	Angers	Frankrike	100,00	GB&M Garage et Carrosserie SA	CH-660-0046966-0	Geneva	Schweiz	100,00
Scania France S.A.S.	30716693400033	Angers	Frankrike	100,00	Scania Schweiz AG	218687	Kloten	Schweiz	100,00
Scania Ile de France S.A.	648 204 139	Goussainville	Frankrike	100,00	Scania Switzerland Holding Ltd	CH_170.3024.547-0	Zug	Schweiz	100,00
Scania IT France	FR17412 282 626	Angers	Frankrike	100,00	Thommen Nutzfahrzeuge AG	CH-280.3.001.323-2	Rümlingen	Schweiz	100,00
					Scania Srbia d.o.o.	SR100014375	Belgrad	Serbien-Montenegro	100,00
					Scania Singapore Pte Ltd	200309593R	Singapore	Singapore	100,00
					Scania Slovakia	0035826649/801	Bratislava	Slovakien	100,00
					Scania East Adriatic Region d.o.o.	1 605 810	Ljubljana	Slovenien	100,00

Förteckning över dotterföretag

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %	Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
Scania Slovenija d.o.o.	1 124 773	Ljubliana	Slovenien	100,00	Scania Deutschland Holding GmbH	DE812893584	Frankfurt/Main	Tyskland	100,00
Scania Hispania Holding	B82853938	Madrid	Spanien	100,00	Scania Ukraine LLC	30 107 866	Kiev	Ukraina	100,00
Scania Hispania S.A.	ESA59596734	Madrid	Spanien	100,00	Scania Hungaria KFT	10415577	Biatorbagy	Ungern	100,00
Scania Finance Holding Great Britain Ltd	4031225	London	Storbritannien	100,00	Lauken S.A.	21.150044.0016	Montevideo	Uruguay	100,00
Scania Great Britain Ltd	831017	Milton Keynes	Storbritannien	100,00	Scanexpo S.A.	21.173422.0012	Montevideo	Uruguay	100,00
Scania Int. Fleet Development	4006517	Milton Keynes	Storbritannien	100,00	Scania Holding Inc	4019619	Wilmington	USA	100,00
Scania Properties Ltd	895484	Milton Keynes	Storbritannien	100,00	Scania USA Inc	06-1288161	San Antonio, TX	USA	100,00
Dynamate AB	556070-4818	Södertälje	Sverige	100,00	Scania Österreich GmbH	AT 43324602	Brunn am Gebirge	Österrike	100,00
Fastighets AB Katalysatorn	556070-4826	Södertälje	Sverige	100,00	Kundfinansiering				
Fastighetsaktiebolaget Flygmotorn	556528-9112	Malmö	Sverige	100,00	Scania Finans AB	556049-2570	Södertälje	Sverige	100,00
Fastighetsaktiebolaget Hjulnavet	556084-1198	Stockholm	Sverige	100,00	Scania Finance Great Britain Ltd	581 016 364	Milton Keynes	Storbritannien	100,00
Fastighetsaktiebolaget Vindbron	556040-0938	Göteborg	Sverige	100,00	Scania Finance Nederland B.V.	27004973	Haag	Nederländerna	100,00
Ferruform AB	556528-9120	Luleå	Sverige	100,00	Scania Finance Belgium N.V. S.A.	BE 413 545 048	Diegem	Belgien	99,90
Hedenlunda Konferenscenter AB	556147-5871	Flen	Sverige	100,00	Scania Finance Luxembourg S.A.	2001 2217 359	Luxemburg	Luxemburg	100,00
Omni Katrineholm AB	556060-5809	Södertälje	Sverige	100,00	Scania Finance Deutschland GmbH	DE811292425	Koblenz	Tyskland	100,00
Scania Asset Management AB	556528-9088	Södertälje	Sverige	100,00	Scania Leasing Ges.m.b.H	ATU 57921547	Brunn am Gebirge	Österrike	100,00
Scania CV AB	556084-0976	Södertälje	Sverige	100,00	Scania Finance Switzerland Ltd	CH-020.3.029.627-6	Kloten	Schweiz	100,00
Scania IT AB	556084-1206	Södertälje	Sverige	100,00	Scania Finance France S.A.S.	350 890 661	Angers	Frankrike	100,00
Scania Overseas AB	556593-2984	Södertälje	Sverige	100,00	Scania Finance Hispania EFC S.A.	ESA82853987	Madrid	Spanien	100,00
Scania Parts Logistics AB	556528-9104	Södertälje	Sverige	100,00	Scania Finance Italy S.p.A	01204290223	Trento	Italien	100,00
Scania Real Estate AB	556084-1180	Katrineholm	Sverige	100,00	Scania Finance Polska Sp.z.o.o.	521 15 79 028	Warsawa	Polen	100,00
Scania Sverige AB	556051-4621	Södertälje	Sverige	100,00	Scania Finance Czech Republic spol s.r.o.	CZ 25657496	Prag	Tjeckien	100,00
Scania Sverige Bussar AB	556060-0586	Katrineholm	Sverige	100,00	Scania Lizing KFT	13-09-107823	Biatorbagy	Ungern	100,00
Scania Trade Development	556013-2002	Södertälje	Sverige	100,00	OOO Scania Leasing	7705392920	Moskva	Ryssland	100,00
Scania Treasury AB	556528-9351	Södertälje	Sverige	100,00	Scania Credit AB	556062-7373	Södertälje	Sverige	100,00
Scania Truck Financing AB	556020-4231	Södertälje	Sverige	100,00	Scania Finance Bulgaria EOOD	BG 175108126	Sofia	Bulgarien	100,00
Svenska Mektek AB	556616-7747	Södertälje	Sverige	100,00	Scania Credit Hrvatska d.o.o.	80 516 047	Rakitje	Kroatien	100,00
Vabis Försäkrings AB	516401-7856	Södertälje	Sverige	100,00	Scania Credit Romania SRL	17 996 167	Ciorogarla	Rumänien	100,00
Scania South Africa Pty Ltd	95/0 1275/07	Sandton	Sydafrika	100,00	Scania Credit Ukraine Ltd	33 052 443	Kiev	Ukraina	100,00
Scania Korea Ltd	136-81-15441	Seoul	Sydkorea	100,00	Scania Tüketici Finansmanı A.S.	7570328278	Istanbul	Turkiet	100,00
Scania Tanzania Ltd	39320	Dar Es Salaam	Tanzania	100,00	Scania Finance Korea Ltd	613 812 7196	Kyoung Sang Nam-Do	Sydkorea	100,00
Scan Siam Service Co. Ltd	3030522108	Bangkok	Thailand	73,98	Scania Finance Chile S.A.	76.574.810-0	Santiago	Chile	100,00
Scania Siam Co Ltd	865/2543	Bangkok	Thailand	100,00	Scania Finance Southern Africa (Pty) Ltd	2000/025215/07	Johannesburg	Sydafrika	100,00
Scania Thailand Co Ltd	9802/2534	Bangkok	Thailand	99,99					
Scania Czech Republic s.r.o.	CZ61251186	Prague	Tjeckien	100,00					
UL Scantrak s.r.o.	CZ27271196	Ústí nad Labem	Tjeckien	100,00					
Scania Deutschland GmbH	DE148787117	Koblenz	Tyskland	100,00					

Moderbolaget Scania AB

RESULTATRÄKNING

Januari – december, MSEK	Not	2006	2005	2004
Rörelseresultat		0	0	0
Finansiella intäkter och kostnader	1	10 110	3 561	4 920
Upplösning av periodiseringsfond		634	705	637
Avsättning till periodiseringsfond		–	–	-814
Skatter		-224	-234	-684
Årets resultat		10 520	4 032	4 059

BALANSRÄKNING

31 december, MSEK	Not	2006	2005	2004
Tillgångar				
Finansiella anläggningstillgångar				
Aktier i dotterföretag	2	8 401	8 484	8 401
Omsättningstillgångar				
Fordran på dotterföretag		14 722	8 306	9 195
Summa tillgångar		23 123	16 790	17 596
Eget kapital och skulder				
Eget kapital	3	21 972	14 997	14 433
Obeskattade reserver	4	1 140	1 774	2 479
Kortfristiga skulder				
Skatteskuld		11	19	684
Summa eget kapital och skulder		23 123	16 790	17 596
Ställda säkerheter				
Ansvarsförbindelser	5	–	–	–
		25 311	24 105	22 688

FÖRÄNDRING I EGET KAPITAL

Januari – december, MSEK	2006	2005	2004
Eget kapital vid årets ingång	14 997	14 433	11 574
Nyemission	–	83	–
Årets resultat	10 520	4 032	4 059
Koncernbidrag	-757	-766	–
Skatt hänförlig till koncernbidrag	212	215	–
Lämnad utdelning	-3 000	-3 000	-1 200
Eget kapital vid årets utgång	21 972	14 997	14 433

KASSAFLÖDESANALYS

Januari – december, MSEK	Not	2006	2005	2004
Den löpande verksamheten				
Resultat efter finansiella poster	6	10 110	3 561	4 920
Icke kassaflödespåverkande poster		-9 987	-3 500	-4 830
Betald skatt		-21	-684	0
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		102	-623	90
Kassaflöde från förändring av rörelsekapital				
Fordran/skuld till dotterföretag		2 828	3 623	-1 524
Summa förändring av rörelsekapital		2 828	3 623	-1 524
Kassaflöde från den löpande verksamheten		2 930	3 000	-1 434
Investeringsverksamheten				
Försäljning av aktier i dotterföretag		–	–	2 634
Likvidation av dotterföretag		70	–	–
Kassaflöde från investeringsverksamheten		70	–	2 634
Summa kassaflöde före finansieringsverksamheten		3 000	3 000	1 200
Finansieringsverksamheten				
Utbetald utdelning		-3 000	-3 000	-1 200
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-3 000	-3 000	-1 200
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 Scaniagruppens 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

	2006	2005	2004
Ränteintäkter från dotterföretag	123	100	90
Utdelning/koncernbidrag från Scania CV AB	10 000	3 500	4 830
Övrigt	-13	-39	-
Summa	10 110	3 561	4 920

NOT 2 Aktier i koncernföretag

Dotterföretag/ org.nr/säte	Ägarandel, %	Redovisat värde		
		2006	2005	2004
Scania CV AB, 556084-0976, Södertälje	100,0	8 401	8 401	8 401
Ainax AB, 556579-4459, Stockholm	-	-	83	-
Summa		8 401	8 484	8 401

Scania CV AB är ett publikt bolag och moderbolag i Scania CV-gruppen, vilken omfattar samtliga produktions-, marknads- och finansbolag inom Scania AB-gruppen. Bolaget är dotterföretag till Scania AB vars aktier är noterade på Stockholmsbörsen. Beträffande Ainax AB se not 3 "Eget kapital".

NOT 3 Eget kapital

2006	Bundet kapital			Fritt eget kapital	Totalt
	Aktiekapital	Reservfond	Överkursfond		
Ingående eget kapital	2 263	1 120	-	11 614	14 997
Minskning av aktiekapital	-263			263	0
Utdelning				-3 000	-3 000
Koncernbidrag				-757	-757
Skatt hänförlig till koncernbidrag				212	212
Årets resultat				10 520	10 520
Utgående kapital per 31 december 2006	2 000	1 120	-	18 852	21 972

2005	Bundet kapital			Fritt eget kapital	Totalt
	Aktiekapital	Reservfond	Överkursfond		
Ingående eget kapital	2 000	1 120	-	11 313	14 433
Nyemission Ainax	263		7 560	-7 740	83
Nedsättning överkursfond			-7 560	7 560	-
Utdelning				-3 394	-3 394
Erhållen utdelning från Ainax				394	394
Koncernbidrag				-766	-766
Skatt hänförlig till koncernbidrag				215	215
Årets resultat				4 032	4 032
Utgående kapital per 31 december 2005	2 263	1 120	0	11 614	14 997

2004	Bundet kapital			Fritt eget kapital	Totalt
	Aktiekapital	Reservfond	Överkursfond		
Ingående eget kapital	2 000	1 120	-	8 454	11 574
Utdelning				-1 200	-1 200
Årets resultat				4 059	4 059
Utgående kapital per 31 december 2004	2 000	1 120	-	11 313	14 433

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 100 000 000 utelöpande A-aktier med en rösträtt per aktie och 100 000 000 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 10 per aktie. Samtliga aktier är fullt betalade och inga aktier är reserverade för överlåtelse. Inga aktier innehas av bolaget självt eller dess dotterföretag. I samband med förväret av Ainax AB i februari 2005 med nyemitterade

aktier ökade aktiekapitalet med MSEK 263 och överkursfonden med MSEK 7 560. Vid årsstämman våren 2005 beslutades om nedsättning av överkursfonden med MSEK 7 560. Nedsättningen har skett efter tingsrättens beslut. Scania AB erhöll under våren 2006 i förtida skifte från Ainax 26 296 508 A-aktier i Scania. Enligt beslut som fattats av årsstämman och verkstälts genom beslut av Bolagsverket har under 2006 en minskning av aktiekapitalet skett med 262 965 080 kronor, genom indragning av 26 296 508 A-aktier i Scania som ägts av Scania. Därmed har aktiekapitalet och antal utestående aktier återställts till vad det var innan budet på Ainax slutfördes.

NOT 4 Obeskattade reserver

Periodiseringsfond	2006	2005	2004
Taxeringsår 2000	–	–	705
Taxeringsår 2001	–	634	634
Taxeringsår 2002	326	326	326
Taxeringsår 2005	814	814	814
Summa	1 140	1 774	2 479

Av obeskattade reserver utgör MSEK 319 (497 resp 695) en uppskjuten skatteskuld, vilken ingår i Scaniagruppens uppskjutna skatteskuld.

NOT 5 Ansvarsförbindelser

	2006	2005	2004
Ansvarsförbindelse avseende kreditförsäkring i FPG till förmån huvudsakligen för dotterföretag	2 187	2 143	2 010
Borgensförbindelser till förmån för upplåning i Scania CV AB	23 122	21 959	20 671
Övriga borgensförbindelser till förmån för dotterföretag	2	3	7
Summa	25 311	24 105	22 688

Förutom utdelning från Scania CV AB finns inga transaktioner med närstående.

NOT 6 Kassaflödesanalys

Kassaflödet har påverkats av erhållen utdelning med MSEK 3 500 (4 830 respektive 1 500) och av erhållen ränta med MSEK 123 (100 respektive 90).

Scania AB har erhållit i förtida skifte från Ainax 26 296 508 A-aktier i Scania (investeringsverksamheten) samt har dragit in dessa aktier (finansieringsverksamheten). Dessa båda transaktioner har inte någon påverkan på kassaflödet.

NOT 7 Löner och ersättningar till ledande befattningshavare och revisorer

Den verkställande direktören i Scania AB och den övriga företagsledningen upprätthåller identiska befattningar i Scania CV AB. Löner och ersättningar bestrides av Scania CV AB, varför hänvisningar sker till Scaniagruppens Not 27 samt 28. Ersättning till revisorer har utgått med TSEK 0 (15 resp 10) avseende moderbolaget.



Förslag till vinstdisposition

Styrelsen föreslår att till årsstämman förfogande stående vinstmedel:

Belopp i MSEK	
Balanserade vinstmedel	8 332
Årets resultat	10 520
Summa	18 852

disponeras enligt följande:

Till aktieägarna utdelas 15,00 kr per aktie	3 000
Till nästa år balanseras	15 852
Summa	18 852

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

Belopp i MSEK	
Aktiekapital	2 000
Reservfond	1 120
Balanserad vinst	15 852
Summa	18 972

Extra återföring till aktieägarna

Av styrelsen föreslagen ordinarie utdelning uppgår till 15,00 kronor per aktie enligt ovan. Till årsstämman föreslår styrelsen därtill en extra återföring till aktieägarna på 7 miljarder kronor. Återföringen föreslås ske genom en aktiesplit 5 till 1 med obligatorisk inlösen av den femte aktien till kursen 35,00 kronor per aktie. Tillsammans med den ordinarie utdelningen innebär det att aktieägarna kommer att erhålla 10 miljarder kronor eller 50 kronor per aktie.

Efter genomförande av föreslagen vinstdisposition och återföringen till aktieägarna kommer balanserad vinst och totalt eget kapital i moderbolaget Scania AB att uppgå till MSEK 8 852 respektive MSEK 11 972.

Så vitt undertecknande, styrelse och verkställande direktör, känner till är årsredovisningen upprättad i enlighet med god sed för aktiemarknadsbolag, lämnade uppgifter stämmer med de faktiska förhållandena och inget av väsentlig betydelse är utelämnat som skulle kunna påverka den bild av bolaget som skapats av årsredovisningen. Årsredovisningen och koncernredovisningen har godkänts för utfärdande av styrelsen den 8 februari 2007. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på årsstämman den 3 maj 2007.

Södertälje den 8 februari 2007

Bernd Pischetsrieder
Ordförande

Vito H Baumgartner

Staffan Bohman

Peggy Bruzelius

Sune Carlsson

Andreas Deumeland

Lothar Sander

Peter Wallenberg Jr

Kjell Wallin

Jan Westberg

Leif Östling
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats den 16 februari 2007

Caj Nackstad
Auktoriserad revisor
KPMG Bohlins AB

Jan Birgerson
Auktoriserad revisor
Ernst & Young AB

Revisionsberättelse

Till årsstämman i Scania AB (publ)
Org nr 556184-8564

Vi har granskat årsredovisningen, koncernredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning i Scania AB (publ) för år 2006. Bolagets årsredovisning ingår i den tryckta versionen av detta dokument på sidorna 2-44 samt 51-105. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för räkenskapshandlingarna och förvaltningen och för att årsredovisningslagen tillämpas vid upprättandet av årsredovisningen samt för att internationella redovisningsstandarder IFRS såsom de antagits av EU och årsredovisningslagen tillämpas vid upprättandet av koncernredovisningen. Vårt ansvar är att uttala oss om årsredovisningen, koncernredovisningen och förvaltningen på grundval av vår revision.

Revisionen har utförts i enlighet med god revisionssed i Sverige. Det innebär att vi planerat och genomfört revisionen för att med hög men inte absolut säkerhet försäkra oss om att årsredovisningen och koncernredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter.

En revision innefattar att granska ett urval av underlagen för belopp och annan information i räkenskapshandlingarna. I en revision ingår också att pröva redovisningsprinciperna och styrelsens och verkställande direktörens tillämpning av dem samt att bedöma de betydelsefulla uppskattningar som styrelsen och verkställande direktören gjort när de upprättat årsredovisningen och koncernredovisningen samt att utvärdera den samlade informationen i årsredovisningen och koncernredovisningen. Som underlag för vårt uttalande om ansvarsfrihet har vi granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i bolaget för att kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören är ersättningskyldig mot bolaget. Vi har även granskat om någon styrelseledamot eller verkställande direktören på annat sätt har handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen. Vi anser att vår revision ger oss rimlig grund för våra uttalanden nedan.

Årsredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en rättvisande bild av bolagets resultat och ställning i enlighet med god redovisningssed i Sverige. Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med internationella redovisningsstandarder IFRS såsom de antagits av EU och årsredovisningslagen och ger en rättvisande bild av koncernens resultat och ställning. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker att årsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och för koncernen, disponerar vinsten i moderbolaget enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Södertälje den 16 februari 2007

Caj Nackstad
Auktoriserad revisor
KPMG Bohlins AB

Jan Birgersson
Auktoriserad revisor
Ernst & Young AB

Kvartalsöversikt, antal per geografiskt område

	2006					2005				
	Helår	Kv 4	Kv 3	Kv 2	Kv 1	Helår	Kv 4	Kv 3	Kv 2	Kv 1
Orderingång, lastbilar										
Västra Europa	38 642	13 437	6 447	8 155	10 603	34 900	10 211	7 630	8 863	8 196
Centrala och östra Europa	11 568	4 475	2 156	2 686	2 251	6 005	1 981	1 527	1 495	1 002
Latinamerika	9 036	2 755	1 977	2 217	2 087	7 608	2 177	1 863	1 560	2 008
Asien	6 389	1 770	1 030	1 642	1 947	5 257	1 199	695	1 862	1 501
Övriga marknader	2 774	767	592	789	626	2 772	774	751	613	634
Totalt	68 409	23 204	12 202	15 489	17 514	56 542	16 342	12 466	14 393	13 341
Levererade lastbilar										
Västra Europa	34 396	9 708	7 295	8 545	8 848	31 392	9 119	6 149	8 689	7 435
Centrala och östra Europa	8 830	3 177	2 062	2 014	1 577	5 693	1 939	1 229	1 339	1 186
Latinamerika	7 957	2 042	2 196	1 991	1 728	7 776	2 220	1 718	2 078	1 760
Asien	5 546	1 359	1 348	1 660	1 179	5 415	1 562	1 212	1 516	1 125
Övriga marknader	2 615	606	630	661	718	2 291	833	470	491	497
Totalt	59 344	16 892	13 531	14 871	14 050	52 567	15 673	10 778	14 113	12 003
Orderingång, bussar¹⁾										
Västra Europa	1 999	655	458	390	496	2 568	739	326	673	830
Centrala och östra Europa	569	251	126	130	62	348	58	38	121	131
Latinamerika	1 643	358	365	509	411	1 785	303	312	388	782
Asien	1 462	725	185	268	284	628	89	97	237	205
Övriga marknader	816	224	208	136	248	717	66	216	283	152
Totalt	6 489	2 213	1 342	1 433	1 501	6 046	1 255	989	1 702	2 100
Levererade bussar¹⁾										
Västra Europa	2 282	538	513	641	590	2 271	685	526	573	487
Centrala och östra Europa	428	161	100	109	58	394	126	95	89	84
Latinamerika	1 679	313	509	470	387	1 727	384	324	633	386
Asien	879	433	121	223	102	616	113	164	183	156
Övriga marknader	669	161	185	133	190	808	153	339	176	140
Totalt	5 937	1 606	1 428	1 576	1 327	5 816	1 461	1 448	1 654	1 253

1) Inklusive karosserade bussar.

Kvartalsöversikt, resultat

Belopp i MSEK om inte annat anges	2006					2005				
	Helår	Kv 4	Kv 3	Kv 2	Kv 1	Helår	Kv 4	Kv 3	Kv 2	Kv 1
Fordon och service										
Nettoomsättning	70 738	19 007	16 507	17 978	17 246	63 328	18 286	14 608	16 561	13 873
Kostnad för sålda varor	-52 255	-13 752	-12 128	-13 521	-12 854	-47 835	-13 636	-11 257	-12 624	-10 318
Bruttoresultat	18 483	5 255	4 379	4 457	4 392	15 493	4 650	3 351	3 937	3 555
Forsknings- och utvecklingskostnader	-3 023	-798	-705	-791	-729	-2 484	-705	-581	-631	-567
Försäljningskostnader	-6 016	-1 608	-1 466	-1 514	-1 428	-5 829	-1 726	-1 473	-1 398	-1 232
Administrationskostnader	-1 189	-381	-322	-251	-235	-858	-196	-239	-217	-206
Andel av resultat i intressebolag och joint venture	5	2	-3	6	0	8	2	2	1	3
Rörelseresultat, Fordon och service	8 260	2 470	1 883	1 907	2 000	6 330	2 025	1 060	1 692	1 553
Kundfinansiering										
Ränte- och hyresintäkter	3 527	910	880	871	866	3 518	921	884	858	855
Kostnader för räntor och avskrivningar	-2 608	-675	-661	-636	-636	-2 575	-675	-636	-631	-633
Ränteöverskott	919	235	219	235	230	943	246	248	227	222
Andra intäkter	232	70	65	43	54	178	39	63	27	49
Andra kostnader	-179	-53	-49	-35	-42	-138	-33	-44	-25	-36
Bruttoresultat	972	252	235	243	242	983	252	267	229	235
Försäljnings- och administrationskostnader	-416	-119	-98	-101	-98	-374	-108	-89	-91	-86
Kostnader för osäkra fordringar	-63	-14	-3	-16	-30	-80	-12	-32	-13	-23
Rörelseresultat, Kundfinansiering	493	119	134	126	114	529	132	146	125	126
Rörelseresultat	8 753	2 589	2 017	2 033	2 114	6 859	2 157	1 206	1 817	1 679
Ränteintäkter	632	234	103	133	162	679	211	185	158	125
Räntekostnader	-863	-292	-169	-195	-207	-866	-247	-246	-199	-174
Övriga finansiella intäkter	142	56	-30	54	62	299	103	29	82	85
Övriga finansiella kostnader	-81	-9	-9	-41	-22	-206	-54	-19	-116	-17
Summa finansiella intäkter och kostnader	-170	-11	-105	-49	-5	-94	13	-51	-75	19
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader	8 583	2 578	1 912	1 984	2 109	6 765	2 170	1 155	1 742	1 698
Skatter	-2 644	-754	-631	-597	-662	-2 100	-646	-330	-581	-543
Årets resultat	5 939	1 824	1 281	1 387	1 447	4 665	1 524	825	1 161	1 155
<i>Hänförligt till:</i>										
Scantias aktieägare	5 939	1 824	1 281	1 387	1 447	4 665	1 524	825	1 161	1 155
Minoriteten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultat per aktie, SEK ^{1) 2)}	29,70	9,12	6,41	6,94	7,24	23,33	7,62	4,13	5,81	5,78
Rörelsemarginal, i procent	12,4	13,6	12,2	11,3	12,3	10,8	11,8	8,3	11,0	12,1

1) Hänförligt till Scantias aktieägares andel av resultatet.

2) Inga utspädningseffekter föreligger.

Nyckeltal

	Enligt IFRS ¹⁾			Enligt svensk redovisningsstandard						
	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997
Scaniagruppen										
Rörelsemarginal, %	12,4	10,8	11,6	10,1	9,3	4,6	10,5	12	8,7	8,6
Resultat per aktie, SEK	29,7	23,3	21,6	15,2	13,7	5,2	15,4	15,7	11,3	9,7
Eget kapital per aktie, SEK	130,6	118,6	107,1	91,3	84,7	80,0	78,5	67,7	59,3	51,8
Avkastning på eget kapital, %	24,1	20,8	21,8	17,4	17,2	6,5	21,6	25,1	20,7	20,2
Utdelning, kronor per aktie ^{2),3)}	15,00	15,00	15,00	6,00	5,50	3,50	7,00	7,00	6,50	5,50
Utdelning, procent av årets resultat	50,5	64,3	69,5	39,6	40,2	66,8	45,5	44,5	57,8	55,4
Soliditet, %	29,7	30,3	30,3	27,7	25,6	23,4	25,8	25,3	25,8	27,0
Nettoskuldsättning, exkl avsättning för pension, MSEK	23 297	25 476	23 115	24 291	25 108	29 305	23 777	21 677	17 505	14 054
Nettoskuldssättningsgrad	0,89	1,07	1,08	1,33	1,48	1,83	1,51	1,60	1,48	1,37
Fordon och service										
Rörelsemarginal, %	11,7	10,0	10,8	9,4	7,5	4,1	9,5	10,4	7,7	7,5
Sysselsatt kapital	32 898	27 012	23 876	21 859	24 363	27 311	27 278	26 239	22 294	21 447
Operativt kapital	22 226	24 396	21 680	20 080	20 356	23 380	23 810	23 696	20 584	19 383
Överskottsgrad, %	12,8	11,6	11,6	10,0	9,2	4,7	10,5	12,0	8,7	8,6
Kapitalomsättningshastighet, gånger	2,38	2,43	2,50	2,21	1,89	1,93	1,96	1,77	1,99	1,91
Avkastning på sysselsatt kapital, %	30,4	28,0	29,1	22,0	17,4	9,1	20,6	21,2	17,3	16,3
Avkastning på operativt kapital, %	35,2	26,8	29,0	23,1	16,6	9,1	21,5	22,2	17,6	16,5
Nettoskuldsättning, exkl avsättning för pension, MSEK ⁴⁾	-4 335	269	854	2 647	4 308	7 790	7 781	8 309	6 522	7 143
Nettoskuldssättningsgrad	-0,19	0,01	0,05	0,17	0,31	0,58	0,50	0,61	0,55	0,69
Räntetäckningsgrad, gånger	9,6	6,8	8,6	6,2	4,6	2,0	4,8	5,7	5,9	4,7
Kundfinansiering										
Rörelsemarginal, %	1,6	1,9	1,7	1,4	1,2	1,2	1,1	1,0	0,9	1,1
Soliditet, %	9,6	10,0	11,2	11,5	11,9	9,5	8,2	7,6	6,5	8,5

1) Den finansiella rapporteringen är i enlighet med IFRS från och med år 2004. De främsta skillnaderna mot tidigare redovisningsprinciper visas i flerårsöversiktens första fotnot.

2) Förslagen/fastställd utdelning.

3) Utöver ordinarie utdelning har styrelsen för 2006 föreslagit en extra återföring till aktieägarna på 7 miljarder kronor, motsvarande 35 kronor per aktie.

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

Definitioner

Rörelsemarginal

Rörelseresultat i procent av nettoomsättningen.

Resultat per aktie

Årets resultat exkl. minoritets andelar i relation till genomsnittligt antal aktier.

Eget kapital per aktie

Eget kapital exkl. minoritetsandelar i relation till totalt antal aktier.

Avkastning på eget kapital

Årets resultat i procent av totalt eget kapital.

Soliditet

Totalt eget kapital i procent av balansomslutning per respektive balansdag.

Nettoskuldsättning, exkl avsättning för pensioner

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

Nettoskuldsättningsgrad

Nettoskuldsättning i relation till totalt eget kapital.

Sysselsatt kapital

Totala tillgångar med avdrag för rörelsens skulder.

Operativt kapital

Totala tillgångar med avdrag för likvida medel och rörelsens skulder.

Överskottsgrad

Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i procent av nettoomsättningen.

Kapitalomsättningshastighet

Nettoomsättning i relation till sysselsatt kapital.

Avkastning på sysselsatt kapital

Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i procent av sysselsatt kapital.

Avkastning på operativt kapital

Rörelseresultat i procent av operativt kapital.

Räntetäckningsgrad

Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i relation till finansiella kostnader.

Bruttomarginal, Kundfinansiering

Rörelseresultat i procent av genomsnittlig portfölj.

Flerårsöversikt

MSEK om ej annat anges	Enligt IFRS ¹⁾			Enligt svensk redovisningsstandard						
	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997
Leveransvärde per marknadsområde										
Västra Europa	47 196	43 559	39 566	38 073	36 031	36 617	36 393	33 139	28 893	22 993
Centrala och östra Europa	8 455	5 884	5 157	4 246	3 235	2 739	1 922	1 440	1 883	1 507
<i>Europa, totalt</i>	55 651	<i>49 443</i>	<i>44 723</i>	<i>42 319</i>	<i>39 266</i>	<i>39 356</i>	<i>38 315</i>	<i>34 579</i>	<i>30 776</i>	<i>24 500</i>
Amerika	8 420	7 575	5 655	3 836	3 542	5 576	5 529	4 247	5 974	6 798
Asien	4 603	4 137	3 997	3 936	3 123	2 898	2 390	1 118	1 018	1 932
Övriga marknader	3 953	3 943	3 404	2 896	2 529	2 364	2 050	1 784	1 907	1 857
Justering för hyresintäkter ²⁾	-1 889	-1 770	-991	-2 406	-1 175	-1 884	-2 425	-3 066	-2 166	-1 783
Nettoomsättning Scaniaprodukter	70 738	63 328	56 788	50 581	47 285	48 310	45 859	38 662	37 509	33 304
Avyttrad Personbilsverksamhet ³⁾	-	-	-	-	-	4 755	5 539	5 382	5 637	4 632
Totalt	70 738	63 328	56 788	50 581	47 285	53 065	51 398	44 044	43 146	37 936
Rörelseresultat										
Fordon och service	8 260	6 330	6 149	4 759	3 548	2 089	4 623	4 655	3 251	2 716
Kundfinansiering	493	529	450	366	308	278	179	140	91	73
Avyttrad Personbilsverksamhet ³⁾	-	-	-	-	550	100	277	250	250	258
Totalt	8 753	6 859	6 599	5 125	4 406	2 467	5 079	5 045	3 592	3 047
Rörelsemarginal, %										
Fordon och service	11,7	10,0	10,8	9,4	7,5	4,3	10,1	12,0	8,7	8,2
Avyttrad Personbilsverksamhet ³⁾	-	-	-	-	-	2,1	5,0	4,6	4,4	5,6
Totalt ⁴⁾	12,4	10,8	11,6	10,1	9,3	4,6	9,9	11,5	8,3	8,0
Finansnetto	-170	-94	-323	-521	-684	-926	-630	-545	-378	-296
Årets resultat	5 939	4 665	4 316	3 034	2 739	1 048	3 080	3 146	2 250	1 943
Specifikation av forsknings- och utvecklingskostnader										
Utgifter	-2 842	-2 479	-2 219	-2 151	-2 010	-1 955	-1 621	-1 267	-1 168	-1 248
Aktivering	180	278	316	660	573	-	-	-	-	-
Avskrivning	-361	-283	-84	-2	-	-	-	-	-	-
Forsknings- och utvecklingskostnader	-3 023	-2 484	-1 987	-1 493	-1 437	-1 955	-1 621	-1 267	-1 168	-1 248
Nettoinvesteringar genom förvärv/avyttringar av verksamheter	0	205	49	26	-1 165	929	457	1 121	-5	483
Nettoinvesteringar i anläggningstillgångar	3 810	3 597	2 798	3 285	2 921	1 878	1 521	1 654	1 817	2 307
Portfölj kundfinansieringsverksamheten	31 841	29 634	26 601	25 926	25 303	25 091	18 522	15 262	12 342	8 100
Kassaflöde, Fordon och service	6 942	3 865	2 685	2 450	3 583	2 066	2 557	476	1 797	-55
Lageromsättningshastighet, gånger ⁵⁾	6,9	6,0	6,0	5,8	6,1	6,0	6,2	5,6	5,3	5,3

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 ökat tillgångarnas värde, 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 intressebolag redovisas i rörelseresultatet.

2) Avser skillnaden mellan resultatavräknade intäkter och faktureringsvärde baserat på leveranser. Se vidare not 4.

3) Den svenska Personbilsverksamheten avyttrades per 1 januari 2002.

4) Kundfinansiering inkluderad.

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

Flerårsöversikt (forts.)

	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997
Antal producerade fordon										
Lastbilar	60 867	53 368	53 051	45 985	41 433	43 487	51 409	45 779	45 546	43 555
Bussar	5 870	6 141	5 621	5 291	3 712	4 664	4 172	3 703	4 515	4 586
Totalt	66 737	59 509	58 672	51 276	45 145	48 151	55 581	49 482	50 061	48 141
Antal levererade lastbilar per marknadsområde										
Västra Europa	34 396	31 392	30 312	29 322	28 229	30 272	38 347	35 942	32 595	26 659
Centrala och östra Europa	8 830	5 693	5 272	4 148	3 205	2 723	2 416	1 715	2 328	1 930
<i>Europa, totalt</i>	43 226	37 085	35 584	33 470	31 434	32 995	40 763	37 657	34 923	28 589
Amerika	7 957	7 776	7 604	4 739	3 633	6 181	6 777	6 253	7 621	9 649
Asien	5 546	5 415	5 464	5 317	3 486	2 994	3 438	1 481	1 410	3 096
Övriga marknader	2 615	2 291	1 911	1 519	1 342	1 489	1 340	1 260	1 599	1 058
Totalt	59 344	52 567	50 563	45 045	39 895	43 659	52 318	46 651	45 553	42 392
Antal levererade bussar per marknadsområde										
Västra Europa	2 282	2 271	2 157	2 224	1 612	1 696	1 617	1 935	1 721	1 518
Centrala och östra Europa	428	394	424	349	132	132	85	67	116	172
<i>Europa, totalt</i>	2 710	2 665	2 581	2 573	1 744	1 828	1 702	2 002	1 837	1 690
Amerika	1 679	1 727	1 472	1 072	958	1 595	1 843	1 237	1 697	1 829
Asien	879	616	947	631	440	666	278	160	78	308
Övriga marknader	669	808	519	634	632	583	351	364	505	757
Totalt	5 937	5 816	5 519	4 910	3 774	4 672	4 174	3 763	4 117	4 584
Totalt antal levererade fordon	65 281	58 383	56 082	49 955	43 669	48 331	56 492	50 414	49 670	46 976
Antal levererade industri- och marinmotorer per marknadsområde										
Västra Europa	3 514	3 404	2 819	1 886	1 907	1 893	1 915	2 071	1 903	1 911
Latinamerika	2 245	2 073	1 648	881	631	2 217	823	825	764	872
Övriga marknader	787	227	547	398	653	562	565	387	169	278
Totalt	6 546	5 704	5 014	3 165	3 191	4 672	3 303	3 283	2 836	3 061
Totalmarknad tunga lastbilar och bussar, antal										
Västra Europa:										
Lastbilar	261 000	251 000	231 000	213 000	211 700	235 000	243 700	235 900	207 300	170 300
Bussar	23 900	23 300	22 400	21 700	22 500	23 500	23 500	22 400	21 000	18 000
Antal anställda⁶⁾										
Produktion och centrala staber	16 517	15 174	15 260	15 498	15 067	14 987	15 984	15 818	15 913	16 290
Forskning och utveckling	2 174	2 058	1 924	1 833	1 681	1 435	1 159	944	921	855
Marknadsbolag	13 682	13 128	12 455	11 460	11 173	11 868	10 029	9 431	6 559	6 511
Summa Fordon och service	32 373	30 360	29 639	28 791	27 921	28 290	27 172	26 193	23 393	23 656
Kundfinansieringsbolag	447	405	354	321	309	251	194	166	144	107
Totalt	32 820	30 765	29 993	29 112	28 230	28 541	27 366	26 359	23 537	23 763

6) Inklusive tillfälligt anställd personal.

Årsstämma och finansiell information

Årsstämma

Ordinarie bolagsstämma (årsstämma) hålls torsdagen den 3 maj 2007 kl 14:00 i Scaniarinken, AXA Sports Center, Södertälje.

Deltagande

Aktieägare som vill delta i årsstämman ska dels vara införd i aktieboken, som förs av VPC AB, senast torsdagen den 26 april 2007, dels anmäla sig till bolaget per post till Scantias årsstämma, Box 47011, 100 74 STOCKHOLM, eller per telefon 020-23 96 70 eller via Scantias hemsida www.scania.com senast torsdagen den 26 april klockan 16:00.

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 VPC AB. Aktieägare som önskar sådan omregistrering måste underrätta förvaltaren om detta i tillräckligt god tid före onsdagen den 25 april 2007.

Utdelning

Som avstämningsdag för utdelning föreslås onsdagen den 9 maj 2007. Sista dag för handel inklusive utdelning är fredagen den 4 maj 2007. Beslutar stämman enligt förslaget, beräknas utdelning verkställas måndagen den 14 maj 2007.

Finansiell information från Scania

Delårsrapport kvartal 1, 27 april 2007.
Delårsrapport kvartal 2, 26 juli 2007.
Delårsrapport kvartal 3, 29 oktober 2007.

Årsredovisningen finns på www.scania.com där även Scantias delårsrapporter återfinns.

Finansiella rapporter kan även beställas från:

Scania AB, 151 87 Södertälje
Telefon 08-55 38 10 00
Fax 08-55 38 55 59
Hemsida www.scania.com

Aktuell information

Adresser och uppdaterade fakta finns på www.scania.com



Årsredovisningen innehåller framåtriktad information som avspeglar företagsledningens nuvarande bedömningar med avseende på vissa framtida förhållanden och möjliga resultat. Denna typ av framåtriktad information innefattar risker och osäkerheter som på ett väsentligt sätt kan påverka framtida resultat. Informationen baseras på vissa antaganden inklusive sådana som hänför sig till ekonomiska förhållanden i allmänhet på bolagets marknader och efterfrågenivån på bolagets produkter. Denna redovisning innebär inte att bolaget åtagit sig att komplettera denna framåtriktade information, utöver vad som följer av inregistreringskontraktet med Stockholmsbörsen, om och när omständigheter inträffar som innebär förändringar i förhållande till då denna information lämnades.



LASTBILAR



BUSSAR



MOTORER



SERVICE OCH TJÄNSTER



KUNDFINANSIERING

Scania AB (publ), 151 87 Södertälje. Tel: 08-55 38 10 00. Fax: 08-55 38 10 37

*För mer information:
www.scania.com*