

# SCANIA 1999

ÅRSREDOVISNING



1897 kom den första svensk-tillverkade automobilen med förbränningsmotor.

Under 1920-talet började Scania-Vabis tillverka bussar. 1923 tillverkades 20 stycken.

På 1930-talet kom "Bulldogs-bussen". Den utvecklades från en Leyland Tiger-konstruktion och blev banbrytande genom sin enkla konstruktion och ett effektivt utnyttjande av utrymme och vikt.

1945, vid krigsslutet, var ett "enhetsbussprogram" klart. De olika bussmodellerna var byggda efter samma principer. De passade för stads-, linje- och turist-trafik.



1909 tillverkades endast fem lastfordon varav fordonet på bilden ovan är den äldsta bevarade Scania-lastbilen.

1925 introducerades ett helt nytt lastbilschassi och en ny motortyp sammanbyggd med växellådan.

1949 tog Scania ett betydelsefullt steg framåt, när de nya lastbilarna i 40- och 60-serierna presenterades. Den direktinsprutande dieselmotorn gav 20–25 procent lägre bränsleförbrukning. Motorn kom snart att kallas 40 000-milamotorn på grund av sin slitstyrka.

1958 började Scania tillverka 75-serien som skulle bli tidernas mest långlivade modellserie. Modellen fanns kvar i produktion till 1980. Då introducerades en bekvämare, starkare och tyngre lastbil, med i stort sett samma utseende.

Under 1980-talet växte 2- och 3-serien fram. Ett modellprogram baserat på ett modultänkande som Scania länge arbetat med. 3-serien utsågs till "Truck of the Year" 1989.

## Scania genom tiderna

Scania grundades 1891. Sedan dess har företaget tillverkat och levererat nära en miljon lastbilar, bussar och busschassier.

Scania är en av världens ledande tillverkare av lastbilar och bussar för tunga transporter samt industri- och marinmotorer. Med 25 800 anställda och produktion i Europa och Latinamerika är Scania en av branschens mest lönsamma tillverkare. Under 1999 uppgick faktureringen till 47,1 miljarder kronor och resultatet efter finansnetto 4,5 miljarder kronor. Försäljningen sker på ett 100-tal marknader och cirka 95 procent av Scantias fordon säljs utanför Sverige.

Under 1990-talet expanderade Scania på nya marknader för lastbilar och bussar i centrala och östra Europa.

Stadsbuss i Gdansk.

Upp till 85 procent av komponenterna i ett busschassi är gemensamma med ett lastbilschassi i 4-serien.

Turistbuss i Sydkorea.

Scanias industri- och marinmotorer används i tuffa förhållanden i generatorer och båtar världen över.

Hösten 1995 presenterades 4-serien som fick ett mycket gott mottagande på marknaden. Den utsågs till "Truck of the year" 1996. 4-serien är resultatet av det mest omfattande utvecklingsarbetet i Scanias historia och erbjuder en mycket hög anpassningsförmåga efter kundernas behov. Bland annat har Scania fått en starkt förbättrad konkurrenskraft i anläggningssegmentet.

Scanias prototyp för ett fordonskoncept inför 2010-talet. Fordonet visar på en möjlighet att minska den tunga lastbilstrafiken genom en kapacitetshöjning på 50 procent per fordon jämfört med dagens bilar.



# INNEHÅLL

Viktiga händelser 1999 och 2000	2
Verksamheten i sammandrag	3
Verkställande direktören	4
Styrelsens ordförande	6
Scania-aktien	8
Affärsidé och strategi	10
Scanias identitet och arbetssätt	11
Scania under 1990-talet	14
Verksamhetsöversikt	16
Fordon	16
Service och tjänster	28
Kundfinansiering	30
Våra medarbetare	32
Scania och miljön	34
Finansiell översikt	38
Resultaträkning	42
Balansräkning	43
Kassaflödesanalys	44
Moderbolaget Scania AB	45
Redovisningsprinciper	46
Noter	48
Ekonomisk information U.S. GAAP	56
Förslag till vinstdisposition	57
Revisionsberättelse	58
Förädlingsvärde	59
Kvartalsuppgifter, nyckeltal, definitioner	60
Flerårsöversikt	62
Styrelse	64
Koncernledning	66
Adresser	68

Förvaltningsberättelsen omfattar sidorna 2–57.

Organisationsnummer:  
Scania AB (publ)  
556184-8564

## VIKTIGA HÄNDELSE 1999

### Januari:

- Scania och den amerikanska motortillverkaren Cummins startar ett gemensamt företag för tillverkning av avancerade bränsleinsprutningssystem.
- Distributionen av lastbilar på den koreanska marknaden återupptas genom det nybildade helägda dotterbolaget Scania Korea Ltd.
- Distributören av Scanias lastbilar på den italienska marknaden, Italscandia Autocarri SpA, förvärvas.
- Volvo tillkännager att de köpt aktier motsvarande 13,5 procent av rösterna och 12,9 procent av kapitalet i Scania.

### Mars:

- Ett nytt spjutspetsföretag inom fordons elektronik och IT, Scania Infotronics AB, startas tillsammans med forskningsföretaget Mecel AB.

### April:

- Scanias samtliga anläggningar i Sverige blir ISO 14001-certifierade.
- Volvo ökar successivt sitt ägande och har vid utgången av april 21,5 procent av rösterna och 20,3 procent av kapitalet.

### Juli:

- Norsk Scania AS, Scanias distributör på den norska marknaden, förvärvas.
- Beslut om investeringar i ett nytt täcklacksmåleri och en ny anläggning för hyttmontering i Oskarshamn.

### Augusti:

- Volvo träffar avtal med Investor om att förvärva samtliga Investors aktier i Scania. Samtidigt lägger Volvo ett publikt bud på övriga utestående aktier i Scania.

### September:

- Scanias konceptlastbil för 2010-talet presenteras på ett trafik-säkerhetsseminarium i Bryssel.

### Oktober:

- Scania förvärvar återstående 50 procent i den finländska distributören Oy Scan-Auto Ab.
- Enheten för tillverkning av ramartiklar i Luleå ombildas till det fristående bolaget, Ferruform AB.

### November:

- Mecel och Scania Infotronics presenterar den första WAP-browsern för lastbilmiljö.
- Avtal om försäljning av 340 landsvägsbussar till Sydafrika.

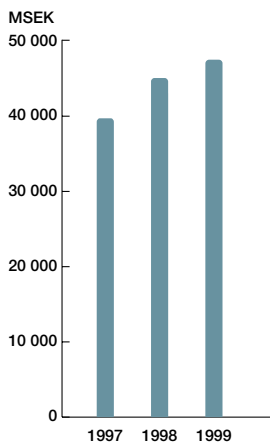
## 2000

### Mars:

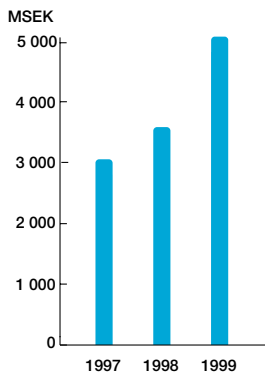
- EU-kommissionen beslutar att inte godkänna Volvos förslag på förvärv av Scania. Volvo drar tillbaka sitt bud till Scanias aktieägare.
- Investor tillkännager en överenskommelse med Volkswagen AG om försäljning av 34,0 procent av rösterna och 18,7 procent av kapitalet i Scania.

# VERKSAMHETEN I SAMMANDRAG

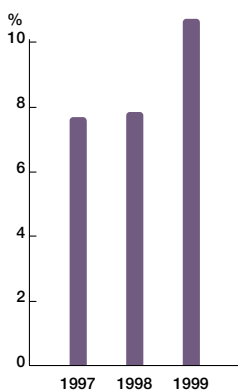
## Fakturering



## Rörelseresultat



## Rörelsemarginal



Nyckeltal	1997	1998	1999
<b>Fakturering, antal</b>			
Lastbilar	42 392	45 553	46 651
Bussar	4 584	4 117	3 763
Totalt	46 976	49 670	50 414
<b>Fakturering, MSEK</b>			
Scaniaprodukter	35 087	39 675	41 728
Svenska Volkswagenprodukter	4 632	5 637	5 382
Totalt	39 719	45 312	47 110
<b>Rörelseresultat, MSEK</b>			
Scaniaprodukter	2 789	3 342	4 795
Svenska Volkswagenprodukter	258	250	250
Totalt	3 047	3 592	5 045
<b>Rörelsemarginal, %</b>			
Scaniaprodukter	7,9	8,4	11,5
Svenska Volkswagenprodukter	5,6	4,4	4,6
Totalt	7,7	7,9	10,7
<b>Resultat efter finansnetto, MSEK</b>	2 751	3 214	4 500
<b>Årets nettovinst, MSEK</b>	1 943	2 250	3 146
Vinst per aktie, SEK	9,70	11,25	15,75
Vinst per aktie enligt U.S. GAAP, SEK	11,10	11,20	16,40
<b>Operativt kassaflöde exklusive kundfinansieringsverksamheten, MSEK</b>	-55	1 797	476
<b>Avkastning, %</b>			
på eget kapital	20,2	20,7	25,1
på sysselsatt kapital <sup>1)</sup>	16,2	17,4	21,4
<b>Nettoskuldsättningsgrad<sup>1)</sup></b>	0,69	0,55	0,61
<b>Soliditet, %</b>	27,0	26,5	26,0
<b>Investeringar i anläggningar, MSEK</b>	2 566	2 026	1 876
<b>Kostnader för forskning och utveckling, MSEK</b>	1 248	1 168	1 267
<b>Anställda 31 december, antal</b>	23 763	23 537	25 814

<sup>1)</sup> Kundfinansieringsverksamheten är redovisad enligt kapitalandelsmetoden.

# VERKSTÄLLANDE DIREKTÖREN HAR ORDET

**1999 utvecklades till ett mycket bra år för Scania. Försäljningsvolymen steg något, och resultatet tog ett rejält kliv uppåt med 40 procent. Rörelsemarginalen på 11,5 procent för Scaniaprodukter är tillbaka på en traditionellt hög Scanianivå.**

Ett antal omständigheter bidrog till den fina resultatutvecklingen, bland annat en mycket stark marknad i västra Europa. Men framför allt ligger förklaringen i att företaget nu har omställningen till nya produktprogram och inkörning av en delvis ny produktionsapparat bakom sig.

## **Förstärkning av distributionen**

Under senare år har åkerinäringen i Europa alltmer efterfrågat fordon med underhålls-, reparations- och finansieringspaket för en period på fyra till fem år. Trenden mot

koncentration på själva transportverksamheten och outsourcing av övriga aktiviteter blir alltmer tydlig.

Utvecklingen startade i slutet av 80-talet i Storbritannien och Beneluxländerna men blir vanligare också i andra länder. Detta blir ännu mera uttalat i framtiden, även utanför Europa.

Mot den bakgrunden har vi systematiskt förstärkt och byggt ut vår distributions- och serviceorganisation på samtliga västeuropeiska marknader under de senaste fem åren. Under 1999 förvärvade Scania distributörerna i Italien, Norge och Finland.

Vi fortsätter också att bygga ut våra distributörsorganisationer på de viktiga tillväxtmarknaderna i centrala och östra Europa, även om efterfrågan tillfälligt är svag.

*Leif Östling*



### **Bredare produktkoncept**

Att leverera de bästa totallösningarna på marknaden är nyckeln till hur vi skall kunna förverkliga Scantias tillväxtmål. Under året fortsatte därför arbetet med att vidareutveckla Scantias tjänster inom service, underhåll och finansiering.

Satsningarna på Scantiaspecifika elektronik- och informationssystem intensifierades. Som ett led i detta bildades Scania Infotronics AB, ett spjutspetsföretag inom IT-baserad fordonselektronik. Scania satsar på att leda utvecklingen i att utnyttja IT-utvecklingen i praktiska applikationer i fordonen till fördel för våra kunder.

### **Fortsatt god efterfrågan**

Efterfrågan på tunga lastbilar i västra Europa var större under 1999 än de flesta bedömare väntat sig. Den ekonomiska utvecklingen är god inom EU, och sannolikt finns fortfarande ett stort behov att ersätta de fordon som såldes vid den förra efterfrågetoppen omkring 1990. Det förstärks av en miljöbetingad efterfrågan dels till följd av nya lagkrav, dels till följd av att kunderna ser en konkurrensfördel i att ha de bäst miljöanpassade fordonen.

Marknaderna i Asien var svaga under året, men en viss förbättring skedde under andra halvåret. Långsiktigt erbjuder regionen stora möjligheter för Scania, och vi fortsätter att förstärka vår distribution och service.

Latinamerika hade 1999 ett svårt år. I början av året devalverades den brasilianska valutan, vilket drev ner efterfrågan i hela regionen till en mycket låg nivå. Vi har satt in kraftfulla åtgärdsprogram för att anpassa kostnadsnivån till den nu aktuella efterfrågan. Med dessa åtgärder bedömer vi att vi skall nå minst ett nollresultat under detta år.

2000 blir säkert ett spännande år. Marknaderna i västra Europa tycks fortsätta på en hög nivå. Centrala och östra

Europa kommer tillbaka, liksom marknaderna i Asien. Jag ser också vissa tecken på att Latinamerika kommer att kunna återhämta sig från den nuvarande låga efterfrågan.

### **Fokus på kvalitet**

Trots den osäkerhet som rått under de senaste 14 månaderna, gör jag bedömningen att Scania i det korta perspektivet inte lidit någon allvarlig skada. Vi har full fart på utvecklingen av nya produkter. Produktionssystemet effektiviseras ytterligare genom ett antal utvecklingsprogram. Distributions- och serviceorganisationen genomgår fortsatt utveckling för att svara mot kundernas krav på snabb och kvalitativt god service. Allt arbete inriktas på kvalitet – i utveckling, produktion och distribution/service av våra produkter.

Jag vill slutligen tacka alla medarbetare för ett stort engagemang, en enastående arbetsinsats och ett mycket fint resultat under det omtumlande år vi nu lagt bakom oss.



Leif Östling  
*Verkställande direktör*

# KOMMENTAR FRÅN STYRELSENS ORDFÖRANDE

**För Scania blev 1999 ett omvälvande år. Frågan om företagets framtida ägarbild var i fokus och vi tvingades arbeta i osäkerhet avseende ägandet i framtiden. Samtidigt gav Scania ett styrkebesked i form av ett resultat på historiskt hög Scanianivå.**

Den mycket goda lastbilskonjunkturen på den västeuropeiska marknaden fortsatte under det gångna året. Trots den fortsatt mycket svaga efterfrågan på viktiga Scania-marknader – Sydamerika, östra Europa och Sydostasien – och en tilltagande pris-konkurrens ökade Scanias intjäning.

Då Scania i januari offentliggjorde det preliminära resultatet för 1998, gav vi en prognos om förbättring av rörelseresultatet med cirka 1,5 miljarder kronor under 1999. Jag konstaterar nu med tillfredsställelse att detta infriades.

## **Lönsamheten högst i branschen**

Med en rörelsemarginal på 11,5 procent har Scania återigen visat den högsta lönsamheten i sin bransch. I Europaverksamheten var rörelsemarginalen 13 procent, vilket måste betecknas som mycket starkt.

Detta är följden av de senaste årens satsningar på ett nytt, attraktivt produktprogram av såväl fordon som service, tjänster och kundfinansiering samt en i väsentliga delar ny och effektivare produktionsapparat.

## **Ägandet i fokus**

Genom Volvos förvärv i januari av en aktiepost i Scania och Volvos uttalade vilja att förvärva samtliga aktier kom frågan om Scanias framtid och ägarstruktur att accentueras.

*Anders Scharp*





Vår övertygelse är att Scania har mycket goda förutsättningar att fortsätta som självständig aktör i branschen för tunga fordon. Scania är ett av de fem största märkena i världen för både tunga lastbilar och bussar. Företaget har framgångsrikt genomfört sin produktförnyelse och produktionsomställning och står därför väl rustat inför framtiden.

Volvo kom i augusti överens om att förvärva Investors aktiepost i Scania och lade ett publikt bud på samtliga utestående aktier i Scania.

Konkurrensmyndigheten vid Europeiska Unionen genomförde sedan sin granskning av Volvos förvärv – från september 1999 till mars 2000. EU-kommissionens beslut den 14 mars innebar ett nej till Volvos förvärv av Scania. Det medförde att Volvo drog tillbaka sitt erbjudande till Scantias aktieägare.

### **Ett starkt Scania**

Trots det gångna årets osäkerhet har Scania fortsatt att visa styrka. Den unika Scaniaandan har inneburit att våra medarbetare med framgång fokuserat på sina respektive arbetsuppgifter utan att bli distraherade av allt som hänt i ägarfrågan. Genom det mycket goda resultatet för 1999 befäste Scania sin världsledande position i branschen.

I slutet av mars 2000 tillkännagavs att Volkswagen överenskommit med Investor att förvärva 34 procent av rösterna och 18,7 procent av kapitalet i Scania.

Enligt uttalanden i samband med affären mellan Volkswagen och Investor är avsikten att Scania kvarstår som börsnoterat företag och även fortsättningsvis tillämpar svensk praxis för aktiemarknadsföretag avseende skyldigheter mot aktieägare, ägarstyrning, redovisning och informationsgivning.

Jag vill slutligen framföra styrelsens tack till ledningen och alla medarbetare i Scania för deras fina insatser under ett för vårt företag turbulent år men med mycket goda resultat.



Anders Scharp  
Styrelseordförande

# SCANIA-AKTIE

**Scanias aktiekapital är fördelat på 100 miljoner A-aktier och 100 miljoner B-aktier. Varje A-aktie representerar en röst och varje B-aktie en tiondels röst. I övrigt föreligger inga skillnader mellan aktieslagen. Det nominella värdet per aktie är SEK 10.**

Scanias båda aktieslag, serie A och serie B, är sedan 1 april 1996 noterade på OM Stockholmsbörsen och New York Stock Exchange. I Stockholm noteras både A-aktien och B-aktien på börsens A-lista. En börspost omfattar 100 aktier. Sedan 1 januari 2000 inkluderas Scanias B-aktie inte längre i OMX. På New York Stock Exchange noteras Scania-aktierna i form av depåbevis, som omfattar 10 aktier. Citibank är depåbank. Scania-aktien handlas också via SEAQ International i London.

## Kursutveckling och handel

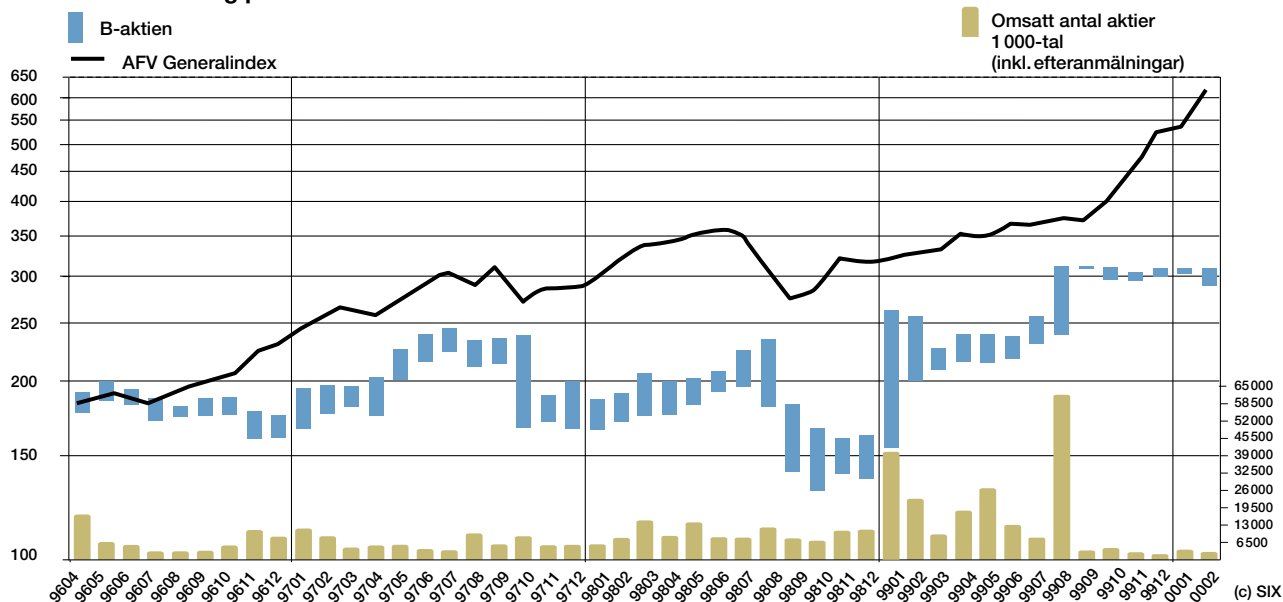
Scanias mest omsatta aktieslag, B-aktien, steg med 104 procent under 1999. Verkstadsindex steg under motsvarande period med 117 procent och OM Stockholmsbörsens generalindex med 66 procent.

Vid årets slut noterades B-aktien till kursen SEK 306,50, vilket motsvarar ett marknadsvärde för Scania på MSEK 61 100. Årets högsta kurs vid stängning för B-aktien, SEK 312,50, betalades den 27 augusti och det lägsta, SEK 157,50, betalades den 4 januari.

Betavärdet visar fluktuationerna hos en aktie i relation till börsen som helhet. Enligt OM Stockholmsbörsens beräkningar uppgick betavärdet för Scanias B-aktie till 1,04 vid årets slut, vilket betyder att Scania-aktien i genomsnitt fluktuerade 4 procent mer än börsen i genomsnitt. Förklaringsvärdet för Scania-aktien var 0,55, vilket innebär att kursutvecklingen till 55 procent kan förklaras av börsens utveckling i stort.

I genomsnitt omsattes cirka 1 082 000 aktier per handelsdag i Stockholm, vilket ger en omsättningshastighet på 137 procent (86), att jämföras med 94 procent (76) för OM Stockholmsbörsen som helhet. Den höga omsättningen förklaras av Volvos köp av Scania-aktier under året samt en i övrigt hög omsättning till följd av förändringar i ägarstrukturen.

Kursutveckling på OM Stockholmsbörsen för Scania B-aktien



(c) SIX

I New York omsattes i genomsnitt cirka 1 100 depåbevis per dag, en minskning med cirka 400 från föregående år. Vid årets slut var 86 000 depåbevis utestående, att jämföras med 77 000 vid årets början.

### Aktieägarstruktur

AB Volvo förvärvade den 15 januari 1999 13,5 procent av rösterna och 12,9 procent av kapitalet i Scania. Volvo ökade successivt sitt ägande och hade vid utgången av april månad 1999 21,5 procent av rösterna och 20,3 procent av kapitalet. Den 6 augusti 1999 träffade Volvo ett avtal om att förvärva Investor ABs innehav i Scania, motsvarande 49,3 procent av rösterna och 27,8 procent av kapitalet, och lade samtidigt ett villkorat bud på övriga utestående aktier. Efter beslut i EU-kommissionen att inte godkänna det föreslagna förvärvet av Scania, drog Volvo den 14 mars 2000 tillbaka budet. Den 27 mars överenskom Investor med Volkswagen AG om försäljning av 34,0 procent av rösterna och 18,7 procent av kapitalet. Per 29 februari 2000 uppgick Volvos ägarandel till 30,8 procent av rösterna och 46,0 procent av kapitalet. Utöver ovanstående kvarstod SPP som större aktieägare med 3,1 procent av kapitalet och 4,6 procent av rösterna.

Antalet aktieägare i Scania uppgick den 29 februari 2000 till cirka 43 000, en ökning med 4 000 sedan början av 1999.

### Scania på Internet

På Scantias hemsida på Internet finns information om Scania samt möjlighet att kontakta Scantias Investor Relations funktion. Adressen är: [www.scania.com](http://www.scania.com)

De tio största aktieägarna 29 februari 2000		
	% av röster	% av aktier
Investor	49,3	27,8
Volvo	30,8	46,0
SPP	4,6	3,1
SHB-sfären	1,5	0,9
Nordbankens aktiefonder	1,1	1,1
SEB-sfären	0,9	1,2
Wallenberg-sfären	0,8	3,9
AMF Pension	0,5	0,6
Hagströmer-Qviberg-sfären	0,3	0,2
SHB:s aktiefonder	0,3	0,3
Summa	90,1	85,1

Aktieägarstruktur 29 februari 2000		
Antal aktier	% av aktieägare	% av aktier
1– 500	91,1	2,7
501– 2 000	6,9	1,5
2 001– 10 000	1,4	1,3
10 001– 50 000	0,3	1,6
50 001– 100 000	0,1	1,1
> 100 000	0,2	91,8
<b>Totalt</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Data per aktie			
SEK (om ej annat anges)	1999	1998	1997
Vinst	15,75	11,25	9,70
Eget kapital	67,75	59,30	51,80
Utdelning (1999 enligt förslag)	7,00	6,50	5,50
Börskurser B-aktien (vid stängning)			
årshögsta	312,50	230,00	240,00
årslägst	157,50	132,50	166,50
vid årets slut	306,50	150,00	179,00
P/E-tal, B-aktien, ggr	19,5	13,3	18,5
Utdelningsandel, %	44,4	57,8	56,6
Direktavkastning, % (B-aktien) <sup>1)</sup>	2,3	4,3	3,1
Omsättningshastighet på årsbasis, %	136	86	60
Aktieägare, antal	43 000 <sup>2)</sup>	39 000 <sup>3)</sup>	45 000

Genomsnittligt antal omsatta aktier per dag 1999 på:		
– OM Stockholmsbörsen	A	232 000
	B	850 000
	<b>Totalt</b>	<b>1 082 000</b>
– New York Stock Exchange	A-ADRs	575
	B-ADRs	543
	<b>Totalt</b>	<b>1 118</b>

<sup>1)</sup> Utdelning dividerad med börskursen för B-aktien vid årets slut.

<sup>2)</sup> Per 29 februari 2000.

<sup>3)</sup> Per 29 januari 1999.

# AFFÄRSIDÉ OCH STRATEGI

## Affärsidé

Scanias affärsidé är att erbjuda sina kunder fordon och tjänster för varu- och persontransporter på väg. Genom att fokusera på kundens behov skall Scania skapa mervärde för kunden och växa med uthållig lönsamhet. Därmed skapar Scania värde för aktieägarna.

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

Scanias kommersiella verksamhet, som inkluderar distributörer, återförsäljare och serviceställen, skall förse kunderna med optimal utrustning och service, för att därmed erbjuda bästa drifttid och lägsta kostnad över fordonets ekonomiska livslängd.

## Strategi

### • Koncentration på fordon för tunga transporter:

Scanias verksamhet är inriktad på fordon för tunga transporter. På mogna marknader ökar efterfrågan på lastbilar och bussar i det tyngre segmentet i takt med BNP-tillväxten. I utvecklingsländer sker ökningen även i takt med att infrastrukturen byggs ut.

Tunga fordon är specialiserade produkter och används som arbetsredskap. Scanias lastbilar, bussar samt industri- och marinmotorer är etablerade som kvalitetsprodukter både vad gäller prestanda och pris.

### • Modulbaserat produktsystem och globalt produktionssystem:

Köpare av tunga transportfordon efterfrågar kundspecifika lösningar. Ju bättre anpassat fordon och tjänster är till transportuppgiften, desto bättre blir driftökningen.

Scanias modulsystem bygger på att gemensamma komponenter används i en mängd olika specifikationer. Detta skapar fördelar för kunden genom möjligheten att individuellt specificera fordonet. Det ger även förbättrad kvalitet,

förenklad reservdelshållning och högre servicegrad.

Genom modulsystemet begränsas det totala antalet komponenter som ingår i Scanias produktprogram. Därmed möjliggörs betydligt längre produktionsserier för dessa komponenter än i ett konventionellt produktsystem. Scanias globala produktprogram med standardiserade komponenter och globala kvalitetskrav, gör att samma processteknik kan användas i alla Scania-anläggningar.

### • Kompletta produktprogram av fordon, tjänster och finansiering:

Att erbjuda de bästa totallösningarna på marknaden är nyckeln till förverkligandet av Scanias tillväxtmål. Scanias kunder kräver tillgång till fordonen dygnet runt, vilket förutsätter snabb tillgång till löpande service och reparationer. Förutom fordonen utvecklar Scania ständigt sitt distributions- och servicenät.

Scania arbetar aktivt för att bygga ut verksamheten inom tjänster, service och finansiering för att möjliggöra en snabbare lönsamhetstillväxt.

### • Tillväxtmarknader i fokus:

Scanias huvudmarknader – Europa, Latinamerika och Asien – har goda förutsättningar för långsiktig tillväxt.

Ett Europa utan gränser och med växande ekonomier erbjuder stora möjligheter för de tillverkare som har ett väl utvecklat distributions- och servicenät.

I Latinamerika sker en ökande andel av såväl gods- som persontransporter med tunga fordon, och efterfrågan på fordon, tjänster och finansiering ökar.

Asien är på sikt en tillväxtmarknad i takt med att infrastrukturen byggs ut och att en effektivisering av transportsektorn därmed blir möjlig.

# SCANIAS IDENTITET OCH ARBETSSÄTT

## Scanias identitet

Scania har en stark företagskultur som lagt grunden till företagets framgångar. Scanias identitet formas såväl av Scanias produkter – fordon, tjänster och kundfinansiering – som av värderingar och arbetssätt inom företaget.

## Scanias produktidentitet

Varumärket Scania har en stark identitet och Scanias produkter står för prestige och hög prestanda. De löften som varumärket ger, måste ständigt infrias i företagets möten med sina kunder.

Endast genom högsta prestanda och kvalitet tillgodoses kundernas förväntningar på Scania. Scania erbjuder prestigeprodukter, som kunderna ska kunna känna fullt förtroende för. Produkterna skall också bidra till att ägare och förare åtnju-

ter respekt för sitt val av professionellt arbetsredskap.

## Scanias arbetssätt

De principer som styr företagets arbete har lagt grunden till Scanias profil och framgång. Principerna skall i utvecklad form även präglade det framåtriktade arbetet.

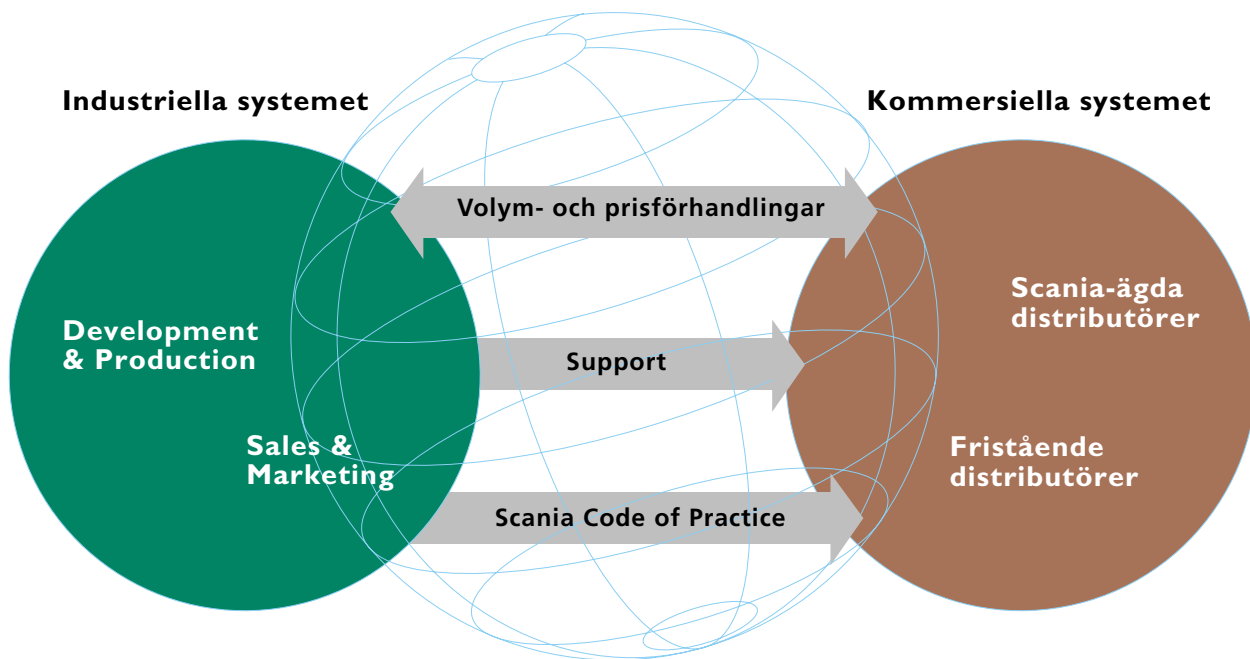
## Förtroende integritet

Nära och uthålliga relationer med krävande kunder har lagt grunden till Scanias utveckling av produkter och tjänster. Scania har utgått från kundens affär och sett runt hörnet. Genom att tänka självständigt har Scania utvecklat förtroende transportlösningar som är konkurrenskraftiga över produkternas hela livscykel.

Scania tar ansvar för helheten i kundernas transportlösningar genom att utvidga

*Scania erbjuder prestigeprodukter, som kunderna ska kunna känna fullt förtroende för. Produkterna ska också bidra till att ägare och förare åtnjuter respekt för sitt val av professionellt arbetsredskap.*





### Styrning av verksamheten

Styrningen av Scania utgår från företagets integrerade globala struktur. Fordon, tjänster och kundfinansiering är delar av samma produktutbud. Lastbilar, bussar samt industri- och marinmotorer är integrerade produkter genom Scantias modulsystem.

**Scantias industriella system** inkluderar, förutom utveckling och tillverkning av fysiska produkter, även utveckling av tjänster och finansiering.

**Scantias kommersiella system** består av nationella distributörer samt försäljnings- och servicenät. I Scantias kommersiella system förfinas och utformas erbjudanden till kunderna. De distributörer och återförsäljare som ägs av Scania, arbetar självständigt under sina styrelser enligt de tillväxtmål, avkastningskrav och principer som Scania ställt upp.

Företagen i det kommersiella systemet – Scania-ägda eller fristående – förhandlar på marknadsmässiga villkor med det industriella systemet.

kunderbjudandet och anpassa detta till kundens totala affär.

#### *Systematiserad enkelhet*

Modultänkandet är en hörnsten i utvecklingen av Scantias produkter och tjänster. Det gör det möjligt att förena specialiserade, kundanpassade lösningar med de långa seriernas ekonomi. Dessutom säkerställs kvalitet, enkel reservdelsförsörjning och hög servicegrad.

Scania använder avancerad teknik men undviker modenycker och onödig

komplexitet. De tekniska lösningarna skall vara värdeskapande genom att erbjuda såväl robusta och tillförlitliga produkter som enkla, överblickbara och efterfrågestyrda arbetsflöden.

#### *Samordnad självständighet*

Scania tillvaratar stordriftsfördelar. Enhetlighet som bidrar till ökad kvalitet, produktivitet och flexibilitet eftersträvas. I övrigt svarar allmänna riktlinjer för nödvändig samordning.

Inom ramen för gällande regler och

riktlinjer utvecklar ledare inom Scania självständigt den verksamhet de leder. De sätter mål för verksamheten och litar till medarbetarnas vilja och förmåga att ta ansvar för resultat och utveckling.

#### *Ständig förbättring*

Scania har en tradition att hushålla med begränsade resurser. Varje aktivitet ska ska-

pa ett mervärde för mottagarna och varje kostnad relateras till motsvarande nytta.

I det löpande arbetet skall kvaliteten och effektiviteten i de egna insatserna systematiskt jämföras med de främsta representanterna inom varje område. Det ständiga förbättringsarbetet skapar ett högre värde med lägre förbrukning av resurser.

*Scanias V8-motor används i stor utsträckning vid krävande transporter.*



# SCANIA UNDER 1990-TALET

**Scania har under 1990-talet påverkats av avregleringen på transportmarknaderna i Europa. Dessutom har den ökade användningen av tunga fordon både i den industrialiserade världen och i utvecklingsländerna haft stor betydelse för bolagets utveckling.**

Under decenniet ökade Scania försäljningen av tunga fordon från drygt 30 000 per år till cirka 50 000. Expansionen är resultatet av en medveten satsning på högre produktionskapacitet och Scania har tagit marknadsandelar såväl i västra Europa som på tillväxtmarknaderna i Latinamerika, centrala och östra Europa samt Asien. Tillväxten inom servicesektorn var under 1990-talet ännu högre än för fordon.

## **Scanias ägare**

**1991:** Investor köper ut Saab-Scania från börser.

**1994:** Scania blir åter ett självständigt bolag, genom att Saab-Scania delas upp i två separata bolag.

**1996:** Scania noteras på Stockholms Fondbörs och – som första svenska företag – på New York Stock Exchange.

**1999:** Scanias huvudägare Investor träffar avtal om försäljning av samtliga sina aktier till Volvo, som lägger bud på återstående aktier i Scania.

*Den nya monteringsanläggningen i Angers, Frankrike, var färdig och intrimmad när efterfrågan tog fart 1994.*



*Scanias nya symbol togs fram i samband med att Scania åter blev självständigt och anknyter till historiska Scaniasymboler.*

**2000:** EU-kommissionen beslutar att inte godkänna Volvos föreslagna förvärv av Scania. Volvo drar tillbaka sitt bud till Scanias aktieägare.

Investor tillkännager en överenskommelse med Volkswagen AG om försäljning av 34,0 procent av rösterna och 18,7 procent av kapitalet i Scania.

## **Utveckling till global aktör**

**1989:** Scanias nya ledning med Leif Östling i spetsen sätter som mål att Scania ska öka sina volymer och arbeta än mer integrerat för att bibehålla branschens bästa lönsamhet.

**1990:** Uppdelning påbörjas i ett industriellt system (utveckling, tillverkning och marknad) och ett kommersiellt system (ägda och fristående distributörer). Syftet är att skapa tydligare struktur i koncernen och ökad fokus på tillväxt och lönsamhet.

**1991:** Scania introducerar en ny produktionsorganisation som är anpassad till planerna på en global produktionsstruktur. Koncentrationen av den europeiska komponenttillverkningen inleds och pågår sedan under hela 1990-talet. Scania börjar investera för framtida kapacitet.





*4-serien, som presenterades 1995, har be-  
fäst Scantias position  
som ledande lastbils-  
och bussmärke.*

**1992:** Scania bygger en ny monteringsan-  
läggning i Angers, Frankrike, som en följd  
av beslutet att öka kapaciteten.

**1995:** Scania introducerar 4-serien. Med  
4-serien drivs modultänkandet inom Scania  
ytterligare ett steg, genom att antalet kom-  
ponenter reduceras samtidigt som inte-  
grationen mellan lastbilar, bussar och in-  
dustri- och marinmotorer ökar. Omstruk-  
turering av verksamheten i ett industriellt  
och ett kommersiellt system inleds i Latin-  
amerika.

**1995/1996:** Produktionen ställs om i  
Europa och leveranserna av fordon från  
4-serien börjar.

**1997:** Scania skapar en global produk-  
tionsstruktur och har efter produktions-

omställningen i Latinamerika som första  
tillverkare ett globalt produktprogram.  
Detta innebär att Scania tillverkar och  
levererar produkter med utbytbara kom-  
ponenter och med samma kvalitet och  
prestanda på samtliga marknader där  
bolaget är verksamt.

**Slutet av 1990-talet:** Scania intensifierar  
under andra hälften av 1990-talet inte-  
grationen framåt, genom att förvärva flera  
av sina distributörer, framför allt på de  
europeiska marknaderna.

Serviceorganisationen i Europa liksom  
på övriga marknader byggs ut och för-  
stärks genom kompetensuppbyggnad och  
etableringen av en gemensam standard.  
Härigenom garanterar Scania kunderna  
hög tillgänglighet till sina fordon.

*1996 blev Scania  
ett börsbolag genom  
notering på Stockholms  
Fondbörs och, som  
första svenska bolag,  
på New York Stock  
Exchange.*



## FORDON

### Marknaden i Europa

#### Lastbilar i västra Europa

Den västeuropeiska marknaden för tunga lastbilar var fortsatt stark under året. Totalt registrerades 236 000 tunga lastbilar under 1999, att jämföra med 207 000 under 1998. Detta motsvarar en ökning med 14 procent. Antalet registrerade lastbilar 1997 var 170 000.

Av de största marknaderna i Västeuropa utvecklades Tyskland, Frankrike, Italien och Spanien starkast, medan utvecklingen i Storbritannien och Nederländerna var relativt svagare. Scania har en uttalad målsättning att prioritera en ökad närvaro på lastbilsmarknaderna i Tyskland, Frankrike och Italien.

Scanias andel av den västeuropeiska marknaden för tunga lastbilar var 14,9 procent (15,2). Nedgången i marknadsandel berodde till stor del på en förhållandevis svagare volymutveckling på de marknader där Scania har en starkare position. Dessutom var den en följd av kapacitetsbrist hos distributörer och påbyggare på grund av de höga volymerna.

Scanias ordergång från den västeuropeiska marknaden för tunga lastbilar ökade med 9 procent till 36 200 (33 300) och antalet fakturerade bilar ökade med 10 procent till 36 100 bilar (32 700).

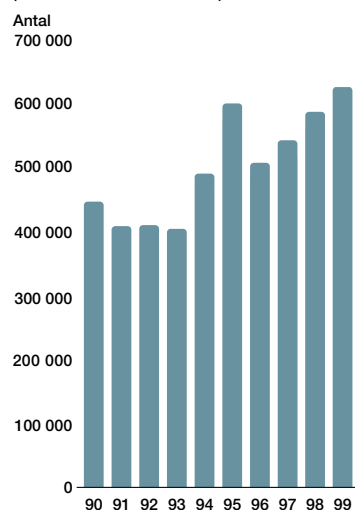
Trots ökningen i efterfrågan höjdes ej prisnivån och den starka konkurrensen bestod. Pressade nybilspriser i kombination med kortare inbytescykler skapade även prispress på begagnade lastbilar.

Mercedes-Benz och Volvo är de konkurrenter Scania möter på i princip samtliga marknader. Mercedes-Benz' andel av den europeiska marknaden för tunga lastbilar uppgick till 20,9 procent (20,5). Volvos andel var 14,9 procent (15,1).

På den tyska marknaden ökade antalet registrerade tunga lastbilar med 17 procent. Scania ökade marknadsandelen till 9,5 procent (8,9) och befäste positionen som ledande importör av tunga lastbilar.

Antalet registrerade tunga lastbilar på den brittiska marknaden uppgick till 31 300, vilket är något över föregående års nivå. Scanias marknadsandel uppgick till 18,1 procent (18,8).

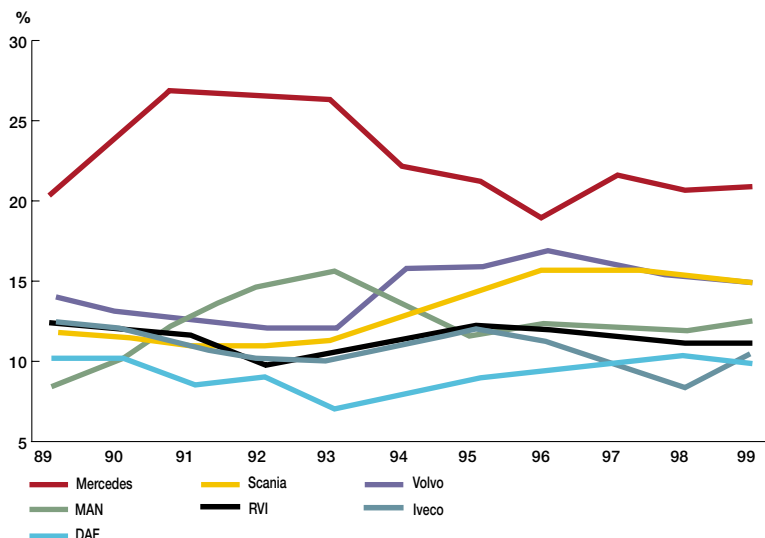
**Världsproduktion av tunga lastbilar**  
(exklusive forna östblocket)



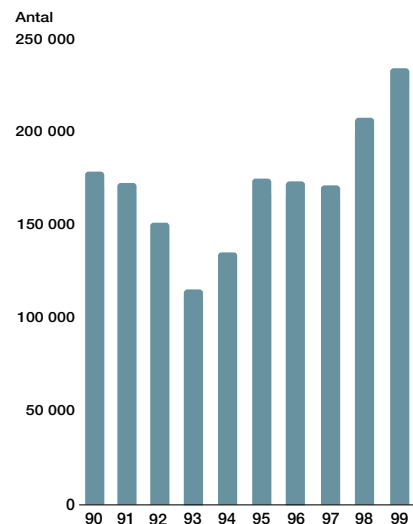
**Världsproduktion av tunga lastbilar**  
**16 ton/class 8**  
**10 största märkena**

Antal	1999	1998	1997
Freightliner	106 000	83 000	64 000
Volvo	80 000	79 000	63 000
Mercedes-Benz	63 000	66 000	63 000
Navistar	50 000	48 000	41 000
Scania	46 000	45 000	44 000
Mack	39 000	33 000	28 000
MAN	37 000	34 000	26 000
Kenworth	32 000	28 000	22 000
Iveco	32 000	32 000	25 000
RVI	31 000	31 000	23 000

Marknadsandelsutveckling inom tunga lastbilar i västra Europa



Registrering av tunga lastbilar i västra Europa



På den franska marknaden fortsatte den starka utvecklingen och föregående års toppnivå passerades. Scantias andel av marknaden ökade till 10,7 procent (9,4).

Den italienska marknaden kännetecknades av fortsatta effekter av avregleringen och ökade kraftigt. Scantias marknadsandel ökade till 12,8 procent (12,5). Som ett led i satsningarna på lastbilsmarknaden i Italien förvärvade Scania i början av året distributören på den italienska marknaden. Under oktober månad förvärvades även det italienska finansbolaget, Fiscar SpA.

*Scania har med 4-serien stärkt sin position i segmentet för bygg- och anläggningsbilar.*

I Nederländerna minskade det totala antalet registreringar något, efter den starka tillväxten föregående år. Scantias andel av marknaden minskade till 19,4 procent (22,7).

Efterfrågan på den nordiska marknaden var i stort sett oförändrad under året. Scania stärkte marknadspositionen främst på den svenska marknaden. Den totala marknadsandelen i Norden uppgick till 35,5 procent (34,9).



**Lastbilar i centrala och östra Europa**  
Nedgången på marknaderna i centrala och östra Europa, vilken inleddes under andra halvåret 1998, fortsatte under 1999. Lågkonjunkturen, orsakad av den ryska ekonomins nedgång, ledde till minskade volymer och kraftiga prissänkningar, främst på internationella transporter. Detta resulterade i minskad köpkraft bland transportörerna, vilket i sin tur minskade utrymmet för nybilsförsäljning.

Antalet nyregistrerade tunga lastbilar av västeuropeiskt ursprung minskade med 30 procent till 11 600 (16 600). Under året levererade Scania cirka 1 600 lastbilar (2 200), en nedgång med drygt 25 procent. Scania noterade dock en ökad efterfrågan under den senare delen av året.

Trots de tillfälligt svåra marknadsförhållandena ser Scania den regionen som en viktig tillväxtmarknad. Under året har

arbetet med att förstärka distributions- och servicenätet fortsatt med nya anläggningar i flertalet länder i regionen.

Gradvis förbättrade transportvolymer samt en generellt förbättrad kreditvärdighet hos transportörerna, indikerar en starkare marknad framöver.

### **Bussar i Europa**

Totalmarknaden för tunga bussar i västra Europa var kvar på samma nivå som under föregående år. Antalet registrerade bussar ökade något till 21 800 (21 000).

Marknaderna i Österrike, Sverige och Storbritannien växte mest under året.

Avregleringen av stads- och linjebustrafiken i Västeuropa fortsatte. Detta förbättrar möjligheterna för Scania att komma in på marknader som tidigare varit dominerade av inhemska märken, såsom Tyskland, Frankrike och Italien.

Scanias skifte till den nya bussgenerationen, där tillverkning sker enligt samma modulkoncept som lastbilarna, genomfördes fullt ut.

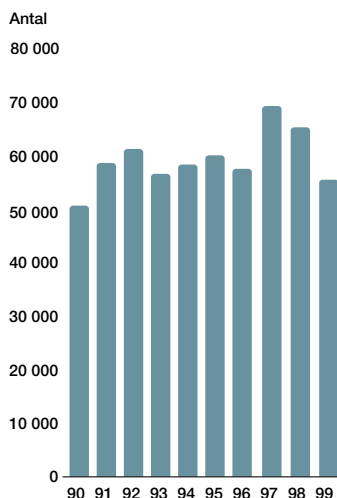
Beslut har fattats om att etablera två centrala distributionsenheter för Scanias bussförsäljning på 15 europamarknader, fristående från distributionsorganisationen för lastbilar. Den nya strukturen möjlig-

”Ett tätt servicenät med professionella mekaniker och tillgång till service på fordonen i stort sett dygnet runt är av mycket stor betydelse för våra affärer. Våra kunder är beroende av punktliga leveranser.”

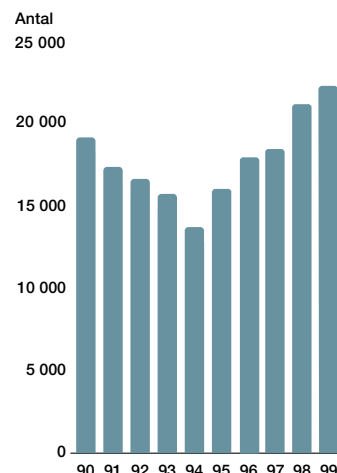
Hans Adam Schanz,  
VD och ägare till Spedition Schanz,  
Ober-Ramstadt, Frankfurt, Tyskland.



**Världsproduktion av tunga bussar**  
(exklusive forna östblocket)



**Registrering av tunga bussar i västra Europa**





*OmniCity är Scantias nya stadsbuss och erbjuds både med kaross från Scania och som chassi (N94) för påbyggnad hos fristående karossörer.*

gör mer fokuserade satsningar på försäljning och service av bussar. Dessutom kan behoven hos bussbolag, som verkar över nationella gränser, bättre tillgodoses. De två enheterna, Scania Bus Europe och Scania Bus Nordic, kommer att ha ett resurscenter i Belgien och ett i Sverige.

Scantias bussförsäljning växte mer än marknaden totalt. Detta berodde bland annat på ett bredare produktutbud samt en mer effektiv produktion av bussar och busschassier.

Faktureringen i Europa ökade med 9 procent till 2 000 bussar och busschassier (1 840) och marknadsandelen ökade till 8,3 procent (7,6).

Scantias orderingång i Europa uppgick till 1 700 bussar och busschassier (1 840), en minskning med 8 procent.

Spanien blev återigen Scantias främsta bussmarknad i Europa med 560 registrerade Scaniabussar (370). Föregående års nedgång i marknadsandel, på grund av leveransproblem, togs igen med marginal.

Scantias andel av den nordiska marknaden stärktes avsevärt till 28,7 procent (24,4) genom stora försäljningsvolymmer av framför allt stadsbussar.

#### **Industri- och marinmotorer**

Leveranserna av industri- och marinmotorer uppvisade totalt sett en god utveckling. Scantias totala fakturering upp-

gick till 3 280 motorer (2 840), varav 70 procent industrimotorer och 30 procent marinmotorer. En bidragande orsak till ökningen var en stark efterfrågan på generatoraggregat.

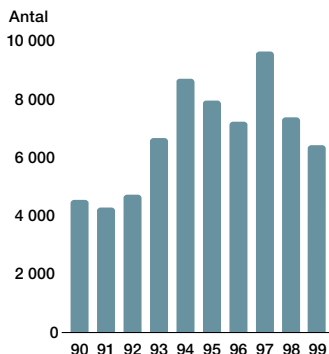
12-litersmotorn för industriellt bruk visade fortsatta försäljningsframgångar under året.

I Europa ökade antalet fakturerade motorer till 2 080 (1 910).



*Scanimotorer används i fritidsbåtarnas prestigesegment.*

### Fakturering av Scania lastbilar i Latinamerika



## Marknaden i Latinamerika

### Lastbilar

De latinamerikanska marknaderna utvecklades svagt under 1999. Scantias fakturering sjönk med 17 procent till 6 300 lastbilar (7 600). Orderingen minskade med 25 procent till 6 100 lastbilar (8 100).

De latinamerikanska anläggningarna hade under året full leveranskapacitet efter omställningen av produktionen till 4-serien, vilket dock inte kunde utnyttjas på grund av den begränsade efterfrågan.

Den brasilianska ekonomin utvecklades svagt under året och BNP växte endast obetydligt. Trots att valutan fallit med närmare 60 procent gentemot dollarn kvarstod problem med handelsbalansen. Finansieringskostnaderna för transportörerna var fortsatt höga, även om ränteläget förbättrades mot slutet av året.

Den brasilianska marknaden för tunga lastbilar minskade med 15 procent till 13 500 fordon, jämfört med 15 800 fordon 1998.

Marknaden kännetecknades av utomordentligt hård konkurrens, bland annat till följd av den kraftiga deprecieringen av valutan samt Ivecos och Navistars nyetablering på marknaden för tunga lastbilar. Scantias marknadsandel uppgick till 31,7 procent (33,4).

Marknadsutvecklingen i Argentina var svag under året. BNP minskade med cirka 3 procent 1999 och landet hade en svag utveckling i handelsbalansen och statsbudgeten. Trots regeringssubventioner till köpare av inhemskt tillverkade fordon, minskade registreringarna av tunga lastbilar med 25 procent och uppgick till 4 200.

Scania befäste sin position som marknadsledare i Argentina och ökade marknadsandelen till 32,5 procent (28,6).

Den mexikanska lastbilsmarknaden växte med 12 procent till 14 800 under 1999. Scantias försäljning i Mexiko är för-

”Salt är bra business, men den globala konkurrensen är hård och marginalerna minskar. För att minska våra transportkostnader kör vi nu med nya lastbilar från Scania.”

Bröderna Carlos, Francisco och Benedito de Lima, ägare till Sal Maranata i Mossoró, Rio Grande do Norte, Brasilien.



”Med nya låggolvsbussar från Scania har vi givit Rio de Janeiros turister chansen att se en av världens vackraste städer på ett behagligt och smidigt sätt.”

Paolo Silveira,  
VD för City Rio Project.



hållandevis låg, men förutsättningar finns långsiktigt för en god marknadsutveckling och Scania etablerade under året fyra helägda distributörer.

#### **Bussar**

Efterfrågan på bussar i Latinamerika utvecklades svagt. Scanias leveranser av busschassier uppgick till 1 200 (1 700), en minskning med 29 procent.

Efterfrågan på den brasilianska bussmarknaden var mycket svag. Den totala marknaden minskade med 40 procent, från 13 400 till 8 100 fordon. Scanias leveranser minskade med cirka 40 pro-

cent till 700 busschassier (1 200) och marknadsandelen var oförändrad på 9,0 procent. Scanias ställning inom intercity- och långdistanssegmentet stärktes.

I Argentina ökade Scanias marknadsandel till 14,9 procent (7,0) på en svag totalmarknad. Scania dominerar segmentet för långdistansbussar men hade även vissa framgångar inom stadsbusegmentet.

Försäljningen på övriga marknader i Latinamerika minskade.

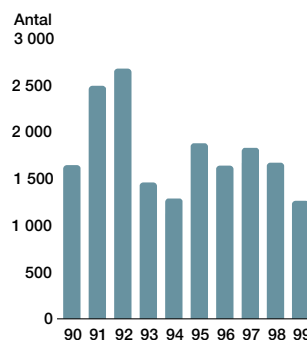
#### **Industri- och marinmotorer**

Leveranserna av industri- och marinmotorer i Latinamerika ökade till 740 motorer (700) till följd av att fler dieselmotordrivna generatorer efterfrågades under senare delen av året.

*Under 1999 fortsatte inbrytningen inom stadsbusegmentet bland annat i Buenos Aires.*



**Fakturering av Scaniabussar i Latinamerika**



*Timmertransport i Ngome, Sydafrika, en snabbt växande marknad för Scania.*



### **Marknaderna i Asien, Afrika och Australien**

#### *Lastbilar*

Efterfrågan på tunga lastbilar var svag på flertalet av Scantias övriga marknader under 1999. Scantias orderingång minskade till 2 600 fordon jämfört med 2 800 under 1998. På flertalet asiatiska marknader fortsatte prispressen på grund av den svaga efterfrågan, både på nybils- och andrahandsmarknaden. Framför allt de asiatiska marknaderna påverkades alltså av de japanska lastbilstillverkarnas aggressiva marknadsföring och prissättning.

Mot slutet av 1999 märktes dock en förbättring av flera makro-ekonomiska indikatorer och lagren av nya lastbilar hade på flera marknader minskat kraftigt sedan början av året.

Faktureringen i Asien ökade med 5 procent till 1 480 fordon (1 410), och minskade på övriga marknader till 1300 fordon (1 600).

I östra Asien stod Taiwan och Hongkong för den största efterfrågan på Scantias produkter. Den starka konkurrensen från främst japanska tillverkare ledde dock till fallande prisnivåer samt minskade marknadsandelar för europeiska märken. Marknaden i Korea var fortsatt svag. Under året invigdes en ny påbyggnadsfabrik i Korea och distributions- och servicenätet utvecklades vidare i egen regi.

Efterfrågan varierade mellan de olika marknaderna i Mellanöstern. I Irak levererade Scania fordon till det FN-stödda "Oil for food"-projektet inom ramen för de lättnader i sanktionerna som FN beslutat om. Utveckling på den turkiska marknaden var fortsatt svag. Scantias leveranser till den israeliska marknaden ökade kraftigt.

Marknaden i Australien präglades av nya momsregler vilka bidrog till att transportörerna avvaktade med nyinvesteringar i lastbilar. I början av året invigdes en ny Scania-anläggning i Melbourne.



Efterfrågan i Nordafrika var fortsatt god och Scania blev marknadsledare i Marocko. Den sydafrikanska marknaden utvecklades svagt, men visade tecken på återhämtning i slutet av året. Scania ökade under året marknadsandelen till 12,1 procent (7,9).

#### **Bussar**

Efterfrågan på tunga bussar varierade mellan marknaderna. Den samlade faktureringen uppgick till 520 busschassier (580).

Taiwan och Australien var under 1999 viktiga bussmarknader för Scania. I Taiwan ökade försäljningen under året efter en period med svag efterfrågan. Efterfrågan i Australien var fortsatt stark och under året fick Scania en beställning på upp till 120 gasdrivna bussar till Brisbane.

Efterfrågan var stark även i Marocko och Egypten. Scania fick ett genombrott på stadsbussmarknaden i Marocko genom en order på 70 bussar till Marrakesh. Dessutom uppfördes en ny serviceanläggning i Marocko.

I Sydafrika tecknades avtal om försäljning av 340 bussar för landsvägstrafik. Detta är Scantias hittills största bussaffär i södra Afrika.

#### **Industri- och marinmotorer**

Leveranserna av industri- och marinmotorer till marknaderna i Asien, Afrika och Australien ökade till 380 motorer (170). Utvecklingen förklaras till stor del av återhämtningen på marknaden i Saudiarabien. Dessutom förbättrades marknadsförhållandena något i den asiatiska regionen.

*Turistbussar är Scantias största busssegment. Till större delen levererar Scania chassier som påbyggs av lokala karossörer som här på Nya Zeeland.*



## Produktionen i Europa

Produktionstakten var fortsatt hög under året, som ett resultat av den starka efterfrågan på tunga lastbilar i västra Europa. Totalt producerades i Europaverksamheten 42 300 fordon (41 700), varav 39 800 lastbilar (38 900) och 2 500 bussar (2 800).

Produktiviteten, mätt på rullande tolv månader som antal tillverkade fordon i förhållande till arbetade timmar, ökade med 3 procent.

Arbetsstyrkan var i stort sett oförändrad över året. En icke oväsentlig del av Scantias personal i produktionen är anställda på tidsbegränsade kontrakt. Detta ökar Scantias möjligheter att möta varierande efterfrågan på ett kostnadseffektivt och flexibelt sätt.

En viktig målsättning inom produktionen har varit att öka volymflexibiliteten i slutmonteringen. Inom det befintliga produktionssystemet finns idag möjligheten att inom en månad ställa om produktionsvolymen med +/- 10 procent i

förhållande till beslutad bastakt samt att ändra bastakten med +/- 15 procent inom tre månader.

Lönenivån i Sverige ökade med cirka 5 procent, jämfört med cirka 3 procent i Nederländerna och Frankrike, beräknat i lokal valuta. Av det totala antalet anställda inom produktion i Europa finns 75 procent i Sverige, 19 procent i Nederländerna och 4 procent i Frankrike.

Materialkostnaderna per producerad lastbil, beräknade i lokal valuta och med oförändrad specifikationsnivå, minskade med cirka 4 procent över året till följd av omkonstruktion av komponenter och lägre inköpskostnader. På grund av en förändrad marknadsmix och en högre specifikationsnivå ökade de totala materialkostnaderna per lastbil.

Garantikostnaderna per lastbil i fabriksledet minskade, men låg fortsatt på en något högre nivå än för det tidigare produktprogrammet. Leveranssäkerheten var mycket hög under året.

## Scania är en global tillverkare



*Tillverkning av axlar i den europeiska produktionen har koncentrerats till Scania i Falun.*



Avskrivningarna var i stort sett oförändrade jämfört med 1998. Investeringsnivån fortsatte att sjunka och uppgick till MSEK 780.

Koncentrationen och samordningen av produktionen för att möta krav på ökad effektivitet fortskred. Under året fattades beslut om en successiv överföring av resterande hyttillverkning i Meppel, Nederländerna, till Oskarshamn. Överföringen av motor- och axeltillverkning från Zwolle i Nederländerna till Södertälje respektive Falun fortsatte. Enheten för produktion av ramar, tvärbalkar och bakaxelbryggor i Luleå bolagiserades i oktober under namnet Ferruform AB. Bolaget skall konkurrera på marknaden och förutom Scania även kunna ha andra kunder. Vidare avyttrades enheten för tillverkning av specialfordon i Laxå till dess ledning.

Inom lastbilsmonteringen fortsatte projekten med syfte att utveckla standardiserade arbetssätt och metoder för Scantias samtliga monteringsanläggningar. Projekten inriktades under året bland annat på att öka andelen fordon som går direkt från monteringslinan till kunden, samt att minska lagerkostnaderna. Dessutom fortsatte effektiviseringen av slutmonteringen för att uppnå ännu högre leveranssäkerhet och kvalitet.

### **Produktionen i Latinamerika**

Till följd av den svaga utvecklingen på de latinamerikanska marknaderna var produktionstakten låg. Under året producerades 7 200 fordon (8 400), varav 6 000 lastbilar (6 700) och 1 200 bussar (1 700).

Ett omfattande åtgärdsprogram genomfördes i syfte att anpassa kostnadsläget till rådande efterfrågan och att minska tillverkningskostnaden per fordon. Bland annat fortsatte reduktionen av personalstyrkan. Under 1998–1999 har antalet produktionsanställda minskat med närmare 23 procent.

Omställningen till 4-serien på både lastbils- och bussidan var slutförd vid årets början, vilket möjliggjort en avsevärd förbättring av produktiviteten.

Övriga inslag i programmet är en kraftig minskning av indirekta kostnader, reduktion av lager och en lägre investeringstakt.

Det inhemska komponentinslaget i fordonen ökades bland annat för att motverka effekterna av den brasilianska valutans devalvering. Vidare ökade leveranserna från de latinamerikanska produktionsenheterna till övriga marknader. Bland annat levererades 150 kompletta lastbilar från Brasilien till västra Europa.

I Mexiko startades montering av busschassier.

## **Inköp**

Det program som Scania inledde under 1997, för att effektivisera inköpsfunktionen, slutfördes i stort under året. Därmed har bland annat den interna inköpsprocessen omorganiserats och leverantörsstrukturen optimerats. Ordinarie aktiviteter för att effektivisera inköpsfunktionen kommer dock att fortlöpa framöver.

Målet med omstruktureringen har varit att långsiktigt sänka kostnaderna för material, komponenter och komponentsystem. Scania arbetar tillsammans med leverantörerna för att sänka kostnader och skapa utrymme för förbättrad lönsamhet för båda parter. Ambitionen är att låta leverantörerna ta ett större ansvar för de komponenter eller system de levererar och att koncentrera Scantias egen produktutveckling till de områden som är unika för Scantias produkter och varumärke. Leverantörerna ska företrädesvis kunna förse Scantias produktionsenheter med lokalt tillverkade komponenter.

Totalt har 13 olika varugrupper – bland annat plåt och rör, kablage, smide och belysning – valts ut och är eller blir föremål för översyn. Ett exempel är Scantias samarbete med en finländsk kablageleverantör, där dessa ska ansvara för leveranserna av kablage till Scantias samtliga monteringsanläggningar världen över och ta en aktiv del i produktutvecklingen.

Sedan programmet startades har antalet underleverantörer mer än halverats.

Inköpsfunktionen har under året också arbetat med ett IT-projekt som syftar till integration mellan styrsystemen i Scantias produktion och systemen hos de viktigare underleverantörerna. Ett gemensamt nätverk förväntas tas i drift under år 2000.

## **Forskning och utveckling**

Scantias forsknings- och utvecklingskostnader ökade under 1999 till MSEK 1 267

(1 168). Verksamheten är koncentrerad till Scania Tekniskt Centrum i Södertälje.

Scantias strukturprojekt för produktutveckling, vilket pågått i tre år, gick under 1999 in i slutfasen. Huvudsyftet med projektet har varit att standardisera arbetsmetoderna och introducera ett tvärfunktionellt sätt att bedriva produktutveckling. Resultatet är ökade möjligheter att tillgodose kundernas behov av spjutspetsprodukter på kortare tid, med ett optimalt utnyttjade av utvecklingsresurserna. Vid årets slut styrdes 85 procent av de pågående projekten enligt dessa metoder, jämfört med 20 procent i början av året.

Under året startade ett nytt projekt som syftar till att effektivisera vidareutvecklingen och kundanpassningen av 4-serien.

Scania presenterade i september en prototyp för ett fordonskoncept inför 2010-talet. Konceptet visar på en möjlighet att minska den tunga lastbilstrafiken genom en kapacitetshöjning på 50 procent per fordon jämfört med dagens lastbilar. Konceptfordonet har avancerad aerodynamik och innehåller andra framtidslösningar, som ger avsevärda förbättringar på miljöområdet genom lägre bränslekonsumtion samt på säkerhetssidan genom bland annat reducerad stoppsträcka.

Under 1999 intensifierades satsningarna på Scantiaspecifika elektronik- och informationssystem. Scantias fokus på service och underhåll ligger bakom ett betydande utvecklingsarbete inom analys- och diagnosverktyg. Dessa verktyg syftar till att löpande och i god tid informera förare och transportörer om fordonets underhålls- och reparationsbehov. Därmed möjliggörs effektivare servicerutiner och en hög utnyttjandegrad. Oplanerade stopp kan undvikas och serviceinsatser göras längs fordonets ordinarie rutt.

Som ett led i satsningen bildades i mars

*Scanias konceptfordon inför 2010-talet visar på en möjlighet att i framtiden öka transportkapaciteten för tunga lastbilar i trafiken.*



1999 Scania Infotronics AB, ett spjutspetsföretag inom fordons elektronik. Företaget, som drivs tillsammans med Mecel AB, ska utforma IT-baserade system och funktioner där de kan skapa reella fördelar för kunden. Förbättrad driftsekonomi och logistik samt minskad miljöpåverkan och ökad trafiksäkerhet är prioriterade utvecklingsområden. Ett samarbete startades också mellan Scania Infotronics och Ericsson för att utveckla internetbaserade lösningar för transportsektorn.

Vidareutvecklingen av Scanias motorer inriktas på att ytterligare förbättra miljöegenskaper och prestanda inför kommande miljökrav. Under året lanserades ett brett sortiment lågemissionsmotorer för distri-

butions- och anläggningskörning samt fjärrtrafik. Samtliga motorer uppfyller den nya Euro 3-standarden som blir lag för nya fordon år 2001. Dessutom presenterade Scania en gasmotor som kompletterar utbudet av motorer för alternativa bränslen.

Under året introducerades den andra generationen av Scanias elektroniskt styrda skivbromssystem, som möjliggör en automatisk bromskraftanpassning mellan lastbilens olika axlar och mellan dragbil och släpvagn. Därmed uppnås en jämnare och säkrare bromsverkan för hela fordonet och en ökad livslängd på bromskomponenterna.

## SERVICE OCH TJÄNSTER

### Ökad efterfrågan på tjänster

Tjänste- och servicemarknadens andel av Scantias verksamhet fortsatte under året att växa i betydelse. Scantias fakturering av service och reservdelar steg under året med 8 procent till MSEK 6 945 (6 419). Försäljningen av service- och underhållskontrakt fortsatte att öka, framför allt på de mest mogna marknaderna i Europa.

Den avreglerade och alltmer integrerade transportmarknaden i Europa medför hårdare konkurrens mellan transportbolagen. Dessa kräver tjänstelösningar som i olika grad innehåller totalansvar för fordonet, finansiering, service och underhåll.

En viktig orsak till expansionen av tjänstemarknaden är den pågående förändringen i kundstrukturen. Större internationella operatörer utnyttjar fordonen allt hårdare, vilket skapar ett större servicebehov, trots förbättrad kvalitet på fordo-

nen. Samtidigt fokuserar transportörerna i ökad utsträckning på sin kärnverksamhet, logistik.

Tjänstemarknaden är mera utvecklad i Europa än på Scantias övriga marknader. Den ekonomiska utvecklingen, avregleringen av transportmarknader och framväxten av internationella transportbolag, gör att övriga marknader utvecklas alltmer som den europeiska vad gäller kund- och marknadsstruktur. Därmed ökar även efterfrågan på tjänster.

### Expansion av tjänsteutbudet

Under 1999 fortsatte satsningen på att utvidga Scantias utbud av tjänster. Utvecklingen av nya tjänster är strategiskt viktig för Scania och sker på central nivå i samarbete med de lokala marknaderna. Tjänsterna paketeras av marknadsbolagen för att passa kundernas specifika behov.

*Scania ligger långt framme i utvecklingen inom "fleet management" som syftar till att effektivisera kundernas utnyttjande av vagnparker.*





*Scania Assistance gör att kunden kan minimera stillestånd och få assistans dygnet runt, året runt.*

Utvecklingen för Scantias "service offering" har varit mycket god och i genomsnitt 25 procent av nybilsförsäljningen inom Europa inkluderar ett service- och underhålls- och/eller finansieringspaket.

Som en del i strategin, att tillgodose kundens totala transportbehov, pågår inom Scania projektet "Dealer Operating Standards" (DOS). Projektet handlar om att skapa en hög gemensam nivå inom Scantias europeiska service- och distributionsnät vad gäller kunskap, kvalitet och produktivitet. Projektet berör 18 marknader, 1 000 lokala distributörer och 15 000 personer. Det innefattar exempelvis enhetlig arbetsmetodik och tidsåtgång för specificerat arbete. Kunderna skall få samma höga servicenivå från Scania var de än befinner sig. Under 1999 fortsatte projektet i Europa och ett femtiotal lokala distributörer certifierades. Målet är att flertalet återförsäljare skall vara utvärderade enligt DOS-kraven vid mitten av år 2000.

Ett prioriterat tjänsteområde inom Scania är "fleet management", som syftar till att effektivisera kundernas utnyttjande av sina vagnparker. Under året lanserade Scania ett innovativt och flexibelt gränssnitt, som gör att befintliga "fleet managementsystem" på marknaden kan hämta

och bearbeta uppgifter från ett Scaniafordons datanät, såsom exempelvis bränsleförbrukning.

Ett utvidgat tjänsteutbud via Internet och webbteknik kommer i framtiden att öka tillgängligheten av tjänster för föraren under färd.

I syfte att tillförsäkra kunden tillgänglighet till fordonet erbjuder Scania sedan länge Scania Assistance. Detta är en tjänst där kunden kan få assistans dygnet runt, alla dagar på året, på sitt eget språk. Genom regionala larmcentraler på flera platser i Europa, samordnas Scaniaorganisationens totala insats effektivt vid oplanerade stillestånd.

Under 1990-talet har ett affärskoncept utvecklats, där Scania tar ansvar för kundens tillgång till transportkapacitet. Scania äger fordonet och ställer det till förfogande enligt de krav som transportuppgifterna ställer. Scania säljer således finansiering, underhåll och reparationer samt andra tjänster såsom administration och försäkringar.

Scania bedriver med framgång uthyrning av fordon. Även begagnade fordon i lager används för korttidsuthyrning, vilket ger intäkter till Scania, samtidigt som kundens kapacitetstoppar kan överbryggas.

### **Utvidgad organisation**

Utbyggnaden av Scantias försäljnings- och serviceorganisation fortsatte under 1999. Utöver förvärven av Scantias distributörer på marknaderna i Italien, Norge, Finland och Lettland, invigdes bland annat en ny distributions- och serviceenhet i Polen. De totala nettoinvesteringarna (förvärv och nya anläggningar) i den europeiska marknadsorganisationen uppgick under 1999 till MSEK 1 600.

Även det fristående distributions- och servicenätet utvidgades.

## KUNDFINANSIERING

**Kundfinansieringen ger ett viktigt bidrag till Scantias resultat och tillväxt, dels som stöd för marknadsföring och försäljning av företagets produkter och tjänster, dels genom lönsamhet i själva verksamheten. Dessutom skapar den industriella synergier genom merförsäljning av service för de fordon som förmedlas med finansieringsavtal.**

Utlåningsvolymen fortsatte att öka under 1999. Volymtillväxten är en följd av en fortsatt stark efterfrågan på Scantias produkter och integrerade finansieringstjänster, i kombination med att verksamheten under 1999 utökats genom förvärvet i Italien.

Den totala finansieringsvolymen vid utgången av 1999 uppgick till MSEK 15 300 (12 300). I antal räknat finansierades under året 8 560 nya lastbilar, 220 nya bussar och 2 010 begagnade Scaniafordon.

Av den totala portföljen var 40 procent operationella leasingkontrakt och 21 procent finansiella leasingkontrakt. Resterande 39 procent var lånefinansiering. Antalet kontrakt i portföljen uppgick vid årets slut till cirka 33 000 (27 700).

Resultatet för kundfinansieringsverksamheten uppgick till MSEK 140 (91). Detta motsvarar 1,01 procent i rörelseresultat uttryckt i procent av portföljen, vilket är en väsentlig förbättring från 0,89 procent föregående år.

Den förbättrade vinstmarginalen är främst en följd av att omkostnaderna, uttryckt i förhållande till portföljen, sjönk från 1,11 procent till 0,94 procent. Detta är ett resultat av stordriftsfördelar vid ökade lånevolymerna.

Årets resultat effekt av kreditförluster var MSEK -57 (-44). Konstaterade kreditförluster under 1999 uppgick till MSEK 53 (14).

Ökningen av konstaterade förluster under 1999 är till stor del en direkt följd av att tidigare reserverade engagemang i östra Europa avvecklats under året. Den totala reserven för befarade kreditförluster uppgick vid årsskiftet till MSEK 212.

Total utestående fordran i centrala och östra Europa (exkl. Polen och Tjeckien) var vid årets slut MSEK 560, varav 12 procent reserverade medel. Totala reserverade medel uppgick till 1,4 procent (1,7) av den totala lånevolymen.

Den ökade exponeringen i kundfinansieringsverksamheten ställer krav på kontinuerlig kreditprövning och uppföljning av kreditportföljen. Scantias totala åtaganden följs upp på koncernnivå och risken begränsas genom att gränser sätts upp för exponeringen på olika länder och kunder. Scania har under året fortsatt att förstärka resurserna för kreditbedömning.

Under året intensifierades arbetet med kompetensutveckling. Personalutbyte pågick löpande både mellan finansbolagen och mellan olika discipliner inom Scantias finansverksamhet.

### Europa

I Europa bedrivs kundfinansiering i huvudsak genom nio egna finansbolag som täcker Storbritannien, Frankrike, Tyskland, Italien, Belgien, Polen, Tjeckien och Norden samt länderna i centrala och östra Europa.

På de marknader där Scania bedriver finansbolagsverksamhet uppgick andelen lastbilar, finansierade via egna finansbolag, till i genomsnitt 33 procent (36).

Scantias strategi för kundfinansieringsverksamheten är att verka ute på de lokala marknaderna i Europa, och därmed nära kunderna. Genom att arbeta integrerat tillsammans med distributionsledet nås



*Scania erbjuder kunden en totallösning där finansiering ofta är en viktig komponent.*



lokal kännedom och närhet till kunden, vilket är en förutsättning för den decentraliserade kredithanteringsprocess som tillämpas. Dessutom skapas möjligheter till hög grad av kundanpassning och kundnära produktutveckling.

Kundfinansiering i egen regi är till stor del en förutsättning för försäljning i centrala och östra Europa.

### Latinamerika

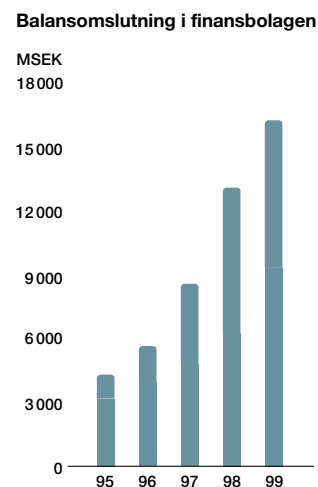
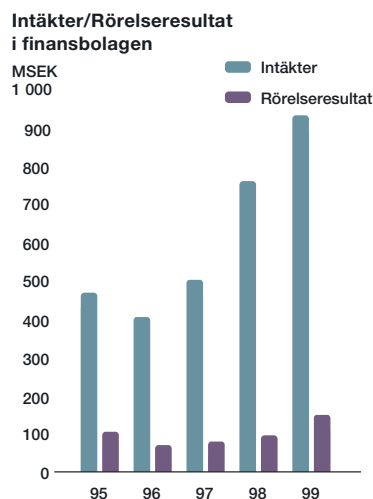
Scanias erbjudande om finansiering i Latinamerika baseras huvudsakligen på samarbeten med internationella kreditgivare. Finansieringsverksamheten i egen regi växte under året, men uppgår ännu ej till så stor volym att den särredovisas.

På den brasilianska marknaden erbjude

der Scania dessutom ett kundfinansierat sparprogram, där kunderna organiseras i konsortier. Genom regelbundet sparande i konsortier är kunden garanterad tilldelning av ett fordon inom en viss förutbestämd tid. Under 1999 skedde 42 procent av försäljningen i Brasilien via denna typ av finansiering. Finansieringsformen stabiliserar fordonsförsäljningen vid konjunktur nedgångar.

### Övriga marknader

Under året etablerades kundfinansieringsverksamhet i egen regi i Sydkorea. För år 2000 planeras en fortsatt expansion både via ett ökat utbud av finansiella tjänster och genom satsningar på nya marknader.



# VÅRA MEDARBETARE

**En kontinuerlig utveckling av medarbetarna är en förutsättning för att Scania även i framtiden ska vara ett konkurrenskraftigt och lönsamt företag. För att detta ska vara möjligt ska Scania erbjuda en attraktiv och effektiv arbetsplats för krävande människor.**

## **Tillit – en förutsättning för ”Samordnad självständighet”**

Scanias framtida framgångar är beroende av att vi har kompetenta, motiverade och ansvarskännande medarbetare, som alla drar åt samma håll.

Samordnad självständighet är en vägledande princip inom Scania. Inom alla funktioner ska övergripande principer och regler utarbetas. Då kan också kvaliteten, produktivitet och flexibilitet tillvaratas på ett effektivt sätt. Samtidigt är det viktigt att delegera ansvar och befogenheter långt ut i organisationen. Scania litar till medarbetarnas vilja och förmåga att ta ansvar för resultat och utveckling.

## **Scanias ledare ska motivera och utveckla våra medarbetare**

Nya förutsättningar i Scanias omvärld ställer ökade krav både på chefer och medarbetare. Väl fungerande ledarskap med ett fokus på att motivera, utveckla och belöna medarbetare är en förutsättning för att Scania ska vara fortsatt kon-

kurrenskraftigt. Ledarskapet måste därför ständigt utvecklas.

Ledarutveckling i Scania genomförs på flera olika sätt. Projektarbete, utbildning samt personalrörlighet mellan olika verksamheter och enheter är exempel på åtgärder för att höja chefers och andra ledares kompetens inom området ledarskap.

Under 1999 har en stor satsning gjorts på ledarutbildning och ett nytt internt program för detta har utvecklats och införts. Fokus i programmet är att det personliga ledarskapet bygger på självkännedom, kommunikation, stresshantering och grupputveckling. Under året har cirka 250 chefer och ledare deltagit i olika aktiviteter inom detta program kallat ”basblock ledarutveckling”. Programmet har under året genomförts på svenska och ambitionen är att under år 2000 internationalisera det.

Scania Marketing Academy är en kvalificerad utbildning som utvecklats och genomförs i samarbete med bland annat Handelshögskolan i Stockholm. Den syftar till att förstärka affärsmannskapet inom marknadsorganisationen, utveckla individernas ledarskapsförmåga och utveckla Scaniakulturen. 25 blivande och etablerade chefer på nyckelpositioner erhöll avgångsbetyg från Scania Marketing Academy under året.



*Ledare inom Scania ska motivera, utveckla och belöna medarbetarna.*

Utöver ovanstående ledarutvecklingsaktiviteter, som initieras och koordineras centralt, drivs ett stort antal utvecklingsaktiviteter lokalt inom olika enheter.

### Medarbetarutveckling för ökat ansvarstagande

Scanias medarbetare uppmuntras att söka nya, framtidsinriktade lösningar på uppgifter samt att ta ansvar och fatta beslut på egen hand. Medarbetarnas kompetensutveckling stöds genom en rad metoder, bland annat arbetsutvidgning, jobb-rotation, utbildning, projektarbete och projektledning.

Inom Scania Professional utbildas personal från distributionsorganisationen i marknadsföring, reservdelshantering och verkstadstjänster. Programmet innehåller bland annat kurser i ”Dealer Operating Standards” (DOS) och i Scanias tjänstererbjudande. Under året utbildades 180 personer inom Scania Professional.

Scanias interna ”Personnel Exchange Program” (PEP), där medarbetare arbetar i ett annat land inom Scaniaorganisationen under upp till ett år, är ett exempel på ett program som ska öka rörligheten mellan olika verksamheter och länder. Programmets omfattning ökade under året.

Scanias medarbetare deltog 1999 i utbildningsaktiviteter under i genomsnitt 14 dagar. Den interna rörligheten var under året cirka 15 procent.

### Rekrytering för fortsatt ledarskap

Rekrytering är en väsentlig del i Scanias tillväxtstrategi och i ambitionen att vara ledande inom den tekniska utvecklingen på våra produktområden. Under året fortsatte Scanias samarbete med utbildningsinstitutioner i flera länder inom forskning och utveckling, rekrytering och praktik. Genom Industriforskarprogrammet kan civilingenjörer kombinera

arbetet vid Scania med forskning på doktorandnivå.

Sedan 1941 driver Scania ett industri-gymnasium i anslutning till anläggningen i Södertälje. Det finns även Scania-anknutna industriskolor i Nederländerna och Brasilien.

### Medarbetarenkäter viktigt styrintstrument

Under 1999 genomfördes enkätundersökningar hos, bland andra, medarbetarna inom utvecklings- och inköpsavdelningarna. Undersökningarna gällde områden som arbetsförhållanden, den personliga arbetssituationen, arbetsuppgifter och arbetsvillkor.

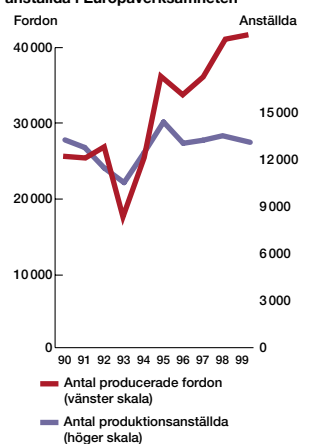
De anställda som var engagerade i nystartade projekt uppgav att de var starkt positiva till sin arbetssituation. På de områden där det finns utrymme för förbättring har förändringsprocesser startats.

### Bonussystem som sporrar

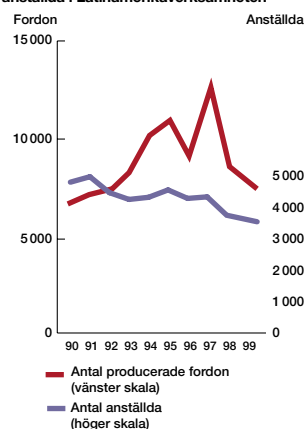
Som en följd av införandet av flexibel arbetstid 1996 finns det inom Scania olika resultatbonussystem. Utfallet styrs av bestämda mål avseende leveranssäkerhet och produktivitet. I Sverige överförs medlen till en stiftelse där var och en har en andel. Stiftelsen ägde vid årsskiftet 0,3 procent av Scanias aktier.

Scania har olika varianter av resultatbonussystem i olika länder. I Sverige och Frankrike mäts leveranssäkerhet och produktivitet. I Latinamerika mäts produktion, frånvaro, marknadsledarskap, etablering av teamwork och förbättringsarbete.

Antal producerade fordon och produktionsanställda i Europaverksamheten



Antal producerade fordon och anställda i Latinamerikaverksamheten



# SCANIA OCH MILJÖN

**Scanias miljöarbete är en viktig del av varumärket. Att väga in miljöaspekter i det löpande arbetet är därför ett självklart inslag för alla medarbetare. Utgångspunkten är att minska produkternas miljöpåverkan under varje del av livscykeln, det vill säga från utveckling via tillverkning, användning och till slutligt omhändertagande.**

## Miljöstrategi

Miljöarbetet är integrerat i Scanias verksamhet på samma sätt som exempelvis kvalitet, utbildning och ekonomi. Scanias Environmental Board, Environmental Committee och lokala miljösamordnare har rådgivande och stödjande roller i hela Scaniaorganisationen. Environmental Board är högsta beslutande miljöorgan och avhandlar frågor av strategisk betydelse för Scania. Dessa ingår sedan i centrala beslut oavsett om det är marknads-, produktions- eller kommunikationsfrågor.

## Ledningssystem

Hela Scanias industriella system arbetar i ett miljöledningssystem som är certifierat enligt ISO 14001. Arbetet har också påbörjats med att integrera distributionsledet enligt såväl ledningssystem ISO 9002 (kvalitet) som ISO 14001 (miljö).

*Genom större ekipage med bättre lastkapacitet kan det totala antalet fordon på vägarna minska med en tredjedel.*

## Rapportering

Sedan 1996 har Scania arbetat med koncernövergripande miljömål och miljönyckeltal. Under 1999 har miljö- och ekonomiansvariga utifrån Scanias miljönyckeltal utarbetat gemensamma definitioner och rapporteringsrutiner i syfte att förbättra den miljöekonomiska rapporteringen. I ett första steg har fokus legat på kostnader och intäkter vid tillverkningen. Arbetet fortsätter till att också omfatta tydligare definitioner på miljörelaterade investeringar och FoU samt hur stor del av den totala försäljningen som kan relateras till produkter med högsta miljöprestanda.

## Forskning och utveckling

Huvuddelen av ett fordon's miljöpåverkan uppstår under användning. Därför inriktas Scanias utveckling och design på funktionella egenskaper som leder till lägre bränsleförbrukning och minskade avgasutsläpp. Effektivare motorer och minskning av vikt, rull- och luftmotstånd är faktorer av stor betydelse för slutresultatet. Vid sidan av detta finns givetvis också utrymme för, att genom kloka materialval och förbättring av produktionsprocesserna bidra till en positiv miljöutveckling.



### **Scanias miljöpolicy**

Scania ska som global tillverkare och distributör av kommersiella fordon, motorer och relaterade tjänster, utveckla produkter som förorenar allt mindre och förbrukar allt mindre energi, råvaror och kemikalier under sin livscykel.

För att uppnå detta:

- strävar vi efter att vara ledande inom kommersiellt tillämpbar teknik
- arbetar vi med god marginal till gällande lagstiftning och stödjer internationellt harmoniserade och effektiva lagkrav
- förebygger vi och minskar kontinuerligt miljöpåverkan genom utveckling av produkter, tjänster och tillverkningsprocesser
- för vi in miljöaspekterna och miljömålen i det dagliga arbetet
- har vi öppna och regelbundna kontakter med våra intressenter om vårt miljöarbete

På så sätt bidrar vi till ekonomiska och ekologiska fördelar för våra kunder och för samhället. Ett proaktivt miljöarbete är därför av avgörande betydelse för Scania.

### **Alternativa bränslen**

Scanias utvecklingsarbete gällande fordon för alternativa bränslen är störst för bussar, där det redan idag finns en tydlig och stabil efterfrågan. Koncentrationen ligger främst på etanol och gasbränslen.

En sjättedel av de stadsbussar som såldes under 1999 drivs med alternativa bränslen. Det motsvarar ungefär 0,5 procent av Scanias totala försäljning.

Vid Scania Busser i Silkeborg förses en Scania MidiCity-buss med bränslecellsdrift. Den planeras vara klar för provkörning under hösten 2000. Detta sker inom ramen för ett EU-finansierat projekt, där Scania är en av fyra deltagare. Syftet är att öka kunskapen om möjligheterna med bränsleceller.

### **Produktnyheter**

Scania erbjuder ett komplett program av motorer som uppfyller EUs emissionsnorm Euro 3. Samtliga nya motorer kan kombineras med Opticruise, Scanias automatiska växlingsystem, som strävar efter att optimera bränsle-ekonomin och minimera avgasutsläppen.

### **Miljövarudeklaration**

Sedan hösten 1999 tillhandahåller Scania en deklaration som ger ägaren information om lastbilens miljöegenskaper såsom resursförbrukning under produktionen, avgasemissioner och bullernivåer samt uppgifter om återvinning. Dessutom lämnas råd och anvisningar för service och underhåll samt information om hur lastbilen ska användas för att ge minsta möjliga miljöbelastning.

### **Koncessioner**

Produktionen påverkar den yttre miljön i huvudsak genom utsläpp till luft och vatten samt genom uppkomsten av avfall och buller. De flesta av Scanias anläggningar runt om i världen är tillståndspliktiga. Detta gäller Sverige, Frankrike, Danmark, Holland, Brasilien och i viss mån Polen. För anläggningarna i Argentina och Mexiko regleras verksamheterna av respektive lands miljölagstiftning.

Under 1999 har inga incidenter inrapporterats som föranlett någon betydande miljöpåverkan och därmed orsakat ökade kostnader för driften.

I Sverige bedriver Scania tillståndspliktig verksamhet enligt miljöbalken vid samtliga sex produktionsanläggningar. Den tillståndspliktiga verksamheten systerätter 9 900 personer. Samtliga anläggningar har under senare år prövats enligt miljöbalken/miljöskyddslagen för nya tillstånd.

Under året har Scanias anläggning i Sibbhult beviljats tillstånd för en ökad produktionsvolym. Vidare har Scanias anläggningar i Oskarshamn och Luleå meddelats beslut avseende lägre utsläpp av organiska lösningsmedel respektive utsläpp till vatten. Det förra berör uppförande av nytt måleri för täcklacksmålning av hytter.

För Scanias anläggningar i Södertälje har redovisning lämnats enligt tillstånds-

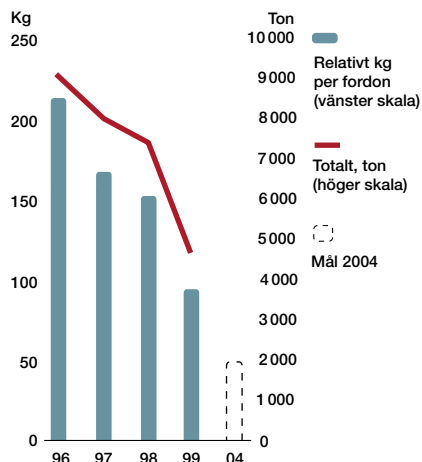
beslut angående bland annat minskade utsläpp av kväveoxider från motorprovning samt förbättrad slutrening av olika avfallsvatten. I Södertälje och Zwolle/Meppel pågår åtgärder för att minska buller och därmed uppfylla skärpta myndighetskrav.

## Produktionen i siffror

Under 1999 uppgick de totala kostnaderna för råvaru-, kemikalie-, energi- och vattenanvändning till cirka MSEK 1 620, vilket motsvarar 3 procent av Scantias totala omsättning. (Se nedanstående diagram.)

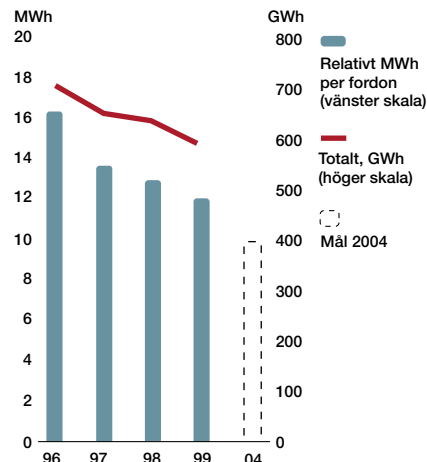
Under 1999 investerade Scania MSEK 1 880 i anläggningar, varav MSEK 45 klassas som miljöinvesteringar.

### Deponering av avfall



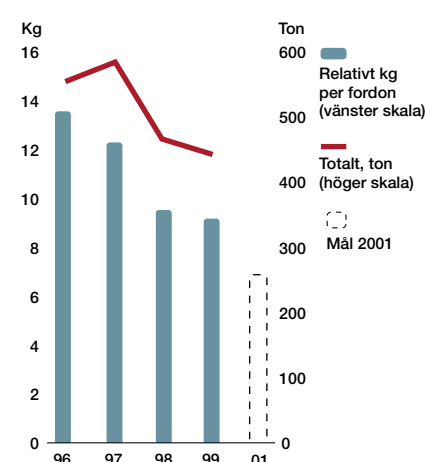
Under 1999 uppgick avfallsmängderna till 83 000 ton, vilket motsvarar en total kostnad av MSEK 17. Merparten av uppkommet avfall återvinns vilket innebär MSEK 18 i intäkter. Mängden avfall till deponering uppgick till cirka 4 700 ton, vilket motsvarar 95 kg per fordon.

### Energianvändning



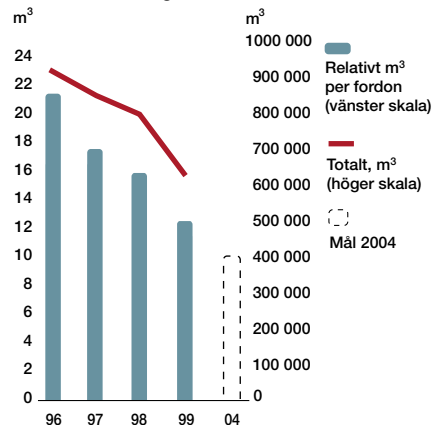
Under 1999 uppgick energianvändningen till cirka 600 000 GWh totalt till en kostnad av MSEK 160. Det motsvarar cirka 12 MWh per fordon.

### Utsläpp av lösningsmedel



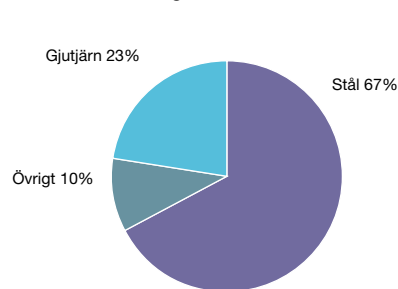
Under 1999 uppgick utsläppen av organiska lösningsmedel till cirka 460 ton, vilket motsvarar 9 kg per fordon.

### Vattenanvändning



Under 1999 uppgick vattenanvändningen till cirka 620 000 m<sup>3</sup>, vilket motsvarar 13 m<sup>3</sup> per fordon. Den totala kostnaden uppgick till MSEK 15.

### Råvaruanvändning



För 1999 uppgick den totala användningen av råvaror (exklusive komponenter) till cirka 170 000 ton, vilket motsvarar 3,4 ton per fordon. Den totala kostnaden uppgick till MSEK 1 330.

### Utsläpp av koldioxid relaterad till energianvändningen

	Energianvändning, GWh		Utsläpp av koldioxid, kton	
	1999	1996	1999	1996
El	350	360	22	23
Fjärrvärme	60	130	4	9
Fossila bränslen	190	200	49	51
<b>Totalt</b>	<b>600</b>	<b>690</b>	<b>75</b>	<b>83</b>
<b>Per fordon</b>	<b>12 MWh</b>		<b>1,5 ton</b>	

Utsläppen av koldioxid från Scantias produktion uppgick 1999 till 1,5 ton per fordon, totalt 75 000 ton.

Miljömål för 1999 (Basår 1996)	Mål- uppfyllelse
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Samtliga Scantias verksamheter inom det industriella systemet ska fullfölja införandet av miljöledningssystem och certifieras enligt ISO 14001.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Samtliga Scantias medarbetare inom det industriella systemet ska ha genomgått miljöutbildning anpassad till sitt arbete.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Minst 75 procent av Scantias medarbetare och kunder ska vara nöjda med hur Scania arbetar med miljöfrågorna.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pågående utvärdering av återvinningsgraden av material och komponenter i Scantias lastbilar och bussar ska fullföljas.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• En metod för miljöanpassad produktutveckling ska utarbetas och användas i ett pilotprojekt.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pågående arbete med framtagning av riktlinjer för införandet av miljöledningssystem vid Scantias reparations- och serviceverkstäder ska fullföljas.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avvecklingsplaner ska utarbetas för svartlistade substanser för processmaterial (förnödenheter).</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Användningen av energi ska ha minskat med 10 procent per producerad enhet.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Användningen av vatten ska ha minskat med 10 procent per producerad enhet.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mängden deponerat avfall ska ha minskat med 20 procent per producerad enhet.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• En rutin ska ha utvecklats för att förebygga och minska konsekvenserna av olyckor, onormal drift och markföroreningar.</li> </ul>	

Miljömål för 2000–2004
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Riktlinjer för hantering av miljöaspekter vid Scantias KD-anläggningar ska tas fram under 2000.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• En rutin för inventering av mark och grundvatten ska utarbetas under 2000 för att sedan under 2001 definiera möjlig miljöskuld.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Det totala in- och utflödet av förpackningsmaterial ska analyseras under 2000.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Demonteringsanvisningar för Scantias lastbilar och bussar ska finnas tillgängliga under 2000.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ett inköpsprojekt ska genomföras i syfte att minska mängden och antalet kemikalier under 2000.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• En så kallad vit lista för att underlätta valet av kemikalier ska upprättas under 2000.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avvecklingsplaner ska fastställas för svartlistade substanser i inköpta komponenter och material under 2000.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Användningen av energi ska ha minskat till 10 MWh per producerad enhet fram under 2004.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Användningen av vatten ska ha minskat till 10 m<sup>3</sup> per producerad enhet fram till 2004.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mängden deponerat avfall ska ha minskat till 50 kg per producerad enhet fram under 2004.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• En rutin för att kontrollera och följa upp olyckor och onormal drift inklusive klassificeringssystem och rapporteringsrutiner ska utvecklas under 2000.</li> </ul>

# FINANSIELL ÖVERSIKT

Fakturering per produkt			
Belopp i MSEK	1999	1998	1997
Lastbilar	27 888	27 092	24 005
Bussar	3 601	3 548	3 251
Motorer	444	398	392
Serviceprodukter	6 945	6 419	5 799
Begagnade fordon och övrigt	2 850	2 218	1 640
<b>Summa Scaniaprodukter</b>	<b>41 728</b>	<b>39 675</b>	<b>35 087</b>
Svenska Volkswagenprodukter	5 382	5 637	4 632
<b>Totalt</b>	<b>47 110</b>	<b>45 312</b>	<b>39 719</b>

Fakturering per marknadsområde			
Belopp i MSEK	1999	1998	1997
Västra Europa	33 249	28 962	23 102
Centrala och östra Europa	1 330	1 814	1 398
<b>Europa totalt</b>	<b>34 579</b>	<b>30 776</b>	<b>24 500</b>
Latinamerika	4 247	5 974	6 798
Asien	1 118	1 018	1 932
Övriga marknader	1 784	1 907	1 857
<b>Totalt Scaniaprodukter</b>	<b>41 728</b>	<b>39 675</b>	<b>35 087</b>

Fakturerat antal fordon per marknadsområde			
Antal fordon	1999	1998	1997
<b>Lastbilar</b>			
Västra Europa	36 106	32 686	26 756
Centrala och östra Europa	1 551	2 237	1 833
<b>Europa totalt</b>	<b>37 657</b>	<b>34 923</b>	<b>28 589</b>
Latinamerika	6 253	7 621	9 649
Asien	1 481	1 410	3 096
Övriga marknader	1 260	1 599	1 058
<b>Totalt lastbilar</b>	<b>46 651</b>	<b>45 553</b>	<b>42 392</b>
<b>Bussar</b>			
Västra Europa	1 935	1 731	1 595
Centrala och östra Europa	67	106	95
<b>Europa totalt</b>	<b>2 002</b>	<b>1 837</b>	<b>1 690</b>
Latinamerika	1 237	1 697	1 829
Asien	160	78	308
Övriga marknader	364	505	757
<b>Totalt bussar</b>	<b>3 763</b>	<b>4 117</b>	<b>4 584</b>
<b>Totalt fordon</b>	<b>50 414</b>	<b>49 670</b>	<b>46 976</b>

## Fakturering

Scaniagruppen fakturerade 50 414 (49 670) lastbilar och bussar, en ökning med 1 procent. Det fakturerade värdet ökade med 4 procent till MSEK 47 110 (45 312). Faktureringen av Scaniaprodukter ökade med 5 procent.

## Rörelseresultat

Scaniagruppens rörelseresultat uppgick till MSEK 5 045 (3 592) en ökning med 40 procent.

Rörelseresultatet för den europeiska verksamheten ökade med 27 procent till MSEK 4 983 (3 913). Resultatet påverkades positivt av 6 procent högre fakturerade lastbils- och bussvolymerna samt positiva valutaeffekter om cirka MSEK 250. En ökad produktivitet tillsammans med lägre garantikostnader bidrog dessutom till resultatförbättringen. Faktureringen av serviceprodukter ökade med 11 procent.

Under 1999 belastades resultatet med kostnader för aktiviteter relaterade till förändringar i Scantias ägarstruktur på drygt MSEK 100.

Satsningen i försäljnings- och distributionsledet fortsatte under året. Nettot av förvärvade och avyttrade bolag har under året påverkat Scantias intäkter med MSEK 715 och rörelseresultatet med MSEK 221.

Latinamerikaverksamhetens rörelseresultat uppgick till MSEK -328 (-662). Under föregående år belastades resultatet med poster av engångskaraktär om cirka MSEK 500. Försämringen av det underliggande resultatet förklaras av lägre volymer samt lägre fordonsmarginaler, till stor del beroende av den brasilianska devalveringen. Detta motverkades av ett förbättrat kostnadsläge under den senare delen av året som en följd av ett hittills genomfört åtgärdsprogram, samt till viss del en engångseffekt relaterad till den brasilianska devalveringen.

Den europeiska kundfinansierings-



verksamhetens rörelseresultat ökade till MSEK 140 (91) till följd av högre finansieringsvolym och lägre administrativ kostnad per kontrakt.

Rörelseresultatet för Svenska Volkswagenprodukter uppgick till MSEK 250 (250).

### Finansiella intäkter och kostnader

Finansnettot uppgick till MSEK -545 (-378). Försämringen var hänförlig till Latinamerikaverksamheten, till följd av negativt kassaflöde, högre ränteläge samt omräkningseffekter av räntebärande balansräkningsposter i samband med devalueringen i Brasilien.

### Skatter

Scaniagruppens skattekostnad motsvarade 30 (30) procent av resultatet efter finansiella intäkter och kostnader

### Kassaflöde

Scanias operativa kassaflöde, exklusive kundfinansieringsverksamheten, uppgick till MSEK 476 (1 797). Exklusive förvärv av bolag uppgick Scaniagruppens kassaflöde under 1999 till 1,6 miljarder kronor. Ökade volymer, speciellt under fjärde kvartalet, tillsammans med vertikal integration, medförde en väsentligt högre rörelsekapitalbindning. Detta motverkades av en lägre underliggande investeringstakt jämfört med föregående år.

Kundfinansieringsverksamheten expanderade med MSEK 2 708. Finansieringsvolymen inklusive förvärv och valutaförändringar ökade med cirka 3 miljarder kronor.

### Nettoskuldssättning och refinansiering

Nettoskuldssättningen exklusive nettoupplåning i kundfinansieringsverksamheten ökade med MSEK 1 710 till MSEK 8 232 (6 522). Nettoskuldssättningsgraden ökade

### Fakturering och resultat per verksamhetsområde

Fakturering			
Antal fordon	1999	1998	1997
Europa-verksamheten	42 919	40 375	35 521
Latinamerika-verksamheten	7 495	9 295	11 455
<b>Summa Scaniaprodukter</b>	<b>50 414</b>	<b>49 670</b>	<b>46 976</b>

Fakturering värde			
Belopp i MSEK	1999	1998	1997
Europa-verksamheten	38 210	35 072	29 061
Latinamerika-verksamheten	4 560	6 151	6 973
Internfakturering	-1 042	-1 548	-947
<b>Summa Scaniaprodukter</b>	<b>41 728</b>	<b>39 675</b>	<b>35 087</b>
Svenska Volkswagenprodukter	5 382	5 637	4 632
<b>Totalt</b>	<b>47 110</b>	<b>45 312</b>	<b>39 719</b>

Rörelseresultat			
Belopp i MSEK	1999	1998	1997
Europa-verksamheten	4 983	3 913	2 309
Latinamerika-verksamheten	-328	-662	407
Kundfinansieringsverksamheten	140	91	73
<b>Summa Scaniaprodukter</b>	<b>4 795</b>	<b>3 342</b>	<b>2 789</b>
Svenska Volkswagenprodukter	250	250	258
<b>Totalt</b>	<b>5 045</b>	<b>3 592</b>	<b>3 047</b>

Rörelsemarginal			
%	1999	1998	1997
Europa-verksamheten	13,0	11,2	7,9
Latinamerika-verksamheten	-7,2	-10,8	5,8
<b>Summa Scaniaprodukter</b>	<b>11,5</b>	<b>8,4</b>	<b>7,9</b>
Svenska Volkswagenprodukter	4,6	4,4	5,6
<b>Totalt</b>	<b>10,7</b>	<b>7,9</b>	<b>7,7</b>

till 0,61 (0,55). Nettoskulden inklusive kundfinansieringsverksamheten uppgick till MSEK 21 677 (17 505).

Scania har en bekräftad kreditfacilitet på MUSD 1 850 i den internationella bankmarknaden. Faciliteten förfaller i december 2004. Vid årets utgång var MUSD 570 (340) av denna facilitet utnyttjad.

Koncernen har ett "Medium Term Noteprogram", under vilket Scania kan uppta lån på löptider mellan ett och tio år. Rambeloppet vid årsskiftet var MSEK 7 000 varav MSEK 4 580 var emitterat.

### Ränte- och kreditrisk

Scanias policy för ränterisker är att räntebindningen på låneportföljen i normalfallet skall vara 6 månader, men att avvikelser kan göras mellan 0 och 24 månader. Ett undantag är Scanias finansbolag, där räntebindning på lån matchas med tillgångarnas räntebindning.

Den genomsnittliga upplåningskostnaden under 1999 var 5,8 procent (5,5). Under året var den genomsnittliga räntebindningen på Scanias låneportfölj (exklusive finansbolagen) mellan 3 och 5 månader. Vid årets utgång var den genomsnittliga räntebindningstiden 3 månader.

För att hantera ränteriskerna i koncernen används derivatinstrument. Samtliga

uppgifter ovan är inklusive effekterna av dessa derivatinstrument. Hantering av de kreditrisker som uppkommer inom treasury-enheten, bland annat vid placering av likviditet och i derivathandel, är reglerade i Scanias finanspolicy. Transaktioner sker endast inom fastställda limiter och med utvalda kreditvärldiga motparter.

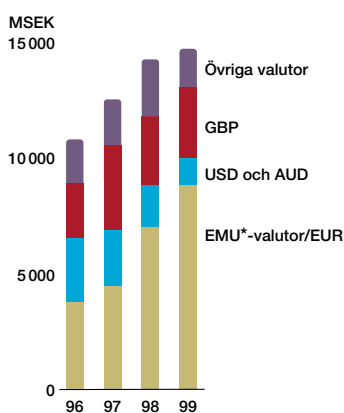
### Valuta

Nettoexponeringen av valutor uppgick 1999 till 14,7 miljarder kronor. De största inflödesvalutorna är EUR samt USD och GBP. Baserat på 1999 års geografiska intäkts- och kostnadsfördelning medför en procentenhets förändring av den svenska kronan en rörelseresultatpåverkan på årsbasis om cirka MSEK 147. Valutaexponering i rörelseresultatet per region, framgår av not 26 på sidan 54.

Scanias policy är att säkra nettoflödet av valutor under en tidsperiod som motsvarar bedömd orderbok fram till betalningstillfället. Det innebär i normalfallet en säkringsperiod på 3 till 4 månader. Säkringsperioden tilläts dock variera mellan 0 och 12 månader.

Utländska nettotillgångar i dotterbolag säkras ej i normala fall. I den mån dotterbolag är överkapitaliserade eller om det finns överlikviditet i ett dotterbolag, skall

Flödesexponering för valutor



\*) ATS, BEF/LUF, FIM, FRF, DEM, ESP, IEP, ITL, NLG och PTE

Säkringar av valutaflöden							
Kvartal	GBP/SEK		USD/SEK		AUD/SEK		
	Volym	Kurs*	Volym	Kurs*	Volym	Kurs*	
Kv. 1** 2000	26,0	13,22	40,0	8,11	10,0	5,35	
Kv. 2 2000	30,0	13,18	30,0	8,03	9,0	5,40	
Kv. 3 2000	20,0	13,31	-	-	-	-	
Kv. 4 2000	-	-	-	-	-	-	
<b>Totalt</b>	<b>76,0</b>		<b>70,0</b>		<b>19,0</b>		
Balansdagskurs 991231		13,80		8,53		5,56	
Orealiserat resultat 991231 (MSEK)		-11		-10		-4	

\*) Genomsnittlig terminkurs samt lägsta lösenkurs för valutaoptioner.  
\*\*) Januari månads volymer är ej inkluderade då den realiserade resultat-effekten redovisades i december.

däremot säkring ske (se not 25). Vid utgången av 1999 var MSEK 810 (827) av de utländska nettotillgångarna säkrade, vilket motsvarar 8,4 procent av koncernens utländska nettotillgångar.

### **Försäkringar**

Den globala försäkringsupphandlingen inom Scania koordineras av försäkringsavdelningen. Huvuddelen av Scantias försäkringar handlas upp på den internationella försäkringsmarknaden, till en kostnad 1999 av MSEK 37. En stor del av premievolymen placeras i Scantias eget försäkringsbolag, Vabis Försäkrings AB, som i sin tur hanterar försäkringsriskerna genom återförsäkring på den internationella återförsäkringsmarknaden.

### **Medarbetare**

Antalet anställda, inklusive kontraktanställda, uppgick vid årets utgång till 25 814 (23 537), en ökning med 2 277 personer från årets början.

I Europaverksamheten ökade antalet anställda med 2 309 personer, vilket ute-

slutande var hänförligt till marknadsledet och avsåg i allt väsentligt förvärvade enheter. Inom Latinamerikaverksamheten minskade antalet anställda med 54 personer.

### **År 2000 – millennieskiftet**

Alla aktiviteter och system inom Scania klarade millennieskiftet utan materiella störningar.

### **Svenska Volkswagen**

Resultatet efter finansnetto 1999 för importörsverksamheten Svenska Volkswagen Gruppen uppgick till MSEK 327 (272). Hälften av detta resultat ingår som intressebolagsandel i Scaniagruppens rörelseresultat. Tillsammans med rörelseresultatet från det helägda återförsäljarnätet Din Bil uppgår det totala rörelseresultatet för Svenska Volkswagenprodukter till MSEK 250 (250). Svenska Volkswagens andel av den svenska personbilsmarknaden 1999 var 22,9 procent (24,4). För lätta transportfordon uppgick marknadsandelen till 36,1 procent (43,8).

*Volkswagens breda sortiment inkluderar bland annat VW, Audi, Seat samt Skoda och erbjuder såväl bilar i småbilsklassen som stora prestigebilar.*



# SCANIAGRUPPENS RESULTATRÄKNING

Januari–december, MSEK	Not	1999	1998	1997
<b>Fakturering</b>	1	47 110	45 312	39 719
Kostnad för sålda varor		-34 351	-34 547	-30 328
<b>Bruttoresultat</b>		<u>12 759</u>	<u>10 765</u>	<u>9 391</u>
Forsknings- och utvecklingskostnader		-1 267	-1 168	-1 248
Försäljningskostnader		-6 047	-5 730	-4 786
Administrationskostnader		-866	-679	-668
Resultat från kundfinansieringsverksamheten	2	140	91	73
Andel av intressebolagens resultat	3	326	313	285
<b>Rörelseresultat</b>		<u>5 045</u>	<u>3 592</u>	<u>3 047</u>
Finansiella intäkter och kostnader	4			
Ränteintäkter		381	259	416
Räntekostnader		-909	-627	-689
Övriga finansiella intäkter och kostnader		-17	-10	-23
Summa finansiella intäkter och kostnader		<u>-545</u>	<u>-378</u>	<u>-296</u>
<b>Resultat efter finansnetto</b>		<u>4 500</u>	<u>3 214</u>	<u>2 751</u>
Skatter	5	-1 353	-959	-806
Minoritetsandel		-1	-5	-2
<b>Årets nettovinst</b>		<u>3 146</u>	<u>2 250</u>	<u>1 943</u>
<i>Avskrivningar ingår i rörelseresultatet med</i>	6	-1 948	-1 883	-1 672

# SCANIAGRUPPENS BALANSRÄKNING

31 december, MSEK	Not	med kundfinansieringsbolagen enligt kapitalandelsmetoden, proforma					
		1999	1998	1997	1999	1998	1997
<b>TILLGÅNGAR</b>							
<b>Anläggningstillgångar</b>							
Immateriella anläggningstillgångar	7	555	113	134	555	113	134
Materiella anläggningstillgångar	8	18 860	17 445	16 258	12 681	12 824	13 012
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>							
Andelar i intressebolag m m	9	1 388	1 411	1 230	2 616	2 258	1 952
Räntebärande fordringar	10	6 356	5 527	3 160	711	474	469
Latenta skattefordringar	16	502	288	164	499	268	164
Andra långfristiga fordringar		525	356	267	525	356	267
Summa anläggningstillgångar		28 186	25 140	21 213	17 587	16 293	15 998
<b>Omsättningstillgångar</b>							
Varulager	11	7 437	7 571	6 902	7 279	7 456	6 803
Fordringar	12						
Räntebärande kundfordringar		4 180	3 480	2 950	650	796	817
Kundfordringar		7 560	5 004	3 715	7 519	4 894	3 691
Övriga fordringar		2 116	1 833	1 483	1 934	1 577	1 285
Summa fordringar		13 856	10 317	8 148	10 103	7 267	5 793
Kortfristiga placeringar	13	1 713	929	1 429	1 713	929	1 420
Kassa och bank		997	845	704	830	781	644
Summa omsättningstillgångar		24 003	19 662	17 183	19 925	16 433	14 660
<b>Summa tillgångar</b>		<b>52 189</b>	<b>44 802</b>	<b>38 396</b>	<b>37 512</b>	<b>32 726</b>	<b>30 658</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>							
<b>Eget kapital</b>							
Aktiekapital		2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000
Bundna reserver		4 353	3 677	2 800	4 353	3 677	2 800
Summa bundet eget kapital		6 353	5 677	4 800	6 353	5 677	4 800
Fria reserver		4 049	3 924	3 610	4 049	3 924	3 610
Årets nettovinst		3 146	2 250	1 943	3 146	2 250	1 943
Summa fritt eget kapital		7 195	6 174	5 553	7 195	6 174	5 553
Summa eget kapital	14	13 548	11 851	10 353	13 548	11 851	10 353
Minoritetsandel i dotterbolag		23	21	15	23	21	15
<b>Avsättningar</b>							
Avsättningar för pensioner	15	1 842	1 913	1 889	1 839	1 910	1 887
Avsättningar för latent skatt	16	2 044	1 735	1 567	1 515	1 295	1 281
Övriga avsättningar	17	2 115	1 933	1 667	2 108	1 926	1 662
Summa avsättningar		6 001	5 581	5 123	5 462	5 131	4 830
<b>Skulder</b>							
Långfristig upplåning	18	11 268	6 620	7 003	5 366	2 667	4 073
Kortfristig upplåning	18	13 119	12 659	9 184	5 409	5 572	5 134
Förskott från kunder		563	618	466	446	515	408
Skulder till leverantörer		2 801	2 767	2 375	2 661	2 550	2 262
Skatteskulder		872	1 047	598	871	1 047	592
Övriga skulder		1 695	1 186	1 022	1 609	1 039	854
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	19	2 299	2 452	2 257	2 117	2 333	2 137
Summa skulder		32 617	27 349	22 905	18 479	15 723	15 460
<b>Summa eget kapital och skulder</b>		<b>52 189</b>	<b>44 802</b>	<b>38 396</b>	<b>37 512</b>	<b>32 726</b>	<b>30 658</b>
<b>Ställda säkerheter och ansvarsförbindelser</b>							
Ställda säkerheter	20	231	187	223			
Ansvarsförbindelser	21	645	529	522			

# SCANIAGRUPPENS KASSAFLÖDESANALYS

Januari–december, MSEK	Not	1999	1998	1997
<b>Kassaflöde från verksamheten</b>				
Årets nettovinst exkl. kundfinansieringsverksamheten		3 034	2 194	1 880
Icke kassaflödespåverkande poster	22	2 322	2 140	1 597
<b>Tillförda medel från verksamheten</b>		<b>5 356</b>	<b>4 334</b>	<b>3 477</b>
<b>Förändring av rörelsekapital m m</b>				
Varulager		693	-611	-549
Fordringar		-2 746	-1 284	-1 016
Avsatt till pensioner		-95	41	97
Räntefria skulder och avsättningar		43	1 129	726
Summa förändring av rörelsekapital m m	22	-2 105	-725	-742
<b>Summa kassaflöde från verksamheten</b>		<b>3 251</b>	<b>3 609</b>	<b>2 735</b>
<b>Nettoinvestering exklusive förvärv/försäljning av bolag</b>	22	<b>-1 654</b>	<b>-1 817</b>	<b>-2 307</b>
<b>Operativt kassaflöde före förvärv/försäljning av bolag</b>		<b>1 597</b>	<b>1 792</b>	<b>428</b>
<b>Nettoinvestering genom förvärv/försäljning av bolag</b>	22	<b>-1 121</b>	<b>5</b>	<b>-483</b>
<b>Operativt kassaflöde exklusive kundfinansieringsverksamheten</b>		<b>476</b>	<b>1 797</b>	<b>-55</b>
<b>Expansion i kundfinansieringsverksamheten</b>	2	<b>-2 708</b>	<b>-3 692</b>	<b>-2 319</b>
<b>Förändring av finansiell position inklusive kundfinansieringsverksamheten</b>		<b>-2 232</b>	<b>-1 895</b>	<b>-2 374</b>
Förändring av nettoskuldsättning från finansieringsaktiviteter	22	4 431	2 586	2 527
Utdelning		-1 300	-1 100	-1 100
<b>Nettoförändring av likvida medel och kortfristiga placeringar</b>		<b>899</b>	<b>-409</b>	<b>-947</b>
Effekt av valutakursförändringar på likvida medel och kortfristiga placeringar		37	50	243
<b>Kassa och bank samt kortfristiga placeringar vid årets början</b>		<b>1 774</b>	<b>2 133</b>	<b>2 837</b>
<b>Kassa och bank samt kortfristiga placeringar vid årets slut</b>		<b>2 710</b>	<b>1 774</b>	<b>2 133</b>

# MODERBOLAGET SCANIA AB

## Resultaträkning

Januari–december, MSEK	Not	1999	1998	1997
Rörelseresultat		–	–	–
Finansiella intäkter och kostnader	1	–42	–81	–180
Erhållen utdelning, koncernbidrag m m	1	3 619	3 320	1 650
Avsättning till periodiseringsfond		–706	–637	–284
Skatter		–790	–697	–335
<b>Årets nettovinst</b>		<b>2 081</b>	<b>1 905</b>	<b>851</b>

## Balansräkning

31 december, MSEK	Not	1999	1998	1997
<b>TILLGÅNGAR</b>				
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>				
Aktier	2	10 971	11 269	11 269
<b>Omsättningstillgångar</b>				
Fordran på dotterbolag		3 427	1 581	–
Övriga fordringar		13	–	–
<b>Summa tillgångar</b>		<b>14 411</b>	<b>12 850</b>	<b>11 269</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>				
Eget kapital	3	11 144	10 363	9 558
Obeskattade reserver	4	2 477	1 771	1 134
<b>Kortfristiga skulder</b>				
Skulder till dotterbolag		–	–	234
Skatteskulder		790	714	335
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		0	2	8
<b>Summa kortfristiga skulder</b>		<b>790</b>	<b>716</b>	<b>577</b>
<b>Summa eget kapital och skulder</b>		<b>14 411</b>	<b>12 850</b>	<b>11 269</b>
<b>Ställda säkerheter och ansvarsförbindelser</b>				
Ställda säkerheter		Inga	Inga	Inga
Ansvarsförbindelser	5	18 139	11 960	8 816

## Kassaflödesanalys

Januari–december, MSEK	1999	1998	1997
<b>Kassaflöde från verksamheten</b>			
Årets nettovinst	2 081	1 905	851
<b>Icke kassaflödespåverkande poster</b>			
Erhållet koncernbidrag	–3 569	–3 268	–1 600
Avsättning till obeskattade reserver	706	637	284
<b>Tillförda medel från verksamheten</b>	<b>–782</b>	<b>–726</b>	<b>–465</b>
<b>Förändring av rörelsekapitalet</b>			
Fordringar	–13	–	–
Kortfristiga skulder	74	373	131
<b>Summa kassaflöde från verksamheten</b>	<b>–721</b>	<b>–353</b>	<b>–334</b>
<b>Investeringsverksamhet</b>			
Aktier	298	–	–
<b>Förändring av nettoskuldsättning från finansieringsaktiviteter</b>			
Förändring av mellanhavande med dotterbolag	1 723	1 453	1 434
Utdelning	–1 300	–1 100	–1 100
<b>Netto tillförda medel från finansieringsaktiviteter</b>	<b>423</b>	<b>353</b>	<b>334</b>
Likvida medel och kortfristiga placeringar vid årets slut	–	–	–

# REDOVISNINGSPRINCIPER

## Koncernredovisning

Scaniagruppen följer Redovisningsrådets utgivna rekommendationer. Dessa överensstämmer i allt väsentligt med International Accounting Standards Committees (IASC) principer. Vid en jämförelse med amerikanska redovisningsprinciper (U.S. GAAP) föreligger för Scaniagruppen begränsade avvikelser. En redogörelse finns på sidan 56.

Koncernredovisningen omfattar Scania AB med samtliga dotterbolag och intressebolag i Sverige och i utlandet. Med dotterbolag avses företag i vilka Scania direkt eller indirekt innehar mer än 50 procent av aktiernas röstvärde eller i vilka Scania på annat sätt har ett bestämmande inflytande. Med intressebolag avses företag vari Scania har ett långsiktigt ägarintresse och där röstvärdet uppgår till mellan 20 och 50 procent.

Intressebolagen redovisas enligt kapitalandelsmetoden (equity accounting). Detta innebär att aktier och andelar i intressebolag i koncernredovisningen värderas till koncernens andel av intressebolagens egna kapital efter justering för gruppens andel av över- respektive undervärden. Härigenom ingår i koncernens resultat Scantias andel av intressebolagens resultat.

Koncernredovisningen upprättas enligt Redovisningsrådets rekommendation (RR1:96) och enligt den så kallade förvärvsmetoden. Denna innebär att förvärvade dotterbolags tillgångar och skulder redovisas till marknadsvärde enligt en upprättad förvärvsanalys. Överstiger anskaffningsvärdet för aktier i dotterbolaget det beräknade marknadsvärdet av bolagets nettotillgångar enligt

förvärvsanalysen, utgörs skillnaden av koncernmässig goodwill. Goodwillavskrivningens längd bedöms från fall till fall och har under året varit 10 år. Endast resultat uppkomna efter förvärvstidpunkten ingår i koncernens egna kapital.

Minoritetsandel av nettovinst och eget kapital i delvis ägda dotterbolag redovisas separat vid beräkning av nettovinst och eget kapital.

## Utländska dotterbolag och intressebolag

Europeiska produktionsbolag, Latinamerikaverksamheten och vissa holdingbolag är integrerade och omräknas därmed enligt den monetära metoden. Latinamerikaverksamheten med sitt övervägande industriella inslag är en integrerad del av Scantias totala industriella system med gemensam produktutveckling, gemensamma produkter och gemensam produktionsstruktur. Scantias övriga utländska dotterbolag betraktas som självständiga och omräknas enligt dagskursmetoden.

Dagskursmetoden innebär att tillgångar och skulder omräknas till balansdagskurs samt intäkter och kostnader till årets medelkurs. Omräkningsdifferensen, som är effekten av att dels utlandsbolagens nettokapital omräknas med en annan kurs vid årets början än vid dess slut, dels nettoresultatet omräknas till annan kurs än balansdagens, förs direkt till eget kapital i balansräkningen.

Den monetära metoden innebär att monetära poster omräknas till balansdagens kurs och icke-monetära poster till kursen vid investerings-tillfället. Varulager, anläggningar och eget kapital omräknas till investeringskurs och övriga tillgångar och

skulder till balansdagens kurs. Med undantag för varuförbrukning och avskrivningar på anläggningstillgångar, som omräknas till investeringskurs, omräknas intäkter och kostnader till årets vägda medelkurs.

Omräkningsdifferensen på monetära tillgångar och skulder ingår i årets resultat och redovisas i resultaträkningen på följande sätt: Den del av omräkningsdifferensen som är hänförlig till rörelserelaterade poster, huvudsakligen kundfordringar och leverantörsskulder, redovisas i rörelseresultatet. Den del av omräkningsdifferensen som är hänförlig till räntebärande poster, redovisas bland finansiella intäkter och kostnader.

## Fordringar och skulder i utländsk valuta

Fordringar och skulder i utländsk valuta värderas till balansdagens kurs. Orealiserade kursvinster och dito förluster ingår i resultatet. Terminssäkrade fordringar och skulder värderas till avtalad terminskurs.

## Kortfristiga placeringar

Kortfristiga placeringar värderas till det lägsta av anskaffningsvärdet och marknadsvärdet.

## Varulager

Varulagret värderas till det lägsta av anskaffningsvärdet enligt först-in, först-ut principen (FIFO) och verkligt värde. I varulagervärdet ingår en därtill hänförlig andel av indirekta kostnader.

## Maskiner, inventarier och fastigheter

Maskiner, inventarier och fastigheter redovisas till sina anskaffningsvärden



med avdrag för ackumulerade avskrivningar.

### **Leasingavtal**

Leasingavtal med kunder redovisas såsom finansiell leasing i de fall alla risker och förmåner förenade med innehavet av tillgången huvudsakligen har överförts till leasingtagaren. Övriga leasingkontrakt redovisas som operationell leasing.

### **Vinstavräkning**

Vinstavräkning sker vid leverans av produkter och tjänster vid den tidpunkt då huvudsakligen alla risker och rättigheter övergår till köparen. Vid så kallad operationell leasing tillämpar Scania en successiv vinstavräkning i takt med amorteringen över kontraktstiden. Vinstreservering motsvarande en bedömd värdering av restvärderisken kvarstår vid kontraktstidens utgång.

### **Avskrivningar**

Avskrivningar är baserade på tillgångarnas anskaffningsvärden och beräknade ekonomiska livslängder. Ekonomiska livslängder för maskiner och inventarier är mellan 5–15 år. Industribyggnader skrivs av på 25 år.

### **Forsknings- och utvecklingskostnader**

Kostnader för forskning och utveckling belastar rörelseresultatet löpande när de uppstår.

### **Garantikostnader**

Beräknade kostnader för fabriksgaranti belastar kostnad för sålda varor när produkten faktureras.

### **Försäljningskostnader**

Försäljningskostnader definieras som kostnader för centrala mark-

nadsresurser, distributionskostnader för reservdelar samt samtliga omkostnader i marknadsbolagen inklusive goodwill- och garantiavsättningar.

### **Administrationskostnader**

Administrationskostnader definieras som koncerngemensamma kostnader för företagsledningen samt för staber i Europa- och Latinamerikaverksamheten.

### **Valutadifferenser**

Valutadifferenser som avser upplåning och finansiella placeringar redovisas som finansiell intäkt respektive kostnad medan övriga valutadifferenser redovisas i rörelseresultatet.

Valutakursdifferenser hänförliga till lån och terminskontrakt i utländska valutor, vilka utgör en valuta-säkring (hedge) av dotterbolags nettotillgångar, redovisas med beaktande av skatteeffekten direkt i det egna kapitalet i koncernens balansräkning, där även motsvarande omräkningsdifferens redovisas. Den del som utgör ränta på dessa terminskontrakt periodiseras över kontraktets löptid och redovisas bland finansiella intäkter och kostnader.

### **Skatter**

Skatter redovisas i huvudsak i enlighet med Redovisningsrådets rekommendation angående redovisning av inkomstskatter. Koncernens totala skatt utgörs av betald skatt och latent skatt. Latent skatt är skatt på skillnaden mellan tillgångars och skulders värde i redovisningen och ur skattehänseende. Latenta skattefordringar är värderade i den mån dessa sannolikt beräknas kunna utnyttjas.

# NOTER TILL KONCERNREDOVISNINGEN

Samtliga belopp är angivna i miljoner svenska kronor (MSEK) om ej annat anges.

## Not 1 Fakturering

	1999	1998	1997
Lastbilar	27 888	27 092	24 005
Bussar	3 601	3 548	3 251
Motorer	444	398	392
Serviceprodukter	6 945	6 419	5 799
Begagnade fordon och övrigt	2 850	2 218	1 640
Summa Scaniaprodukter	41 728	39 675	35 087
Svenska Volkswagenprodukter <sup>1)</sup>	5 382	5 637	4 632
Totalt	47 110	45 312	39 719

<sup>1)</sup> Avser Scantias försäljning genom helägda återförsäljarbolag.

## Not 2 Kundfinansieringsverksamheten

Gruppens kundfinansieringsverksamhet bedrivs huvudsakligen av särskilda dotterbolag. Nedan redovisas kundfinansieringsbolagen i sammandrag.

Resultaträkning	1999	1998	1997
Ränteintäkter	559	480	308
Leasingintäkter	1 287	942	628
Räntekostnader	-581	-486	-318
Avskrivningar	-921	-668	-436
Kundförluster	-57	-44	-25
Övriga kostnader	-147	-133	-84
Resultat från kundfinansieringsverksamheten	140	91	73

Balansräkning	1999	1998	1997
TILLGÅNGAR			
Uthyrningstillgångar	6 164	4 605	3 230
Finansiella fordringar	9 175	7 737	4 870
Övriga tillgångar	835	690	437
Totalt	16 174	13 032	8 537

### EGET KAPITAL OCH SKULDER

Eget kapital	1 229	848	722
Låneskulder	13 612	11 047	7 022
Övriga skulder	1 333	1 137	793
Totalt	16 174	13 032	8 537

Nedanstående kassaflödesanalys beskriver expansionen i kundfinansieringsverksamheten.

Kassaflödesanalys	1999	1998	1997
Årets nettovinst	112	56	63
Icke kassaflödespåverkande poster	133	156	145
Tillförda medel från verksamheten	245	212	208
Ökning av uthyrningstillgångar	-1 606	-1 211	-1 031
Ökning av finansiella fordringar	-1 304	-2 668	-1 418
Förändring av övriga tillgångar och skulder	38	-25	-78
Förvärv av dotterbolag <sup>2)</sup>	-81	-	-
Expansion i kundfinansieringsverksamheten	-2 708	-3 692	-2 319
Uthyrningstillgångar	1999	1998	1997
Anskaffningsvärde	7 804	5 868	4 043
Akkumulerade avskrivningar	-1 640	-1 263	-813
Bokfört värde vid årets slut <sup>3)</sup>	6 164	4 605	3 230

<sup>2)</sup> Förvärv av det italienska finansbolaget Fiscar. Tillgångarna uppgick till MSEK 541 och skulderna till MSEK 427. Köpeskillingen uppgick till MSEK 114 och likvida medel till MSEK 33. Effekten på kassaflödet uppgick till MSEK -81.

<sup>3)</sup> Ingår i koncernen i maskiner och inventarier efter avdrag för framskjuten vinstavräkning.

Nettoinvesteringar i finansiella leasingavtal	1999	1998	1997
Forordningar avseende framtida minimileaseavgifter	7 176	5 431	2 905
Avgår belopp för:			
Inkassokostnader och reserv för osäkra fordringar	-194	-138	-68
Beräknad ränta	-860	-658	-299
Nettoinvestering <sup>4)</sup>	6 122	4 635	2 538

<sup>4)</sup> Ingår i räntebärande kundfordringar samt långfristiga räntebärande fordringar.

Framtida inbetalningar	Operationell leasing	Finansiell leasing
2000	1 510	2 707
2001	1 165	1 917
2002	796	1 429
2003	445	781
2004	223	298
2005 och därefter	141	44
Totalt	4 280	7 176

## Not 3 Andel av intressebolagens resultat

Koncernens andel av resultatet före skatt från intressebolag består av följande:

	1999	1998	1997
Scaniaprodukter	162	183	146
Svenska Volkswagenprodukter	164	130	139
Totalt	326	313	285

## Not 4 Finansiella intäkter och kostnader

	1999	1998	1997
Ränteintäkter			
Kortfristiga placeringar	242	122	221
Långfristiga fordringar	96	93	66
Räntedel av valutaterminer för säkring av nettotillgångar	13	13	-6
Övrigt	30	31	135
Summa ränteintäkter	381	259	416
Räntekostnader			
Upplåning	-865	-559	-637
Ränta på pensionskund (PRI)	-44	-68	-52
Summa räntekostnader	-909	-627	-689
Övrigt	-17	-10	-23
Finansiella intäkter och kostnader, netto	-545	-378	-296

## Not 5 Skatter

	1999	1998	1997
Inkomstskatt	-1 138	-811	-794
Källskatter på utdelningar och räntor	-	-	2
Summa	-1 138	-811	-792
Latent skatt	-112	-39	78
Andel av skatt i intressebolag	-103	-109	-92
Totalt	-1 353	-959	-806

Geografisk fördelning av resultat före skatter och minoritetsandelar:

	1999	1998	1997
Sverige	3 903	3 168	1 820
Övriga världen	597	46	931
<b>Totalt</b>	<b>4 500</b>	<b>3 214</b>	<b>2 751</b>
Geografisk fördelning av skattekostnaden:			
<b>Inkomstskatt</b>	<b>1999</b>	<b>1998</b>	<b>1997</b>
Sverige	-869	-766	-571
Övriga världen	-269	-45	-221
<b>Summa</b>	<b>-1 138</b>	<b>-811</b>	<b>-792</b>
<b>Latent skatt</b>			
Sverige	-194	-56	93
Övriga världen	82	17	-15
<b>Summa</b>	<b>-112</b>	<b>-39</b>	<b>78</b>
Skatt i intressebolag	-103	-109	-92
<b>Totalt</b>	<b>-1 353</b>	<b>-959</b>	<b>-806</b>

De huvudsakliga skälen till skillnaden mellan den faktiska skattesatsen i Sverige och den effektiva skattesatsen i relation till resultatet före skatt framgår av nedanstående uppställning:

	1999	1998	1997
	%	%	%
Svensk nominell skattesats	28	28	28
Värdering av underskottsavdrag	1	1	1
Skillnad mellan svensk och utländsk skattesats	2	1	1
Ej skattepliktiga intäkter	-2	-1	-2
Ej avdragsgilla kostnader inklusive goodwillavskrivning	2	2	2
Justering av skatt avseende tidigare år	1	-1	-
Övrigt	-2	0	-1
<b>Effektiv skattesats</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>29</b>

## Not 6 Avskrivningar

Avskrivningar fördelade per funktion exklusive avskrivningar i kundfinansieringsverksamheten. Se not 2. Avskrivningar på goodwill ingår i försäljningskostnader med MSEK 62.

	1999	1998	1997
Kostnad för sålda varor	-1 477	-1 474	-1 356
Forsknings- och utvecklingskostnader	-70	-85	-80
Försäljningskostnader	-360	-284	-212
Administrationskostnader	-41	-40	-24
<b>Totalt</b>	<b>-1 948</b>	<b>-1 883</b>	<b>-1 672</b>

## Not 7 Immateriella anläggningstillgångar

Goodwill	1999	1998	1997
<b>Ackumulerade anskaffningsvärden</b>			
Vid årets början	173	161	60
Nyanskaffningar	494	5	102
Förvärv av dotterbolag	20	-	-
Årets omräkningsdifferens	-6	7	-1
<b>Summa</b>	<b>681</b>	<b>173</b>	<b>161</b>
<b>Ackumulerade avskrivningar</b>			
Vid årets början	60	27	7
Årets avskrivningar	62	30	20
Förvärv av dotterbolag	7	-	-
Årets omräkningsdifferens	-3	3	-
<b>Summa</b>	<b>126</b>	<b>60</b>	<b>27</b>
<b>Bokfört värde vid årets slut</b>	<b>555</b>	<b>113</b>	<b>134</b>

## Not 8 Materiella anläggningstillgångar

	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier	Pågående nyanl. och förskott
Bokfört värde 1997-01-01	5 163	8 148	597
Förändring av ackumulerade anskaffningsvärden 1997	799	2 508	685
Förändring av ackumulerade avskrivningar 1997	-378	-1 264	-
<b>Bokfört värde 1997-12-31</b>	<b>5 584</b>	<b>9 392</b>	<b>1 282</b>
Förändring av ackumulerade anskaffningsvärden 1998	246	3 335	-498
Förändring av ackumulerade avskrivningar 1998	-177	-1 719	-
<b>Bokfört värde 1998-12-31</b>	<b>5 653</b>	<b>11 008</b>	<b>784</b>

### 1999

#### Ackumulerade anskaffningsvärden

Vid årets början	7 946	20 869	784
Nyanskaffningar	325	4 114	649
Förvärv/avyttring av dotterbolag	504	335	93
Avyttringar och utrangeringar	-143	-2 324	-
Omklassificeringar	232	289	-545
Årets omräkningsdifferens	-99	22	10
<b>Summa</b>	<b>8 765</b>	<b>23 305</b>	<b>991</b>

#### Ackumulerade avskrivningar

Vid årets början	2 327	9 831	-
Förvärv/avyttring av dotterbolag	197	214	-
Avyttringar och utrangeringar	-24	-1 088	-
Omklassificeringar	7	-25	-
Årets avskrivningar på anskaffningsvärden:			
- industri- och försäljningsverksamhet	309	1 577	-
- kundfinansieringsverksamhet	-	928	-
Årets omräkningsdifferens	-38	7	-
<b>Summa</b>	<b>2 778</b>	<b>11 444</b>	<b>-</b>

#### Ackumulerade uppskrivningar

Vid årets början	34	-	-
Förvärv av dotterbolag	18	-	-
<b>Summa</b>	<b>52</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

#### Ackumulerade nedskrivningar

Vid årets början	-	30	-
Årets nedskrivningar	-	1	-
<b>Summa</b>	<b>-</b>	<b>31</b>	<b>-</b>

<b>Bokfört värde vid årets slut</b>	<b>6 039</b>	<b>11 830</b>	<b>991</b>
varav Maskiner		5 942	
varav Inventarier		886	
varav Uthyrningstillgångar <sup>1)</sup>		5 002	

#### Taxeringsvärden, byggnader

(i Sverige)	1 216
motsvarande bokfört värde	2 752
<b>Taxeringsvärden, mark (i Sverige)</b>	<b>354</b>
motsvarande bokfört värde	431

Fasta åtaganden avseende hyra av lokaler fördelar sig enligt nedan:

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	och därefter
Hyresbetalning	53	54	55	49	48	44	188	

<sup>1)</sup> Efter avdrag för framskjuten vinstavräkning.

## Not 9 Kapitalandelar i intressebolag m m

Kapitalandelar i intressebolag	1999	1998	1997
Ackumulerade anskaffningsvärden	739	796	796
Ackumulerade resultatandelar	639	605	425
Bokfört värde	1 378	1 401	1 221

Specifikation av koncernens innehav av aktier och andelar i intressebolag m m.

Intressebolag/ org nr/säte	Ägarandel %	Bokfört värde hos moderbolag	Kapitalandelens värde i koncernen		
			1999	1998	1997
Beers N.V., NL003779439B01, Nederländerna <sup>1)</sup>	50	483	711	730	601
Oy Scan-Auto Ab, FI0202014-4, Finland <sup>2)</sup>		-	-	114	107
Svenska Volkswagen AB, 556084-0968, Sverige	50	21	593	524	490
Cummins-Scania high pressure injection L.L.C 043650113, USA	30	25	40	-	-
WM-Data Scania AB, 556084-1206, Sverige	50	7	34	33	23
Aktier i intressebolag			1 378	1 401	1 221
Aktier i övriga bolag			10	10	9
Totalt			1 388	1 411	1 230

<sup>1)</sup> Aktier i Beers N.V. är börsnoterade och marknadsvärdet uppgick till MSEK 943 (1 286 respektive 824) vid årsskiftet.

<sup>2)</sup> Under året har resterande 50% av aktierna i Oy Scan-Auto Ab förvärvat och bolaget därmed övergått till att vara dotterbolag.

Skillnaden mellan kapitalandelsvärde med kapitalandelsmetod i koncernredovisningen (MSEK 1 378) och ägarandelen i intressebolagens egna kapital (MSEK 1 423) uppgår till MSEK 45.

Icke utdelade ackumulerade vinstandelar i intressebolagen utgör en del av koncernens bundna reserver och uppgår till MSEK 639 (605 respektive 425).

## Not 10 Räntebärande fordringar (långfristiga)

	1999	1998	1997
Forordningar inom kundfinansieringsverksamheten	5 645	5 053	2 691
Forordningar på andra	711	474	469
Totalt	6 356	5 527	3 160

Forordningar på andra inkluderar placeringar hos finansiella institutioner om MSEK 151 (206 respektive 136) som var bundna genom avtal med externa motparter.

## Not 11 Varulager

	1999	1998	1997
Råmaterial	987	1 183	1 241
Produkter under arbete	458	452	648
Färdiga produkter	5 992	5 936	5 013
Totalt	7 437	7 571	6 902

## Not 12 Fordringar

	1999	1998	1997
Räntebärande kundfordringar	650	796	817
Forordningar inom kundfinansieringsverksamheten	3 530	2 684	2 133
Summa räntebärande kundfordringar	4 180	3 480	2 950
Kundfordringar	7 560	5 004	3 715
Övriga forordningar	1 559	1 388	1 128
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	557	445	355
Summa övriga forordningar	2 116	1 833	1 483
Totalt	13 856	10 317	8 148

Forordningar på intressebolag avseende levererade produkter och tjänster uppgick per 1999-12-31 till MSEK 105. Leverantörsskulder till intressebolag avseende köpta tjänster och produkter uppgick till MSEK 74 och avseende räntebärande upplåning MSEK 25.

## Not 13 Kortfristiga placeringar

	1999	1998	1997
Likvida placeringar (löptid kortare än 90 dagar)	1 395	468	571
Kortfristiga placeringar	318	461	858
Totalt	1 713	929	1 429

Hälften av gruppens kortfristiga placeringar finns i de latinamerikanska dotterbolagen. Resterande del avser placering av betalningsberedskap inför millenniumskiftet hos svenska banker.

Placeringar till ett sammanlagt värde av MSEK 653 (557 respektive 502) var bundna genom avtal med externa motparter. Se även not 10.

## Not 14 Eget kapital

Gruppens egna kapital har förändrats på följande sätt:

	Aktie- kapital	Bundna reserver	Fritt eget kapital	Ack.om- räknings- differens	Totalt
<b>1998</b>					
Ingående eget kapital	2 000	2 800	5 301	252	10 353
Utdelning	-	-	-1 100	-	-1 100
Nettovinst för 1998	-	-	2 250	-	2 250
Årets omräkningsdifferens	-	-	-	350	350
Förskjutning mellan bundet och fritt kapital <sup>1)</sup>	-	877	-877	-	-
Övrigt	-	-	-2	-	-2
Utgående kapital per 31 december 1998	2 000	3 677	5 572	602	11 851
<b>1999</b>					
Ingående eget kapital	2 000	3 677	5 572	602	11 851
Utdelning	-	-	-1 300	-	-1 300
Nettovinst för 1999	-	-	3 146	-	3 146
Årets omräkningsdifferens	-	-	-	-150	-150
Förskjutning mellan bundet och fritt kapital <sup>1)</sup>	-	676	-676	-	-
Övrigt	-	-	1	-	1
Utgående kapital per 31 december 1999	2 000	4 353	6 743	452	13 548

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. Lagstadgad avsättning till bundna fonder erfordras ej.

<sup>1)</sup> Förskjutningar till bundet kapital förklaras i huvudsak av ökade latenta skattefordringar och skattedispositioner.

## Not 15 Avsatt till pensioner och liknande förpliktelser

	1999	1998	1997
Avsatt till FPG/PRI-pensioner	1 273	1 213	1 168
Avsatt till övriga pensioner, tryggade	290	316	342
Särskild pensionsavsättning	74	116	119
Avsatt till sjukvårdsförmåner	205	268	260
<b>Totalt</b>	<b>1 842</b>	<b>1 913</b>	<b>1 889</b>

Beloppet avsatt till pensioner motsvarar det försäkringstekniskt beräknade värdet av samtliga lagstadgade och frivilliga pensionsåtaganden.

Den svenska planen för tjänstemän administreras av en för svenska näringslivet gemensam institution, Pensionsregistreringsinstitutet (PRI). Ersättningsnivåerna och de aktuella antagandena är fastställda av PRI. Pensionsskulden utgörs av summan av det diskonterade nuvärdet av företagets beräknade framtida pensionsutbetalningar. Pensionsskulden baseras på aktuell lön.

I avsatt till pensioner ingår utländska dotterföretag med pensionsförpliktelser redovisade i enlighet med de principer som gäller för respektive land förutsatt att dessa innebär att intjänad pensionsrätt redovisats som kostnad.

För åtaganden avseende sjukvårdsförmåner, vilka är hänförliga till verksamheten i Brasilien, tillämpas SFAS 106 "Employers' Accounting for Postretirement Benefits". Det innebär en löpande kostnadsföring av de sjukvårdsförmåner och dylikt som intjänats av de anställda men som åtnjuts först efter pensioneringen.

## Not 16 Latenta skattefordringar/skulder

	1999	1998	1997
<b>Latenta skattefordringar</b>			
Avsättningar	329	298	234
Anläggningar	312	295	160
Lager	251	233	152
Ej utnyttjade underskottsavdrag	398	198	76
Övrigt	148	93	114
Kvittning inom skatteenheter	-936	-829	-572
<b>Summa</b>	<b>502</b>	<b>288</b>	<b>164</b>
<b>Latenta skatteskulder</b>			
Anläggningar	2 109	1 908	1 783
Periodiseringsfond	702	524	326
Övrigt	169	132	30
Kvittning inom skatteenheter	-936	-829	-572
<b>Summa</b>	<b>2 044</b>	<b>1 735</b>	<b>1 567</b>
<b>Latent skatteskuld, netto</b>	<b>1 542</b>	<b>1 447</b>	<b>1 403</b>

Ej utnyttjade underskottsavdrag härrör främst från Latinamerika, Frankrike och England. För Latinamerikaverksamheten har latenta skattefordringar avseende underskottsavdrag uppgående till MSEK 206 ej upptagits beroende på begränsning i det årliga framtida utnyttjandet. Av den latenta skattefordran som härrör från underskottsavdrag kan MSEK 360 utnyttjas utan tidsbegränsning.

I Sverige finns möjlighet att göra avsättning till en obeskattad reserv kallad periodiseringsfond. Avdrag för avsättning till periodiseringsfond medges med högst 20 procent av den beskattningsbara vinsten. Varje fondavsättning får fritt återföras till beskattning och skall återföras senast sjätte året efter det år då avsättningen gjordes.

## Not 17 Övriga avsättningar

	1999	1998	1997
Garantiavsättningar	1 267	1 312	1 259
Övrigt	848	621	408
<b>Totalt</b>	<b>2 115</b>	<b>1 933</b>	<b>1 667</b>

## Not 18 Upplåning

Upplåning för kundfinansiering är avseende valuta och räntebindning effektivt matchad mot kontrakterade betalningsflöden. Finansiering av industriverksamheten i Europa är i huvudsak konverterad till svensk valuta med en räntebindning på normalt 6 månader.

### Kort- och långfristig upplåning

fördelat på olika valutor <sup>1)</sup>	1999	1998	1997
SEK	8 168	7 366	5 189
EUR	7 405	-	-
GBP	2 540	2 249	2 412
USD	2 245	4 600	5 042
Andra valutor	4 029	5 064	3 544
<b>Totalt <sup>2)</sup></b>	<b>24 387</b>	<b>19 279</b>	<b>16 187</b>

<sup>1)</sup> Tar ej hänsyn till eventuella valutasäkringar.

<sup>2)</sup> I dessa belopp ingår upplåning för kundfinansieringsverksamheten uppgående till MSEK 13 612 (11 047 respektive 7 022). Den genomsnittliga räntenivån på upplåning, inklusive upplåning för kundfinansiering var per balansdagen 5,8 (5,5 respektive 5,5) procent.

### Ovanstående lån förfaller till betalning på följande sätt:

2000	13 119
2001	1 074
2002	726
2003	1 664
2004	6 841
2005 och senare	963
<b>Totalt</b>	<b>24 387</b>

Scania har en bekräftad kreditfacilitet på MUSD 1 850 i den internationella bankmarknaden, som förfaller i december år 2004. Vid årsskiftet var ett motvärde av MUSD 573 av denna facilitet utnyttjad. Det betyder att MUSD 1 277, motsvarande MSEK 10 883 omräknat till balansdagkurs, var tillgängliga under kreditfaciliteten per 1999-12-31.

Under Scantias Medium Term Note program kan upplåning ske på löptider mellan 1 till 10 år. Rambeloppet vid årsskiftet var MSEK 7 000 varav MSEK 4 583 var emitterat.

Scania har även kortfristig upplåning i form av företagscertifikat i Sverige respektive Belgien på MSEK 4 000 respektive MEUR 400. Vid årsskiftet var MSEK 2 131 respektive MEUR 182 utnyttjat.

### Nettoskudsättning

	1999	1998	1997
Kassa och bank samt kortfristiga placeringar	2 710	1 774	2 133
Kortfristig upplåning	-13 119	-12 659	-9 184
Långfristig upplåning	-11 268	-6 620	-7 003
<b>Summa</b>	<b>-21 677</b>	<b>-17 505</b>	<b>-14 054</b>
varav hänförligt till kundfinansieringsverksamheten	-13 445	-10 983	-6 911
<b>Nettoskudsättning</b>	<b>-8 232</b>	<b>-6 522</b>	<b>-7 143</b>

## Not 19 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

Posten består i huvudsak av sedvanliga periodiseringsposter varav cirka MSEK 200 (200) avser finansiella poster.

## Not 20 Ställda säkerheter

	1999	1998	1997
Fastighetsinteckningar	214	47	166
Företagsinteckningar	-	-	16
Fordringar	17	140	41
<b>Totalt</b>	<b>231</b>	<b>187</b>	<b>223</b>

Samtliga ställda säkerheter utgör säkerhet för egna skulder. Säkerheterna för 1999 är alla ställda till kreditinstitut och fördelar sig mellan kortfristig upplåning MSEK 81 och långfristig upplåning MSEK 150.

## Not 21 Ansvarsförbindelser

	1999	1998	1997
Garantiåtaganden, FPG/PRI avseende koncernföretag	25	23	25
Garantiåtaganden, FPG/PRI avseende intressebolag	138	125	113
Borgensförbindelser	106	89	41
Diskonterade växlar och kontrakt	112	94	75
Övriga garantiförbindelser	264	198	268
<b>Totalt</b>	<b>645</b>	<b>529</b>	<b>522</b>

Utöver ansvarsförbindelser ovan har garantier lämnats till kunders kreditgivare att återköpa fordon till ett värde av MSEK 737 (650 respektive 546). Vidare har åtaganden lämnats direkt till kunder att efter innehavstid återta fordon till förbestämt pris vilka uppgick till MSEK 1 039 (510 respektive 345). Återköpsåtaganden avseende garanterade restvärden vid så kallad operationell leasing i egen regi uppgick till MSEK 3 460 (3 047 respektive 2 218). Åtaganden gentemot Svenska Volkswagen Finans AB, utan risk avseende framtida pris, har lämnats till ett uppskattat värde av MSEK 610 (500 respektive 450).

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

## Not 22 Scaniagruppens kassaflödesanalys

Icke kassaflödespåverkande poster	1999	1998	1997
Avskrivningar	1 948	1 883	1 672
Orealiserade kursdifferenser	-13	14	-84
Osäkra fordringar	100	72	73
Andel av intressebolags resultat	-326	-313	-285
Andel av intressebolags skatt	103	109	92
Utdelning från intressebolag	114	100	85
Latent skatt	47	-50	-155
Framskjutnen vinstavräkning operationell leasing	315	309	173
Övrigt	34	16	26
<b>Totalt</b>	<b>2 322</b>	<b>2 140</b>	<b>1 597</b>
<b>Förändring av rörelsekapitalet</b>			
Räntebärande långfristiga fordringar	50	-112	-140
Övriga fordringar	-2 796	-1 172	-876
Varulager	693	-611	-549
Avsatt till pensioner	-95	41	97
Förskott från kunder	-84	94	1
Skulder till leverantörer	131	246	223
Övriga skulder och avsättningar	-4	789	502
<b>Totalt</b>	<b>-2 105</b>	<b>-725</b>	<b>-742</b>

Nettoinvestering exklusive förvärv/försäljning av bolag	1999	1998	1997
Investeringar i materiella anläggningstillgångar	-1 965	-2 104	-2 615
Försäljning av materiella anläggningstillgångar	311	287	308
<b>Totalt</b>	<b>-1 654</b>	<b>-1 817</b>	<b>-2 307</b>

Nettoinvestering genom förvärv/försäljning av bolag	1999	1998	1997
Försäljning av aktier (efter avdrag för likvida medel i de sålda bolagen)	-7	12	5
Förvärv av dotterbolag <sup>1)</sup>	-1 114	-7	-488
<b>Totalt</b>	<b>-1 121</b>	<b>5</b>	<b>-483</b>

Förändring av nettoskultsättning genom finansieringsaktiviteter	1999	1998	1997
Nettoförändring av kortfristig upplåning	-134	3 051	3 655
Återbetalning av långfristig upplåning	-536	-457	-1 271
Ökning av långfristig upplåning	5 033	61	147
Nettoförändring av spärrade medel	68	-69	-4
<b>Totalt</b>	<b>4 431</b>	<b>2 586</b>	<b>2 527</b>

Betalda räntor och betalda skatter	1999	1998	1997
Under året inbetalda räntor	382	262	416
Under året utbetalda räntor	909	565	514
Under året utbetalda skatter	1 320	479	711

<sup>1)</sup> Under året förvärvades Scantias distributörer i Italien (100%), Norge (100%) och Finland (resterande 50%) samt en andel (30%) i ett utvecklingsbolag i USA. Värdet av förvärvade tillgångar och skulder enligt förvärvsanalyser var följande:

Materiella och immateriella anläggningstillgångar	1 041
Aktier och andelar	39
Varulager	547
Fordringar	811
Likvida medel	72
Låneskulder	-717
Övriga skulder och avsättningar	-561
Återföring kapitalandel intressebolag och valutakurskorrigering	-46
Utbetalad köpeskilling	1 186
Likvida medel i de förvärvade bolagen	-72
Påverkan på koncernens likvida medel och kortfristiga placeringar	1 114

## Not 23 Löner och ersättningar, medelantal anställda och antal anställda

Löner och ersättningar	1999	1998	1997
<i>Verksamheten i Sverige:</i>			
Styrelser, verkställande och vice verkställande direktörer	35	30	33
- varav tantiem	6	5	4
Övriga anställda	3 000	2 884	2 840
<i>Verksamheten i utlandet:</i>			
Styrelser, verkställande och vice verkställande direktörer	124	107	104
- varav tantiem	19	8	5
Övriga anställda	2 490	2 554	2 474
<b>Summa</b>	<b>5 649</b>	<b>5 575</b>	<b>5 451</b>
Pensionskostnader och andra sociala kostnader	2 148	2 213	1 919
- varav pensionskostnader <sup>1)</sup>	365	390	326

Totalt löner och ersättningar, pensionskostnader och andra sociala kostnader 7 797 7 788 7 370

<sup>1)</sup> Av koncernens pensionskostnad avser MSEK 34 (36 resp. 38) styrelser och verkställande direktörer i Scaniagruppen. Per årsskiftet uppgick den totala pensionsförpliktelsen till MSEK 82 för denna grupp.

Löner och andra ersättningar, pensionskostnader och andra sociala kostnader fördelade per land	1999	1998	1997
<i>Verksamheten i Sverige:</i>	4 477	4 296	4 077
<i>Verksamheten i utlandet:</i>			
Brasilien	518	924	1 012
Nederländerna	450	471	465
Storbritannien	361	334	222
Frankrike	360	354	310
Argentina	286	302	290
Danmark	244	242	224
Tyskland	239	218	185
Belgien	152	145	121
Österrike	123	110	96
Schweiz	117	111	138
35 länder med < 100 MSEK <sup>2)</sup>	470	281	230
Summa	3 320	3 492	3 293
Totalt	7 797	7 788	7 370

<sup>2)</sup> 1998 hade 33 länder och 1997 hade 32 länder mindre än MSEK 100.

Medelantal anställda	1999	1998	1997
<i>Verksamheten i Sverige:</i>			
Medelantal anställda	11 440	10 380	10 519
<i>Verksamheten i utlandet:</i>			
Antal länder	45	43	40
Medelantal anställda	11 544	11 456	11 759
Totalt medelantal anställda	22 984	21 836	22 278

Medelantal anställda	1999	1998	1997
<i>Verksamheten i Sverige:</i>			
– varav män	9 965	9 189	9 055
– varav kvinnor	1 475	1 191	1 464

Medelantal anställda	1999	1998	1997
<i>Verksamheten i utlandet:</i>			
Brasilien	1 932	2 489	3 092
Nederländerna	1 614	1 668	1 773
Storbritannien	1 467	1 240	1 247
Argentina	1 040	1 112	1 104
Frankrike	918	954	927
Danmark	680	724	737
Tyskland	591	530	493
Belgien	534	438	419
Österrike	349	342	305
Polen	332	332	249
Australien	303	295	306
Schweiz	255	244	262
Norge	217	–	–
Italien	174	–	–
Sydafrika	169	133	117
Tanzania	102	121	177
28 länder med < 100 anställda <sup>3)</sup>	867	834	551
Summa	11 544	11 456	11 759
– varav män	10 267	10 261	10 379
– varav kvinnor	1 277	1 195	1 380
Totalt medelantal anställda	22 984	21 836	22 278

<sup>3)</sup> 1998 hade 29 länder och 1997 hade 26 länder färre än 100 anställda.

Antal anställda per 31/12	1999	1998	1997
Europaverksamheten			
Produktion och olika centrala staber	13 233	13 364	13 020
Marknadsbolag	8 755	6 315	6 337
Summa Europaverksamheten	21 988	19 679	19 357
Latinamerikaverksamheten	3 660	3 714	4 299
Kundfinansieringsbolag	166	144	107
Totalt	25 814	23 537	23 763
– varav tillfälligt anställd personal	953	795	807

## Not 24 Information angående ersättning till ledande befattningshavare och revisorer

Enligt bolagsstämmans beslut uppgår arvodet till de stämmevalda styrelseledamöterna till 2 625 000 kr. Till ordförande utgår 700 000 kr. I lön till verkställande direktören har utbetalats 4 107 000 kr, dessutom har tantiem utgått med 3 703 000 kr, vilket avsatts för framtida pensioner.

Scanias incentiveprogram för ledande befattningshavare, verkställande direktören inräknad, omfattar tantiem/bonus som beräknas på verksamhetens avkastning definierad som Scaniagruppens nettovinst efter avdrag för kostnader för eget kapital. Vissa ledande befattningshavare omfattades även av ett extra bonusprogram för 1999.

Pensionsplanen (utöver ITP) för ledande befattningshavare är premiebaserad. Intjänandet sker genom årlig betalning av premier, 15–20 procent av fasta lönen inom intervallet 20–30 basbelopp och 25–30 procent av fast lön över 30 basbelopp. Därtill kommer värdet av årliga egenavgifter uppgående till 2–5 procent av den fasta lönen.

För vissa högre befattningshavare gäller rätt respektive skyldighet att avgå med ålderspension från och med 62 års ålder. För verkställande direktören och övriga medlemmar i verkställande ledningen gäller rätt, respektive skyldighet om bolaget så begär, att avgå med pension från 60 års ålder.

För verkställande direktören gäller pensionsprogram enligt premiebaserad modell utifrån ITP-planen. Pensionskostnaden för Scania AB utgörs av pensionspremier uppgående till 35 procent av den fasta lönen så länge verkställande direktören kvarstår som anställd i företaget.

Verkställande direktören äger sedan årsskiftet 98/99 en ej överlåtbar personaloption, utan marknadsvärde, innebärande rätt att efter fem år men senast efter sju år förvärva högst 220 285 aktier i Scania AB till ett pris av 196 kr per aktie. Personaloptionen har säkrats finansiellet på marknaden så att Scanias kostnader för detta program är kända. Optionen ger rätt till förvärv av befintliga B-aktier och leder således inte till utspädning för Scanias aktieägare.

För verkställande direktören gäller vid egen uppsägning och vid uppsägning från bolagets sida en uppsägningstid om sex månader. Vid uppsägning från bolagets sida gäller därutöver avgångsvederlag motsvarande högst värdet av två årslöner inklusive genomsnittligt årsvärde av tantiem under den senaste treårsperioden. Inkomst från annan arbetsgivare under nämnda tidsperioder skall minska uppsägninglönen respektive avgångsvederlaget. Om bolaget övergår till annan ägare har verkställande direktören – under ett år efter övertagandet – rätt till två års avgångsvederlag enligt tidigare beskrivning.

Avseende övriga medlemmar i den verkställande ledningen gäller vid uppsägning från bolagets sida ett avgångsvederlag motsvarande högst två årslöner utöver lönen under sex månaders uppsägningstid. Om ny anställning erhålls inom 18 månader räknat från dagen för uppsägningen upphör avgångsvederlaget. Vid en väsentligt förändrad ägarstruktur i Scania har medlemmarna i verkställande ledningen rätt till en egen uppsägning med ett avgångsvederlag uppgående till två årslöner.

Årets kostnadsförda arvoden och övriga ersättningar till externa revisorer för verksamhetsåret 1999 framgår av nedanstående uppställning:

	Revisionsuppdrag	Andra uppdrag
KPMG	12	2
Ernst & Young AB	3	0
Övriga revisorer	9	5
Totalt	24	7

## Not 25 Nettotillgångar utanför Sverige

Valuta	1999	1998	1997
<b>Europa</b>			
EUR	4 236	2 601	1 998
GBP	54	465	111
Övriga europeiska valutor	1 006	702	643
<b>Latinamerika</b>			
USD	1 262	1 092	1 249
Real, Peso och andra lokala valutor	2 600	2 878	2 589
<b>Övriga</b>			
USD	72	117	27
Övriga valutor	344	258	308
<b>Totalt</b>	<b>9 574</b>	<b>8 113</b>	<b>6 925</b>

Nettotillgångar i Real, Peso och andra lokala valutor i Latinamerika utgörs i allt väsentligt av anläggningstillgångar vilka omräknas till investeringskurs.

## Not 26 Valutaexponering i rörelseresultat per region

I tabellen visas nettot av Gruppens valutaexponerade rörelseintäkter och rörelsekostnader fördelat per region/land.

	1999	1998	1997
<b>Europa</b>			
EMU-länder (lokala valutor)	7 218	5 463	3 429
Storbritannien (lokal valuta)	3 049	2 996	2 864
Danmark/Norge (lokala valutor)	1 325	1 510	1 345
Schweiz (lokal valuta)	492	424	270
Centrala och östra Europa (lokala valutor, DEM)	1 190	1 669	985
<b>Summa Europa</b>	<b>13 274</b>	<b>12 062</b>	<b>8 893</b>
Asien/Oceanien (USD, AUD, DEM)	883	1 026	1 820
Afrika (USD, ZAR, FRF, DEM)	555	670	629
Latinamerika (USD)	15	486	1 180
<b>Totalt</b>	<b>14 727</b>	<b>14 244</b>	<b>12 522</b>

## Not 27 Påverkan av valutakursdifferenser på årets nettovinst

Årets nettovinst (1999) har påverkats av valutakursdifferenser enligt nedanstående uppställning:

Fakturering	-105
Kostnad för sålda varor	-5
Finansiella intäkter och kostnader	-72
Skatter	-3
<b>Påverkan på årets nettovinst</b>	<b>-185</b>

Beloppen avser kursvinster minskade med kursförluster på skillnaden mellan faktureringskurs och kurs vid betalningstillfället, för fordringar och skulder. Dessa utgör endast en del av total valutapåverkan.



# NOTER TILL MODERBOLAGETS REDOVISNING

Samtliga belopp är angivna i miljoner svenska kronor (MSEK) om ej annat anges.

## Not 1 Finansiella intäkter och kostnader

	1999	1998	1997
<b>Intäktsräntor</b>			
Från dotterbolag	6	-	-
Summa	6	-	-
<b>Kostnadsräntor</b>			
Till dotterbolag	-17	-67	-64
Räntedel på valutaterminer för säkring av nettotillgångar	-8	-7	-13
Summa	-25	-74	-77
<b>Kursdifferenser på terminsavtal avseende valutasäkring av nettotillgångar i utländska dotterbolag</b>			
	-23	-7	-103
Summa finansiella intäkter och kostnader	-42	-81	-180
<b>Utdelning, koncernbidrag m m</b>			
Koncernbidrag m m	3 569	3 268	1 600
Utdelning från intressebolag	50	52	50
Summa	3 619	3 320	1 650
Totalt	3 577	3 239	1 470

## Not 2 Aktier

	1999	1998	1997
	Ägar- andel	Bokf. värde	Bokf. värde
Dotterbolag/ org.nr/säte	%	Bokf. värde	Bokf. värde
Scania CV AB, 556084-0976, Sverige	100	8 401	8 401
Scania Latin America Ltda, 635,010,727,112, Brasilien	100	2 257	2 257
Scania Argentina S.A <sup>1)</sup> 30-51742430-3, Argentina	73,6	298	298
Scania del Peru S.A <sup>1)</sup> 101, 36300, Peru	54,7	15	15
<b>Intressebolag</b>			
Svenska Volkswagen AB <sup>2)</sup> 556084-0968, Sverige		-	298
Totalt <sup>3)</sup>		10 971	11 269

<sup>1)</sup> Koncernens ägarandel uppgår till 100 procent.

<sup>2)</sup> Aktierna i Svenska Volkswagen AB har under året överförts till annat bolag i gruppen.

<sup>3)</sup> Det skattemässiga anskaffningsvärdet för dessa aktier är väsentligt lägre än bokfört värde.

Scania CV AB äger i sin tur – direkt eller indirekt – ett antal försäljningsbolag varav de största är belägna i Australien, Belgien, Danmark, Frankrike, Italien, Norge, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tyskland och Österrike. Dessutom ägs produktionsanläggningar i Danmark, Frankrike, Nederländerna och Polen.

En fullständig förteckning över intressebolag och övriga bolag har intagits i årsredovisningen som ingivits till Patent- och Registreringsverket. Förteckningen kan erhållas från bolagets huvudkontor i Södertälje, Group Financial Reporting.

## Not 3 Eget kapital

	Aktie kapital	Reserv- fond	Fritt eget kapital	Totalt
Ingående eget kapital 1998	2 000	1 120	6 438	9 558
Utdelning			-1 100	-1 100
Årets nettovinst			1 905	1 905
Utgående kapital per 31 december 1998	2 000	1 120	7 243	10 363
Utdelning			-1 300	-1 300
Årets nettovinst			2 081	2 081
Utgående kapital per 31 december 1999	2 000	1 120	8 024	11 144

## Not 4 Obeskattade reserver

	1999	1998	1997
Periodiseringsfond	2 477	1 771	1 134
Totalt	2 477	1 771	1 134

Av obeskattade reserver utgör MSEK 693 (496 resp. 318) latent skatt. Den latent skatten ingår ej i moderbolagets balansräkning men däremot i koncernens.

## Not 5 Ansvarsförbindelser

	1999	1998	1997
Garantiåtaganden, FPG/PRI avseende koncernföretag	1 298	1 239	1 192
Garantiåtaganden, FPG/PRI avseende intressebolag	138	125	113
Borgensförbindelser till förmån för koncernföretag <sup>3)</sup>	16 703	10 596	7 511
Totalt	18 139	11 960	8 816

<sup>3)</sup> Större delen avser borgensförbindelser till förmån för upplåning i Scania CV AB.

## Not 6 Information avseende löner samt 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 hänvisning sker till koncernredovisningens noter nummer 23 och 24.

Någon ersättning till externa revisorer har inte utgått för verksamhetsåret 1999 avseende moderbolaget.

# EKONOMISK INFORMATION ENLIGT AMERIKANSKA REDOVISNINGSPRINCIPER (U.S. GAAP)

Svenska redovisningsprinciper skiljer sig i vissa avseenden från U.S. GAAP. De skillnader som har en materiell effekt på Scaniagruppens nettovinst och eget kapital är följande:

## (a) Goodwill

I juni 1991 blev Saab-Scania AB ett helägt dotterbolag till Investor AB genom ett förvärv av samtliga utestående aktier på marknaden. I januari 1994 överfördes nettotillgångarna i Scaniaverksamheten till ett separat bolag. Enligt U.S. GAAP tillämpas i ett sådant fall så kallad push-down accounting, vilket innebär att ett goodwillvärde samt skatteeffekter av balanstemeriner före 1995 hänförs till Scaniaverksamheten. Goodwillvärdet skrivs av under 40 år.

## (b) Pensionskostnader

De pensionsåtaganden som redovisas i koncernredovisningen har baserats på försäkringstekniska beräkningar i enlighet med svenska redovisningsprinciper.

För U.S. GAAP tillämpar gruppen SFAS No. 87 "Employers' Accounting for Pensions" för de mest väsentliga fastställda pensionsplanerna. SFAS No. 87 är mer reglerande framför allt vad gäller användandet av försäkringstekniska antaganden och anvisar även att en särskild metod, slutlönetmetoden, används.

## (c) Transaktioner i utländsk valuta

Gruppen använder sig av terminskontrakt för att säkra vissa framtida transaktioner. Orealiserade vinster och förluster på terminskontrakt periodiseras och redovisas i resultatet under den period då det säkrade flödet redovisas.

Enligt U.S. GAAP får vinster och förluster på terminskontrakt endast periodiseras i den mån terminskontraktet är avsett för visst ändamål och effektivt säkrar ett fast åtagande. Terminskontrakt som ej uppfyller detta krav marknadsvärderas och orealiserade vinster och förluster redovisas över resultatet.

Latinamerikaverksamheten är en integrerad del i Scania och omräkning sker enligt den monetära metoden. Enligt U.S. GAAP skall från och med 1998 omräkning av Latinamerikaverksamheten ske från lokal valuta enligt dagskursmetoden.

Gruppens användande av terminskontrakt i USD för att säkra nettoinvesteringar i de latinamerikanska

bolagen (eftersom bolagens nettotillgångar i huvudsak utgörs av USD) förs i den svenska koncernredovisningen tillsammans med USD omräkningsdifferenser direkt till eget kapital. Till och med 1997 skulle enligt U.S. GAAP dessa omräkningsdifferenser och marknadsvärderade terminskontrakt redovisas i resultaträkningen.

## (d) Aktivering av kostnader

I enlighet med svenska redovisningsprinciper har bolaget aktiverat igångsättningskostnader avseende en produktionsanläggning. Enligt U.S. GAAP skall sådana kostnader belasta resultatet i den period kostnaden faktiskt uppstår.

Nedan sammanfattas de förändringar av nettovinst och eget kapital som uppstår vid tillämpning av U.S. GAAP:

Årets nettovinst	1999	1998	1997
Årets nettovinst enligt svenska redovisningsprinciper	3 146	2 250	1 943
Goodwill (a)	-12	-12	-12
Pensionskostnader (b)	-43	-2	12
Transaktioner i utländsk valuta (c)	175	-17	338
Aktivering av kostnader (d)	10	12	12
Skatteeffekt av U.S. GAAP-justeringar	-2	11	-78
Förändring av årets nettovinst	128	-8	272
Nettovinst enligt U.S. GAAP	3 274	2 242	2 215
Vinst per aktie enligt U.S. GAAP	16,40	11,20	11,10
<b>Eget kapital</b>	<b>1999</b>	<b>1998</b>	<b>1997</b>
Eget kapital enligt svenska redovisningsprinciper	13 548	11 851	10 353
Redovisning av goodwill m m (a)	324	336	348
Pensionskostnader (b)	200	243	245
Transaktioner i utländsk valuta (c)	-769	-220	-
Aktivering av kostnader (d)	-	-10	-22
Skatteeffekt av U.S. GAAP-justeringar	-52	-50	-60
Förändring av eget kapital	-297	299	511
Eget kapital enligt U.S. GAAP	13 251	12 150	10 864

# FÖRSLAG TILL VINSTDISPOSITION

Gruppens fria egna kapital enligt koncernbalansräkningen uppgår till MSEK 7 195, varav årets nettovinst är MSEK 3 146. Styrelsen och verkställande direktören föreslår att till bolagsstämmans förfogande stående vinstmedel:

Belopp i MSEK	
Balanserade vinstmedel	5 943
Årets nettovinst	2 081
Summa	8 024
disponeras enligt följande:	
Till aktieägarna utdelas 7,00 kronor per aktie	1 400
Till nästa år balanseras	6 624
Summa	8 024
Efter genomförande av föreslagen vinstdisposition får moderbolaget följande egna kapital:	
Belopp i MSEK	
Aktiekapital	2 000
Reservfond	1 120
Balanserad vinst	6 624
Summa	9 744

Södertälje den 5 april 2000

Anders Scharp  
*Ordförande*

Peggy Bruzelius

Clas Åke Hedström

Rolf Stomberg

Mauritz Sahlin

Kjell Wallin

Marcus Wallenberg

Björn Svedberg

Cees J.A. van Lede

Jan Westberg

Leif Östling  
*Verkställande direktör*

Vår revisionsberättelse har avgivits den 5 april 2000

Caj Nackstad  
*Auktoriserad revisor*

Gunnar Widhagen  
*Auktoriserad revisor*

# REVISIONSBERÄTTELSE

Till bolagsstämman 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 1999. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för räkenskapshandlingarna och förvaltningen. 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 i rimlig grad försäkra oss om att årsredovisningen och koncernredovisningen inte innehåller väsentliga fel. 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 den samlade informationen i årsredovisningen och koncernredovisningen. Som underlag för vårt uttalande om ansvarsfrihet har vi granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i bolaget för att kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören är ersättningsskyldig mot bolaget. Vi har även granskat om någon styrelseledamot eller verkställande direktören på annat sätt har handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen. Vi anser att vår revision ger oss rimlig grund för våra uttalanden nedan.

Årsredovisningen och koncernredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger därmed en rättvisande bild av bolagets och koncernens resultat och ställning i enlighet med god redovisningssed i Sverige.

Vi tillstyrker att bolagsstämman 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.

Stockholm den 5 april 2000

Caj Nackstad  
*Auktoriserad revisor*  
KPMG

Gunnar Widhagen  
*Auktoriserad revisor*  
Ernst & Young AB

# FÖRÄDLINGSVÄRDE

Belopp i MSEK	Totalt	Per anställd	Totalt	Per anställd	Totalt	Per anställd
Per anställd i TSEK	1999	1999	1998	1998	1997	1997
Fakturering samt resultat i kundfinansieringsverksamheten	47 250	2 056	45 403	2 079	39 792	1 786
Kostnad för inköp av varor och tjänster	-32 786	-1 427	-32 448	-1 486	-27 986	-1 256
Förädlingsvärde	14 464	629	12 955	593	11 806	530

## FÖRDELNING AV FÖRÄDLINGSVÄRDET

### Anställda

Löner	5 649	39%	246	5 575	43%	255	5 451	46%	245
Sociala avgifter	2 148	15%	93	2 213	17%	101	1 919	16%	86
Summa	7 797	54%	339	7 788	60%	356	7 370	62%	331

### Stat och kommun

Inkomstskatt	1 250	9%	54	850	7%	39	672	6%	30
--------------	-------	----	----	-----	----	----	-----	----	----

### Långivare

Kostnader för nettoskuldsättning	545	4%	24	378	3%	18	296	3%	13
----------------------------------	-----	----	----	-----	----	----	-----	----	----

### Aktieägare

Utdelning	1 300	9%	57	1 100	8%	50	1 100	9%	49
-----------	-------	----	----	-------	----	----	-------	----	----

### Återfört till verksamheten

För förslitning av anläggningarna (avskrivning)	1 886	13%	82	1 860	14%	85	1 654	14%	75
För fortsatt expansion	1 686	11%	73	979	8%	45	714	6%	32
Summa bibehållet i verksamheten	3 572	24%	155	2 839	22%	130	2 368	20%	107
Förädlingsvärde	14 464	100%	629	12 955	100%	593	11 806	100%	530

# FAKTURERING OCH RESULTATSAMMANDRAG PER KVARTAL

	Kvartal 1, januari–mars				Kvartal 2, april–juni			
	1999	1998	1997	1996	1999	1998	1997	1996
<b>Fakturering, antal</b>								
Lastbilar	12 013	10 679	9 190	10 658	11 039	11 881	11 023	10 028
Bussar	897	990	969	1 033	920	1 160	1 251	1 293
<b>Totalt</b>	<b>12 910</b>	<b>11 669</b>	<b>10 159</b>	<b>11 691</b>	<b>11 959</b>	<b>13 041</b>	<b>12 274</b>	<b>11 321</b>
<b>Fakturering, MSEK</b>								
Europaverksamheten	9 767	8 195	6 412	6 927	9 218	8 839	7 403	6 557
Latinamerikaverksamheten	962	1 404	1 400	1 067	1 139	1 658	1 831	1 176
Internfakturering	-183	-498	-95	-121	-249	-431	-313	-139
<b>Summa Scaniaprodukter</b>	<b>10 546</b>	<b>9 101</b>	<b>7 717</b>	<b>7 873</b>	<b>10 108</b>	<b>10 066</b>	<b>8 921</b>	<b>7 594</b>
<b>Svenska Volkswagenprodukter</b>	<b>1 233</b>	<b>1 322</b>	<b>1 087</b>	<b>853</b>	<b>1 532</b>	<b>1 538</b>	<b>1 216</b>	<b>1 056</b>
<b>Totalt</b>	<b>11 779</b>	<b>10 423</b>	<b>8 804</b>	<b>8 726</b>	<b>11 640</b>	<b>11 604</b>	<b>10 137</b>	<b>8 650</b>
<b>Rörelseresultat, MSEK</b>								
Europaverksamheten	1 244	761	554	1 155	1 313	978	513	973
Latinamerikaverksamheten	-96	-216	13	19	-158	-55	194	18
Kundfinansieringsverksamheten	30	23	18	15	39	15	15	15
<b>Summa Scaniaprodukter</b>	<b>1 178</b>	<b>568</b>	<b>585</b>	<b>1 189</b>	<b>1 194</b>	<b>938</b>	<b>722</b>	<b>1 006</b>
<b>Svenska Volkswagenprodukter</b>	<b>62</b>	<b>61</b>	<b>57</b>	<b>40</b>	<b>69</b>	<b>72</b>	<b>59</b>	<b>58</b>
<b>Totalt</b>	<b>1 240</b>	<b>629</b>	<b>642</b>	<b>1 229</b>	<b>1 263</b>	<b>1 010</b>	<b>781</b>	<b>1 064</b>
<b>Resultat efter finansnetto, MSEK</b>	<b>1 110</b>	<b>552</b>	<b>577</b>	<b>1 113</b>	<b>1 130</b>	<b>937</b>	<b>771</b>	<b>989</b>
<b>Nettovinst, MSEK</b>	<b>770</b>	<b>390</b>	<b>409</b>	<b>792</b>	<b>784</b>	<b>664</b>	<b>571</b>	<b>720</b>
<b>Vinst per aktie, SEK</b>	<b>3,85</b>	<b>1,95</b>	<b>2,05</b>	<b>3,95</b>	<b>3,90</b>	<b>3,30</b>	<b>2,85</b>	<b>3,60</b>
<b>Rörelsemarginal i procent</b>								
Europaverksamheten	12,7	9,3	8,6	16,7	14,2	11,1	6,9	14,8
Latinamerikaverksamheten	-10,0	-15,4	0,9	1,8	-13,9	-3,3	10,6	1,5
Scaniaprodukter	11,2	6,2	7,6	15,1	11,8	9,3	8,1	13,2
Svenska Volkswagenprodukter	5,0	4,6	5,2	4,7	4,5	4,7	4,9	5,5
<b>Totalt</b>	<b>10,5</b>	<b>6,0</b>	<b>7,3</b>	<b>14,1</b>	<b>10,9</b>	<b>8,7</b>	<b>7,7</b>	<b>12,3</b>

## NYCKELTAL<sup>1)</sup> OCH DEFINITIONER

	1999	1998	1997	1996
Vinst per aktie, SEK	15,75	11,25	9,70	9,90
Vinst per aktie enligt U.S. GAAP, SEK	16,40	11,20	11,10	10,30
Avkastning på eget kapital, %	25,1	20,7	20,2	22,7
Överskottsgrad, %	11,2	8,3	8,6	10,5
Kapitalomsättningshastighet, gånger	1,90	2,09	1,89	1,76
Avkastning på sysselsatt kapital, %	21,4	17,4	16,2	18,5
Nettoskuldsättningsgrad	0,61	0,55	0,69	0,64
Räntetäckningsgrad, gånger	5,9	6,1	4,8	4,1
Soliditet, %	26,0	26,5	27,0	28,1

1) Där ej annat anges utgörs beräkningsbasen av ett genomsnitt av fem mätpunkter (kvartal).

Kvartal 3, juli–september				Kvartal 4, oktober–december			
1999	1998	1997	1996	1999	1998	1997	1996
10 223	10 080	9 441	8 113	13 376	12 913	12 738	10 229
957	958	1 160	747	989	1 009	1 204	890
11 180	11 038	10 601	8 860	14 365	13 922	13 942	11 119
8 561	7 686	6 470	5 155	10 664	10 352	8 776	7 017
1 193	1 709	1 950	1 307	1 266	1 380	1 792	1 204
-292	-404	-252	-90	-318	-215	-287	-106
9 462	8 991	8 168	6 372	11 612	11 517	10 281	8 115
1 185	1 394	1 079	818	1 432	1 383	1 250	1 049
10 647	10 385	9 247	7 190	13 044	12 900	11 531	9 164
1 123	860	404	55	1 303	1 314	838	93
-68	-96	132	10	-6	-295	68	464
32	25	17	12	39	28	23	13
1 087	789	553	77	1 336	1 047	929	570
52	62	67	59	67	55	75	58
1 139	851	620	136	1 403	1 102	1 004	628
984	753	503	40	1 276	972	900	564
709	526	339	18	883	670	624	444
3,55	2,65	1,70	0,10	4,40	3,35	3,10	2,20
13,1	11,2	6,2	1,1	12,2	12,7	9,5	1,3
-5,7	-5,6	6,8	0,8	-0,5	-21,4	3,8	38,5
11,5	8,8	6,8	1,2	11,5	9,1	9,0	7,0
4,4	4,4	6,2	7,2	4,7	4,0	6,0	5,5
10,7	8,2	6,7	1,9	10,8	8,5	8,7	6,9

#### Vinst per aktie

Årets nettovinst i relation till antal aktier.

#### Avkastning på eget kapital

Årets nettovinst i procent av eget kapital.

#### Överskottsgrad

Rörelseresultat exklusive kundfinansieringsverksamheten ökat med finansiella intäkter i procent av faktureringen.

#### Kapitalomsättningshastighet

Fakturering i relation till sysselsatt kapital (totalt kapital med avdrag för räntefria skulder) med kundfinansieringsverksamheten redovisad enligt kapitalandelsmetoden.

#### Avkastning på sysselsatt kapital

Rörelseresultat exklusive kundfinansieringsverksamheten ökat med finansiella intäkter i procent av sysselsatt kapital med kundfinansieringsverksamheten redovisad enligt kapitalandelsmetoden.

#### Nettoskuldsättningsgrad

Kort- och långfristig upplåning (exklusive pensionsskulder och nettoskuldssättning i kundfinansieringsverksamheten) med avdrag för likvida medel, i relation till eget kapital.

#### Räntetäckningsgrad

Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i relation till finansiella kostnader.

#### Soliditet

Eget kapital i procent av balansslutning, inklusive kundfinansieringsverksamheten, per respektive balansdag.

# FLERÅRSÖVERSIKT

MSEK om ej annat anges	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991	1990	1989
<b>Fakturering per marknadsområde</b>											
Västra Europa	33 249	28 962	23 102	21 009	21 715	14 880	10 920	11 424	12 218	12 838	12 612
Centrala och östra Europa	1 330	1 814	1 398	827	732	266	195	289	133	114	34
Europa	34 579	30 776	24 500	21 836	22 447	15 146	11 115	11 713	12 351	12 952	12 646
Latinamerika	4 247	5 974	6 798	4 800	5 742	6 109	4 619	3 040	2 566	2 920	2 982
Asien	1 118	1 018	1 932	1 740	1 904	1 504	1 171	1 084	2 286	863	1 257
Övriga marknader	1 784	1 907	1 857	1 578	1 623	1 329	1 062	715	787	936	1 046
Summa Scaniaprodukter	41 728	39 675	35 087	29 954	31 716	24 088	17 967	16 552	17 990	17 671	17 931
<b>Fakturering per verksamhetsområde</b>											
Europaverksamheten	38 210	35 072	29 061	25 656	26 547	18 542	13 651	13 682	15 626	14 914	15 088
Latinamerikaverksamheten	4 560	6 151	6 973	4 754	5 933	6 108	4 619	3 040	2 566	2 920	2 982
Internfakturering	-1 042	-1 548	-947	-456	-764	-562	-303	-170	-202	-163	-139
Summa Scaniaprodukter	41 728	39 675	35 087	29 954	31 716	24 088	17 967	16 552	17 990	17 671	17 931
Svenska Volkswagenprodukter	5 382	5 637	4 632	3 776	3 124	2 560	2 222	1 470	1 399	1 377	1 602
Totalt	47 110	45 312	39 719	33 730	34 840	26 648	20 189	18 022	19 389	19 048	19 533
<b>Rörelseresultat</b>											
Europaverksamheten	4 983	3 913	2 309	2 276	4 598	2 816	488	1 069	1 452	2 072	2 526
Latinamerikaverksamheten	-328	-662	407	511	413	915	483	242	136	441	501
Kundfinansieringsverksamheten	140	91	73	55	98	5	-91	-38	-23	-	-
Summa Scaniaprodukter	4 795	3 342	2 789	2 842	5 109	3 736	880	1 273	1 565	2 513	3 027
Svenska Volkswagenprodukter	250	250	258	215	243	173	121	33	86	17	155
Totalt	5 045	3 592	3 047	3 057	5 352	3 909	1 001	1 306	1 651	2 530	3 182
<b>Rörelsemarginal, %</b>											
Europaverksamheten	13,0	11,2	7,9	8,9	17,3	15,2	3,6	7,8	9,3	13,9	16,7
Latinamerikaverksamheten	-7,2	-10,8	5,8	10,7	7,0	15,0	10,5	8,0	5,3	15,1	16,8
Summa Scaniaprodukter	11,5	8,4	7,9	9,5	16,1	15,5	4,9	7,7	8,7	14,2	16,9
Svenska Volkswagenprodukter	4,6	4,4	5,6	5,7	7,8	6,8	5,4	2,2	6,1	1,2	9,7
Totalt	10,7	7,9	7,7	9,1	15,4	14,7	5,0	7,2	8,5	13,3	16,3
<b>Bruttoinvesteringar i anläggningar exklusive leasingtillgångar</b>											
Europaverksamheten	1 522	1 582	1 592	1 908	1 727	1 851	1 209	1 319	1 201	1 380	967
Latinamerikaverksamheten	354	444	974	671	455	298	276	182	107	154	157
Totalt	1 876	2 026	2 566	2 579	2 182	2 149	1 485	1 501	1 308	1 534	1 124
<b>Kostnader för forskning och utveckling</b>											
Forskning och utveckling	1 267	1 168	1 248	1 084	923	805	783	738	761	619	466
<b>Lageromsättningshastighet, gånger<sup>1)</sup></b>											
	6,5	6,3	6,3	5,7	6,7	6,5	4,9	4,3	4,4	4,2	4,6

1) Beräknad som fakturering i förhållande till genomsnittligt lager.



	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991	1990	1989
<b>Producerade fordon, antal</b>											
Europaverksamheten											
Lastbilar	39 794	38 886	33 092	31 316	33 459	23 367	16 014	19 893	23 721	23 853	26 616
Bussar	2 528	2 818	2 817	2 326	2 373	1 542	1 176	1 557	1 321	1 462	2 119
Latinamerikaverksamheten											
Lastbilar	5 985	6 660	10 463	7 139	8 515	8 570	6 610	4 587	4 234	4 765	5 744
Bussar	1 175	1 697	1 769	1 575	2 091	1 303	1 393	2 533	2 626	1 688	1 771
<b>Totalt</b>	<b>49 482</b>	<b>50 061</b>	<b>48 141</b>	<b>42 356</b>	<b>46 438</b>	<b>34 782</b>	<b>25 193</b>	<b>28 570</b>	<b>31 902</b>	<b>31 768</b>	<b>36 250</b>

#### Fakturerade lastbilar per marknadsområde, antal

Västra Europa	36 106	32 686	26 756	26 249	26 596	17 814	13 052	16 366	18 463	20 749	22 912
Centrala och östra Europa	1 551	2 237	1 833	1 030	951	312	248	507	260	254	80
Latinamerika	6 253	7 621	9 649	7 377	7 964	8 713	6 678	4 734	4 293	4 558	5 067
Asien	1 481	1 410	3 096	2 997	3 329	2 818	2 256	2 440	5 530	1 731	2 549
Övriga marknader	1 260	1 599	1 058	1 375	1 627	1 178	851	611	587	991	1 110
<b>Totalt</b>	<b>46 651</b>	<b>45 553</b>	<b>42 392</b>	<b>39 028</b>	<b>40 467</b>	<b>30 835</b>	<b>23 085</b>	<b>24 658</b>	<b>29 133</b>	<b>28 283</b>	<b>31 718</b>

#### Fakturerade bussar per marknadsområde, antal

Västra Europa	1 935	1 731	1 595	1 655	1 642	983	835	879	1 067	1 199	1 448
Centrala och östra Europa	67	106	95	83	45	40	35	16	2	2	0
Latinamerika	1 237	1 697	1 829	1 641	1 878	1 287	1 459	2 677	2 493	1 645	1 676
Asien	160	78	308	309	304	140	133	249	144	224	499
Övriga marknader	364	505	757	275	301	237	215	355	276	233	261
<b>Totalt</b>	<b>3 763</b>	<b>4 117</b>	<b>4 584</b>	<b>3 963</b>	<b>4 170</b>	<b>2 687</b>	<b>2 677</b>	<b>4 176</b>	<b>3 982</b>	<b>3 303</b>	<b>3 884</b>

#### Totalmarknad tunga lastbilar och bussar, antal

Västra Europa											
Lastbilar	235 900	207 300	170 300	172 000	173 300	133 300	114 100	149 000	170 000	176 000	189 000
Bussar	21 800	21 000	18 300	17 800	15 900	13 600	15 600	16 500	17 200	19 000	19 000
Brasilien											
Lastbilar	13 456	15 763	17 861	13 682	19 299	18 931	13 938	8 402	9 389	9 524	9 606
Bussar	8 057	13 438	13 424	15 087	16 969	12 266	11 073	13 222	16 220	9 730	8 994

#### Anställda, antal <sup>2)</sup>

Europaverksamheten											
Produktionsbolag	13 233	13 485	13 197	13 004	14 364	12 374	10 493	11 417	12 736	13 218	13 830
Marknadsbolag	8 755	6 194	6 160	4 877	4 050	3 694	3 823	4 278	4 043	4 219	4 332
<b>Summa Europaverksamheten</b>	<b>21 988</b>	<b>19 679</b>	<b>19 357</b>	<b>17 881</b>	<b>18 414</b>	<b>16 068</b>	<b>14 316</b>	<b>15 695</b>	<b>16 779</b>	<b>17 437</b>	<b>18 162</b>
Latinamerikaverksamheten	3 660	3 714	4 299	4 250	4 520	4 285	4 217	4 433	4 941	4 767	4 713
Kundfinansieringsbolag	166	144	107	75	90	72	60	65	52	34	33
<b>Totalt</b>	<b>25 814</b>	<b>23 537</b>	<b>23 763</b>	<b>22 206</b>	<b>23 024</b>	<b>20 425</b>	<b>18 593</b>	<b>20 193</b>	<b>21 772</b>	<b>22 238</b>	<b>22 908</b>

2) Inklusivt tillfälligt anställd personal.

# STYRELSE



*Leif Östling*

*Anders Scharp*

*Clas Åke Hedström*

*Marcus Wallenberg*

*Rolf Stomberg*

## **Leif Östling**

*Född 1945. Ledamot sedan 1994.*

Verkställande direktör i Scania AB.

Övriga styrelseuppdrag i BT Industries AB och Beers N.V.

Aktier: 50 000

## **Anders Scharp**

*Född 1934. Ordförande sedan 1994.*

Styrelseordförande i Atlas Copco AB, Saab AB, AB SKF och Svenska Arbetsgivareföreningen. Övriga styrelseuppdrag i bl a Investor AB och Sveriges Industriförbund.

Aktier: 17 779

## **Clas Åke Hedström**

*Född 1939. Ledamot sedan 1995.*

Verkställande direktör i Sandvik AB.

Övriga styrelseuppdrag i Sveriges Verkstadsindustrier och Sveriges Industriförbund.

Aktier: 1 000

## **Marcus Wallenberg**

*Född 1956. Ledamot sedan 1994.*

Verkställande direktör och koncernchef i Investor AB. Vice ordförande i Telefon AB L M Ericsson och Saab AB. Övriga styrelseuppdrag i bl a AstraZeneca AB, AstraZeneca UK, Skandinaviska Enskilda Banken, SAS Representantskap, Stora Enso Oy samt Knut och Alice Wallenbergs stiftelse.

Aktier: 51 000

## **Rolf Stomberg**

*Född 1940. Ledamot sedan 1998.*

Styrelseordförande i John Mowlem & Co PLC, Storbritannien och Unipoly SA, Luxemburg. Övriga styrelseuppdrag i Proudfoot Plc, Storbritannien, Reed International Plc, Storbritannien, Smith & Nephew plc, Storbritannien, Cordiant Communications plc och Cordiant Communications Group Trustees Ltd, Storbritannien, TPG Group, Nederländerna, Stinnes AG, Tyskland, Dresdner Bank AG, Tyskland och Gerling-Konzern, Tyskland. Aktier: 1 000

## **Mauritz Sahlin**

*Född 1935. Ledamot sedan 1996.*

Styrelseordförande i Novare Kapital AB, Flexlink AB, Air Liquide AB, Champs (Chalmers), Imego AB, IRO AB, Västsvenska Industri- och Handelskammaren samt Korsvägen AB. Övriga styrelseuppdrag i Investor AB, Sandvik AB, Sveriges Industriförbund, Billes Tryckeri och Chalmers Tekniska Högskola.

Aktier: 0



Mauritz Sablin Peggy Bruzelius Cees J.A. van Lede Björn Svedberg Sören Westerholm Kjell Wallin Monica Torgrip Jan Westberg

#### **Peggy Bruzelius**

Född 1949. Ledamot sedan 1998.  
Styrelseordförande i Grand Hotel Holdings AB, Lancelot Asset Management AB. Övriga styrelseuppdrag i Electrolux AB, Sveriges Exportråd, Näringslivets börskommitté, Aktiemarknadsnämnden, Axel Johnson AB, Förvaltnings AB Ratos, Drott AB, Celsius AB och D&D Dagligvaror AB.  
Aktier: 2 000

#### **Cees J. A. van Lede**

Född 1942. Ledamot sedan 1999.  
Styrelseordförande i Akzo Nobel N.V., Nederländerna.  
Aktier: 0

#### **Björn Svedberg**

Född 1937. Ledamot sedan 1999.  
Styrelseordförande i Chalmers Tekniska Högskola. Övriga styrelseuppdrag i bl a Gambro AB, Investor AB och Saab AB.  
Aktier: 800

#### **Sören Westerholm**

Född 1953. Suppleant sedan 1994.  
Ordförande i Metall vid Scania, Oskarshamn.  
Aktier: 0

#### **Kjell Wallin**

Född 1943. Ledamot sedan 1998.  
Ordförande i Metall vid Scania, Södertälje.  
Aktier: 0

#### **Monica Torgrip**

Född 1966. Suppleant sedan 1998.  
Ordförande i Akademikerförbundet.  
Aktier: 0

#### **Jan Westberg**

Född 1944. Ledamot sedan 1996.  
Representant för PTK/Privattjänstemannakartellen.  
Aktier: 0

#### **Revisorer**

##### **Caj Nackstad**

Auktoriserad revisor, KPMG

##### **Gunnar Widhagen**

Auktoriserad revisor,  
Ernst & Young AB

#### *Suppleanter*

##### **Thomas Thiel**

Auktoriserad revisor, KPMG

##### **Björn Fernström**

Auktoriserad revisor,  
Ernst & Young AB

#### **Styrelsens arbete**

Enligt de arbetsformer som antagits av styrelsen hålls sju ordinarie sammanträden per år. Därutöver kan styrelsen sammanträda när omständigheterna påkallar detta. Under året hölls ett flertal extra sammanträden till följd av Volvos förvärv av aktier i, och publika bud på, Scania.

Sammanträdena i februari, april, augusti och oktober/november ägnas företrädesvis åt den ekonomiska rapporteringen. Det konstituerande sammanträdet efter bolagsstämman tar främst upp styrelsens arbetsformer, instruktionen till verkställande direktören samt ersättningsfrågor.

I juni diskuterar styrelsen investeringsfrågor, och vid december-sammanträdet behandlas särskilt verksamhetsplaneringen och framtidsinriktade frågor. Vid samtliga sammanträden behandlas härutöver frågor av mera löpande karaktär samt investeringar.

I instruktionen till verkställande direktören anges hans uppgifter och befogenheter. Till instruktionen knyts även policies för investeringar, finansiering, kommunikation och rapportering.

Styrelsen har med ett undantag avstått från att tillsätta underkommittéer. Ersättningsfrågor för verkställande direktören och vissa ledande befattninghavare handhas av en kommitté bestående av Anders Scharp, Rolf Stomberg och Marcus Wallenberg.

Genom ett begränsat antal styrelseledamöter uppnås effektivitet, samtidigt som alla ledamöter får fullständig information i samtliga ärenden som behandlas av styrelsen.

# KONCERNLEDNING (GROUP MANAGEMENT)



*Leif Östling*

*Arne Karlsson*

*Kaj Lindgren*

*Urban Erdtman*

## **Verkställande ledning (Executive Board)**

### **Leif Östling**

*Född 1945. Anställd sedan 1972.*

President and CEO

Aktier: 50 000

Till Leif Östling rapporterar:  
Buses & Coaches  
Industrial & Marine Engines

### **Arne Karlsson**

*Född 1944. Anställd sedan 1978.*

Executive Vice President

Finance and Business Control

Aktier: 166

Till Arne Karlsson rapporterar:  
Corporate Control  
Finance  
Latin American Operations  
Samt vissa staber

### **Håkan Samuelsson<sup>1)</sup>**

*Född 1951. Anställd sedan 1977.*

Executive Vice President

Development and Production

Aktier: 5 350

Till Håkan Samuelsson rapporterade:  
Industrial Benchmarking  
Research & Truck Development  
Truck Manufacturing  
Powertrain  
Procurement & Industrial Development

### **Kaj Lindgren**

*Född 1945. Anställd 1977  
till 1984 och sedan 1989.*

Group Vice President

Corporate Development

Aktier: 0

Till Kaj Lindgren rapporterar:  
Corporate Communications  
Corporate Human Resources  
General Counsel  
Samt vissa staber

### **Urban Erdtman**

*Född 1945. Anställd sedan 1981.*

Group Vice President

Sales and Marketing

Aktier: 3 226

Till Urban Erdtman rapporterar:  
Sales and Marketing Europe  
Sales and Marketing Overseas  
Samt vissa staber

1) Lämnade företaget 2000-02-11. Leif Östling ansvarar tills vidare för Development and Production.



1. Lars Orehall, 2. P O Svedlund, 3. Kjell Svensson, 4. Lennart Hjelte, 5. Kaj Holmelius, 6. Håkan Ericsson, 7. Claes Torén, 8. Per Hallberg, 9. Carl Riben, 10. Jorma Halonen, 11. Peter Härnwall, 12. Jan Gurander. 13. Ulf Egestrand, 14. Magnus Hahn, 15. Margareta Lewin

### Ledningsenheter (Corporate Units)

**Ulf Egestrand**<sup>2)</sup>  
Född 1956. Anställd sedan 1998.  
Senior Vice President  
Finance  
Aktier: 0

**Jan Gurander**<sup>3)</sup>  
Född 1961. Anställd sedan 1995.  
Senior Vice President  
Finance  
Aktier: 0

**Magnus Hahn**  
Född 1955. Anställd sedan 1985.  
Acting Head of  
Corporate Communications  
Aktier: 0

**Kaj Holmelius**  
Född 1940. Anställd sedan 1966.  
Senior Vice President  
Industrial Benchmarking  
Aktier: 1 116

**Peter Härnwall**  
Född 1955. Anställd sedan 1983.  
Senior Vice President  
Corporate Control  
Aktier: 166

**Louise Jarn Melander**  
Tjänstledig  
Född 1954. Anställd sedan 1998.  
Senior Vice President  
Corporate Communications  
Aktier: 100

**Margareta Lewin**  
Född 1951. Anställd sedan 1999.  
Senior Vice President  
Corporate Human Resources  
Aktier: 0

**Carl Riben**  
Född 1950. Anställd sedan 1986.  
Senior Vice President  
General Counsel  
Aktier: 400

### Sektorer (Corporate Sectors)

**Per Hallberg**  
Född 1952. Anställd sedan 1977.  
Senior Vice President  
Powertrain  
Aktier: 0

**Lars Orehall**  
Född 1947. Anställd sedan 1974.  
Senior Vice President  
Research & Truck Development  
Aktier: 2 000

**P O Svedlund**  
Född 1955. Anställd sedan 1976.  
Senior Vice President  
Procurement & Industrial  
Development  
Aktier: 166

**Kjell Svensson**  
Född 1938. Anställd sedan 1972.  
Senior Vice President  
Truck Manufacturing  
Aktier: 25

**Claes Torén**  
Född 1939. Anställd sedan 1962.  
Senior Vice President  
Sales & Marketing Overseas  
Aktier: 875

### Affärsenheter (Business Units)

**Håkan Ericsson**  
Född 1947. Anställd sedan 1975.  
Senior Vice President  
Buses & Coaches  
Aktier: 166

**Jorma Halonen**  
Född 1948. Anställd sedan 1996.  
Senior Vice President  
Latin American Operations  
Aktier: 0

**Lennart Hjelte**  
Född 1945. Anställd sedan 1966.  
Senior Vice President  
Industrial & Marine Engines  
Aktier: 4 125

2) Tillträdde 2000-01-01  
3) Anställd tom 1999-12-31

# ADRESSER

## Huvudkontor och tekniskt centrum

Scania AB  
SE-151 87 Södertälje  
Tel: 08-553 810 00  
Fax: 08-553 810 37

## Produktionsenheter

Scania Chassiverkstäder  
Staffan Garås  
151 87 SÖDERTÄLJE  
Tel: 08-553 810 00  
Fax: 08-553 810 37

## Scania Transmissionstillverkning

Thomas Karlsson  
151 87 SÖDERTÄLJE  
Tel: 08-553 810 00  
Fax: 08-553 810 37

## Scania Motortillverkning

Jan Hillerström  
151 87 SÖDERTÄLJE  
Tel: 08-553 810 00  
Fax: 08-553 810 37

## Scania Axeltillverkning

Stefan Palmgren  
Box 1906  
791 19 FALUN  
Tel: 023-477 00  
Fax: 023-71 13 79

## Scania Hyttproduktion

Anders Nielsen  
Box 903  
572 29 OSKARSHAMN  
Tel: 0491-76 50 00  
Fax: 0491-76 54 30

## Scania Transmissionstillverkning

Anders Holmberg  
280 63 SIBBHULT  
Tel: 044-495 00  
Fax: 044-481 08

## Scania Buses & Coaches

Håkan Ericsson  
641 81 KATRINEHOLM  
Tel: 0150-585 00  
Fax: 0150-532 30

## Ferruform AB Chassikomponenter

Peter Norman  
Box 815  
971 25 LULEÅ  
Tel: 0920-766 00  
Fax: 0920-896 10

## Scania Busser Silkeborg A/S

Curt Åberg  
Postboks 309  
DK-8600 SILKEBORG  
Danmark  
Tel: +45 87 22 32 00  
Fax: +45 87 22 32 90

## Scania Production Angers S.A.

Lars Wrebo  
B.P. 846  
FR-49008 ANGERS CEDEX 01  
Frankrike  
Tel: +33 2 41 41 20 00  
Fax: +33 2 41 41 20 48

## Scania Nederland B.V.

Production Zwolle  
Stefan Palskog  
P.O. Box 618  
NL-8000 AP ZWOLLE  
Nederländerna  
Tel: +31 38 497 76 11  
Fax: +31 38 497 79 11

## Scania Kapena S.A.

Kjell Rosenlund  
Grunwaldzka 12  
PL-76-200 SLUPSK  
Polen  
Tel: +48 59 844 06 87  
Fax: +48 59 843 66 01

## Scania Argentina Production Tucumán

Lars Björk  
Casilla de Correo No. 3  
Correo Central  
AR-4000 SAN MIGUEL DE  
TUCUMÁN  
Argentina  
Tel: +54 3 814 509 000  
Fax: +54 3 814 509 001

## Scania Latin America Production São Paulo

Arne Carlsson  
Caixa Postal 188  
BR-09810-902 SÃO  
BERNARDO DO CAMPO-SP  
Brasilien  
Tel: +55 11 752 9333  
Fax: +55 11 451 2659

## Scania de México S.A. DE C.V.

Production San Luís de Potosí  
Stig Östelius  
Prolongación Avenida  
Industrias, 4640  
Esquina Eje 134  
MX-C P 78395 Zona Industrial  
SAN LUÍS DE POTOSÍ  
Mexiko  
Tel: +52 48 240 505  
Fax: +52 48 240 504

## Distributörer

Scania Argentina S.A.  
Elmar Axelsson  
Piedrabuena 5400  
(1615) Gran Bourg  
Partido Malvinas Argentinas  
AR-BUENOS AIRES  
Argentina  
Tel: +54 3 327 451 000  
Fax: +54 3 327 451 001

## Scania Australia Pty Ltd

Harry Postema  
Private Mail Bag 11  
Campbellfield,  
AU-VICTORIA 3061  
Australien  
Tel: +61 392 173 300  
Fax: +61 393 053 898

## Scania Österreich GmbH

Håkan Sundström  
Postfach 50  
AT-2345 BRUNN AM  
GEBIRGE  
Österrike  
Tel: +43 223 639 020  
Fax: +43 223 639 0286

## Scania Belgium SA-NV

Per-Erik Lindquist  
J.F. Kennedylaan 4  
BE-1831 DIEGEM  
Belgien  
Tel: +32 2 722 8411  
Fax: +32 2 722 8400

## Scania Latin America Ltda

Jorma Halonen  
Caixa Postal 188  
BR-09810-902 SÃO BERNARDO  
DO CAMPO-SP  
Brasilien  
Tel: +55 11 752 9333  
Fax: +55 11 451 2659

## Scania Bulgaria EOOD

Milcho Milchev  
Milin Kamak str. 25, 1st floor  
BG-SOFIA 1421  
Bulgarien  
Tel: +359 265 90 09  
Fax: +359 265 84 60

## Scania Chile S.A.

Richard König  
Panamericana Norte 9850  
Quilicura,  
CL-SANTIAGO  
Chile  
Tel: +56 2 738 60 00  
Fax: +56 2 738 60 60

## Scania Hrvatska D O O (Scania Kroatien)

Kjell Örtengren  
Radnicka 19  
10437 Rakitje-Bestovje  
HR-ZAGREB-ZAPAD  
Kroatien  
Tel: +385 133 230 53  
Fax: +385 133 230 54

## Scania Czech Republic s.r.o.

Anders Grundströmer  
Chrástany 186  
CZ-252 19 RUDNÁ U PRAHY  
Tjeckien  
Tel: +420 2 579 507 00  
Fax: +420 2 579 512 24

## Scania Danmark A/S

Jörgen Damkjær  
Postbox 580  
DK-2730 HERLEV (Köpenhamn)  
Danmark  
Tel: +45 4454 2200  
Fax: +45 4454 2209

## Scania Eesti AS

Janno Karu  
Peterburi tee 72  
EE-11415 TALLINN  
Estland  
Tel: +372 6 651 200  
Fax: +372 6 651 208

## Oy Scan-Auto Ab

Kaj Färm  
PB 59  
FI-00391 HELSINGFORS  
Finland  
Tel: +358 10 555 010  
Fax: +358 10 555 5361

## Scania France S.A.

Patrick Mosca  
B.P. 106  
FR-49001 ANGERS CEDEX 01  
Frankrike  
Tel: +33 2 414 133 33  
Fax: +33 2 413 476 25

## Scania Deutschland GmbH

Gunnar Rustad  
Postfach 10 04 26  
DE-56034 KOBLENZ  
Tyskland  
Tel: +49 261 8970  
Fax: +49 261 897 203

## Scania (Great Britain) Ltd

Ulf Bundell  
Tongwell  
GB-Milton Keynes MK15 8HB  
(BUCKINGHAMSHIRE)  
Storbritannien  
Tel: +44 1908 210 210  
Fax: +44 1908 215 040

**Scania Hungaria Kft.**  
Tibor Császár  
Rozália Park 1  
HU-2051. BIATORBÁGY  
Ungern  
Tel: +36 23 531 000  
Fax: +36 23 531 012

**Italscania S.p.A**  
Dieter Merz  
Casella Postale 646  
IT-38014 TRENTO  
Italien  
Tel: +39 046 199 6111  
Fax: +39 046 199 6198

**Scania Korea Limited**  
Staffan Sjögren  
18th Floor, Construction  
Building  
71-2, Nonhyun-dong  
Kangnam-ku,  
KR-SEOUL (135-010)  
Korea  
Tel: +82 2 511 7434  
Fax: +82 2 511 7439

**Vilskana UAB**  
Håkan Jyde  
Lentvario g. 14B  
LT-2028 VILNIUS  
Litauen  
Tel: +370 2 640 161  
Fax: +370 2 642 570

**Scania Luxembourg S.A.**  
Mats Gunnarsson  
Parc d'activités  
LU-5365 MÜNLSBACH  
Luxemburg  
Tel: +352 34 18 11 1  
Fax: +352 34 18 12

**Scania de México S.A. DE C.V.**  
Ulf Grevesmühl  
Blvd Manuel Avila Camacho  
No 2900  
Oficina 601, Fracc los  
Pirules Tlalnepantla,  
MX-EDO DE MÉXICO  
C P 54040  
Mexiko  
Tel: +52 5 379 73 61  
Fax: +52 5 379 74 29

**Scania Maroc S.A.**  
Marc Haezenberghe  
97, Bd Abdelmoumen  
MA-CASABLANCA  
Marocko  
Tel: +212 2 262 924  
Fax: +212 2 262 915

**Beers Bedrijfsauto B.V.**  
Ruud van Yperen  
Postbus 460  
NL-2260 MH LEID-  
SCHENDAM  
Nederländerna  
Tel: +31 704 182 418  
Fax: +31 704 182 510

**Norsk Scania AS**  
Jaap Bergema  
Postboks 143, Skøyen  
NO-0212 OSLO 2  
Norge  
Tel: +47 220 645 00  
Fax: +47 220 645 99

**Scania del Perú S.A.**  
Per Holmström  
Apartado 3190  
PE-LIMA 34  
Peru  
Tel: +51 1 241 3016  
Fax: +51 1 241 6391

**Scania Polska S.A.**  
Christoffer Ljungner  
Al. Katowicka 316  
Stara Wies k/Warszawy  
PL-05-830 NADARZYN  
Polen  
Tel: +48 22 739 9339  
Fax: +48 22 739 9344

**Scania Russia**  
P G Nilsson  
Odintsovsky district, Golitsyno  
Minskoje shosse 43 km  
RU-143040 MOSCOW REGION  
Ryssland  
Tel: +7 095 787 5000  
Fax: +7 095 787 5002

**Scania Slovenija d.o.o**  
Kjell Örtengren  
Cesta v Mestni log, 90  
SI-1000 LJUBLJANA  
Slovenien  
Tel: +386 61 339 511  
Fax: +386 61 339 562

**Scania South Africa (Pty) Ltd**  
Jan Jarlhage  
P.O. 587  
ZA-MONDEOR 2110  
Sydafrika  
Tel: +27 11 494 52 04  
Fax: +27 11 494 15 24

**Scania Hispania S.A.**  
José Badía  
Apartado de Correos 304  
ES-28850 TORREJÓN DE  
ARDOZ-MADRID  
Spanien  
Tel: +34 91 678 80 00  
Fax: +34 91 675 74 50

**Scania Sverige AB**  
Christer Skogsborg  
SE-151 87 SÖDERTÄLJE  
Sverige  
Tel: +46 8 553 864 00  
Fax: +46 8 553 864 33

**Scania Truck AG**  
Stein Ingvoldstad  
Steinackerstrasse 55  
CH-8302 KLOTEN  
Schweiz  
Tel: +41 1 800 13 00  
Fax: +41 1 800 13 01

**Scania Ukraine**  
Berth Carreman  
2, Trublaini Str.  
UA-252134 KIEV  
Ukraina  
Tel: +380 44 490 74 90  
Fax: +380 44 490 77 71

**Scania USA Inc.**  
Claes Sundberg  
121 Interpark Blvd, Suite 601  
US-SAN ANTONIO, TX 78216  
USA  
Tel: +1 210 403 00 07  
Fax: +1 210 403 02 11

## **Finansbolag**

**Scania Finans AB**  
Andreas Flognfeldt  
151 87 SÖDERTÄLJE  
Tel: +46 8 553 837 50  
Fax: +46 8 553 837 66

**Scania Finance Belgium N.V.**  
Bert Peeters  
Minervastraat 8  
BE-1930 ZAVENTEM  
Belgien  
Tel: +32 271 56500  
Fax: +32 272 19442

**Scania Finance  
Deutschland GmbH**  
Koen Knoop  
August Horch Strasse 10  
DE-5400 KOBLENZ  
Tyskland  
Tel: +49 261 897 303  
Fax: +49 261 897 313

**Scania Finance France S.A.**  
Pierre de Bantel  
B P 928  
FR-49009 ANGERS CEDEX 01  
Frankrike  
Tel: +33 241 41 33 33  
Fax: +33 241 34 70 46

**Scania Finance  
Great Britain Ltd**  
Peter Taylor  
Tongwell  
Milton Keynes  
GB-MK15 8HB,  
(BUCKINGHAMSHIRE),  
Storbritannien  
Tel: +44 1 908 210 210  
Fax: +44 1 908 216 675

**FISCAR S.p.A**  
Sven Antonsson  
Via dei Giardini n. 10  
IT-20121 MILANO  
Italien  
Tel: +39 02 6592314  
Fax: +39 02 6592316

**Scania Finance Czech Republic**  
Zuzana Tomeckova  
Chrastany 186  
CZ-252 19 POSTA RUDNÁ  
U PRAHY  
Tjeckien  
Tel: +420 2 57950700  
Fax: +420 2 57950731

**Scania Finance Polska  
Sp.z.o.o.**  
Aleja Katowicka 31b  
Stara Wies gm Nadarzyn  
PL-05-830 NADARZYN  
Polen  
Tel: +48 22 739 93 40  
Fax: +48 22 739 97 20

**Scania Credit AB**  
Ferike Pasthy  
151 87 SÖDERTÄLJE  
Tel: +46 8 553 836 60  
Fax: +46 8 553 837 24



**SCANIA**

Scania AB (publ), 151 87 Södertälje

Tel: 08-55 38 10 00 Fax: 08-55 38 10 37

[www.scania.com](http://www.scania.com)