

ÅRSREDOVISNING 2002

Bolagsstämma

Ordinarie bolagsstämma hålls fredagen den 25 april 2003, klockan 15:00 i Konferenshuset, TelgeForum i Södertälje.

Deltagande

Aktieägare som vill delta i bolagsstämman ska dels vara införd i aktieboken, som förs av VPC AB, senast tisdagen den 15 april 2003, dels anmäla sig till bolaget per post till Scania AB, Bolagsstämman, 151 87 Södertälje, eller per telefon 020-23 96 70 senast torsdagen den 17 april 2003 klockan 16:00.

Förvaltarregistrerade aktier

För att äga rätt att delta i bolagsstämman måste aktieägare, som låtit förvaltarregistrera sina aktier genom banks notariatavdelning eller enskild fondhandlare, tillfälligt inregistrera aktierna i eget namn hos VPC. Aktieägare som önskar sådan omregistrering måste underrätta förvaltaren om detta i god tid före tisdagen den 15 april 2003.

Utdelning

Som avstämningsdag för utdelning föreslås onsdagen den 30 april 2003. Sista dag för handel inklusive utdelning är fredagen den 25 april 2003. Beslutar stämman enligt förslaget, beräknas utdelning verkställas måndagen den 5 maj 2003.

Information från Scania

Delårsrapport kvartal 1, 23 april 2003
Delårsrapport kvartal 2, 23 juli 2003
Delårsrapport kvartal 3, 27 oktober 2003

Årsredovisningen finns på www.scania.com där även Scantias delårsrapporter återfinns.

Materialet kan även beställas från:
Scania AB, 151 87 Södertälje
Telefon 08-5538 1000
Fax 08-5538 5559

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

Årsredovisningen innehåller framåtriktad information som avspeglar företagsledningens nuvarande bedömningar med avseende på vissa framtida förhållanden och möjliga resultat. Denna typ av framåtriktad information innefattar risker och osäkerheter som på ett väsentligt sätt kan påverka framtida resultat. Informationen baseras på vissa antaganden inklusive sådana som hänför sig till ekonomiska förhållanden i allmänhet på bolagets marknader och efterfrågenivån på bolagets produkter.

Denna redovisning innebär inte att bolaget åtagit sig att komplettera denna framåtriktade information, utöver vad som följer av inregistreringskontraktet med Stockholmsbörsen, om och när omständigheter inträffar som innebär förändringar i förhållande till då denna information lämnades.



Innehåll

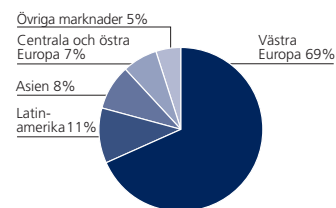
FÖRETAGET	2	MILJÖ	30	Förslag till vinstdisposition	70
Verksamheten i sammandrag	2			Revisionsberättelse	71
Viktiga händelser	4	MARKNADER OCH EFTERFRÅGAN	34	Kvartalsuppgifter	72
Koncernchefens kommentar	6	Global efterfrågan	35	Nyckeltal med definitioner	73
Styrelsens arbete	9	Europa	36	Flerårsöversikt	74
Vision, affärsidé och strategi	10	Latinamerika	40	STYRELSE OCH KONCERNLEDNING	76
Identitet och varumärke	11	Asien, Afrika och Oceanien	42	Styrelse	76
Scania i samhället	12	Kundfinansiering	44	Koncernledning	78
Medarbetare	14	SCANIA-AKTIE	46	PERSON- OCH ADRESSUPPGIFTER	81
KUNDER OCH PRODUKTER	16	EKONOMISK ÖVERSIKT	48	Kontaktpersoner	81
Kunder	17	Resultaträkning	51	Adresser	82
Produkter	18	Balansräkning	52		
Service och tjänster	20	Förändring i eget kapital	54		
Kundfinansiering	21	Kassaflödesanalys	54	Förvaltningsberättelsen omfattar sidorna 2–70.	
FOU OCH PRODUKTION	22	Moderbolaget Scania AB	55	Organisationsnummer:	
Forskning och utveckling	23	Redovisningsprinciper	56	Scania AB (publ)	
Konceptutveckling	24	Noter	59	556184-8564	
Modularisering – ett sätt att tänka	25				
Produktion	26				
Miljöprestanda i produktionen	28				
Produktionssystemet	28				



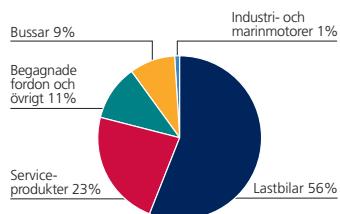
Verksamheten i sammandrag

Scania utvecklar, tillverkar och säljer tunga lastbilar och bussar samt motorer för industriellt och marint bruk. Scania erbjuder även sina kunder ett brett sortiment av tjänster, serviceprodukter och finansiering.

Leveranser per marknadsområde år 2002



Fakturering per produktområde år 2002



Scanias fem största bussmarknader		
	Antal registrerade Scaniabussar	Marknadsandel i %
	2002	2002
Mexiko	424	4,9
Spanien	394	17,5
Italien	347	11,7
Brasilien	327	3,5
Taiwan	284	29,4

Scanias tio största lastbilsmarknader			
	Antal registrerade Scaniastbilar	Marknadsandel i %	
	2002	2002	
Storbritannien	5 050	16,3	
Frankrike	3 871	9,6	
Tyskland	3 628	8,3	
Italien	3 358	13,0	
Brasilien	3 208	18,9	
Spanien	3 171	12,4	
Nederländerna	1 958	17,0	
Sverige	1 907	47,0	
Sydkorea	1 736	12,5	
Belgien	1 017	15,1	
Västra Europa	28 524	13,5	

Nyckeltal	2002	2001	2000
Leveranser, antal			
Lastbilar	39 895	43 659	52 318
Bussar	3 774	4 672	4 174
Totalt	43 669	48 331	56 492
Fakturering, MSEK			
Scaniaprodukter	46 140	47 213	44 740
Personbilsverksamheten	1 145	5 852	6 658
Totalt	47 285	53 065	51 398
Rörelseresultat, MSEK			
Scaniaprodukter	3 843	2 356	4 809
Personbilsverksamheten	563 ¹⁾	111	275
Totalt	4 406	2 467	5 084
Rörelsemarginal, %			
Scaniaprodukter	8,3	5,0	10,7
Personbilsverksamheten	–	1,9	4,1
Totalt	8,2 ²⁾	4,6	9,9
Resultat efter finansnetto, MSEK			
	3 722	1 541	4 454
Årets nettovinst, MSEK			
	2 739	1 048	3 080
Vinst per aktie, SEK			
	13,70	5,24	15,40
Kassaflöde exklusive Kundfinansieringsverksamheten, MSEK³⁾			
	3 583	2 066	2 557
Avkastning, %			
på eget kapital	17,2	6,5	21,6
på sysselsatt kapital ⁴⁾	15,8	8,4	19,7
Nettoskuldssättningsgrad⁴⁾			
	0,25	0,49	0,50
Soliditet, %			
	25,6	23,4	25,8
Investeringar i anläggningar, MSEK			
	3 025	1 980	1 825
Kostnader för forskning och utveckling, MSEK			
	1 437 ⁵⁾	1 955	1 621
Anställda 31 december, antal			
	28 230	28 541	27 366

1) Inklusive realisationsvinst på MSEK 550.

2) Exklusive realisationsvinst i Personbilsverksamheten. Rörelsemarginal i Scaniagruppen inklusive realisationsvinst i Personbilsverksamheten: 9,3.

3) Inklusive förvärv/avyttring av verksamheter.

4) Med Kundfinansieringsverksamheten redovisad enligt kapitalandelsmetoden.

5) Utöver kostnadsförda utgifter för FoU har MSEK 573 aktiverats under år 2002.

LASTBILAR



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

MARKNADSUTVECKLING

I västra Europa, Scanias viktigaste marknad minskade leveranserna under 2002.

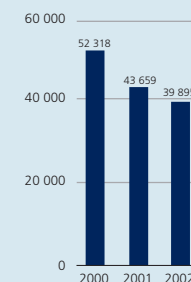
I centrala och östra Europa ökade Scanias försäljning på de flesta marknader. I Latin-amerika ledde en svag ekonomisk utveckling och höjningar av Scanias priser till en minskning på de flesta marknaderna.

I Asien, Australien och Afrika ökade Scanias ordergång på flera marknader.

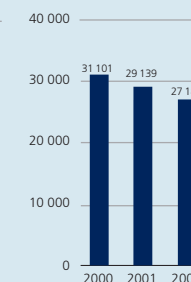
VIKTIGA HÄNDELSER

Produktionskapaciteten i Latinamerika utnyttjades i allt högre grad för leveranser till Europa, Asien och Afrika. Scania och den japanska lastbilstillverkaren Hino träffade under året ett strategiskt samarbetsavtal som bland annat innebär att Hino under 2003 börjar marknadsföra och sälja dragbilar från Scania i Japan.

Leveranser, antal



Fakturering, MSEK



BUSSAR



Scanias bussverksamhet är koncentrerad till tunga bussar med hög passagerarkapacitet för turist-, linje- och stadstrafik. Huvuddelen av Scanias bussproduktion består av chassier som karosseras av specialiserade busskarosörer.

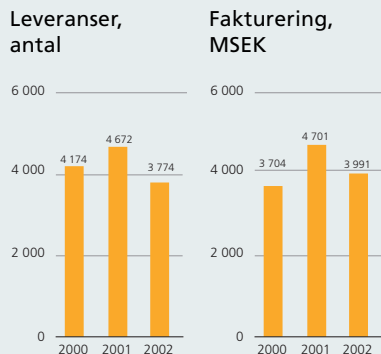
MARKNADSUTVECKLING

Scanias bussförsäljning utvecklades positivt på flera av de viktigaste europeiska marknaderna. I Italien ökade Scania sin marknadsandel markant, främst genom en stark försäljning av stadsbussar.

Scanias bussförsäljning ökade kraftigt i Australien och Dubai.

VIKTIGA HÄNDELSER

Scanias bussverksamhet i Europa samordnades under 2002 med lastbilsverksamheten. Under året öppnades en monteringsanläggning för karossering av stadsbussar i St. Petersburg.



MOTORER



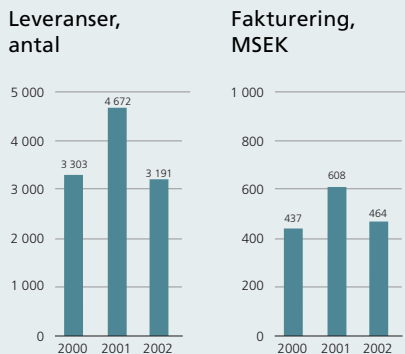
Scanias industri- och marinmotorer används i en rad olika applikationer till sjöss och på land.

MARKNADSUTVECKLING

I Europa ökade Scania under året leveranserna av industri- och marinmotorer något. I Latinamerika minskade försäljningen kraftigt på grund av den instabila ekonomiska situationen. De senaste årens försäljningsökning av motorer i Saudiarabien fortsatte under 2002.

VIKTIGA HÄNDELSER

Under året levererades de första marina 16-liters V8-motorerna, vilka monterades i den svenska Sjöräddningens nya båt. Scania och den japanska motortillverkaren Yanmar träffade under året ett strategiskt samarbetsavtal som innebär att Yanmar har fått rättigheten att sälja och marknadsföra Scanias marinmotorer till nöjesbåtsbranschen i hela världen under sitt eget varumärke.



SERVICE



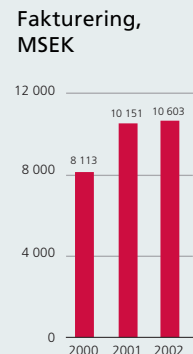
Genom att ständigt utöka sitt utbud av servicerelaterade produkter och tjänster hjälper Scania sina kunder till allt mer kostnadseffektiva lösningar. Kundrelationerna utvecklas till ett ömsidigt partnerskap.

MARKNADSUTVECKLING

Drygt 500 000 lastbilar och bussar från Scania får service och underhåll av 1 500 auktoriserade Scaniaverkstäder runt om i världen. Drygt 1 000 av dessa finns i Europa. Faktureringen av service och reservdelar ökade under 2002 med 4 procent till MSEK 10 603. Upp till hälften av nybilsförsäljningen är på vissa marknader kombinerad med servicekontrakt.

VIKTIGA HÄNDELSER

Scanias omfattande servicenät fick under 2002 sitt sjätte Assistance Center i italienska Trento.



KUNDFINANSIERING



Finansiella tjänster är en viktig del av Scanias kompletta produktprogram. För kunden ingår finansiering ofta i en kostnadseffektiv totallösning av transportverksamheten. Scania erbjuder avbetalningskontrakt samt finansiell och operationell leasing.

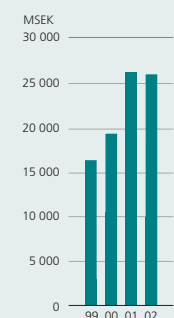
MARKNADSUTVECKLING

I Europa omfattar kundfinansieringsverksamheten 13 egna finansbolag. I några av de västeuropeiska länderna avstannade portföljtillväxten då försäljningsvolymerna inte ökade. I centrala och östra Europa fortsatte kundfinansieringsverksamheten att öka.

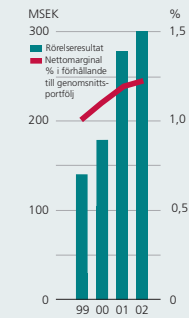
VIKTIGA HÄNDELSER

Under 2002 etablerades ett finansbolag i Ryssland. Ett eget finansbolag startades även i Sydkorea där volymen utvecklades fortsatt starkt.

Balansomslutning i finansbolagen



Rörelseresultat och nettomarginal



Viktiga händelser

2002

- 2002 blev ett år med många jubiléer för Scania. Den miljonte Scania-lastbilen tillverkades vid monteringsanläggningen i Angers, som dessutom firade sitt 10-årsjubileum. Scania-lastbilen fyllde 100 år och det var 100 år sedan Scania leverade sin första marina motor. Det innebär att Scania är en av världens äldsta tillverkare av motorer för marint bruk.
- Under hösten 2002 tecknade Scania Industri- och Marinmotorer ett samarbetsavtal med den japanska motortillverkaren Yanmar. Avtalet innebär att Yanmar kommer att marknadsföra och sälja Scantias motorer till nöjesbåtsbranschen under sitt eget varumärke.
- Scania sålde sin svenska personbilsverksamhet till Volkswagen AG i Tyskland. Försäljningslikviden för den 50-procentiga andelen i Svenska Volkswagen AB samt den svenska distributörskedjan Din Bil uppgick till MSEK 870 respektive MSEK 450.
- Som en del i omstruktureringen av bussverksamheten bildade Scania busskarosbolaget Omni Katrineholm AB som ansvarar för utveckling, produktion, inköp och kommersiella frågor avseende busskarosser. Busskarosverksamheten i Sverige, Ryssland och Polen ingår i det nya bolagets ansvarsområde.
- Scania och den japanska lastbilstillverkaren Hino ingick i mars ett strategiskt samarbetsavtal. Syftet är att upprätta en långsiktig affärsallians. Det första steget i samarbetet gäller Scantias dragbilar, som kommer att säljas av Hino i Japan.



Scania inledde under 2002 ett strategiskt samarbete med Hino. Den japanska lastbilstillverkaren ska marknadsföra och sälja Scantias dragbilar på den japanska marknaden.

2002

- I oktober medverkade Scania för första gången vid Tokyo Motor Show, den ledande mässan för kommersiella fordon i Asien. Tillsammans med Hino visade Scania dragbilar avsedda för den japanska marknaden.
- Scania startade tillverkning av bussar i St. Petersburg. 80 miljoner kronor har investerats i en anläggning som karosserar stadsbussar för den ryska marknaden på chassier från Sverige.
- Scania fortsatte att koncentrera komponenttillverkningen. Under året överfördes hela tillverkningen av hytter från Meppel i Nederländerna till Oskarshamn i Sverige, där MSEK 850 har investerats i ett nytt täcklacksmåleri och en ny monteringslinje för hyttinredning.
- Scantias montering av lastbilar i Polen upphörde vid halvårsskiftet. Den kapacitet som frigjorts behövs för att svara upp mot ökad efterfrågan av karosser för stads- och linjebussar.
- Under 2002 presenterade Scantias forsknings- och utvecklingsavdelning flera konceptstudier, som väckte berättigad uppmärksamhet. Scania STAX, på bilden, är en studie för att undersöka kundernas intresse för avancerad design samt hur säkerhetsaspekterna värderas. Konceptstudierna beskrivs utförligare på sidan 24.

2003

- Scania avnoterades från New York Stock Exchange den 15 januari 2003. Avnoteringen motiverades av det låga antalet utestående aktier och den mycket begränsade omsättningen i USA. Möjligheterna till globala investeringar och global aktiehandel har dessutom ökat markant under de senaste åren. Ansökan påverkar inte Scantias notering på Stockholmsbörsen.

Scania STAX är en konceptstudie som visar hur framtidens lastbilar med motorhuv kan se ut.



Koncernchefens kommentar

Den ekonomiska osäkerheten ökade successivt under året vilket påverkade transportbehovet negativt. Trots minskade försäljningsvolymerna förbättrades Scantias resultat och återigen visade Scania ett av branschens starkaste resultat.

Den förväntade återhämtningen i den amerikanska ekonomin förverkligades inte under året. En kontinuerligt sänkt ränta och en ökad skuldsättningsgrad hos hushållen bland annat genom kraftiga rabatter vid köp av lånefinansierade personbilar höll konsumtionsnivån uppe. I Europa minskade den ekonomiska tillväxttakten successivt under året. Framförallt i Tyskland och omkringliggande länder avstannade tillväxten helt under fjärde kvartalet samtidigt som klara mattnings-tendenser märktes i Frankrike, Spanien och Italien. I Sydamerika bröt den argentinska ekonomin samman samtidigt som osäkerheten i den brasilianska ekonomin ökade.

Scania påverkades givetvis negativt av denna utveckling och försäljningsvolymen minskade från 48 300 lastbilar och bussar 2001 till 43 700 fordon förra året. Det är historiskt en ganska hög nivå för Scania, men minskningen från toppåret 2000 är nästan 13 000 enheter.

För Scania blev året som gått bättre än förväntat. Strategin att hålla prisnivåerna uppe och öka närvaron i de motorstarkaste segmenten över 450 hästkrafter ökade resultatet. De senaste årens förändringar i vår produktionsstruktur bidrog också till att resultatet ökade.

Ingen återhämtning i Europa

Efterfrågan i västra Europa sjönk inte till så låg nivå som vi tidigare bedömt utan stannade på 210 000 tunga lastbilar. Historiskt sett var detta ett bra år efter rekordåren 1999, 2000 och 2001 med 235 000, 245 000 respektive 235 000 nyregistrerade tunga lastbilar.

Under 2002 stabiliserades prisnivåerna och ett antal större kunder kom tillbaka. Vår marknadsandel stabiliserades.

Nedgången i tillväxttakten i den europeiska ekonomin fortsatte under året. Sannolikt kommer ekonomin att mattas ytterligare under 2003.

Den relativt goda tillväxttakten i centrala och östra Europa gjorde att dessa marknader utvecklades positivt. Volymerna växer snabbt och med tanke på den starka ställning Scania har i regionen så bådadar det gott för framtiden, inte minst mot bakgrund av den tillväxtpotential som finns i och med att flera länder står på tröskeln till EU. För varje ny Scania-lastbil som säljs i centrala och östra Europa, kommer fem till sex begagnade Scania-lastbilar in i området. Det påverkar serviceaffären mycket positivt i centrala- och östra Europa.

Långsam återhämtning i Latinamerika

Krisen i den argentinska ekonomin slog igenom med full kraft under året och ekonomin försämrades markant. Brasilien påverkades och den ekonomiska tillväxten i landet blev lägre än på många år.

Scantias åtgärdsprogram, med rationaliseringar i produktionen, anpassning av prisnivåer och ökad export till länder utanför Latinamerika av såväl komponenter som fordon, har i kombination med främst försvagningen av de argentinska och brasilianska valutorna gjort att resultatet i Scantias latinamerikanska verksamhet förbättrats kraftigt.

Asien utvecklades starkt

I Asien utvecklades flera marknader positivt för Scania.

I Sydkorea är Scania tillbaka på rekordnivåerna från mitten av 90-talet. Efter 1998 har Scantias försäljnings- och servicenät rekonstruerats och ytterligare byggts ut.

I Kina växer ekonomin snabbt, dock är marknaden för den typ av högt tekniskt specificerade västerländska produkter som Scania säljer begränsad. De nuvarande logistik- och distributionssystemen skiljer sig helt från dem som finns i Europa.

Samarbetet med Hino fortsätter planenligt och de första Scania-lastbilarna finns redan hos japanska kunder. Andra projekt utvärderas kontinuerligt. Vi måste också ha i minnet att samarbetet är inriktat på långsiktighet och positiva resultat för båda parter.

Vi slöt också ett strategiskt samarbetsavtal med den världsledande japanska motortillverkaren Yanmar om att leverera marinmotorer för fritidsbåtar som ska säljas under Yanmars varumärke.

Ny busstruktur

Lönsamheten i Scantias bussverksamhet har under många år varit svag och måste förbättras rejält. Målet är att nå samma resultatnivå som för lastbilar. I Europa har problemet varit av strukturell natur medan det i Latinamerika i första hand berott på att volymerna minskat kraftigt. Vi fullföljde under året också den tidigare påbörjade struktureringen av vår europeiska bussverksamhet.

Eftersom en stor del av ett busschassi består av lastbilskomponenter, har gemensamma utvecklingssteg och liknar lastbilsschassiet i produktionsupplägg, tillvaratar vi nu synergier med lastbilproduktionen. Busschassierna karosseras sedan hos egna eller fristående karossörer.



Den mest uppmärksammade delen av struktureringen, samordningen av busschassi- och lastbilsmonteringen i Södertälje, genomfördes vid halvårsskiftet.

Karossering av bussar är en helt annan verksamhet. Den står för mindre än tio procent av vår totala bussverksamhet och är med sina cirka 1 200 arbetstimmar per kaross fortfarande till stor del ett hantverk. Omni Katrineholm AB, det helägda dotterbolaget dit vår egen karosseringsverksamhet sammanförts, består idag av tre enheter. I Katrineholm sker utveckling och produktion av karosser. I Stupsk i Polen är nu all Scantias verksamhet inriktad på karossering och i St. Petersburg, Ryssland, har vi en nyöppnad anläggning. Arbetskraftskostnaden för en kaross producerad i Polen eller Ryssland är en femtedel jämfört med den i Sverige.

I Latinamerika utvecklades bussförsäljningen i Mexiko positivt. I övrigt minskade marknaden och vi tappade andelar i Brasilien då vi genomförde samma prisökningar som för lastbilar.

Global produkt och produktion

Två viktiga steg togs under året när det gäller Scantias globala produkter och produktionsapparat.

Struktureringen av den europeiska produktionen slutfördes genom att all hyttproduktion för den europeiska verksamheten nu koncentrerats till Oskarshamn. Strategin att koncentrera komponenttillverkningen till ett ställe, eftersom investeringskostnaderna är höga, är därmed genomförd. Då det gäller chassimontering är logistikkostnaderna högre, vilket gör att det är ekonomiskt fördelaktigt att ha montering på flera ställen, så nära kunden som möjligt.

Samtidigt blev produktionen i Latinamerika och Europa integrerad fullt ut. Istället för att anställa fler och öka kapaciteten i Europa då orderböckerna växte under första halvåret 2002, ökade vi utnyttjandet av produktionskapaciteten i Latinamerika. Sedan slutet av 80-talet har vi haft ett kontinuerligt flöde av komponenter, främst växellådor och motorer från Latinamerika till Europa. Detta flöde ökades samtidigt som vi började leverera betydande volymer kompletta fordon från Latinamerika direkt till kunder i Europa, Asien och Afrika. Det är möjligt tack vare vårt globala produktionssystem med samma produktionsupplägg och kvalitet inom hela systemet. Oberoende av var fordonet är producerat är en Scania alltid en Scania.

Produktutveckling

Modulsystemet är grunden i vår utvecklingsstrategi. Enkelt uttryckt handlar det om en "byggglåda" ur vilken vi bistår kunden med att plocka ihop exakt det fordon hans specifika behov kräver. Kraven är väldigt olika från en transportuppgift till en annan. För Scania innebär modulsystemet, med sina noga specificerade gränssytor mellan "byggstenarna", att vi kan bedriva utveckling av respektive modul, exempelvis motorn, utan att behöva ändra omkringliggande moduler, exempelvis växellåda och hytt. Det gör det enklare att i utvecklingsarbetet genomföra ständiga förbättringar, för en allt bättre produkt och rationellare produktion. En ny Scania är alltid bättre än den tidigare.

Renodlingen genomförd

Scania är i och med försäljningen av personbilsverksamheten nu i princip ett helt renodlat företag för tunga

kommersiella fordon för last- och persontransporter samt industri- och marinmotorer.

Framåtblick

Med tanke på den låga tillväxten både i USA och Europa samt osäkerheten i Irak så bedömer jag att det kommer att bli ännu ett år av svag efterfrågan på våra produkter på flertalet marknader.

Till alla medarbetare i hela det globala Scania vill jag rikta ett varmt tack för det gångna året. Alla gör sitt bästa för att Scania ska fortsätta vara ett starkt och lönsamt företag med högkvalitativa produkter och service för våra lojala Scaniakunder.



Leif Östling

Verkställande direktör och Koncernchef

Styrelsens arbete

Enligt den arbetsordning som antagits skall styrelsen hålla minst sex ordinarie sammanträden per år. Därutöver kan styrelsen sammanträda när omständigheterna påkallar detta. Under 2002 höll styrelsen åtta sammanträden.

Styrelsens sammanträden i januari/februari, april, juli/augusti och oktober/november ägnas företrädesvis åt den ekonomiska rapporteringen.

I augusti behandlar styrelsen långtidsplaner och i december den ekonomiska planen (budget) för nästföljande år.

Vid samtliga ordinarie sammanträden behandlar styrelsen löpande frågor samt investeringar. Avrapportering till styrelsen från dess utskott sker fortlöpande.

Styrelsen behandlar vid sina sammanträden dessutom återkommande olika aspekter av företagets verksamhet; t ex chefsförsörjning, finansiering, produktutveckling och marknadsfrågor. Det sker i fördjupade genomgångar där berörda chefer deltar.

Det konstituerande sammanträdet efter bolagsstämman beslutar om arbetsordning och arbetsformer för styrelsen, utser ordförande, vice ordförande och utskottsledamöter, fastställer instruktioner samt beslutar i vissa ersättningsfrågor. Till stöd för Dr. Bernd Pischetsrieder, ordförande från och med den 7 maj 2002, och verkställande direktören Leif Östling, har den nya befattningen som vice styrelseordförande inrättats. Till denna utsågs Clas Åke Hedström.

Nomineringen av ledamöter till styrelsen går till på följande sätt. Ordförande och vice ordförande genomför i god tid innan bolagsstämman samtal med företrädare för de fyra största aktieägarna i bolaget (exklusive AB Volvo) för att i samråd nominera personer till styrelsen.

Ett nytt utskott, Revisionskommittén, har inrättats under 2002 bestående av Marcus Wallenberg, ordförande, samt Clas Åke Hedström och Lothar Sander. Revisionskommittén har haft tre sammanträden. I enlighet med den arbetsordning som har antagits, har Revisionskommittén förberett frågor som rör intern kontroll, finansiell rapportering, redovisningsprinciper och externrevision.

Ersättningsfrågor för verkställande direktören och vissa ledande befattningshavare handhas av ett sedan tidigare inrättat utskott, Ersättningskommittén, som nu består av Dr. Bernd Pischetsrieder, ordförande, Peggy Bruzelius, Rolf Stomberg och Clas Åke Hedström. Under 2002 höll Ersättningskommittén ett möte.

Sedan tidigare har även ett särskilt utskott inrättats som skall bestå av externa styrelseledamöter fristående från Investor och Volkswagen. Arbetstagarledamöterna ingår ej. Detta utskott är avsett för beredning av eventuella frågor för styrelsen rörande ägarstrukturen i Scania AB.

I en instruktion till verkställande direktören anges dennes uppgifter och befogenheter. Till instruktionen hör policier för investeringar, finansiering, ekonomisk rapportering och externkommunikation.



Vision, affärsidé och strategi

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

Affärsidé

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

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

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

Strategi

Koncentration på fordon för tunga transporter

Scanias verksamhet är fokuserad på det lönsammaste segmentet, fordon för tunga transporter. På utvecklade marknader ökar efterfrågan på lastbilar och bussar i det tyngre segmentet i takt med den ekonomiska tillväxten. På tillväxtmarknader ökar efterfrågan snabbare eller i takt med att infrastrukturen byggs ut och kraven på logistiksystem höjs.

Modulärt produktsystem

Med Scanias modulära produktsystem kan kunden få exakt den fordonsspecifikation han eller hon vill ha. Ju bättre anpassade fordon och tjänster är till transportuppgiften, desto bättre blir kundens driftsekonomi.

Genom modulsystemet optimeras det totala antalet huvudkomponenter som ingår i Scanias produktprogram. Därmed möjliggörs betydligt längre produktionsserier för dessa komponenter än vad som är möjligt i konventionella produktsystem. Modulsystemet är grunden för produktkvalitet. Det förenklar också reservdelshållningen och bidrar till en högre kvalitet i serviceorganisationen.

Komplett produktprogram av fordon, tjänster och finansiering

Scania växer genom att erbjuda kunderna fordon, service och finansiering med de bästa lösningarna på marknaden. Scanias kunder använder i allt högre grad sina fordon dygnet runt, vilket förutsätter snabb och löpande tillgång till underhåll och reparationer. Dessutom utvecklar Scania ständigt sitt försäljnings-

och servicenät. Kundfinansiering är en viktig del av Scanias kompletta produktprogram.

Tillväxtmarknader i fokus

Tunga transporter är det transportsegment som växer snabbast. På Scanias huvudmarknader – det utvidgade Europa, Latinamerika och Asien – finns goda förutsättningar för långsiktig tillväxt.



Ett alltmer gränslöst Europa ger stora möjligheter för tillverkare med ett väl utvecklat försäljnings- och servicenät.

I Latinamerika kommer efterfrågan på fordon, tjänster och finansiering att öka i takt med att en allt större andel av såväl gods- som persontransporter sker med tunga fordon.

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



Identitet och varumärke

Bakom varumärket Scania finns en stark företagskultur där kunden alltid står i centrum. Respekt för varje enskild medarbetare och dennes kunskap, erfarenhet och vilja att ständigt förbättra sin prestation är grundläggande för kulturen inom Scania. Kvalitet i alla led står ständigt i fokus.

Scania har historiskt konkurrerat med väl beprövade tekniska lösningar och ambitionen har alltid varit att ha det mest konkurrenskraftiga erbjudandet till kunderna. Scantias produkter ska hjälpa Scantias kunder till högre lönsamhet.

Detta mervärde bygger på lång erfarenhet, överlägsen kvalitet och hög kostnadseffektivitet – allt koncentrerat och förädlat i varumärket Scania. Styrkan och värdet i varumärket har bidragit till att göra Scania till ett av branschens mest lönsamma företag. Kundernas höga lojalitet är hörnstenen i denna lönsamhet.

Stolthet och förtroende

Kunden känner stolthet över att äga och köra ett professionellt arbetsredskap som förstärker yrkesrollen inför kollegor, konkurrenter och de egna kunderna. Men också ett förtroende, grundat på att han gjort en säker investering. Detta förtroende handlar inte bara om de fysiska produkterna, utan också om att kunna lita på all den kunskap och erfarenhet som finns samlad i Scantias globala servicenät.

Värderingar

Förutom av produkterna – fordon, tjänster och finansiering – formas Scantias identitet av värderingar och arbetssätt inom företaget. Tre grundläggande värderingar knyter samman företaget och bildar utgångspunkt för Scantias företagskultur och affärsmässiga framgångar.

Kunden i fokus

Allt arbete inom Scania är fokuserat på kundens behov och verksamhet. Det sker genom att optimera värdekedjan, från forskning och utveckling, över produktion och inköp, till försäljning och service av fordonen när de är i drift. Genom att Scania ser affären över fordonets hela livscykel skapas också en nära kontakt och ett partnerskap med kunden.

Respekt för individen

Respekt för individen är en hörnsten i Scantias ledarskap. Med utgångspunkt i denna värdering ska ledare inom Scania lära ut och tillämpa de principer som styr arbetet.

Nya idéer och impulser föds i verksamheten. Scantias medarbetare utvecklar hela tiden sitt arbete med ökat ansvar. Kunskap, erfarenhet och attityden att ständigt förbättra sitt arbete bidrar till ökad kvalitet, effektivitet och större trivsel.

Kvalitet

Alla medarbetare i Scantias globala organisation vet att kundens lönsamhet är beroende av att Scania levererar hög kvalitet. Genom att omgående ta sig an avvikelser i fastställda processer och snabbt åtgärda dessa, kan Scantias medarbetare ständigt förbättra kvaliteten i produkter och tjänster.

Scania i samhället

Ett etiskt förhållningssätt till verksamheten är varje medarbetares ansvar. Respekt för individen är ett av de kärnvärden som ligger till grund för hur Scantias medarbetare uppträder mot omvärlden och gentemot varandra inom företaget.

OECDs riktlinjer i korthet

- **Generellt:** Respektera de mänskliga rättigheterna.
- **Information:** Delge relevant information till alla intressenter.
- **Anställda:** Respektera de anställdas fackliga rättigheter och motverka barnarbete.
- **Miljö:** Sträva mot ständig förbättring.
- **Korruption:** Aldrig erbjuda mutor eller annat som kan uppfattas som mutor.
- **Kundintresse:** Delge kunder produktinformation samt etablera förbättringsrutiner.
- **Forskning och utveckling:** Arbeta för att överföra kunskap till värdländer.
- **Konkurrens:** Samarbeta aldrig med konkurrenter då syftet är att förhindra konkurrens.

Etik

Scania ska skapa bestående värden för kunder, anställda, aktieägare och övriga intressenter. God etik och hög moral är grundförutsättningar för att vinna och bibehålla förtroende och respekt – och därmed också för en långsiktig lönsam verksamhet. Scania arbetar aktivt för att förtydliga etiska och sociala värden inom organisationen. Det finns en stark koppling mellan affäretik, socialt engagemang och Scantias varumärke.

Genom Scantias inköspolicy ställs krav på leverantörer avseende kvalitet, miljöpåverkan, affäretik och sociala åtagande.

Socialt ansvarstagande

Scania ser ett socialt ansvarstagande som en integrerad del av affärsverksamheten. Där Scania bedriver verksamhet är arbete för en positiv lokal samhällsutveckling också betydelsefullt.

Under 2002 har Scania formulerat hur företaget ska agera i relationer på arbetsplatser och med externa kontakter. Utgångspunkten för dessa relationer är Scantias kärnvärden och OECDs riktlinjer för multinationella företag, som Scania ställer sig bakom.

Avtalsfrihet och medbestämmande

Alla medarbetare inom hela Scantias organisation har full rätt att vara fackligt engagerade och en majoritet av de anställda är medlemmar i någon fackförening. Anslutningsgraden varierar till följd av lokala förhållanden och är lägre i Frankrike och Nederländerna än i andra länder där Scania har produktion.

I samtliga länder där Scania bedriver verksamhet

har medarbetarna insyn och medbestämmanderätt i enlighet med bestämmelser i nationell lagstiftning.

Scania European Committee är ett forum för samråd och information, där Scantias personalrepresentanter från EU-länder möts.

Varje chef inom Scania har ansvar för att OECDs riktlinjer följs.



Trafiksäkerhetsarbete

En önskad konsekvens av vägtrafik är trafikolyckor. På EU-ländernas vägar omkommer över 40 000 människor varje år och långt fler skadas. Det är en viktig uppgift att förbättra trafiksäkerheten. EU-kommissionen har målet att halvera olyckstalen till år 2010.

För Scania är produktutvecklingsarbetet och utbildning av förare och kunder de bästa möjligheterna att konkret påverka trafiksäkerheten. Dessutom kan Scania genom ett aktivt opinionsarbete bidra till att användningen av produkterna blir bättre.

Scania ska vara ledande inom aktiv säkerhet och utveckla produkterna så att både antalet olyckor och skadekonsekvenserna minimeras.

Två gånger har Scania arrangerat en europeisk trafiksäkerhetskonferens i Bryssel med beslutsfattare inom EU-kommissionen, EU-parlamentet samt andra myndigheter och organisationer som målgrupp. Den tredje konferensen hålls i oktober 2003 och kommer att fokusera på förarens betydelse för trafiksäkerhet.

Ett resultat av den senaste trafiksäkerhetskonferensen var bildandet av en arbetsgrupp för att skapa en digital väg-databas anpassad för tung trafik. Att få information om den snabbaste, säkraste eller kortaste vägen för tung trafik vore användbart för åkerier som vill uppnå maximal effektivitet med minimal miljöpåverkan. Det kan också minska risken för olyckor, trafikstockningar och stress. På Scanias initiativ har intressenter inom vägtransporter och trafiksäkerhet samlats för att identifiera vilka speciella parametrar, som är intressanta för tunga fordon och hur dessa kan tas fram eller uppdateras. Målet är att bana väg för en digital europeisk väginfrastruktur anpassad för tunga fordon.

Young European Truck Driver

Som en del i det långsiktiga arbetet för ökad trafiksäkerhet arrangerar Scania under 2003 en stor förartävling. Tävligen, som kallas Young European Truck Driver, ska premiera ett trafiksäkert, miljöanpassat och ekonomiskt körsätt. Scania arrangerar tävlingen med EU-kommissionen som partner och med Michelin, Shell och IRU (International Road Transport Union) som medsponsorer.

Inbjudna att delta är alla chaufförer under 30 år med förarbevis för tunga fordon.

Krockzon på lastbilar

För att minska konsekvenserna av en frontalkrock har Scania tagit fram ett koncept där lastbilen förses med en deformierbar "krocknos". Det beräknas minska dödstaten med ytterligare cirka 900 jämfört med det underkörningsskydd som EU nu lagstiftat om.

Europeiska bestämmelser för lastbilars längd och vikt begränsar dock möjligheterna att införa den sortens deformationszoner utan att offra lastutrymme. Scania har fört upp frågan i diskussioner med nationella myndigheter och EU-kommissionen.



Medarbetare

Respekt för individen ligger till grund för ledarskapet inom Scania. Engagemang och vilja att ifrågasätta kan bara åstadkommas av individer som känner att de har möjlighet att påverka. Genom ständiga förbättringar av arbetsmetoder har Scania ökat produktivitet och trivsel avsevärt, samtidigt som detta bidragit till lägre sjukfrånvaro.

Ledarskap med arbetsmetodik i fokus

Ett tydligt och stödjande ledarskap med klar ansvarsfördelning är grundläggande för Scanias ständiga förbättringsarbete. Detta skapar en kreativ och trygg miljö där initiativkraft och mod att bryta ny mark uppmuntras och konkreta, bestående resultat premieras.

En av ledarens viktigaste uppgifter i Scania är att lära ut och tillämpa de principer som ett metodbaserat styrningssätt vilar på. Grundläggande i detta arbetssätt är strävan efter ständiga förbättringar. Nya idéer utvecklas bland medarbetarna i verksamheten, där ledaren stimulerar till en ständig förbättring av arbets sättet.

Kompetensutveckling

Cheferna inom Scania ska ta tillvara medarbetarnas förmåga och stimulera till utveckling. Samtidigt har varje enskild medarbetare ett eget ansvar för att höja sin kompetens. En gång om året sammanfattas varje enskild medarbetares kompetens- och utvecklingsplan i en genomgång med den närmaste chefen.

Kompetensutvecklingen inom Scania är fokuserad på långsiktighet. I Scanias globala organisation avsattes under året i genomsnitt 30 utbildningstimmar per anställd, förutom den tid som i det dagliga arbetet bidrar till kompetensutveckling.

Genom industriforskarprogrammet får civilingen-



Anna Bodestig,

Styling, Forskning och Utveckling, Södertälje

”Jag arbetar på en avdelning med ett kreativt klimat och stor öppenhet för nya idéer och lösningar. Ambitionen sätts alltid högt för att nå bästa resultat. Vi arbetar med helheten, både interiört och exteriört, samt med alla Scanias produkter. Det är också kul med en internationell produkt och ett internationellt företag – det ger alltid ett vidare perspektiv.”



Deosdete Caetano

Produktgranskning, Chassi, Sao Paulo Brasilien

”För mig är den stora belöningen i jobbet friheten att kunna fatta egna beslut. Jag leder en grupp som lokaliserar avvikelser i komponenter som används vid monteringen av lastbilar. Det handlar om att hitta snabba lösningar, oftast tillsammans med leverantören, för att eliminera problemet. Det egna ansvaret är högt inom Scania.”



Rodolfo Sebastian Haro

Redskap för växellådsaxlar, Tucumán, Argentina

”De 15 år jag jobbat i Scania Tucumán har givit mig möjlighet att utvecklas både personligen och yrkesmässigt, vilket varit viktiga mål i mitt liv.

Jag är stolt över att veta att det jobb jag gör på fabriken här i Tucumán är en del i lastbilar och bussar av högsta kvalitet som rullar i hela världen. För mig är Scania ett företag som bryr sig om och värdesätter människan.”

jörer möjlighet att kombinera fast anställning med forskning på licentiat- eller doktorandnivå.

Scania Marketing Academy ger kvalificerade utbildningar som utvecklar ledarskapsförmågan och förstärker affärsmannskapet inom marknadsorganisationen. Utbildningen genomförs i samarbete med Handelshögskolan i Stockholm.

Scania har ett eget industrigymnasium i Södertälje som utbildar kvalificerade montörer och verkstadsmekaniker. Även i Zwolle och São Paulo finns industriskolor knutna till Scania.

Scania är ett företag med världsomspännande verksamhet och samverkan över gränser. Ett av

många exempel på globalt arbete är de grupper som arbetar med kvalitet och med att förbereda produktförändringar för produktionen. "Best practice" utvecklas genom erfarenhetsutbyte mellan produktionsanläggningarna i Sverige, Nederländerna, Frankrike och Latinamerika samt inom hela den globala försäljnings- och serviceorganisationen.

Utbytesprogrammet Personal Exchange Programme, PEP, breddar kompetensen inom Scania och ger medarbetarna möjlighet att arbeta i andra länder. Sedan programmet startades har cirka 570 Scaniamedarbetare genomgått detta.

Motivation

God arbetsmiljö, personligt ansvar och teamarbete ger motivation, som i kombination med bonussystem ökar medarbetarnas delaktighet och engagemang. I Sverige baseras bonussystemet på årets leveranssäkerhet och produktivitetsutveckling. Medlen överförs till en stiftelse där varje medarbetare har andelar. Stiftelsen ägde vid årsskiftet 0,6 procent av aktierna i Scania. I Frankrike sätts bonusen i relation till resultat, kvalitet och leveransprecision och i Nederländerna till resultat och närvaro. I Latinamerika baseras bonusen på produktion, närvaro, marknadsledarskap, teamwork och förbättringsarbete.



Sergey Lebedev

Försäljningschef, Scania Russia

"Den ryska marknaden har sett några upp- och nedgångar de senaste åren. Under den tiden har vårt försäljningsteam fått mycket värdefull erfarenhet. Vi får handskas med många speciella krav och inom Scania hävdar vi med stolthet att vi arbetar med "Scanias mest krävande kunder". Det är en utmaning och det vi lyckats åstadkomma tillsammans ger stor tillfredställelse."



Benedikt Engler

Servicetekniker, Motoren Baader Vertriebs- und Instandsetzungs GmbH, Neustadt, Tyskland

"Jag har snart jobbat 25 år inom Scania och den mesta tiden med elektroniken i Scanias fordon och motorer, allt från växlingsystemet Opticruise och Retardern till introduktionen av nya bränsleinsprutningssystem Scania HPI. Jag älskar logiskt tänkande och vill alltid vara "up to date". Scania ger mig de möjligheterna och tillfälle att använda hela det breda kunnande jag fått."



Sangwoon Lee

VD, Scania Finance Korea

"Jag trivs väldigt bra med att arbeta i ett företag där kunden behandlas med sådan respekt. Dessutom påminner Scanias företagskultur mycket om tänkandet här i östra Asien. Individerna och det inre betyder mer än det yttre. Vi jobbar hellre tyst och målmedvetet än med stora åthävor. Jag ser det som att Scania styrs med järnhand klädd i sammet."

Sue Hixon

Associated British Ports, Hull, Storbritannien

Strategiskt på den brittiska östkusten, har Humbers flodmyning länge varit en av de viktigaste hamnarna i Storbritannien. Hamnmyndigheten Associated British Ports hjälper sina kunder med en flotta på fem kraftfulla lotsbåtar, utrustade med Scania-motorer. På en av dessa regerar Sue Hixon, den enda kvinnliga lotsbåtskaptenen på de brittiska öarna.

”I huvudsak är mitt jobb att transportera lotsar till och från de fartyg som ankommer eller lämnar hamnen. För riktigt stora supertankers kan det betyda en tur på 13 sjömil ut till havs. Vi ska kunna vara i tjänst dygnet runt, sju dagar i veckan i alla väder. Det betyder att vi måste ha lotsbåtar och motorer som vi alltid kan lita på.”



Kunder

Scanias kunder finns över hela världen. Deras verksamhet kan skilja sig åt men de har alla gemensamt att de i sin affärsverksamhet ställer höga krav på Scanias produkter och tjänster. Allt arbete inom Scania är inriktat på att tillgodose dessa kunders krav, behov och önskemål.

Hela Scanias verksamhet är uppbyggd kring en omfattande kontakt med kunder med skiftande behov från olika marknader. Inom produktutvecklingsprocessen sker detta bland annat i form av så kallade kundkliniker som hålls på olika platser i världen, och där nya lösningar testas. Denna dialog med kunder syftar till att säkerställa att varje ny produkt möter kundens högt ställda krav. Scanias kvalitetsprocesser är ett annat exempel på hur kunden kommer till tals. Genom Quick-processen fångas kvalitetsfrågor hos kund upp via serviceverkstäder, som i sin tur står i direkt kontakt med produktion, produktutveckling och underleverantörer.

Nya kundkrav

När marknader avregleras och den internationella handeln ökar förändras transportföretagens villkor på ett genomgripande sätt. Stora nationella och internationella åkerier och bussbolag bildas genom sammanslagningar eller förvärv. Samtidigt specialiserar sig många mindre åkerier eller blir underentreprenörer till större transportföretag. Tjänster som finansiering, försäkringar, korttidsuthyrning och underhåll efterfrågas



Angel Villegas kör olja för Gabino Celso Correa i södra Argentina.

alltmer. Genom att ständigt optimera värdekedjan – från utveckling över produktion till försäljning, kundfinansiering och service av fordonen – bidrar Scania till att förbättra kundens lönsamhet.

Lastbils kunder

Scanias lastbils kunder kräver allt större tillgång till sina fordon, ofta dygnet runt. Det förutsätter en snabb tillgång till löpande underhåll och reparationer. För Scania innebär det 24-timmarsservice, hel-täckande reservdelshantering, komplett underhåll och många andra tjänster som genereras i en nära kontakt med kunden.

En stor del av Scanias lastbils kunder återfinns i segmentet fjärtrafik, där Scanias vittförgrenade och internationella servicenät värdesätts högt.

Förarna, som lever med produkterna, är en viktig grupp för Scania. För att utveckla och bygga så säkra, högkvalitativa och ergonomiskt bra fordon som möj-

ligt, sker produktutvecklingen i nära samarbete med yrkesförare. Scania satsar under 2003 extra mycket på förarna, bland annat genom att i samarbete med EU-kommissionen arrangera "Young European Truck Driver", en aktivitet i trafiksäkerhet som genomförs i ett 20-tal länder.

Busskunder

Scanias kunder inom stadsbusstrafiken är idag ofta privata operatörer, i många fall verksamma i flera länder. De efterfrågar i allt större utsträckning en total transportlösning där Scania tar ansvar för helheten. Service- och reparationsavtal, finansiering och trafikplanering är exempel på delar som kan ingå i bussaffärer.

Kunderna i turistbussegmentet komponerade tidigare sin egen buss genom att beställa chassiet från en tillverkare och karossen från en annan. Idag vill dessa kunder allt oftare köpa hela bussen från en leverantör. Det innebär att Scania i allt högre grad säljer ett komplett fordon och tar ett helhetsansvar för slutprodukten.

Industri- och marinmotorkunder

Scanias industri- och marinmotorkunder har som gemensam nämnare att de har behov av en kraftfull motor på 200-800 hk. Det kan vara en fiskare utanför Norges kust, flygplatsen i Kuala Lumpur eller en stenkross i Australiens vildmark. De har alla höga krav på leveranssäkerhet, tillgång till reservdelar, driftsäkerhet och bränsleekonomi.

En tydlig trend är ökade krav på att motorerna ska klara både dagens och framtida emissionskrav.

Produkter

Scania har ett integrerat produktkoncept som kombinerar fordon, service, finansiering och andra tjänster. Genom sin samlade kunskap inom dessa områden bidrar Scania till att ständigt förbättra kundernas lönsamhet.

Förutsättningarna för kunden i form av ny teknik, nya material och ny lagstiftning, förändras ständigt. Scantias mål är att hjälpa kunden till ökad lönsamhet.

Ett modulbaserat produktprogram

Ju bättre anpassade Scantias fordon och serviceprodukter är till kundens behov, desto högre blir kundens lönsamhet. Scantias modulsystem är i grunden en "byggglåda" där flertalet komponenter kan användas i många olika kombinationer. Detta ger kunderna ett näst intill obegränsat antal möjligheter att skräddarsy sina fordon. Scantias utmaning är att hjälpa kunden att nå en så optimal konfiguration av modulerna som möjligt.

Ett globalt produktprogram

Den unika "byggglådan" gör det också möjligt för Scania att möta kundernas vitt skilda behov med ett globalt produktprogram. Till skillnad från många andra fordonstillverkare har Scania ett och samma produktprogram för samtliga marknader i världen. Detta är möjligt tack vare en global kvalitets- och miljöstandard. Dessutom styrs arbetet vid Scantias samtliga produktionsanläggningar runt om i världen av gemensamma metoder hämtade ur Scantias Produktionssystem. I kombination med modulsystemet innebär det att varje



kund kan få sitt fordon levererat snabbare, med högsta kvalitet och med stora möjligheter att anpassa fordonet till sitt behov.

Miljöanpassning av produkterna

Den största delen av påverkan på miljön sker då fordonen används. Genom utveckling påverkar Scania

förutsättningarna för en ännu bättre miljöanpassning av produkterna. Scantias modulsystem gör det enklare att specificera ett fordon utifrån kundens behov och krav på miljöprestanda. Till hjälp finns miljödeklarationer för produkterna.

Fordon och motorer

För att Scantias kunder också i framtiden ska kunna driva sin verksamhet med lönsamhet måste både fordon och servicelösningar ständigt utvecklas. Viktiga mål är lägre vikt, lägre driftskostnad och längre livslängd. Scantias produkter ska ha lägsta möjliga inverkan på miljön. Avgasemissioner är föremål för lagstiftning på alla Scantias marknader. Produkterna optimeras så att de förbrukar allt mindre energi, råvaror och kemikalier under sin livscykel, och så att de uttjänade produkterna kan återvinnas på bästa sätt.

Service

Kunderna vill ofta ha individuella lösningar för att kunna utnyttja fordonen optimalt. Många kunder föredrar att betala ett fast pris per kilometer för att slippa bekymra sig för service och underhållskostnader. Scania har därför utvecklat ett brett utbud av tjänster som gör det möjligt för kunden att koncentrera sig på sin kärnverksamhet – transporter och logistik.

Finansiering

För Scantias kunder är finansiering ofta en viktig komponent. Scania kan finansiera köp genom operationell och finansiell leasing samt avbetalningskontrakt. Nya finansiella tjänster som är relaterade till Scantias produkter utvecklas hela tiden.



Lastbilar

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

Scanias lastbilar för fjärrtrafik kännetecknas av hög tillgänglighet, låg bränsleförbrukning och låga underhållskostnader. Tack vare Scanias modulsystem kan kunderna skräddarsy den mest optimala och kostnadseffektiva fjärrbilen för sina behov.

Scanias anläggningsbilar utvecklas och byggs med framkomlighet och lastkapacitet som viktigaste riktmärken.

Scanias distributionsbilar är utvecklade för arbete i bland annat stadsmiljöer, vilket ställer höga krav på miljöpåverkan, förarmiljö och manöverbarhet.



Bussar

Scanias bussverksamhet är koncentrerad till tunga bussar med hög passagerarkapacitet för turist-, linje- och stadstrafik. Huvuddelen av Scanias bussproduktion består av chassier som karosseras av specialiserade busskarossörer.

Scanias busschassiprogram bygger i stor utsträckning på standardiserade komponenter. De flesta av dem är gemensamma med lastbilarna. Detta innebär stora fördelar för kunderna i form av god tillgång till service och reservdelar.

Scanias turistbusschassier är modulbaserade och ger kunden stora möjligheter att skräddarsy sitt fordon. Scanias stads- och linjebusschassier har stor flexibilitet och täcker ett brett användningsområde – allt från stads- och förortstrafik till linjebustrafik.



Industri- och marinmotorer

Scanias motorer används i en rad olika applikationer – inte bara i bussar och lastbilar. Det kan vara i containerlyftare, lotsbåtar, bevattningsaggregat eller generatoraggregat. I princip kan en Scaniamotor placeras i vilken applikation som helst där en kraftfull motor behövs.

Utgångspunkten är alltid Scanias egna motorer för lastbilar och bussar som sedan anpassas efter de krav kunden har. De största och mest krävande justeringarna görs på motorer som ska användas i marina sammanhang eller i militära tillämpningar.

Utvecklingen går mot allt mer komplexa motorer. Kundkraven ökar vad gäller låg bränsleförbrukning, flexibilitet, servicevänlighet och livslängd samt möjligheten att integrera motorns elektroniska styrsystem med slutproduktens.

Service och tjänster

För dagens och blivande kunder är kvaliteten på servicenätet lika viktig som fordonens kvalitet. Genom att förnya, anpassa och ständigt utöka utbudet av servicerelaterade produkter och tjänster hjälper Scania sina kunder till allt mer kostnadseffektiva lösningar. Kundrelationen utvecklas till ett ömsesidigt partnerskap.

Runt om i världen rullar idag drygt 500 000 lastbilar och bussar tillverkade av Scania. Dessa fordon kan få service av 1 500 auktoriserade Scaniaverkstäder. Med samma tillväxttakt i försäljning och fordonbestånd som under de senaste årtiondena, kommer det i slutet av detta decennium att finnas minst 800 000 Scaniafordon som behöver service och underhåll.

Med EUs modifierade gruppundantag för motorfordonssektorn ökar konkurrensen för Scantias servicenät. Kunderna har nu ännu större valmöjligheter när de vill ha service eller reparationer utförda. Scania möter konkurrens på servicemarknaden med ett ökat kundfokus, där kvalitet och kompetens är nyckelbegrepp.

Scania tar ett helhetsansvar för sina produkter i allt från tekniska specifikationer till att kunden alltid kan få reservdelar och service.

Kvalitet

Kunden betalar för att hans fordon alltid ska fungera. Ett oplanerat stillestånd innebär en kostnad. Genom hög kvalitet och tillgänglighet i servicenätet bidrar Scania till att begränsa dessa kostnader.



För att alla Scantias kunder ska mötas av samma höga servicegrad och kvalitet var de än befinner sig, har Scania utvecklat certifieringsprogrammet, Dealer Operating Standards, DOS. Det är anpassat till de specifika behov som Scantias kunder har. DOS bygger på ett antal faktorer avseende tillgänglighet, försäljning och leverans, tillgång till reservdelar samt underhåll och reparationer. I grunden handlar dessa faktorer om två saker:

- Kunden ska känna sig trygg och veta att han eller hon får kompetent teknisk assistans inom utlovad tid.
- Kunden ska alltid känna sig korrekt bemött av Scania, oavsett var han eller hon befinner sig.

Kompetens

Utbildningsbehovet inom servicesektorn ökar ständigt. Kommande fordonsgenerationers avancerade teknik ställer höga krav på personalen. För att säkerställa kompetensnivån i Scantias servicenätverk har vidareutbildning av servicepersonal hög prioritet. Instruktorer tränas regelbundet vid företagets egna utbildningscentra i till exempel Tyskland, Storbritannien, Sverige, Brasilien, Dubai och Sydkorea. Dessa instruktörer utbildar i sin tur mekaniker vid lokala centra.

Ett allt vanligare krav från kunder är att kunna få alla service- och reparationsbehov tillgodosedda "under samma tak". Scantias serviceorganisation har därför ökat fokus på att ta hand om hela reparationsbehovet för Scaniaprodukter, inklusive påbyggnationer, samt för andra märken.

Scania Assistance

Dagens kunder förväntar sig maximal tillgänglighet med ett minimum av oplanerade stopp. Scania Assistance finns till hjälp för att så snabbt som möjligt få fordonet i arbete igen. Scania Assistance öppnade under året ett sjätte regionalt center med service dygnet runt. Under våren 2003 passerar en milstolpe då hela Europa kommer att vara anslutet och Scania-personal tar hand om Scaniakunder på deras eget språk över hela kontinenten.

Förutom i Europa finns Scania Assistance i Sydkorea, Israel, Marocko, Tanzania, Sydafrika, Brasilien och Argentina. Under 2003 tillkommer dessutom Mexiko.

En växande affär

Faktureringen av service och reservdelar ökade under 2002 med 4 procent till MSEK 10 603. Antalet fordon som säljs med servicekontrakt växer stadigt på flertalet Europamarknader. Upp till hälften av nybilsförsäljningen på vissa marknader är kombinerad med servicekontrakt.

Kundfinansiering

En investering i nya transportfordon förutsätter i många fall bra finansieringslösningar. Allt fler kunder anlitar Scania för denna tjänst. Ofta är finansieringen en del i en kostnadseffektiv totallösning av transportverksamheten.

Genom Scantias olika finansiella tjänster inom kundfinansiering kan kunder skräddarsy olika lösningar. Lånefinansiering och finansiell eller operationell leasing kan kombineras med olika servicekontrakt, allt efter kundernas önskemål.

Scania strävar efter att arbeta lokalt inom kundfinansieringen. Genom närhet till kunderna och lokal kännedom blir hanteringstiden kortare och kvaliteten högre i kreditbedömningen. Ofta bidrar finansieringen till att utveckla ett ömsesidigt partnerskap mellan kunden och Scania. På allt fler marknader sker denna verksamhet genom Scantias egna finansbolag.

Även på marknader där Scania saknar eget finansbolag får försäljningsbolag och kunder stöd med olika finansiella tjänster genom Scania Credit AB. Huvudmarknaderna återfinns i Afrika, Mellanöstern och Asien.

Resultat och en mer detaljerad beskrivning av Scantias kundfinansiering återfinns på sidorna 44–45 i Årsredovisningen.



Kundfinansiering i Sydkorea. Ryu Jai Chan har fått en Scania lastbil till sitt åkeri och Sangwoon Lee, chef för Scantias lokala finansbolag, ännu en kund.



Daniel Ståhlberg
Industridoktorand, Sverige

Daniel Ståhlbergs doktorandprojekt "Egenskaper hos färgskikt i förband" är ett samarbete mellan Scania, VINNOVA, KTH och färgtillverkare. Det inriktar sig på att skapa en ökad förståelse för pulverfärgers deformationsmekanismer vid belastningar i förband. Genom projektet uppnås kunskap om hur färgernas kemiska och fysikaliska uppbyggnad påverkar deras mekaniska egenskaper, vilket ger en materialmodell för simulering och optimering av färger och konstruktioner.

Scanias målningskoncept baseras på komponentmålning där artiklarna levereras färdigmålade till produktionsanläggningarna. Genom

Forskning och utveckling

För de 1 700 forskare och tekniker som arbetar med utveckling av Scantias produkter är en av de stora utmaningarna att alltid lyckas kombinera kundernas framtida behov med den tekniska utvecklingen. Det är här varumärket Scania och dess värden – stolthet och förtroende – börjar byggas.

komponentmålning blir artiklarna utbytbara mellan alla produktionsanläggningar. Dessutom kan en miljöanpassad ytbehandling helt utan lösningsmedel användas.

Målningskonceptet medför att även dolda ytor mellan sammanfogade detaljer är målade, vilket ger förbättrat korrosionsskydd. Detaljerna är mekaniskt sammanfogade med skruvar eller nitar och bildar ett förband, exempelvis en sidobalk ihopmonterad med ett bränsletankfäste. Emellertid kan närvaron av färg i förband påverka klämkräften om färgens mekaniska egenskaper inte är säkerställda. Det är därför mycket viktigt att färgens egenskaper, både vid monteringen av förbandet och under lastbilens drift, är kända och att hänsyn till dessa har tagits vid dimensioneringen av förbanden.

Scantias utgifter för forskning och utveckling 2002 uppgick till 2 miljarder kronor, varav en stor del satsades på internationell spjutspetsnivå bland annat inom förbränningsteknik. Arbetet är i huvudsak koncentrerat till Scania Tekniskt Centrum i Södertälje. Produktutvecklingen sker inom fyra huvudområden; helbils-, motor-, hytt- och transmissionsutveckling. Utvecklingsarbetet för lastbilar, bussar och motorer är integrerat och drivs tvärfunktionellt.

Scantias behov av fler högutbildade medarbetare kommer att öka ytterligare i framtiden. Samarbetet med forskarvärlden utanför Scania är därför av stor vikt. Genom ett väl fungerande akademiskt nätverk får Scania tillgång till omfattande kunskap inom områden där större resurser är nödvändiga för att upprätthålla spetskompetensen. Detta sker både genom personliga kontakter och i ett mer formaliserat samarbete mellan myndigheter och företag inom fordonsindustrin.

Med utgångspunkt från de behov som identifierats utmynnar olika idéer i detta samarbete i industriforskaruppdrag. Genom Scantias industriforskarprogram, som inleddes i mitten av 1990-talet, knyts kontinuerligt doktorander till olika projekt i samarbete med tekniska högskolor och institut. En stor del av resultaten från forskningen har redan givit resultat i produktutvecklingen, medan andra kommer att få genomslag de närmaste åren.

Industriforskarprogrammet bidrar också till Scantias strategiska kompetensförsörjning. Av de senaste årens cirka 25 doktorander som deltar i eller har avslutat sina forskarstudier, arbetar samtliga kvar i Scania efter att ha avlagt sin examen.

Trafiksäkerhet

Säkerhetsarbetet har en lång tradition inom Scania och är sedan många år integrerat i all utveckling. Scania är idag drivande i olycksförebyggande och skadebegränsande fordonsteknik och verkar för en internationell samsyn i trafiksäkerhetsarbetet.

Standardiserat arbetssätt

Arbetet med forskning och utveckling har anpassats till tankarna bakom Scantias produktionssystem. En av målsättningarna med detta är att utveckla metoder för att ta fram konstruktioner och provresultat på ett mer effektivt sätt. Genom ständiga förbättringar effektiviseras arbetsprocesserna och mer tid skapas till kreativitet och innovation.

Miljöprioritet i utvecklingsarbetet

Livscykelräkningen utgör grunden för Scantias forsknings- och utvecklingsarbete. Genom att tidigt väga in miljöaspekter i produktutvecklingen kan produktens inverkan på miljön minimeras över hela livscykeln. Lägre bränsleförbrukning, minskade avgasutsläpp och buller är alltid i fokus.

Utveckling av nya eller förbättrade produkter leder oftast till bättre miljöprestanda. Framtida lagkrav på produkter väger tungt i utvecklingsarbetet. Lagkraven motiveras i regel av miljö- eller trafiksäkerhetsskäl.

Konceptutveckling

Scanias produktutvecklare arbetar med både fakta och fingertoppskänsla för de framtida behoven i transportbranschen. Ett sätt att stämma av hur nya lösningar uppfattas av användare och beslutsfattare är konceptstudier.

Som ett av de ledande företagen i sin bransch ser Scania det som en självklarhet att vara med och påverka utvecklingen av framtidens tunga lastbilar och bussar.

Men produktutveckling är också en dyr verksamhet. Innan en ny produkt introduceras är det därför viktigt att kartlägga intresse och förutsättningar för denna. Genom att använda designens möjligheter till att gestalta och forma tankar och behov, blir konceptutvecklingen en viktig del av arbetet med kommande produkter från Scania. Två konkreta exempel på hur Scania arbetar med detta presenterades under 2002.

Scania eXc

Tillverkare av lastbilar måste tänka i nya banor när det gäller utformning och utrustning av en hytt för framtida mycket långa körningar, till exempel vid interkontinentala transporter. Interiörkonceptet Scania eXc är en lastbil med extra lång sovhytt och betydligt större utrymmen att vistas i än i dagens lastbilshytter. Konceptet har utvecklats av Scanias design- och ergonomiavdelning med utgångspunkt från olika kundkliniker. Dessa visar att det finns en skillnad mellan hur förare bor i sina fordon idag och hur de helst skulle vilja bo.



Scania eXc är en konceptstudie, som visar hur hytten skulle kunna se ut i framtida lastbilar för mycket långa körningar.

Inom ramen för Scanias unika modulsystem har hytten förlängts med 1 300 millimeter, vilket är tillräckligt för att åstadkomma ett rymligt boendetrymme bakom förarplatsen. I hytten finns en säng, fåtölj, ett litet kök, väggmonterad flatscreen-TV och väl tilltagna förvaringsutrymmen.

Scania STAX

Scanias konceptstudie över framtidens lastbilar med motorhuv har två syften. Dels att undersöka kundernas intresse för avancerad design ämnad att förbättra lastbilens utseende och höja transportörens status,

dels att undersöka hur säkerhetsaspekterna värderas. Huvbilskonceptet kombinerar tradition och nytänkande; Scanias egen långa huvbilstradition med mer futuristiska impulser. De svepande och iögonfallande linjerna på Scania STAX skulle kunna vara en image-skapare för transportföretagen om 10–15 år.

Samtidigt vill Scania undersöka om framtidens transportörer är beredda att offra något av lastvolymen och lastförmågan för en lastbil med överlägsen förar-komfort och olika säkerhetsfunktioner som deformationszoner och underkörningskydd.

Modularisering – ett sätt att tänka

Scanias kunder finns i mer än 100 länder. Genom ett modulärt globalt produktprogram kan Scania möta den stora mångfalden av kundkrav och skräddarsy fordonen för de ändamål de ska användas till.

Det är dock inte enbart kundens behov som styr mångfalden inom modulsystemet. Scanias produktutvecklare måste också kunna förutse framtida behov. Ny teknik, nya material och nya lagar ändrar ständigt förutsättningarna för dagens transportörer. Generellt sker en utveckling mot lägre fordonsvikt, lägre driftskostnader och högre livslängd.

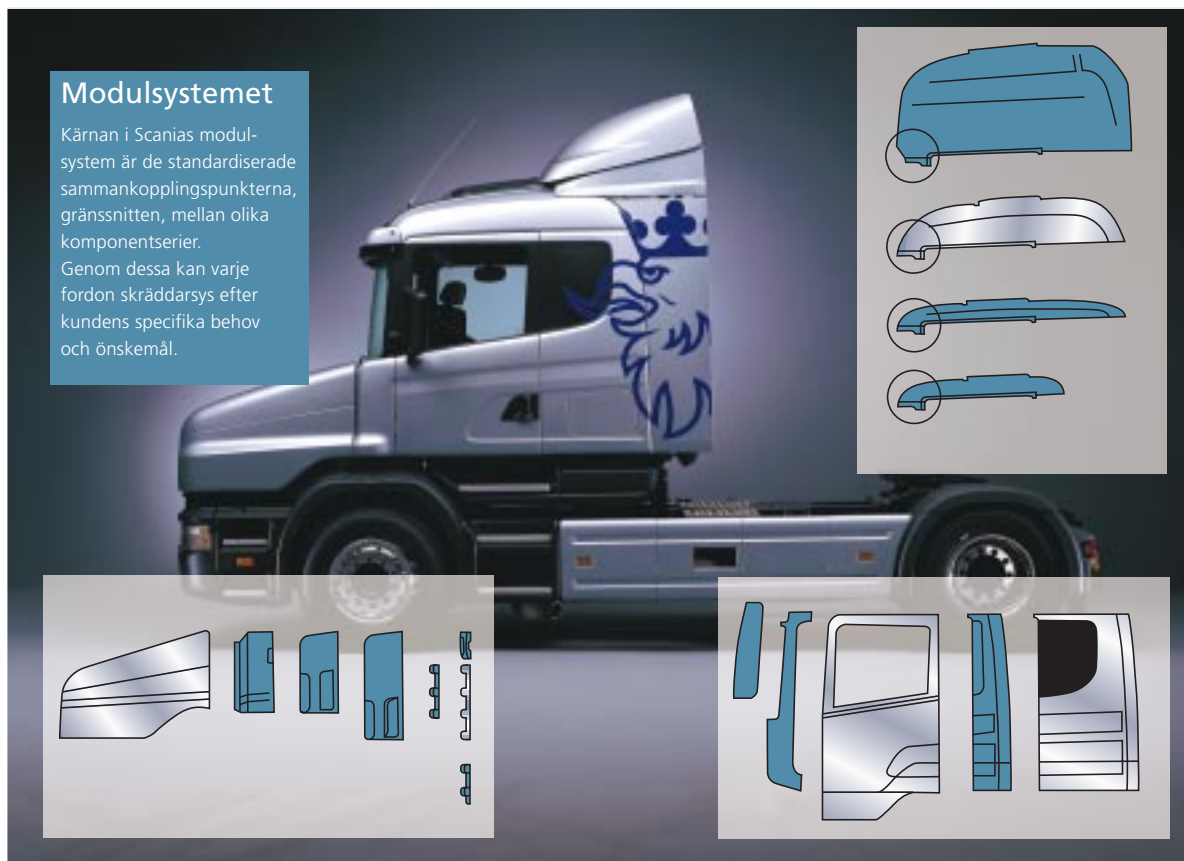
Utvecklingen av det modulära produktprogrammet påbörjades redan på 1940-talet. Idag är det en hörnsten i Scanias verksamhet och modultänkandet är helt etablerat inom företaget.

Komponentserier och prestandasteg

Modulsystemet går ut på att skapa ett stort antal kombinationsmöjligheter med så få komponenter som möjligt. Allt för att ge kunden den optimala produkten. Med utgångspunkt från kundens specifika behov sätts Scanias fordon ihop ur en "byggglåda" bestående av komponentserier uppdelade i olika prestandasteg. Antalet prestandasteg för en komponentserie är väl avvägt gentemot olika kundgruppers prestandabehov. Inom varje prestandasteg är komponenten så optimalt utformad som möjligt med avseende på till exempel hållfasthet, vikt och kvalitet. Allt beroende på bilens användningsområde.

Kvalitet

För kunden handlar kvalitet alltid om tillgänglighet och driftsäkerhet. Fordonen utnyttjas ofta dygnet runt, sju dagar i veckan. Ett stillestånd, vare sig det beror på service eller reparationer, kostar allt mer för kunden. Det modulbaserade produktprogrammet gör det lättare att anpassa fordonen till sin transportuppgift samt planera service och förebyggande underhåll. Genom att olika moduler passar ihop blir det enklare att jobba med förbättringar utan att alla övriga komponenter måste förändras. Därmed ökar säkerheten att nå önskade kvalitetsnivåer och arbetet med ständiga förbättringar förenklas.



Produktion

Scania har ett globalt produktionssystem där alla produktionsanläggningar runt om i världen är integrerade. Genom detta får kunderna snabbare leveranser. Scania vinner flexibilitet och ökad kostnadseffektivitet.

Behovet av transporter ökar med ekonomisk tillväxt. Oftast finns inga alternativ till lastbilar och bussar. Samtidigt konsolideras lastbilsindustrin, vilket betyder ökade möjligheter för de tillverkare som finns kvar. Scania har dragit nytta av allt detta och växt snabbt. Genom ständiga produktivitetsförbättringar har denna tillväxt kunnat ske med ungefär lika många medarbetare och relativt begränsade investeringar.

Global produktion

Förändringar i volym kräver större flexibilitet i produktionen. Scania har därför samordnat alla sina produktionsanläggningar runt om i världen.

Scania har idag identiska delar och komponenter vid alla produktionsanläggningar. Genom Scantias globala kvalitets- och miljöstandard samt det gemensamma produktionssystemet för samtliga anläggningar saknar det betydelse för kunden var en Scania är tillverkad.

Scania levererar i allt högre grad produkter från den produktionsenhet där det är mest kostnadseffektivt i förhållande till kunden, oavsett vilken marknad produkten är ämnad för. En global produktion ger också möjligheter att på ett effektivt sätt utvidga



Victor R. Abbatepaolo tillverkar bakaxelväxlar vid Scantias produktionsanläggning i Tucumán, Argentina.

antalet specifikationsmöjligheter genom att ha fler moduler i det totala systemet och därmed skräddarsy tekniknehåll för olika marknader.

Strukturering av verksamheten

För att öka skalekonomin har Scania under senare år omstrukturerat verksamheter. Arbetet med att koncentrera den europeiska komponenttillverkningen påbörjades redan 1996. Förutom att hyttproduktionen samlats i Oskarshamn har motortillverkningen samlats i Södertälje och axeltillverkningen i Falun. En motsvarande koncentration har genomförts i Latinamerika där hytt-, axel- och motortillverkning samt buss- och lastbilsmontering samlats i São Paulo, Brasilien,

medan produktionen av växellådor och bakaxelväxlar sker i Tucumán, Argentina.

Med överföringen av hyttillverkning från Nederländerna har Scania sedan mitten av 1990-talet investerat omkring 1,5 miljarder kronor i Oskarshamnsanläggningen, varav en betydande del har positiva miljöeffekter. Detta är en av de enskilt största investeringarna inom produktionen som Scania någonsin genomfört.

För att tillvarata synergier mellan buss- och lastbilschassier samordnades under 2002 utveckling, tillverkning och marknadsföring i Södertälje, vilket ger ökad konkurrenskraft i bussaffärerna. För karossverksamheten har ett separat bolag bildats, Omni Katrineholm AB. Bolaget är helägt av Scania och ansvarar för utveckling, produktion, inköp och kommersiella frågor då det gäller Scantias egna karosser. I det nya bolagets ansvarsområde ingår karossverksamheten i Sverige, Polen och Ryssland. Vid halvårsskiftet upphörde Scantias montering av lastbilar i polska Słupsk, vilket givit en större kapacitet för busskarossering. Scania började under året karossera bussar i St. Petersburg för den ryska marknaden.

Produktionen i Europa

Scania producerade under året i Europa totalt 39 470 (40 023) fordon varav 37 052 (37 399) lastbilar och 2 418 (2 624) bussar.

Produktiviteten, mätt som antal tillverkade lastbilar i förhållande till antalet arbetade timmar, ökade med 5 procent. Arbetsstyrkan inom Scantias europeiska produktion uppgick till totalt 7 582 personer, varav 71 procent arbetar i Sverige, 22 procent i Nederländerna

och 7 procent i Frankrike. Andelen anställda på tidsbegränsade kontrakt minskade under året.

Lönenivån ökade med 3 procent i Sverige, jämfört med 4 procent i Nederländerna och 4 procent i Frankrike, beräknat i lokal valuta.

Avskrivningarna uppgick till MSEK 1 143 (1 122). Investeringarna i produktionsledet uppgick till MSEK 1 629 (1 103).

Produktionen i Latinamerika

På grund av marknadssituationen i Latinamerika var produktionsvolymerna under 2002 låga, framförallt under de tre första kvartalen. I slutet av året ökade volymerna då de lokala marknaderna började återhämta sig, samtidigt som leveranser till övriga världen ökade.

Det ökade lokala innehållet i Scantias produkter och försvagade valutor i Brasilien och Argentina bidrog till att sänka produktionskostnaderna i Latinamerika. Personalstyrkan inom produktionen minskades med 250 anställda genom effektiviseringsåtgärder och som en anpassning till de lägre volymerna.

Inköp

Scantias inköpsverksamhet är baserad på långsiktiga och öppna relationer till leverantörerna. Nyckelleverantörer knyts tidigt i processen till utveckling och produktion och deltar i verksamheten på samma sätt som Scantias egna enheter.

Scania hade vid utgången av året cirka 800 leverantörer av direkt material, varav 550 i Europa och 250 i Latinamerika.

En global inköpsorganisation

Scania har en global leverantörsstrategi. Många nyckelleverantörer runt om i världen ingår i ett nätverk som förser samtliga produktionsanläggningar i Europa och Latinamerika med komponenter. Detta är möjligt tack vare att Scania har samma kvalitets-, miljö- och produktionsstandard för hela världen.

Gemensamt förbättringsarbete

Genom att dela med sig av sina erfarenheter hjälper Scania leverantörer att bli effektivare inom områden som logistik, eliminering av slöseri och kvalitetsförbättringar. Detta samarbete, som sker med arbetsmetodiken i Scantias Produktionssystem som modell, inleddes med ett fåtal leverantörer år 2000. Nu omfattar programmet ett 20-tal kvalificerade leverantörer. Dessa ständiga förbättringar ökar både Scantias och leverantörernas konkurrenskraft.

Kvalitet och leveranssäkerhet

Kvalitet och leveranssäkerhet är grundläggande faktorer vid valet av leverantörer. Scania har under året utbildat ett stort antal leverantörer i kvalitetsprogrammet QS9000. Dessutom preciserar inköpsreglerna krav på affärsetik och sociala åtaganden.

E-procurement

Scania införde under 2002 Easy-to-Buy i den svenska verksamheten. Detta är ett system för e-procurement, inköp via Internet, som rationaliserar inköpsprocessen av indirekt material. En fortsatt implementering av systemet sker under 2003.

Scantias globala produktion

Scania har produktionsanläggningar i Europa och Latinamerika samt anläggningar för montering i Afrika, Asien och Europa. Huvudkontor och produktutveckling är baserat i Södertälje. Totalt är Scania representerat i ett hundratal länder genom 1 000 lokala distributörer och 1 500 serviceanläggningar.

PRODUKTIONSANLÄGGNINGAR

Sverige (antal anställda)
Södertälje (5 900)
Produktion av komponenter, motorer, lastbilar och busschassier.

Falun (650)
Produktion av axlar.

Oskarshamn (2 000)
Produktion av hytter.

Sibbhult (480)
Produktion av växellådor.

Omni Katrineholm AB
Katrineholm (250)
Produktion av busskarosser.

Ferruform AB
Luleå (750)
Produktion av rambalkar och bakaxelbryggor.

Argentina
Tucumán (580)
Produktion av växellådor och bakaxelväxlar.

Brasilien
São Paulo (2 100)
Produktion av motorer, axlar, hytter, lastbilar och busschassier.

Mexiko
San Luis Potosí (60)
Produktion av busschassier.

Frankrike
Angers (500)
Produktion av lastbilar.

Nederländerna
Zwolle (1 450)
Produktion av lastbilar.

Polen
Stupsk (250)
Produktion av busskarosser.

Ryssland
St. Petersburg (100)
Produktion av busskarosser.

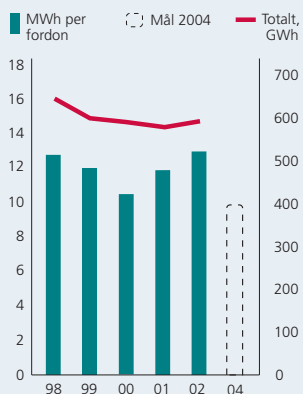
MONTERINGSANLÄGGNINGAR

Estland	Marocko	Thailand
Kenya	Sydafrika	Tunisien
Malaysia		



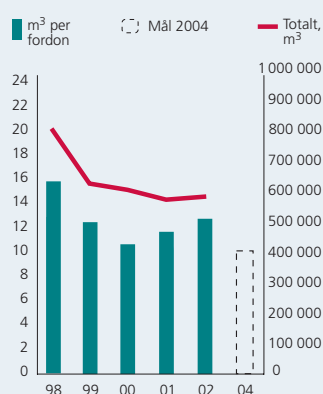
Miljöprestanda i produktionen

Användning av energi



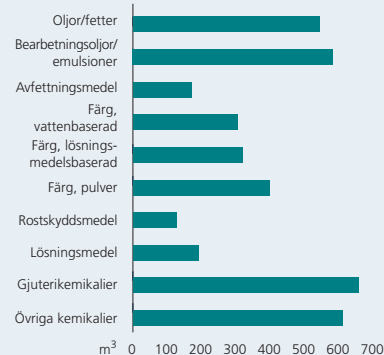
Under år 2002 uppgick energiförbrukningen till cirka 590 GWh totalt, vilket motsvarar cirka 13 000 kWh per fordon.

Användning av vatten



Under år 2002 uppgick vattenförbrukningen till cirka 580 000 m³, vilket motsvarar 13 m³ per fordon.

Användning av kemikalier



För år 2002 uppgick förbrukningen av kemikalier till cirka 3 900 m³, vilket motsvarar 87 liter per fordon.

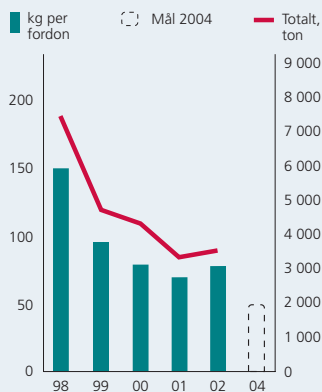
Utsläpp av koldioxid relaterad till användning av energi

	Användning av energi, GWh		Utsläpp av koldioxid, kton	
	2002	1996	2002	1996
El	350	360	20	23
Fjärrvärme	50	130	3	9
Fossila bränslen	190	200	49	51
Totalt	590*	690*	72	83

Utsläppen av koldioxid från Scantias produktion uppgick år 2002 till 1,6 ton per fordon, totalt 72 300 ton.

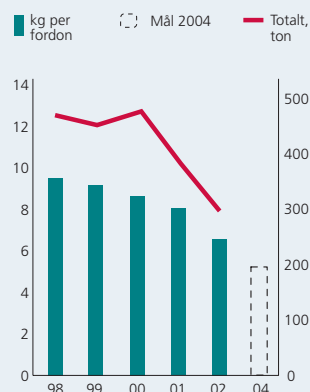
* Delsummer och totalsumma är avrundade till jämna total.

Deponering av restprodukter



Mängden restprodukter till deponering uppgick under år 2002 till cirka 3 500 ton, vilket motsvarar 78 kg per fordon, exklusive gjuterisand.

Utsläpp av lösningsmedel



Under år 2002 uppgick utsläppen av organiska lösningsmedel från målning/rostskyddsbehandling till cirka 300 ton, vilket motsvarar 6,7 kg per fordon.

Produktionssystemet

Scantias Produktionssystem bildar en grund till förbättringsarbetet inom produktionen. De värden, principer och prioriteringar som styr arbetsmetoderna är lika, oavsett om produktionen sker i Europa, Latinamerika eller någon annanstans i världen. Nya lösningar som utvecklas, exempelvis i en förbättringsgrupp vid monteringslinan i São Paulo, genomförs därefter enkelt av kollegorna vid produktionsanläggningarna i Zwolle, Angers och Södertälje.

Scantias Produktionssystem, SPS, har utvecklats i de egna produktionsverkstäderna. Även andra delar av Scantias verksamhet än den rena produktionen tillämpar tankarna bakom SPS. Scantias forskning och utveckling effektiviseras enligt samma principer och på tur står det globala servicenätverket. Allt fler av Scantias leverantörer börjar också använda det metodbaserade arbetssättet.

SPS har en stor del i de senaste årens kraftiga produktivitetssökningar i Scania. 1985 tillverkade företaget 1,6 lastbilar per anställd i produktionen och år 2000 hade den siffran stigit till 4,8.

SPS bygger på Scantias tre kärnvärden:

- Kunden först
- Respekt för individen
- Kvalitet – eliminering av slöseri.

Scanias Produktionssystem är uppbyggt kring fyra huvudprinciper.

Standardiserat arbetssätt – normalläge

För att Scanias produkter ska hålla en hög och jämn kvalitet har arbetsprocesserna standardiserats och dokumenterats. Arbetsuppgifterna utförs på ett bestämt sätt, i en bestämd takt och med ett utjämnat och balanserat flöde genom hela produktionskedjan. Detta kallas normalläge i Scanias Produktionssystem (SPS).

Rätt från mig

Genom att arbetet styrs visuellt, med synliga buffertar och processuppföljning på informationstavlor, tydliggörs vad som är normalt eller onormalt. Direkt återföring till den som orsakat en avvikelse möjliggör snabba åtgärder och bidrar till att kvalitetssäkra arbetsprocessen.

Förbrukningsstyrd produktion

Det är Scanias kunder som bestämmer hur många lastbilar, bussar eller motorer som ska tillverkas. Därför är det också kunden som styr när produktionen ska börja. Denna princip genomsyrar hela Scanias produktionskedja, från kundens order hos det lokala försäljningsbolaget via tillverkning och montering till leveransklar slutprodukt.

Ständiga förbättringar

Det övergripande målet med Scanias Produktionssystem är att skapa ständiga förbättringar, där olika produktionsanläggningar kan lära av varandra över hela världen. Genom att ständigt upptäcka, och eliminera slöseri kan de frigjorda resurserna användas till produktiva uppgifter.



Omålade hytter på väg in till grundlackering vid Scanias nya måleri i Oskarshamn. Här sker allt arbete enligt Scanias Produktionssystem.

Mer än 1 000 förbättringsgrupper

Den mest betydelsefulla framgångsfaktorn i Scanias Produktionssystem är arbetet i förbättringsgrupper. Inom Scanias globala produktionsapparat finns mer än 1 000 grupper där montörerna och operatörerna genom kunskap, yrkesskicklighet och förmåga att lösa

problem gör ständiga förbättringar. Att utmana och förbättra processerna är en del av det dagliga arbetet i grupperna. Målet är att hitta det enklaste flödet och den enklaste metoden för varje situation i det dagliga arbetet. Detta har avsevärt ökat motivation och engagemang i arbetet.



Miljö

Miljöhänsyn är prioriterat och integrerat i alla Scantias aktiviteter. Ledstjärnan är att göra rätt från början med det övergripande syftet att minska produkternas miljöpåverkan under hela livscykeln.

Integrerat miljöarbete

Miljöarbetet är integrerat i Scantias verksamhet och har samma betydelse och tyngd som kvalitet, utbildning och ekonomi. Varje chef har eget miljöansvar för sin verksamhet.

Miljöorganisationen samverkar inom ett nätverk, där hela Scantias värdekedja är representerat. Gemensamma ärenden bereds i Scania Environmental Committee, där miljökoordinatorer från olika verksamheter möts under ledning av funktionen Kvalitet och Miljö. Inom hela organisationen finns utsedda miljökoordinatorer med rådgivande och stödjande uppgifter.

Förutom den löpande ekonomiska rapporteringen gör Scania årliga uppföljningar av bland annat råvaru- och kemikalieförbrukning samt energi- och vattenanvändning. Uppföljning och revidering av koncerngemensamma miljömål sker också varje år. Åtgärder och resultat redovisas i respektive avsnitt i årsredovisningen och på Scantias hemsida.

Den högsta beslutsnivån då det gäller miljöfrågor är Scania Executive Board, som fattar strategiska miljöbeslut samt fastställer och följer upp övergripande miljöärenden.

Scantias nya måleri i Oskarshamn har betydligt högre kapacitet, men med lägre miljöpåverkan än de äldre målerier, som ersatts.

Certifierat miljöledningssystem

Samtliga produktionsanläggningar är certifierade enligt ISO 14001. Certifieringen omfattar utvecklingsresurser, produktionsenheter och centrala marknadsstaber. En förnyelserevision kommer att genomföras under 2003.

Arbetet med att integrera försäljnings- och serviceledet i miljöledningssystemet fortsätter. Vid slutet av 2002 var 12 lokala försäljningsbolag i olika europeiska länder certifierade.

Miljö och ekonomi

Under 2002 uppgick kostnaderna för råvaror, kemikalier, energi och vatten till MSEK 1 500, vilket motsvarar 3 procent av Scantias omsättning. Transportkostnader uppgick till MSEK 1 275, det vill säga 3 procent av omsättningen.

Utsläppen av koldioxid från Scantias produktionsanläggningar uppgick till 72,3 kton. I förhållande till Scantias omsättning innebär det 1,6 gram/SEK. Utsläppen per producerat fordon ökade i förhållande till året innan. Det beror på att volymerna minskade samtidigt som de senaste miljörelaterade investeringarna ännu inte hunnit slå igenom i siffrorna.

Arbetet att minska klimatpåverkande utsläpp sker med stöd av principen om ständiga förbättringar och Scantias position i klimatfrågan.

Miljöinvesteringar

Den gängse definitionen av en miljöinvestering är en investering föranledd enbart av miljöskäl och som syftar till att minska påverkan på den yttre miljön. Denna definition följer bland annat EU-kommissionens rekommendationer om frivillig miljörapportering.

En investering motiveras för det mesta av flera olika skäl där miljöpåverkan kan vara ett. Scania tar miljöhänsyn vid investeringar i stället för att rätta till i efterhand med filter och separata reningsanläggningar.

Med den valda investeringsstrategin blir effekten i form av miljöförbättring per satsad krona god. Det innebär att Scania inte ser höga miljöinvesteringar enligt den gängse definitionen som ett självändamål.

Under 2002 investerade Scania totalt MSEK 2 396 i anläggningar. Av det klassas MSEK 4,5 som miljöinvesteringar. En stor investering, som också har positiv betydelse för miljön, var det nya måleriet vid hyttfabriken i Oskarshamn.

Nytt täcklacksmåleri för hytter

Alla hytter för Scantias produktion i Europa tillverkas sedan årsskiftet i Oskarshamn. Hytterna levereras så färdiga som möjligt till respektive monteringsort. Därför har en ny målerianläggning färdigställt under 2002. Anläggningen, som är dimensionerad för upp till 300 hytter per dag, ersätter två äldre målerier. Det nya måleriet har betydligt högre kapacitet, men med lägre påverkan på miljön, än de äldre målerierna.

Med det nya måleriet kan allt fler hytter levereras målade i färger anpassade till kundens specifika önskemål, så kallade kundkulörer. Denna målning fås nu direkt från fabrik, där miljöpåverkan minimerats. Tidigare genomfördes denna typ av målning i mindre målerier där man oftast inte klarar att minska miljöutsläppen lika mycket.

Omfattande åtgärder har genomförts för att minska utsläppen av lösningsmedel från målningen. Grundmålning sker med pulverfärg och slutmålning med

Scantias 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

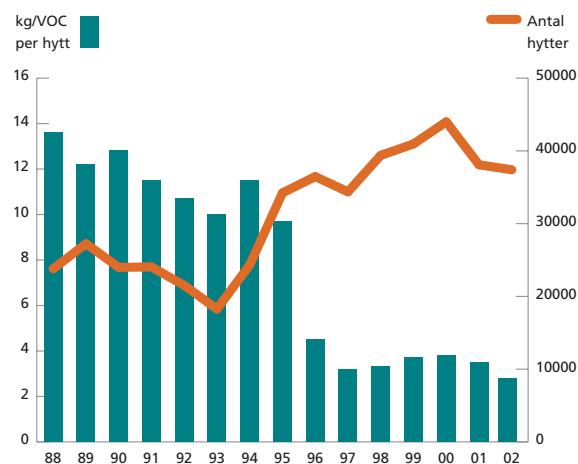
- strävar vi efter att vara ledande inom kommersiellt tillämpbar teknik
- arbetar vi med god marginal till gällande lagstiftning och stödjer internationellt harmoniserade och effektiva lagkrav
- förebygger vi och minskar kontinuerligt miljöpåverkan genom utveckling av produkter, tjänster och tillverkningsprocesser
- för vi in miljöaspekter och miljömål 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.

Miljöarbetet är integrerat i Scantias verksamhet. Därför görs miljörapporteringen i årsredovisningen i stället för i en separat miljöredovisning. Läs mer om Scantias miljöarbete på: www.scania.com

vattenburna färger. Införandet av de nya färgsystemen har medfört att användningen av organiska lösningsmedel (VOC) hittills har minskat med cirka 75 procent sedan början av 1990-talet. Med det nya täcklacksmåleriet är målsättningen att utsläppen ska kunna begränsas till mindre än 1 kg per hytt. Den ringa mängd lösningsmedel som används i vattenspädd färg, i huvudsak glykoler, har mindre miljöpåverkan än det tidigare använda xylen. I det nya måleriet minskar dessutom mängden färgavfall och avfallsvatten som måste tas om hand. Systemet är helt slutet och färgavfallet utnyttjas för energiåtervinning.

Utsläpp från hyttmålning



Nya målningsystem har minskat utsläppen av organiska lösningsmedel med cirka 75% under 1990-talet. När det nya måleriet har tagits fullt ut i drift kan utsläppen begränsas till under 1 kg/hytt.

Miljötillstånd

För verksamheten vid Scantias anläggningar krävs tillstånd enligt nationell lagstiftning. Miljöpåverkan från anläggningarna består huvudsakligen av utsläpp till luft och vatten samt avfall och buller. Förutom lagkraven finns också interna krav bland annat enligt policy och regler för kemikalieanvändning.

I Sverige bedriver Scania verksamhet i fyra produktionsanläggningar samt de helägda dotterbolagen Ferruform i Luleå och Omni i Katrineholm. Alla dessa anläggningar har tillstånd enligt svensk miljölagstiftning.

Under 2002 meddelades nya villkor för vattenrening i Södertälje. Scania ansökte om nytt tillstånd för ökad produktion och ett nytt detaljmåleri vid hyttfabriken i Oskarshamn. Ansökan är under behandling av myndigheterna. Inga överträdelse av gällande gränsvärdesvillkor gjordes och inga incidenter har inrapporterats, som föranlett någon betydande miljöpåverkan och därmed orsakat saneringskostnader.

Hantering av miljörisiker

Scantias riktlinjer för miljörisikhantering går i första hand ut på att förebygga miljöskada. Mark och grundvatteninventeringar har genomförts vid drygt hälften av produktionsanläggningarna. Vid anläggningen i Meppel där produktionen avslutades i november 2002, kommer det planerade reningsprogrammet för borförorenad jord att genomföras med början under 2003 till en kostnad av MSEK 2. Borföroreningarna härrör sig från verksamhet som bedrevs innan Scania etablerade sig på platsen.

Nödlägesberedskap för miljöolyckor ingår som en integrerad del i en beredskapsplan.

Utveckling av miljöarbetet

Det tvärfunktionella samarbetet förbättras ständigt. Under året har gemensamma rutiner och intern benchmarking inom miljöområdet utvecklats vidare. Bland annat har miljöarbetet i försäljnings- och serviceorganisationen intensifierats.



Scania och klimatfrågan

En global klimatförändring, orsakad av antropogena utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser, är en viktig fråga. Trots osäkerheten kring den faktiska omfattningen av klimatförändringar kan de ekonomiska, sociala och miljömässiga konsekvenserna bli oöverblickbara. Scania delar den synen på komplexiteten i frågan med allmänheten, nationella regeringar och andra parter i näringslivet.

Scania arbetar med att sänka nettoutsläppen av koldioxid till atmosfären genom att:

- förbättra bränsleeffektiviteten i våra produkter
- uppmuntra och råda våra kunder att använda våra produkter på ett bränsleeffektivt sätt
- effektivisera vår egen användning av energi i tillverkningsprocessen
- fortsätta vår forskning och utveckling kring användning av alternativa bränslen
- uppmuntra forskning och användning av icke-fossila bränslen.

Miljö och ekonomi

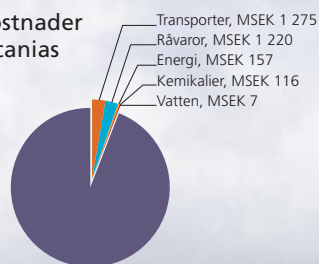
Produktionens miljöprestanda i sammandrag

År	2002	2001	2000
Antal tillverkade fordon	45 145	48 151	55 581
Fakturering, MSEK			
Scaniaprodukter	46 140	47 213	44 740
Förbrukning av råvaror			
Per fordon, kg	3 600	3 200	3 200
Totalt, ton	164 000	156 000	180 000
Totalt, MSEK	1 220	1 230	1 470
Förbrukning av kemikalier			
Per fordon, m ³	0,087	0,088	0,086
Totalt, m ³	3 900	4 200	4 800
Totalt, MSEK	116	110	120
Energianvändning			
Per fordon, MWh	13	12	11
Totalt, GWh	590	570	580
Totalt, MSEK	157	161	154
Utsläpp av koldioxid			
Per fordon, kg	1 600	1 400	1 300
Totalt, ton	72 000	69 000	71 000
Vattenanvändning			
Per fordon, m ³	13	12	11
Totalt, 1000 m ³	580	570	600
Totalt, MSEK	7	8	9
Utsläpp av lösningsmedel*			
Per fordon, kg	6,7	8,0	8,6
Totalt, ton	300	390	480
Hantering av restprodukter**			
Återvinning:			
Per fordon, kg	1 050	960	940
Totalt, ton	47 000	46 000	52 000
Intäkter, MSEK	19	16	18
Deponering och externt omhändertagande:			
Per fordon, kg	200	180	200
Totalt, ton	9 000	9 000	11 000
Totalt, MSEK	14	14	17

*) Från målning/rostskyddsbehandling

**) Exklusive gjuterisand, cirka 27 600 ton.

Miljörelaterade kostnader i förhållande till Scantias omsättning



Längre fordonskombinationer kan minska utsläppen

En harmonisering av nationella lagar inom EU som tillåter fordonskombinationer på 25,25 meter skulle minska miljöpåverkan och öka transporteffektiviteten. Detta förslag presenterade Scantias VD Leif Östling vid ett seminarium arrangerat av den tyska branschorganisationen VDA i juli 2002.

EUs nuvarande lagstiftning kring fordonsdimensioner tillåter "road-trains" och dragbilsekipage med maximilängd 18,75 meter respektive 16,5 meter. I såväl Sverige som Finland uppgår dock den nationellt lagstiftade maximilängden till 25,25 meter.

I jämförelse med kortare ekipage reducerar fordonskombinationerna på 25,25 meter bränsleförbrukning och därmed koldioxidutsläpp med 15-20 procent per transporterad tonkilometer. Minskad bränsleförbrukning medför även mindre utsläpp av lagreglerade avgaskomponenter som partiklar och kväveoxider.

Naturligtvis påverkas också transportörens driftsekonomi positivt, eftersom ungefär en tredjedel av ett transportföretags årliga kostnader utgörs av bränsle.

Under förutsättning av oförändrad transportvolym reducerar konceptet med längre fordonskombinationer antal tunga fordon på väg med 20 procent. Detta innebär såväl minskad olycksrisk som färre trafikstockningar.



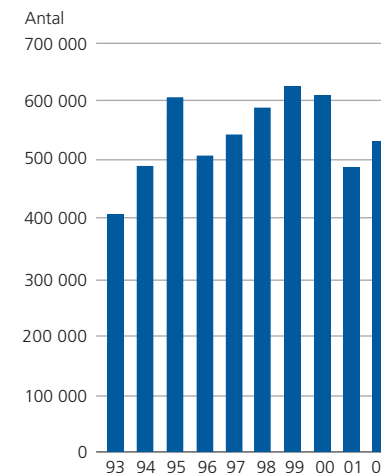
Global efterfrågan

Efterfrågan på tunga lastbilar minskade under året. Världsproduktionen steg dock med 10 procent till 540 000 (490 000). Scania är världens fjärde största märke för tunga lastbilar med en andel på 7,7 (8,9) procent.

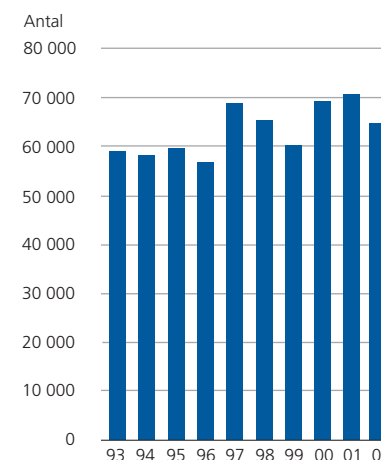
Världsproduktionen av bussar i Scanias segment – stads-, linje- och turistbussar uppgick till 65 000 (70 000) bussar.

Antalet levererade Scania industri- och marinmotorer uppgick till 3 191 (4 672) motorer.

Världsproduktion av lastbilar över 16 ton



Världsproduktion av bussar över 12 ton



Världsproduktion av tunga lastbilar
De 10 största märkena

Märke	2002	2001	2000
Mercedes-Benz	69 100	65 000	74 100
Volvo	68 200	63 800	79 100
Freightliner	53 900	39 300	70 600
Scania	41 400	43 500	51 400
MAN	40 100	42 100	43 500
Iveco	31 800	31 500	31 700
Renault	31 700	32 900	34 500
International	30 900	23 900	35 900
DAF	28 700	30 400	28 400
Kenworth	25 800	14 200	22 600

Europa

Efterfrågan på tunga lastbilar i Europa blev under 2002 något bättre än förväntat. Scania ökade sin bussförsäljning på flera av de viktigaste marknaderna.

Lastbilar i västra Europa

De makroekonomiska utsikterna försämrades successivt under året. Trots detta överträffade totalmarknaden i västra Europa de flesta prognoser. Dessa baserades på tidigare konjunktursvackor och osäkerhet efter terrordåden den 11 september 2001 i USA.

På flera av de större marknaderna hölls försäljningen uppe, bland annat genom skattelättnader.

En betydande export av nyare begagnade lastbilar till östra och centrala Europa bidrog också till att hålla uppe nybilsförsäljningen i västra Europa. Registreringarna i västra Europa sjönk med 10 procent till 212 000 tunga lastbilar, jämfört med 235 000 under 2001 och 244 000 under 2000.

Scanias andel av den västeuropeiska marknaden blev 13,5 procent, i det närmaste identiskt med året innan.

Efterfrågan i Tyskland och flera angränsande marknader stagnerade under året till följd av den minskade tillväxten i den tyska ekonomin. I Tyskland behöll Scania sin andel från året innan. Nederländerna, med många internationella transportföretag, påverkades också av den ekonomiska utvecklingen i Tyskland.

I Storbritannien påverkades inte efterfrågan i samma utsträckning av den lägre ekonomiska tillväxttakten. Scania ökade sin marknadsandel på en totalmarknad som minskade något.

De stora marknaderna i södra Europa överträffade prognoserna för 2002. I Italien bidrog ett statligt investeringsstöd till att försäljningen av tunga lastbilar ökade något. I Spanien, där marknaden minskade marginellt, ökade Scania sin marknadsandel.

Lastbilsmarknaden i Frankrike kännetecknas av att antalet större transportföretag ökade. Genom att behålla volymen i detta kundsegment och samtidigt stärka positionen bland de mindre transportföretagen kunde Scania försvara sin marknadsandel.



Stefan Bader

Hermann Dahm Transport GmbH
Garmisch-Partenkirchen, Tyskland

I två år har Stefan Bader kört sin Scania med Scania Opticruise och han är mycket nöjd. Han transporterar mineralolja för speditionsföretaget Dahm Transport GmbH och kör framför allt i de tyska alpmrådena, främst regionen runt Garmisch-Partenkirchen.

”Scania Opticruise är fantastisk. Jag kör ofta på små bergsvägar och förser privata fastighetsägare med olja. Opticruise underlättar körningen i branta upp- och nedförsbackar. Körningarna blir mindre stressiga för mig, framför allt under vintermånaderna.

Dessutom känner jag mig säker med min last. För mig och min chef är säkra transporter A och O.”





I Newcastle, Storbritannien, har de traditionella dubbeldäckarna fått konkurrens av ledbussar från Scania, som körs av bussbolaget Go North East.

Lastbilar i centrala och östra Europa

I centrala och östra Europa trängs de lokala tillverkarna ut av importerade nya och begagnade lastbilar från västra Europa. Scania har en betydande del av denna marknad.

Det har gjort att nyttjandegraden av serviceverkstäder i främst Ryssland, men även i övriga östra Europa, ökat kraftigt. Scania fortsatte satsa på att bygga ut servicenätet i regionen och fortsätter det arbetet under 2003. Bland annat öppnas en serviceverkstad i Chabarovsk i östra Sibirien, på gränsen mot Kina.

I Ryssland slog Scantias specialanpassade lastbils-

koncept igenom under 2002 och står nu för cirka en fjärdedel av nybilsförsäljningen. Lastbilen som är skräddarsydd för den ryska marknaden, utsågs till Årets lastbil i kategorin importerade tunga fordon.

Scania ska både i Ryssland och i de baltiska länderna nå samma starka position som i Skandinavien.

I centrala Europa ökade efterfrågan på de flesta marknader betydligt under 2002.

Eget försäljnings- och servicenät

Försäljningen av serviceprodukter står för en allt större del av Scantias omsättning. Den bidrar också till att göra verksamheten mindre beroende av lastbilförsälj-

ningens cykliska upp- och nedgångar. Scania fortsatte att stärka och vidareutveckla sitt försäljnings- och servicenät i Europa. Inom EU reviderades de så kallade gruppundantagen för motorfordonssektorn. Förändringarna, som gäller från oktober 2002, har inte påverkat Scania under innevarande år. På sikt kan det innebära en viss omstrukturering i distributionsnätet och en ökad konkurrens på servicemarknaden, men då främst inom personbilsbranschen.

Bussar i Europa

Totalmarknaden för tunga bussar i Europa gick ned under 2002. Speciellt märktes nedgången på de stora marknaderna som Frankrike, Tyskland och Italien. Scantias bussförsäljning utvecklades trots detta positivt på flera viktiga marknader. Orderingången ökade under året och då särskilt under det fjärde kvartalet.

Spanien, som traditionellt är en betydelsefull marknad, blev Scantias näst största bussmarknad 2002 vad gäller registreringar. På den minskande italienska marknaden fortsatte Scania sina framgångar, framförallt tack vare ett starkt program på stadsbuss-sidan. Scania ökade försäljningen och stärkte marknadsandelen betydligt.

I Storbritannien gav ett breddat produktprogram och en intensivare satsning på stadsbussegmentet positivt resultat. Orderingången mer än tredubblades på en svagt ökande totalmarknad. Scania gjorde under året flera inbrytningar hos nya kunder.

På den nordiska marknaden, som står för en tredjedel av Scantias bussförsäljning i Europa, valde Scania att hålla uppe priserna. Effekten blev lägre volymer på de flesta marknader. Undantaget var Finland, där Scania stärkte sin ställning och återigen blev marknadsledare.

Industri- och marinmotorer

Marknaden för industri- och marinmotorer i Europa har hittills visat sig vara relativt okänslig för konjunktursvängningar. För Scania ökade leveranserna något under året till 1 919 (1 906) motorer. Bland annat visade den spanska marknaden en kraftig ökning.

Under året levererades de första marina 16-liters V8-motorerna, som monterades i svenska Sjöräddningens nya båt "Gad Rausing".

Tatiana Kotovaja

Baltikstar
St. Petersburg, Ryssland

Baltikstar är ett privatägt företag för kollektivtrafik i St. Petersburg. Företagets verksamhet har tidigare bedrivits med ett 100-tal minibussar. Nyligen köptes sju Scania OmniLink som karosseras vid Scantias busskarosseringsfabrik i St. Petersburg. Baltikstar trafikerar bland annat den berömda paradgatan Nevskij Prospekt. Varje år transporteras två miljoner passagerare i St. Petersburgområdet. Företagets VD heter Tatiana Kotovaja.



"När vi utvecklar vår verksamhet lyssnar vi alltid på vad kunderna säger. Det blev allt tydligare att de vill ha större och mer effektiva fordon. Efter noggranna marknadsstudier föll vårt val på Scania OmniLink, eftersom Scania erbjöd oss den bästa lösningen. Den höga kvalitetsnivån och miljöfaktorer spelade stor roll vid valet av bussar.

Idag är vi riktigt stolta över att kunna trafikera centrala St. Petersburg med så vackra bussar, och vi ser fram emot att fortsätta utveckla vår verksamhet tillsammans med Scania."



Antal registrerade lastbilar och bussar

LASTBILAR över 16 ton 2002 2001 2000

	2002	2001	2000
Västra Europa			
totalt	211 687	234 855	243 669
varav Scania	28 524	31 787	37 906
Storbritannien	31 055	33 079	32 498
varav Scania	5 050	5 137	6 743
Frankrike	40 483	46 158	47 124
varav Scania	3 871	4 281	4 963
Tyskland	43 528	50 926	57 470
varav Scania	3 628	4 246	5 793
Italien	25 813	24 481	25 526
varav Scania	3 358	3 304	3 356
Spanien	25 512	26 218	25 291
varav Scania	3 171	3 176	3 646
Nederländerna	11 488	13 655	14 072
varav Scania	1 958	2 410	3 150
Sverige	4 054	4 261	4 680
varav Scania	1 907	2 040	2 358

BUSSAR över 12 ton 2002 2001 2000

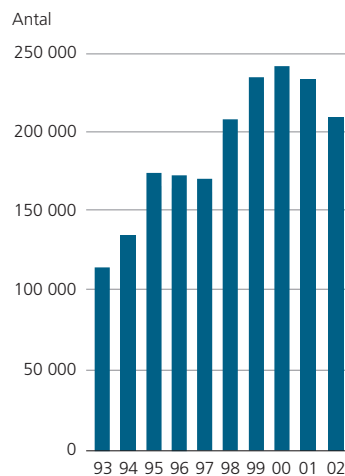
	2002	2001	2000
Västra Europa			
totalt	22 326	23 497	23 529
varav Scania	1 626	1 670	1 474
Spanien	2 247	2 544	2 207
varav Scania	394	423	364
Italien	2 969	3 843	3 044
varav Scania	347	293	197
Storbritannien	2 600	2 826	3 239
varav Scania	188	178	191
Finland	269	213	366
varav Scania	159	110	139
Sverige	896	816	1 039
varav Scania	153	205	223

Antal registrerade lastbilar

LASTBILAR över 16 ton	2002	2001	2000
Centrala och östra Europa			
totalt	18 104	16 769	11 330
varav Scania	2 974	2 407	1 914
Ryssland*			
totalt	1 877	1 415	521
varav Scania	716	371	112
Tjeckien			
totalt	3 773	3 363	3 037
varav Scania	588	555	391
Polen			
totalt	3 736	3 327	3 701
varav Scania	514	528	777
Ungern			
totalt	2 004	1 551	1 272
varav Scania	218	154	152

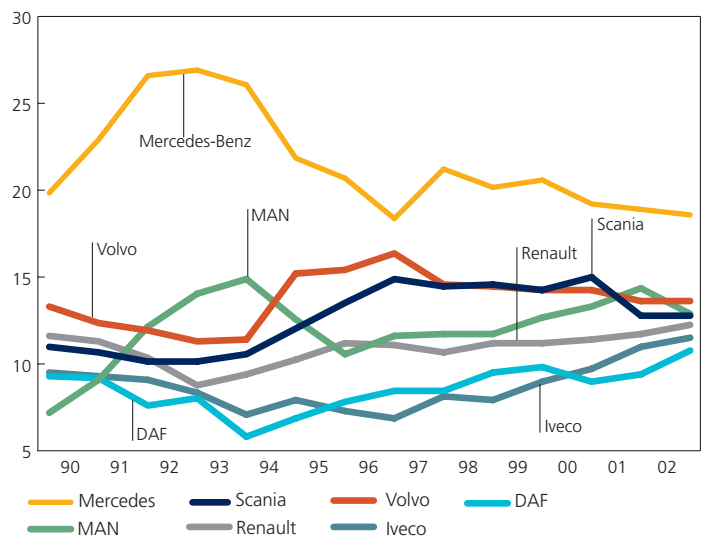
* Importerade nya lastbilar från Europa, Japan och USA

Registrerade lastbilar över 16 ton i västra Europa

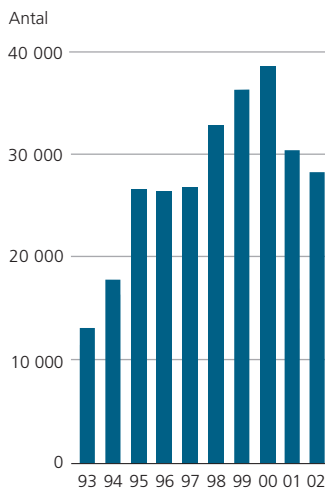


Marknadsutveckling, lastbilar över 16 ton i västra Europa

Marknadsandel i %



Leveranser av Scania lastbilar i västra Europa



Autoservizi Silvestri kör skidåkare från Livignos hotell till pisterna.

Latinamerika

Osäkerhet och en svag ekonomisk tillväxt präglade de latinamerikanska marknaderna även under 2002. Långsiktigt kommer dock den latinamerikanska marknaden att växa från de nuvarande mycket låga nivåerna. Viktigt för Scantias långsiktiga lönsamma tillväxt är att prisnivåerna är rimliga. Scania ska bibehålla den ledande position företaget haft i regionen genom åren.

Den politiska och ekonomiska osäkerheten fortsatte under året i framför allt Argentina, Brasilien, Venezuela och Peru. De flesta valutorna i regionen försvagades. Den långsamma återhämtningen i USAs ekonomi bidrog också till en försämrad handelsbalans, främst för Mexiko och Venezuela.

I den latinamerikanska verksamheten vidtog Scania flera åtgärder. Störst genomslag hade rationaliseringar, prishöjningar och ökade leveranser av komponenter och hela fordon till marknader utanför Latinamerika.

Lastbilar i Latinamerika

Efterfrågan minskade på praktiskt taget alla marknader i Latinamerika under 2002. Scantias leveranser i regionen minskade med 41 procent till 3 633 lastbilar.

Minskningen på den brasilianska marknaden berodde på att Scania som första märke genomförde ett antal prishöjningar för att åter nå lönsamhet. Övriga tillverkare följde successivt efter och Scantias marknadsandel ökade under senare delen av året.

I Argentina minskade totalmarknaden för tunga lastbilar med ytterligare 38 (60) procent från en redan mycket låg nivå och nådde 813 (1 307) lastbilar. Registreringarna av Scania lastbilar sjönk till 48 (420) vilket motsvarar en marknadsandel på 5,9 (32,1) procent.

Bussar i Latinamerika

Scantias leveranser av bussar i Latinamerika minskade med 40 procent till 958 fordon till stor del beroende på att Scania genomfört samma prispolitik som för lastbilar.

Det stora glädjeämnet var Mexiko, där Scantias bussaffärer har utvecklats mycket snabbt. Det är bara

tre år sedan Scania återupptog försäljningen av bussar i landet. Mexiko blev Scantias största bussmarknad i världen 2002 vad gäller registreringar. Huvuddelen av dessa bussar återfinns i linjebussesegmentet, där var fjärde såld buss var en Scania.

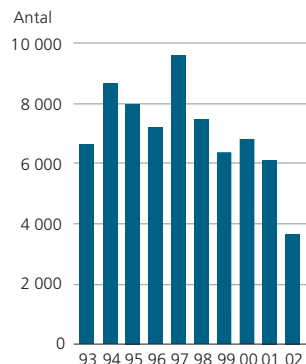
I Brasilien, där Scania främst konkurrerar i långdistanssegmentet för linjebussar, minskade Scantias försäljning.

I Argentina, som tidigare varit en stor bussmarknad, var efterfrågan på bussar mycket svag under året. Scania upprätthöll en internationell prisnivå på de bussar som såldes.

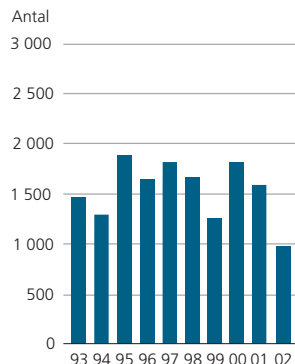
Industri- och marinmotorer i Latinamerika

Behovet av generatoraggregat sjönk kraftigt när den energikris som präglade Brasilien under delar av 2001 tog slut. Scania levererade under året 530 (2 149) industri- och marinmotorer, främst inom entreprenadsektorn.

Leveranser av Scania lastbilar i Latinamerika



Leveranser av Scania bussar i Latinamerika



Antal registrerade lastbilar och bussar

LASTBILAR över 16 ton

	2002	2001	2000
Latinamerika			
totalt	34 071	35 285	44 255
varav Scania	3 571	6 029	6 628
Brasilien	16 975	18 046	17 341
varav Scania	3 208	5 266	5 153
Chile	1 479	1 607	1 651
varav Scania	178	194	200
Mexiko	14 030	13 198	20 914
varav Scania	57	100	154
Argentina	813	1 307	3 341
varav Scania	48	420	1 051

BUSSAR över 12 ton

	2002	2001	2000
Latinamerika			
totalt	18 717	24 044	23 314
varav Scania	911	1 461	1 755
Mexiko	8 718	12 009	10 631
varav Scania	424	304	175
Brasilien	9 301	10 833	10 626
varav Scania	327	853	1 100



Pedro Luíz de Oliveira

Rodogrando
Campo Grande, Brasilien

Pedro Luíz de Oliveira kör långt. I ett land stort som en kontinent är lastbilen hans fasta punkt.

”Jag tillbringar mer tid i den än i mitt riktiga hem. Många gånger handlar det om veckolånga körningar av sojaböner på vägarna i Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais och Paraná. Då är jag glad att chefen kostar på mig en Scania.”

Gilberto Smozinski, delägare i Rodogrando, ser förarmiljön som en av flera viktiga aspekter när nya fordon ska köpas. ”Jag har arbetat med Scania sedan jag började i transportindustrin 1975 och kunnat följa märkets utveckling på nära håll. Utvecklingen när det gäller bränsleekonomi, säkerhet, pålitlighet och bekvämlighet för förarna har varit enastående under dessa tre decennier.”



Asien, Afrika och Oceanien

Scanias orderingsgång ökade på de flesta marknaderna i Asien, Afrika och Oceanien. Tyngdpunkten var i Fjärran Östern, där Sydkorea åter blivit en betydande marknad för Scania.

Lastbilar

Scania ökade sina leveranser av lastbilar till Asien, Afrika och Oceanien med 8 procent till 4 828 lastbilar. Ökningen i efterfrågan var särskilt stark i Sydkorea, Australien och Nya Zeeland. Under 2002 levererade Scania cirka 3 500 lastbilar till Fjärran Östern, vilket motsvarade mer än 30 procent av den europeiska exporten av tunga lastbilar till regionen.

I Sydkorea är Scania det i särklass största europeiska märket. Expansionen i Sydkorea fortsätter då de inhemska tillverkarna får allt svårare att försvara sina traditionellt starka positioner.

Scania och den japanska lastbilstillverkaren Hino ingick under 2002 ett strategiskt samarbetsavtal. Syftet är att upprätta en långsiktig affärsallians för att öka företagens marknadstäckning. Ett av de första stegen i samarbetet gäller Scania dragbilar, som under 2003 börjar marknadsföras och säljas av Hino i Japan. Dragbilar svarar för cirka 5 000 av de cirka 45 000 tunga lastbilar som i genomsnitt säljs i Japan under ett år.

I Mellanöstern ökade Scanias försäljning på i stort sett alla marknader, jämfört med 2001. Mest ökade Förenade Arabemiraten men också Saudiarabien och Syrien nådde nya rekordvolymmer. Även i Turkiet var trenden positiv.



No-Yuoung Myung

Han Ryu Transport
Incheon, Sydkorea

Det handlar om tillgänglighet och bränsleekonomi. I 13 år har No-Yuoung Myung kört lastbilar till och från byggarbetsplatser runt om i Sydkorea, tungt lastad med tegel och armerad betong. Men under senare år har mycket hänt i den koreanska transportbranschen och förutsättningarna för No-Yuoungs verksamhet har förändrats.

”Tiden har blivit väldigt dyrbar. Det kostar mig för mycket att ha min lastbil stående. Den ska arbeta för mig, så mycket som möjligt. Därför har jag bytt till en ny Scania. Den är pålitlig och med Scanias goda servicenät här i Sydkorea kan jag känna mig trygg.”

”Med Scania lastbilen får jag också betydligt bättre bränsleekonomi. Dieselpriiset har tredubblats i Sydkorea de senaste fem åren. Jämfört med de koreanska lastbilar jag körde tidigare sparar jag idag mellan 6 och 8 procent på mina bränslekostnader.”



I norra Afrika är Scania marknadsledare i Marocko och Tunisien. Där utsågs under året ny distributör i Algeriet. I Sydafrika sålde Scania de största volymerna sedan verksamheten startade om i egen regi 1995.

Bussar

Efterfrågan på marknaderna i Afrika och Asien var under året splittrad. I Hongkong, Malaysia och Taiwan minskade efterfrågan. I Taiwan berodde minskningen bland annat på att de stimulansåtgärder som myndigheterna tidigare infört minskades.

Scanias försäljning av bussar i Australien mer än fördubblades tack vare ett utökat produktprogram. Bland annat sålde Scania ytterligare ett 100-tal miljöanpassade gasdrivna bussar till Brisbane. Ordern var en uppföljning av en tidigare order på 120 bussar av samma typ.

I Afrika säljer Scania bussar på fler marknader än man säljer lastbilar. Bussaffärerna fungerar ofta som entrébiljett till nya marknader och ger värdefull kunskap om marknadssituationen och tänkbara lastbilskunder.

Industri- och marinmotorer

Scanias leveranser av industri- och marinmotorer i regionen var fortsatt god och ökade med cirka 17 procent, till 641 motorer, jämfört med föregående år. I Saudiarabien ökade försäljningen kraftigt. Under året började Scania leverera betydande motorvolymmer till en ny generatoraggregatbyggare i Sydostasien. Aggregaten säljs främst till olika marknader i Fjärran Östern. Försäljningen av motorer på den sydafrikanska marknaden gick fortsatt bra.



Citybus dubbeldäckare från Scania är en välbekant syn i HongKong, Kina.

Antal registrerade lastbilar och bussar

LASTBILAR över 16 ton	2002	2001	2000
Asien, Afrika och Oceanien			
totalt	44 046	32 876	49 789
varav Scania	3 679	3 165	3 242
Sydkorea			
totalt	13 833	7 939	7 156
varav Scania	1 736	1 213	471
Australien			
totalt	6 592	5 510	6 202
varav Scania	408	288	259
Sydafrika			
totalt	3 335	2 986	2 541
varav Scania	303	342	270
Marocko			
totalt	831	669	668
varav Scania	193	204	213
Nya Zeeland			
totalt	1 726	1 434	1 584
varav Scania	129	107	111
BUSSAR över 12 ton	2002	2001	2000
Asien, Afrika och Oceanien			
totalt	2 809	2 491	1 918
varav Scania	616	501	320
Taiwan			
totalt	965	1 035	262
varav Scania	284	172	67
Australien			
totalt	836	742	792
varav Scania	155	156	107
Marocko			
totalt	398	400	522
varav Scania	118	74	61

Kundfinansiering

Kundfinansiering är en väletablerad verksamhet på de flesta av Scantias huvudmarknader.

Verksamheten bidrar till företagets samlade resultat och tillväxt samtidigt som den stärker Scantias konkurrenskraft. För att möta behov från kunder på nya marknader och öka Scantias affärsmöjligheter etablerades under året ett antal nya finansbolag.

Finansiella tjänster är en viktig del av det kompletta produktprogrammet. Scania strävar efter att arbeta lokalt med kundfinansiering. Genom närhet till kunder och lokal kännedom blir hanteringstiden kortare och kvaliteten högre i kreditbedömningen.

Fortsatt positiv utveckling

Resultatet för Scantias kundfinansiering ökade med 11 procent till MSEK 308 (278) vilket motsvarar 1,22 (1,19) procent i rörelseresultat uttryckt i procent av årets genomsnittsportfölj. Omkostnaderna, uttryckt i förhållande till genomsnittsportföljen, steg från 0,97 procent år 2001 till 1,05 procent 2002.

Den totala finansieringsvolymen ökade till MSEK 25 303 (25 091). Under året finansierades 11 742 (12 109) nya lastbilar, 407 (458) nya bussar och 2 953 (2 498) begagnade Scaniafordon. Antalet kontrakt i portföljen uppgick vid årets slut till 59 472 (54 028). Av den totala portföljen var 33 procent operationella och resterande 67 procent utgjordes av lånefinansiering och finansiella leasingkontrakt.

Scantias strategi är att etablera egna finansbolag på marknader med tillräcklig försäljningsvolym. På andra marknader stöds distributörerna med finanslösningar från dotterbolaget Scania Credit AB.

Europa

Scantias kundfinansieringsverksamhet i Europa omfattar nu tretton egna finansbolag.

I några av de västeuropeiska länderna avstannade portföljtillväxten på grund av lägre försäljningsvolym.

Tillväxt skedde dock i det italienska bolaget och i Spanien, genom ett stort inslag av bussfinansiering.

Verksamheten i centrala och östra Europa, som bedrivs genom bolaget Scania Credit, fortsatte att visa en god tillväxt.

På en av dessa marknader, Ryssland, etablerades ett finansbolag för att kunna erbjuda ryska kunder inhemsk finansiering som ett alternativ till den gränsöverskridande finansiering, som erbjuds via Scania Credit.

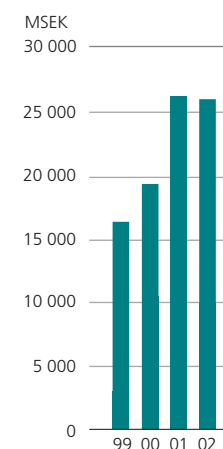
Asien

Finansieringsverksamheten i Sydkorea bedrivs sedan början av 2002 i ett eget finansbolag. Under året förfinades finansieringserbjudandena. Processer trimmades och personal utbildades för att möta de höga krav som ställs på denna marknad.

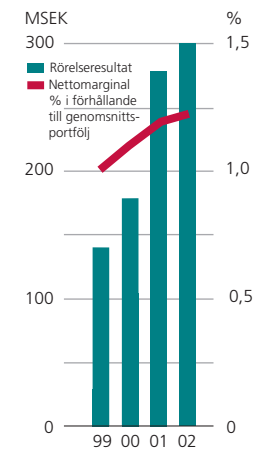
Latinamerika

På den latinamerikanska marknaden erbjuder Scania finansiering i samarbete med externa kreditgivare. I den osäkra ekonomiska situation som rått tar Scania en begränsad del av kreditrisken.

Balansomslutning i finansbolagen



Rörelseresultat och nettomarginal



Utöver detta erbjuder Scania i Brasilien ett kundfinansierat sparprogram, där kunderna organiseras i så kallade konsortier. Genom regelbundet sparande i dessa är kunderna garanterade tilldelning av fordon inom sparperioden. Under året skedde 42 (37) procent av försäljningen i Brasilien via konsortier.

Risken exponering

Scania har de senaste åren genomfört ett omfattande arbete för att ännu bättre kunna hantera riskerna inom kundfinansieringen. Detta omfattar hantering av såväl kreditrisker, finansiella risker som operationella risker.

Scantias kundfinansieringsverksamhet ansvarar för kreditriskerna inom finansbolagsgruppen medan de finansiella riskerna hanteras av Scania centralt. Ansvar för restvärdesgarantierna ligger hos försäljningsorganisationen.

Som ett resultat av den försvagade konjunkturen förstärktes fokus under 2002 på kreditberedning samt hantering av kunder som inte följer avtalad betalplan. Ytterligare resurser avsattes till detta och den proaktiva uppföljningen av kreditportföljen ökade.

För kunder som inte bedöms kunna fullgöra sina avtalsenliga förpliktelser gör Scania specifika avsättningar för kreditrisker, baserat på en individuell bedömning av varje enskild kund och grundat på betalningsförmåga och förväntad framtida risk.

De konstaterade kreditförlusterna för 2002 uppgick till MSEK 142 (57). Totala kreditförluster inklusive nettoavsättning till reserver motsvarade 0,69 procent av genomsnittsportföljen.

Den totala reserven för befarade kreditförluster uppgick vid årets slut till MSEK 409 (413) motsvarande 1,6 (1,6) procent av portföljen.

Framtidsutsikter

På de flesta av Scantias större marknader har nu lokala finansbolag etablerats. Fokus kommer fortsatt att läggas på att ytterligare utveckla de tjänster och den service som kundfinansieringen omfattar.

Ytterligare förfining av kredithantering och uppföljning samt effektivisering av Scantias rutiner och processer kommer att prioriteras. Därigenom förstärks rollen som det naturliga valet av finanssär vid köp av Scantias produkter och tjänster.



Andrzej Olechnicki
Transport Services, Gdynia, Polen

Scantias finansieringstjänster har hjälpt Andrzej Olechnicki att investera i nya Scaniabilar i sitt företag Transport Services. Scantias finansieringslösning för Transport Services är ett av de största kontrakten i Polen i sitt slag. Företagets mål är att inom ett år vara det tredje största transportföretaget i landet.

”Scania är ett starkt namn i Polen. Men här är Scania inte ”King”, utan ”Queen of the road”, eftersom ett namn som slutar på a inte kan vara maskulint. Hursomhelst så ger Scania oss det vi behöver i vårt företag. Ta till exempel det faktum att våra nya Scaniabilar har 7 procents lägre bränsleförbrukning.”

Sammanlagt transporterar Transport Services 40 Scaniabilar gods till 25 olika destinationer i Europa och Asien. Förutom de egna bilarna har man via anknutna företag kontroll över ytterligare ett par hundra bilar i Polen. Scantias finansieringsvillkor har möjliggjort för Transport Services att öka sin affär och göra omfattande investeringar i ombyggnationer av verkstäder och kontor.

”Nu har vi investerat för framtiden. Snart blir Polen medlem av EU och polska transportföretag kommer att öka sin internationella trafik. Då är vi redo”.



Scania-aktien

Börsåret 2002 kännetecknades av en fortsatt negativ utveckling på världens börser. Både Stockholmsbörsens All-share index och Industrials index sjönk under året.

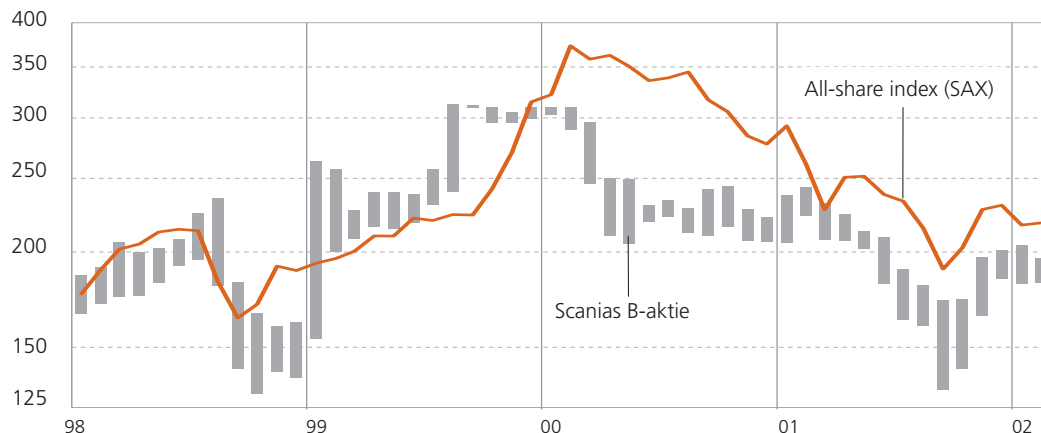
Stockholmsbörsens All-share index, som mäter utvecklingen på börsen som helhet, sjönk med 37 procent under året. Industrials index, som mäter utvecklingen inom sektorn industrivaror och -tjänster, där också Scania-aktien ingår, sjönk med 24 procent. Trots den negativa utvecklingen var dock aktieomsättningen på Stockholmsbörsen historiskt sett hög.

Scanias B-aktie sjönk med 12 procent under året, och stängde på SEK 168,50 den sista december. Det motsvarar ett marknadsvärde på MSEK 33 450, vilket gör Scania till börsens artonde största bolag.

Omsättning och handel

Omsättningen i Scania-aktien var fortsatt låg, med i genomsnitt 107 757 omsatta aktier per dag. Omsättningshastigheten för Scanias B-aktie var 23 (29) procent. För Stockholmsbörsen som helhet var den 122 (134) procent. Handeln i Scanias aktier påverkades av att de tre största ägarna binder upp 73 procent av aktierna. På grund av den begränsade omsättningen ingår Scania inte längre i segmentet "mest omsatta" på A-listan.

Kursutveckling på Stockholmsbörsen för Scanias B-aktie



Om Scania-aktien

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 tiondel röst. I övrigt föreligger ingen skillnad mellan aktieslagen. Det nominella värdet är 10 kronor.

Notering

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

På New York Stock Exchange (NYSE) var handeln i aktien mycket låg. Då även antalet utestående aktier (ADR-bevis) är lågt blir kostnaderna för att vara noterade på NYSE inte längre försvarbara. Dagens möjligheter för investerare till global handel med aktier har också ökat markant under de senare åren. Scania ansökte därför om avnotering från NYSE i början av december och avnoterades den 15 januari 2003.

Aktieägarstruktur

Antalet aktieägare i Scania uppgick den 31 januari till 39 000. De tre största ägarna – Volkswagen AG, AB Volvo och Investor AB – äger tillsammans 80 procent av rösterna i Scania och 73 procent av kapitalet. Volvo har publicerat att man enligt EU-kommissionens beslut måste avyttra sitt innehav i Scania innan april 2004. Volvo är inte representerat i Scanias styrelse.

Det utländska ägandet, inklusive Volkswagen AG, uppgick till 35 procent av rösterna och 21 procent av kapitalet i Scania.

Utdelning

Styrelsen föreslår bolagsstämman en utdelning om SEK 5,50 per aktie för räkenskapsåret 2002.

Utdelningen har sedan introduktionen 1996 uppgått till i genomsnitt 50 procent av nettovinsten.

Betavärde

Enligt Delphi Economics beräkningar uppgår betavärdet för Scantias B-aktie till 0,63, vilket innebär att Scania-aktien i genomsnitt fluktuerade mindre än börsen i genomsnitt. Förklaringsvärdet för Scantias B-aktie är 0,29, vilket innebär att kursutvecklingen till 29 procent kan förklaras av utvecklingen på börsen i stort.

De tio största aktieägarna 31 januari 2003		
	% av röster	% av kapital
Volkswagen	34,0	18,7
Volvo	30,6	45,5
Investor	15,3	9,1
Wallenberg-stiftelser	4,9	3,6
Alecta	4,0	2,6
Industrivärden	1,8	1,5
Nordea fonder	0,9	1,0
AMF Pension	0,5	0,6
Försäkringsbolaget Pensionsgaranti	0,3	0,3
Lannebo Sverige	0,2	0,4
Summa	92,5	83,3

Aktieägarstruktur 31 januari 2003			
Antal aktier		% av aktieägare	% av kapital
1–	500	89,8	2,4
501–	2 000	7,7	1,6
2 001–	10 000	1,8	1,6
10 001–	50 000	0,4	1,9
50 001–	100 000	0,1	1,3
>	100 000	0,2	91,2
Totalt		100,0	100,0

Data per aktie			
SEK (om ej annat anges)	2002	2001	2000
Vinst	13,70	5,24	15,40
Eget kapital	84,66	79,98	78,49
Utdelning (2002 enligt förslag)	5,50	3,50	7,00
Börskurser B-aktien			
årshögsta	215,00	243,00	310,00
årslägsta	125,50	132,00	205,00
vid årets slut (stängningskurs)	168,50	192,00	210,00
P/E-tal, B-aktien, ggr	12	37	14
Utdelningsandel, %	40	67	46
Direktavkastning, % ¹⁾	3,3	1,8	3,3
Omsättningshastighet på årsbasis, B-aktien, %	23	29	36
Aktieägare, antal	39 000 ²⁾	39 000	41 000
Genomsnittligt antal omsatta aktier per dag 2002 på Stockholmsbörsen		A	13 275
		B	94 482
		Totalt	107 757

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

²⁾ Per 31 januari 2003.

Ekonomisk översikt

Fakturering

Fakturering		
	2002	2001
Leveranser, antal fordon		
Europaverksamheten	39 083	40 626
Latinamerikaverksamheten	6 105	8 151
Internleveranser	-1 519	-446
Summa levererade fordon	43 669	48 331
Fakturerat värde (MSEK),		
Europaverksamheten	43 219	42 496
Latinamerikaverksamheten	4 630	5 806
Internfakturering	-1 709	-1 089
Summa Scaniaprodukter	46 140	47 213
Personbilsverksamheten	1 145	5 852
Summa fakturerat värde	47 285	53 065

Scaniagruppen levererade under året 39 895 (43 659) lastbilar vilket motsvarar en minskning med 9 procent. Antal levererade bussar uppgick till 3 774 (4 672), en minskning med 19 procent.

Fakturering per produkt		
MSEK	2002	2001
Lastbilar	27 184	29 139
Bussar	3 991	4 701
Motorer	464	608
Serviceprodukter	10 603	10 151
Begagnade fordon och övrigt	5 073	4 498
Intäktperiodisering fordon	-1 175	-1 884
Summa Scaniaprodukter	46 140	47 213
Personbilsverksamheten	1 145	5 852
Summa fakturering	47 285	53 065

Fakturering av Scaniaprodukter minskade med 2 procent och uppgick till MSEK 46 140 (47 213). Jämfört med föregående år påverkades faktureringen positivt av valutaeffekter på cirka MSEK 250 inklusive valuta-säkringar. Fakturering av serviceprodukter ökade med 4 procent till MSEK 10 603 (10 151). Se Not 1.

Scaniagruppens totala fakturering uppgick till MSEK 47 285 jämfört med MSEK 53 065 år 2001, då ingick faktureringen inom den avyttrade Personbilsverksamheten med MSEK 4 755.

Resultat

Europaverksamhetens rörelseresultat uppgick till MSEK 5 403 (5 066) vilket motsvarar en ökning med 7 procent. Rörelseresultatet påverkades jämfört med föregående år positivt av valutaeffekter på totalt MSEK 800. Valuta-säkring påverkade årets resultat med MSEK 500 (-775). Produktmixen var något bättre. Lägre kapacitetsutnyttjande i produktionsanläggningarna, på grund av lägre försäljningsvolym och ökade internleveranser från Latinamerika, påverkade rörelseresultatet negativt. Härtill kommer omställningskostnader för bland annat den europeiska bussverksamheten.

Rörelseresultatet i **Latinamerikaverksamheten** uppgick till MSEK 59 (-581). Volymerna sjönk i både Brasilien och Argentina. De genomförda prishöjningarna i Brasilien och ett kraftigt förbättrat kostnadsläge, till följd av interna effektiviseringsåtgärder och ett bättre valutäläge, i kombination med ökade leveranser av komponenter och fordon till marknader utanför Latinamerika, motverkade mer än väl effekten av de lägre fakturerade volymerna.

Rörelseresultatet från **Kundfinansieringsverksam-**

heten ökade med 11 procent och uppgick till MSEK 308 (278). Tillväxten på nya marknader gav en förbättrad marginal vilket påverkade rörelseresultatet positivt. Redovisning av Kundfinansieringsverksamheten återfinns i Not 2.

Personbilsverksamhetens rörelseresultat uppgick till MSEK 563 (1 111), resultatet inkluderar en realisationsvinst avseende den svenska Personbilsverksamheten på MSEK 550. Försäljningslikviden uppgick till drygt SEK 1,3 miljarder.

Scaniagruppens rörelseresultat uppgick till MSEK 4 406 (2 467), en ökning med MSEK 1 939. Aktivering av utgifter för utveckling påverkade resultatet positivt med MSEK 573 och realisationsvinsten med MSEK 550. Exklusive ny redovisningsprincip och realisationsvinst uppgick ökningen till MSEK 816.

Rörelsemarginalen för Scaniagruppen ökade till 8,2 (4,6) procent. Marginalen för Scaniaprodukter, det vill säga exklusive Personbilsverksamheten, uppgick till 8,3 (5,0) procent.

Scaniagruppens **finansnetto** uppgick till MSEK -684 (-926). Förbättringen är hänförlig till lägre netto-skuldssättning samt lägre upplåning i latinamerikanska valutor.

Resultat efter finansiella intäkter och kostnader uppgick till MSEK 3 722 (1 541).

Skattekostnaden för året uppgick till MSEK 985 vilket motsvarar 26,5 (32,2) procent på resultatet efter finansiella intäkter och kostnader. Den lägre skattesatsen jämfört med föregående år beror huvudsakligen på ej skattepliktig realisationsvinst i Personbilsverksamheten. Exklusive realisationsvinst uppgick skattesatsen till 31,1 procent.

Resultat per verksamhetsområde		
	2002	2001
Rörelseresultat, MSEK		
Europaverksamheten	5 403	5 066
Latinamerikaverksamheten	59	-581
Kundfinansieringsverksamheten	308	278
Forsknings- och utvecklingskostnader	-1 437	-1 955
Koncerngemensamma kostnader	-490	-452
Summa Scaniaprodukter	3 843	2 356
Personbilsverksamheten	563	111
Summa rörelseresultat	4 406	2 467
Rörelsemarginal %		
Europaverksamheten	12,5	11,9
Latinamerikaverksamheten	1,3	-10,0
Scaniaprodukter	8,3	5,0
Personbilsverksamheten	-	1,9
Scaniagruppen	8,2 ¹⁾	4,6

1) Exklusiv realisationsvinst i Personbilsverksamheten.

Resultat Scaniagruppen, MSEK		
	2002	2001
Rörelseresultat	4 406	2 467
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader	3 722	1 541
Nettovinst	2 739	1 048
Vinst per aktie, SEK	13,70	5,24
Avkastning på sysselsatt kapital (exkl. Kundfinansieringsverksamheten)	15,8%	8,4%
Avkastning på eget kapital	17,2%	6,5%

Årets **nettoresultat** uppgick till MSEK 2 739 (1 048), vilket ger ett resultat per aktie på SEK 13,70 (5,24).

Kassaflöde

Scaniagruppens kassaflöde, exklusive Kundfinansieringsverksamheten och avyttringar/förvärv uppgick till MSEK 2 418 (2 995). Kassaflödet belastades med räntor och skatter (MSEK 461 respektive MSEK 573). Inklusive avyttringar och förvärv var kassaflödet MSEK 3 583 (2 066).

Rörelsekapitalbindningen minskade med MSEK 772. Lägre fordringar och ökade rörelseskulder motverkades till viss del av en högre lagerbindning.

Nettoinvesteringar exklusive avyttring/förvärv av verksamheter uppgick till MSEK -2 921 (-1 878), varav aktivering av koncerngemensamma utgifter för utveckling ingick med MSEK 573 (0). Effekterna av avyttringar/förvärv uppgick till SEK 1 165 (-929).

Avyttringar/förvärv: Försäljningen av den svenska Personbilsverksamheten gav ett positivt kassaflöde på MSEK 1 332. Här till förbättrades Scantias nettoskuld-sättning med MSEK 220 genom att köparen övertog

tidigare internfinansiering. Under föregående påverkades kassaflödet negativt med MSEK 886 avseende förvärvet av det nederländska försäljnings- och servicebolaget Beers N.V. Se Not 22.

Finansiell ställning

Under året uppgick **bruttoinvesteringarna** till MSEK 3 025 (1 980). Stora investeringar gjordes i hyttproduktionen. Årets bruttoinvesteringar innefattar även utgifter för utveckling med MSEK 573.

Scaniagruppens **egna kapital** ökade under året med MSEK 936 och uppgick vid årets utgång till MSEK 16 931 (15 995). Årets nettoresultat tillförde MSEK 2 739 samtidigt som lämnad utdelning minskade det egna kapitalet med MSEK 700. Resterande minskning, MSEK 1 103, består av kursdifferenser uppkomna vid omräkning av utländska nettotillgångar som följd av en starkare krona mot EUR, USD och lokala latinamerikanska valutor. Se Not 15.

Av styrelsen föreslagna **utdelning** för räkenskapsåret 2002 är SEK 5,50 (3,50).

Scaniagruppens **nettoskuldsättning**, det vill säga skillnaden mellan räntebärande skulder (exklusive pensionskulder) och likvida medel, med Kundfinansieringsverksamheten redovisad enligt kapitalandelsmetoden, uppgick till MSEK 4 308 (7 790). Detta motsvarar en nettoskuld-sättningsgrad på 0,25 (0,49). Den kraftigt förbättrade nettoskuld-sättningsgraden beror på ett förbättrat kassaflöde från löpande verksamhet samt den svenska Personbilsverksamheten. Inklusive Kundfinansieringsverksamheten uppgick nettoskuld-sättningen till MSEK 25 108 (29 305), se Not 18.

Nyckeltal relaterade till balansräkningen		
	2002	2001
Nettoskuld-sättning exkl. avsatt till pensioner, MSEK ¹⁾	4 308	7 790
Nettoskuld-sättningsgrad ¹⁾	0,25	0,49
Eget kapital per aktie, SEK	84,66	79,98
Soliditet	25,6%	23,4%

1) Med Kundfinansieringsverksamheten redovisad enligt kapitalandelsmetoden.

Finansiella risker

Upplåning

Scania har en **bekräftad kreditfacilitet** på MUSD 1 850 på den internationella bankmarknaden, som förfaller i november år 2004. Vid årsskiftet var MUSD 297 av denna facilitet utnyttjad vilket betyder att MUSD 1 553, motsvarande MSEK 13 705 omräknat till balansdagskurs, var tillgängligt.

Utöver den bekräftade kreditfaciliteten har Scania ett **kapitalmarknadsprogram** på drygt SEK 30 miljarder omräknat till balansdagskurs, av detta var drygt SEK 17 miljarder utnyttjat per 2002-12-31.

Under 2002 emitterade Scania två privatobligationer, under sitt **Medium Term Note program**, på totalt MSEK 210 fördelat på en nollkupongobligation på MSEK 80 med en löptid till 2007 samt en kupongobligation på MSEK 130 med en löptid till 2005.

En publik obligation på MEUR 500 som löper fram till mars 2007 emitterades under Scantias **European Medium Term Note program**. Vidare emitterades, under 2002, en mindre obligation på MEUR 30 vilket gav ett totalt emitterat belopp på MEUR 1 080 inom ramen MEUR 1 500. För en komplett bild av Scantias upplåning, se Not 18.

Ränte- och motpartsrisker

Scantias **policy för ränterisker** är att räntebindningen på låneportföljen i normalfallet ska vara 6 månader, dock kan avvikelser göras mellan 0 och 24 månader. Ett undantag utgör Scantias kundfinansieringsbolag, för vilka räntebindningen på lån matchas mot tillgångarnas räntebindning.

Den **genomsnittliga upplåningskostnaden** per 31 december 2002, inklusive Kundfinansieringsverksam-

Säkringar av valutaflöden

Kvartal		GBP/SEK		USD/SEK		EUR/SEK		CHF/SEK		NOK/SEK		KRW/SEK	
		Volym	Kurs*	Volym	Kurs*	Volym	Kurs*	Volym	Kurs*	Volym	Kurs*	Volym	Kurs*
Kv. 1**	2003	25	14,733	30	10,455	106	9,148	15	6,318	80	1,147	22 200	0,00791
Kv. 2	2003	40	14,851	45	10,536	170	9,172	20	6,456	120	1,221	15 000	0,00737
Kv. 3	2003	32	14,417			145	9,258	20	6,566	132	1,218		
Kv. 4	2003	25	14,591			155	9,243	20	6,478				
Totalt (i miljoner)		122		75		576		75		332		37 200	
Balansdagskurs 021231		14,1475		8,8250		9,1925		6,3235		1,2595		0,00742	
Orealiserat resultat 021231 (MSEK)		58 967		107 113		14 467		-4 226		-10 141		11 106	

*) Genomsnittlig terminskurs samt lägsta lösenkurs för valutaoptioner.

***) Januari månads volymer är ej inkluderade då den realiserade resultateffekten redovisades i december.

heten, var 4,6 (5,9) procent. Under året var den genomsnittliga räntebindningen på Scantias låneportfölj (exklusive Kundfinansieringsverksamheten) cirka 2 månader, vilket även var den genomsnittliga räntebindningstiden vid årets utgång.

För att **hantera ränteriskerna** i koncernen används derivatinstrument. Samtliga uppgifter redovisas inklusive effekterna av dessa derivatinstrument. Hanteringen av de kreditrisker som uppkommer inom Scantias treasuryverksamhet, bland annat vid placering av likviditet och derivathandel, regleras i Scantias **finanspolicy**. Transaktioner sker endast inom fastställda limiter och med utvalda kreditvärdiga motparter.

Valuta

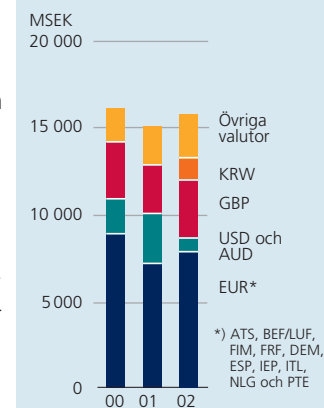
Nettoexponeringen i valutor uppgick 2002 till cirka SEK 16 miljarder. De största flödesvalutorna var EUR och GBP. Valutaexponeringen i USD minskade under det senaste året. Baserat på 2002 års geografiska intäkts- och kostnadsfördelning medför en procentenhets förändring av den svenska kronan mot övriga valutor en

rörelseresultatpåverkan på årsbasis om cirka MSEK 160.

Valutaexponeringen i rörelseresultatet framgår av Not 26. Rörelseresultatet 2002 för Europaverksamheten påverkades i jämförelse med valutäläget 2001, positivt med totalt MSEK 800, varav valutasäkringsåtgärder påverkade årets resultat positivt med MSEK 500 (-775). Se Not 26 för valutabekräkning avseende Latinamerikaverksamheten.

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

Flödesexponering valutor, netto



Scaniagruppens resultaträkning

Januari–december, MSEK	Not	2002	2001	2000
Fakturering	1	47 285	53 065	51 398
Kostnad för sålda varor		-36 260	-42 601	-40 061
Bruttoresultat		11 025	10 464	11 337
Forsknings- och utvecklingskostnader ¹⁾		-1 437	-1 955	-1 621
Försäljningskostnader		-5 206	-5 594	-4 312
Administrationskostnader		-857	-785	-856
Resultat från Kundfinansieringsverksamheten	2	308	278	179
Andel av intressebolags resultat	3	23	59	357
Realisationsvinst avseende Personbilsverksamheten	4	550	-	-
Rörelseresultat		4 406	2 467	5 084
Finansiella intäkter och kostnader	5			
Ränteintäkter		260	294	415
Räntekostnader		-857	-1 142	-1 007
Övriga finansiella intäkter och kostnader		-87	-78	-38
Summa finansiella intäkter och kostnader		-684	-926	-630
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader		3 722	1 541	4 454
Skatter	6	-985	-496	-1 371
Minoritetsandel		2	3	-3
Årets nettovinst		2 739	1 048	3 080
Avskrivningar ingår i rörelseresultatet med	7	-2 093	-2 157	-1 999
Resultat per aktie, SEK ²⁾		13,70	5,24	15,40

1) De totala utgifterna för forskning och utveckling uppgick till MSEK 2 010, varav MSEK 573 har aktiverats.

2) Inga potentiella utspädnings effekter föreligger.

Se Not 4 för information om hur avyttringen av den svenska Personbilsverksamheten påverkat Scaniagruppens resultat.

nettotillgångar uppgick vid utgången av 2002 till MSEK 11 397, se Not 25. Utländska nettotillgångar i dotterbolag säkras i normala fall inte, i den mån dotterbolag har betydande monetära tillgångar i lokal valuta kan dock säkring ske. Vid utgången av året var MSEK 566 (892) motsvarande 5 (10) procent säkrade centralt.

För att säkra monetära rörelsetillgångar i Latinamerikaverksamheten har lån i lokala valutor upptagits i Latinamerika. Per den 31 december uppgick lånen till MSEK 459 (1 714).

Övriga risker

Restvärdeexponering

En del av Scantias försäljning sker med garanterat restvärde alternativt med återköpsåtaganden. Under år 2002 uppgick sådana affärer volymmässigt till drygt 4 400 fordon. Värdet på samtliga åtaganden uppgick vid årsskiftet till MSEK 6 077 (7 413). Vid försäljning med denna typ av åtaganden sker intäktsföring samt vinstavräkning successivt över åtagandetiden. Restvärde- och återköpsåtaganden regleras av policys och följs regelbundet upp på såväl dotterbolagsnivå som på koncernnivå.

Försäkringar

Huvuddelen av Scantias försäkringar handlas upp på den internationella försäkringsmarknaden, under 2002 till en kostnad av MSEK 61 (55).

Antal anställda

Det totala antalet anställda minskade till 28 230 vid utgången av 2002, jämfört med 28 541 vid utgången av 2001. Nettoeffekten av avyttringar/förvärv av verksamheter medförde en minskning med cirka 900 personer. Exklusive avyttringar/förvärv ökade antalet anställda inom den europeiska industriverksamheten med cirka 600 personer. Inom försäljnings- och serviceorganisationen ökade antalet anställda med knappt 300 personer. I Latinamerikaverksamheten minskades antalet anställda med drygt 300 personer.

Scaniagruppens balansräkning

31 december, MSEK	Not				Med Kundfinansieringsverksamheten redovisad proforma enligt kapitalandelsmetoden.		
		2002	2001	2000	2002	2001	2000
TILLGÅNGAR							
Anläggningstillgångar							
Immateriella anläggningstillgångar	8	1 938	1 364	545	1 926	1 364	545
Materiella anläggningstillgångar ¹⁾	9	23 640	25 714	21 967	23 615	25 695	21 949
Finansiella anläggningstillgångar							
Andelar i intressebolag m m	10	126	795	2 037	3 229	3 287	3 631
Räntebärande fordringar	11	11 354	10 178	7 312	708	784	541
Uppskjutna skattefordringar	6	466	963	635	465	963	633
Andra långfristiga fordringar		224	351	604	224	347	604
Summa anläggningstillgångar		37 748	39 365	33 100	30 167	32 440	27 903
Omsättningstillgångar							
Varulager	12	7 862	7 946	7 467	7 831	7 880	7 429
Fordringar	13						
Räntebärande kundfordringar		7 136	6 791	5 483	816	989	941
Kundfordringar		6 497	7 731	8 953	6 429	7 562	8 905
Övriga fordringar		2 505	2 499	2 316	2 335	2 144	2 005
Summa fordringar		16 138	17 021	16 752	9 580	10 695	11 851
Kortfristiga placeringar	14	1 669	2 133	1 939	1 656	2 132	1 926
Kassa och bank		2 670	1 974	1 642	2 530	1 799	1 542
Summa omsättningstillgångar		28 339	29 074	27 800	21 597	22 506	22 748
Summa tillgångar		66 087	68 439	60 900	51 764	54 946	50 651

1) Materiella anläggningstillgångar inkluderar värdet av ännu ej intäktsförda leveranser med garanterade restvärden eller med återköpsåtaganden, för vilka motsvarande erhållna betalningar redovisats bland andra skulder. Följande belopp har redovisats:

8 692 9 821 7 841

31 december, MSEK	Not				Med Kundfinansieringsverksamheten redovisad proforma enligt kapitalandelsmetoden.		
		2002	2001	2000	2002	2001	2000
EGET KAPITAL OCH SKULDER							
Eget kapital	15						
Aktiekapital		2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000
Bundna reserver		4 608	5 665	5 370	4 608	5 665	5 370
Summa bundet eget kapital		6 608	7 665	7 370	6 608	7 665	7 370
Fria reserver		7 584	7 282	5 248	7 584	7 282	5 248
Årets nettovinst		2 739	1 048	3 080	2 739	1 048	3 080
Summa fritt eget kapital		10 323	8 330	8 328	10 323	8 330	8 328
Summa eget kapital		16 931	15 995	15 698	16 931	15 995	15 698
Minoritetsandel i dotterbolag		58	21	22	58	21	22
Avsättningar							
Avsättningar för pensioner	16	2 045	2 092	1 929	2 040	2 087	1 925
Avsättningar för uppskjuten skatt	6	2 060	2 391	2 271	1 188	1 490	1 626
Övriga avsättningar	17	2 309	2 184	1 800	2 307	2 180	1 795
Summa avsättningar		6 414	6 667	6 000	5 535	5 757	5 346
Skulder							
Långfristig upplåning	18	22 514	18 908	15 372	6 778	3 961	5 599
Kortfristig upplåning	18	6 933	14 504	11 986	1 717	7 760	5 650
Förskott från kunder		826	764	530	751	680	446
Skulder till leverantörer		3 297	3 253	3 616	3 108	3 025	3 433
Skatteskulder		241	182	527	217	179	521
Övriga skulder		2 103	2 003	1 842	1 842	1 769	1 614
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter ¹⁾	19	6 770	6 142	5 307	14 827	15 799	12 322
Summa skulder		42 684	45 756	39 180	29 240	33 173	29 585
Summa eget kapital och skulder		66 087	68 439	60 900	51 764	54 946	50 651
Ställda säkerheter och ansvarsförbindelser							
Ställda säkerheter	20	191	233	245			
Ansvarsförbindelser	21	680	855	881			
Nettoskuldsättning, exklusive avsättningar för pensioner, MSEK		25 108	29 305	23 777	4 308	7 790	7 781
Nettoskuldsättningsgrad		1,48	1,83	1,51	0,25	0,49	0,50
Soliditet, %		25,6	23,4	25,8	32,7	29,1	31,0
Eget kapital per aktie, SEK		84,66	79,98	78,49			
Sysselsatt kapital, MSEK		48 481	51 520	45 007	27 524	29 824	28 894

Förändring i eget kapital

Januari–december, MSEK	2002	2001	2000
Eget kapital vid årets början	15 995	15 698	13 548
Valutakursdifferenser	-1 103	649	470
Nettovinst	2 739	1 048	3 080
Utdelning	-700	-1 400	-1 400
Eget kapital vid årets utgång	16 931	15 995	15 698

Scaniagruppens kassaflödesanalys

Januari–december, MSEK	Not	2002	2001	2000
Kassaflöde från verksamheten				
Årets nettovinst exklusive Kundfinansieringsverksamheten		2 526	854	2 954
Icke kassaflödespåverkande poster	22	2 041	2 124	1 997
Tillförda medel från verksamheten		4 567	2 978	4 951
Förändring av rörelsekapital m m				
Varulager		-918	475	74
Fordringar		223	1 973	-1 394
Avsatt till pensioner		171	153	75
Räntefria skulder och avsättningar		1 296	-706	829
Summa förändring av rörelsekapital m m	22	772	1 895	-416
Summa kassaflöde från verksamheten		5 339	4 873	4 535
Nettoinvesteringar exklusive förvärv/avyttring av verksamheter	22	-2 921	-1 878	-1 521
Kassaflöde före förvärv/avyttring av verksamheter		2 418	2 995	3 014
Nettoinvesteringar genom förvärv/avyttring av verksamheter	22	1 165	-929	-457
Kassaflöde exklusive Kundfinansieringsverksamheten		3 583	2 066	2 557
Expansion i Kundfinansieringsverksamheten	2	-552	-2 428	-2 444
Förändring av nettoskuldsättning inklusive Kundfinansieringsverksamheten		3 031	-362	113
Förändring av nettoskuldsättning från finansieringsaktiviteter	22	-1 813	2 119	2 020
Utdelning		-700	-1 400	-1 400
Nettoförändring av likvida medel och kortfristiga placeringar		518	357	733
Effekt av valutakursförändringar på likvida medel och kortfristiga placeringar		-286	169	138
Kassa och bank samt kortfristiga placeringar vid årets början		4 107	3 581	2 710
Kassa och bank samt kortfristiga placeringar vid årets slut		4 339	4 107	3 581
Kassaflöde per aktie, exklusive Kundfinansieringsverksamheten, exklusive förvärv/avyttringar		12,09	14,98	15,07

Moderbolaget Scania AB

Resultaträkning

Januari–december, MSEK	Not	2002	2001	2000
Rörelseresultat		0	0	0
Finansiella intäkter och kostnader	1	182	51	-13
Erhållen utdelning, koncernbidrag m m	1	1 000	650	3 184
Upplösning av periodiseringsfond		250	600	-
Avsättning till periodiseringsfond		-	-325	-634
Skatt	2	-121	-273	-711
Årets nettovinst		1 311	703	1 826

Koncernbidrag har 2002 redovisats enligt Akutgruppens uttalande (URA7), jämförelseperioder har ej justerats.

Balansräkning

31 december, MSEK	Not	2002	2001	2000
TILLGÅNGAR				
Finansiella anläggningstillgångar				
Aktier i koncernföretag	3	10 971	10 971	10 971
Omsättningstillgångar				
Fordran på dotterbolag		2 775	3 010	4 409
Övriga fordringar		13	13	13
Upplupna intäkter		2	-	-
Summa tillgångar		13 761	13 994	15 393
EGET KAPITAL OCH SKULDER				
Eget kapital	4	11 174	10 873	11 570
Obeskattade reserver	5	2 586	2 836	3 111
Kortfristiga skulder				
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		1	12	1
Skatteskuld		0	273	711
Summa kortfristiga skulder		1	285	712
Summa eget kapital och skulder		13 761	13 994	15 393
Ställda säkerheter och ansvarsförbindelser				
Ställda säkerheter		Inga	Inga	Inga
Ansvarsförbindelser	6	26 685	26 872	19 476

Förändring i eget kapital

Januari–december, MSEK	2002	2001	2000
Eget kapital vid årets början	10 873	11 570	11 144
Nettovinst	1 311	703	1 826
Koncernbidrag (netto efter skatt)	-310	-	-
Utdelning	-700	-1 400	-1 400
Eget kapital vid årets utgång	11 174	10 873	11 570

Kassaflödesanalys

Januari–december, MSEK	2002	2001	2000
Kassaflöde från verksamheten			
Årets nettovinst	1 311	703	1 826
Icke kassaflödespåverkande poster			
Anteciperad utdelning	-1 000	-	-
Erhållna koncernbidrag	-	-650	-3 255
Lämnade koncernbidrag	-	-	71
Skatt	121	-	-
Avsättning/upplösning obeskattade reserver	-250	-275	634
Tillförda medel från verksamheten	182	-222	-724
Förändring av rörelsekapitalet			
Kortfristiga skulder	-284	-427	-79
Fordringar	-2	-	-
Summa kassaflöde från verksamheten	-104	-649	-803
Förändring av nettoskuldsättning genom finansieringsaktiviteter			
Förändring av fordran/skuld till dotterbolag	804	2 049	2 203
Utdelning	-700	-1 400	-1 400
Netto tillförda medel genom finansieringsaktiviteter	104	649	803
Likvida medel och kortfristiga placeringar vid årets slut	0	0	0

Redovisningsprinciper

Scaniagruppens årsredovisning har upprättats i enlighet med Årsredovisningslagen, Redovisningsrådets gällande rekommendationer och Akutgruppens uttalanden. Redovisningsrådets rekommendationer baseras på internationella redovisningsprinciper antagna av International Accounting Standards Board.

Koncernredovisning

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

Koncernredovisningen upprättas enligt de principer som anges i Redovisningsrådets rekommendation RR1:00. Förvärv av bolag redovisas enligt förvärvsmetoden, vilken innebär att tillgångar och skulder i det förvärvade bolaget redovisas till av köparen åsatta förvärvsvärden enligt upprättad förvärvsanalys. Överstiger anskaffningsvärdet för aktier i dotterbolaget det åsatta värdet på bolagets nettotillgångar enligt förvärvsanalysen, utgörs skillnaden av koncernmässig goodwill. Avskrivningstiden för goodwill fastställs genom individuell prövning. Vid bedömning av avskrivningstiden används i huvudsak följande principer:

- Mindre förvärv som är ett komplement till befintlig verksamhet och som integreras med denna skrivs av på fem år.
- Större förvärv som innebär etablering på nya marknader skrivs av på 10 år om det är en etablerad verksamhet med stark marknadsposition.

Avskrivningstid för under året förvärvade verksamheter bedömdes till 10 år. Endast resultat uppkomna efter förvärvstidpunkten ingår i koncernens eget kapital. Avyttrade bolag ingår i koncernens redovisning till och med tidpunkten för avyttringen. Försäljningen av den svenska Personbilsverksamheten skedde med verkan från årets början och slutfördes under andra kvartalet i och med att EUs konkurrensmyndighet godkände affärerna. I och med godkännandet har fakturering och resultat från den avyttrade svenska Personbilsverksamheten, som inkluderades i rapporten för årets första kvartal, reverserats i andra kvartalet. Ackumulerat redovisas endast realisationsvinsten.

Minoritetsandel av nettovinst och eget kapital i icke helägda dotterbolag redovisas separat. Intressebolag redovisas enligt kapitalandelsmetoden, vilken innebär att aktier och andelar i intressebolag i koncernredovisningen värderas till koncernens andel av intressebolagets eget kapital efter justering för gruppens andel av över- respektive undervärden. Härigenom ingår i koncernens resultat Scantias andel av intressebolagets resultat.

Kundfinansieringsverksamheten redovisas pro forma enligt kapitalandelsmetoden, detta för att skapa en mer analytisk redovisning. Kundfinansieringsverksamhetens kapitalbindning med åtföljande finansieringsstruktur skiljer sig avsevärt från den övriga verksamheten.

Omräkning av utländska dotterbolag och intressebolag

Scantias industriella verksamhet, i såväl Europa som Latinamerika, har gemensam produktutveckling,

gemensamma produkter och gemensam produktionsstruktur vilket innebär att verksamheten betraktas som integrerad. Detta leder till att den tillsammans med vissa holdingbolag omräknas enligt den monetära metoden. Övriga dotterbolag, i huvudsak marknadsbolag, omräknas enligt dagskursmetoden. I Latinamerika har förvärv lett till en mer renodlad kommersiell struktur vilken från och med 2002 omräknas enligt dagskursmetoden.

Den monetära metoden innebär att monetära poster omräknas till balansdagskurs och icke-monetära poster till kursen vid investeringstillfället. Varulager, anläggningar och eget kapital omräknas till investeringskurs och övriga tillgångar och skulder till balansdagskurs. Med undantag för varuförbrukning och avskrivningar på anläggningstillgångar, som omräknas till investeringskurs, omräknas intäkter och kostnader till årets vägda medelkurs.

Kursdifferensen på monetära tillgångar och skulder ingår i årets resultat och redovisas i resultaträkningen på följande sätt: Den kursdifferens som är hänförlig till rörelserelaterade balansposter redovisas i rörelseresultatet, den kursdifferens som är hänförlig till finansiella poster redovisas bland finansiella intäkter och kostnader och den som är hänförlig till skatteposter som skatt i resultaträkningen. Kurseffekter av valuta-säkringsåtgärder fördelas på motsvarande sätt mellan rörelseresultat, finansnetto och skatt.

Dagskursmetoden innebär att tillgångar och skulder omräknas till balansdagskurs samt intäkter och kostnader till årets medelkurs. Kursdifferensen, som är effekten av dels att de utländska dotterbolagets nettokapital omräknas med en annan kurs vid årets början

än vid dess slut, dels att nettoresultatet omräknas till annan kurs än balansdagens, förs direkt till eget kapital i balansräkningen.

Fordringar och skulder i utländsk valuta

Fordringar och skulder i utländsk valuta värderas till balansdagskurs, vilket medför att realiserade kursvinster och -förluster ingår i resultatet. Vidare ingår kurseffekter avseende säkring av flöden i utländsk valuta i resultatet under den period som det säkrade flödet redovisas. Den realiserade delen av värderade kurssäkringar, inklusive upplupen ränta, redovisas som upplupen intäkt eller upplupen kostnad.

Avskrivning och nedskrivning

Maskiner, inventarier och fastigheter värderas till anskaffningsvärde och avskrivning sker över tillgångens nyttjandeperiod. I de fall då ett restvärde finns sker avskrivning ner till detta värde. Nyttjandeperiod för maskiner och inventarier är mellan 5–15 år. Industribyggnader skrivs av på 25 år. Markttillgångar skrivs ej av. Avskrivningstiden för goodwill och andra immateriella tillgångar fastställs genom individuell prövning, i normala fall 5 eller 10 år, se avsnitt Koncernredovisning ovan. Avskrivning avseende aktiverade utgifter för utveckling skall påbörjas först när tillgången tas i bruk. Genomsnittlig avskrivningstid bedöms uppgå till 5 år.

Om det vid bokslutstidpunkten föreligger någon indikation på att en anläggningstillgång minskat i värde sker en beräkning av tillgångens återvinningsvärde. Om det beräknade återvinningsvärdet understiger det redovisade värdet görs en nedskrivning till tillgångens återvinningsvärde.

Leasingavtal

Leasingavtal med kunder redovisas såsom finansiell leasing i de fall risker och förmåner som är förenade med innehavet av tillgången i allt väsentligt har överförts till leasetagaren. Övriga leasingkontrakt redovisas som operationell leasing.

Varulager

Varulager värderas till det lägsta av anskaffningsvärde och verkligt värde enligt först-in, först-ut principen (FIFU). I varulagrens värde ingår en därtill hänförlig andel av indirekta kostnader. Varulager redovisas netto efter avdrag för inkurans och internvinster.

Kortfristiga placeringar

Kortfristiga placeringar värderas till det lägsta av anskaffnings- och marknadsvärde.

Likvida medel

Likvida medel utgörs av kassa och bank samt kortfristiga placeringar. I vissa fall utgörs kortfristiga placeringar av placeringar med längre löptid än 90 dagar, vilka lätt kan omsättas till kassa och bank.

Intäktsredovisning

Intäkter redovisas, med avdrag för lämnade rabatter och kreditfakturer, vid den tidpunkt då huvudsakligen alla risker och rättigheter övergår till köparen.

Successiv intäktsföring

Vid försäljning med restvärdegaranti (operationell leasing) eller återköpsåtaganden redovisas intäkten successivt över åtagandetiden istället för vid leverans-

tillfället, eftersom risk bedöms kvarstå hos Scania. Som en konsekvens härav kvarstår motsvarande tillgångar i Scanias balansräkning och erhållna likvider redovisas som förutbetalda intäkter. Före 2001 redovisades intäkten vid leveranstillfället medan vinsten redovisades successivt över åtagandetiden, jämförelseperioden har justerats.

Forsknings- och utvecklingskostnader

Utgifter som uppstår under forskningsfasen belastar rörelseresultatet när de uppstår. Utgifter som uppstår under utvecklingsfasen aktiveras under vissa förutsättningar som immateriell tillgång och skrivs av över bedömd nyttjandeperiod från det att tillgången tas i bruk.

Försäljningskostnader

Försäljningskostnader definieras som marknadsbolagens rörelsekostnader samt goodwillavskrivningar avseende förvärv av marknadsbolag och kostnader för centrala marknadsresurser.

Administrationskostnader

Administrationskostnader definieras som kostnader för företagsledning samt för staber.

Lånekostnader

Lånekostnader i form av räntor belastar rörelseresultatet löpande när de uppstår. Uppläggningskostnader avseende större kapitalmarknadsprogram periodiseras över programmets löptid.

Valutakursdifferenser

Valutakursdifferenser redovisas i rörelseresultatet, förutom kursdifferens som avser kort- och långfristig upplåning vilken redovisas som finansiell intäkt respektive kostnad.

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

Skatter

Koncernens totala skatt utgörs av aktuell och uppskjuten skatt. Uppskjuten skatt redovisas vid skillnad mellan bokföringsmässig och skattemässig värdering av tillgångar och skulder (så kallade temporära skillnader). Uppskjutna skatteskulder reserveras fullt ut, uppskjutna skattefordringar värderas endast i den mån dessa sannolikt kommer att kunna utnyttjas.

Upplysningar om närstående

Eventuella transaktioner med närstående sker till marknadsmässiga villkor.

Ändrade redovisningsprinciper

Från och med 2002 tillämpas följande nya rekommendationer utgivna av Redovisningsrådet; RR1:00 Koncernredovisning, RR15 Immateriella anläggningstillgångar, RR16 Avsättningar, ansvarsförbindelser och

eventuelltillgångar, RR17 Nedskrivningar, RR19 Verksamheter under avveckling, RR21 Lånekostnader samt RR23 Upplysningar om närstående. De förändringar av Scantias redovisningsprinciper som dessa rekommendationer har gett upphov till beskrivs nedan.

RR15 Immateriella tillgångar

Enligt rekommendationen skall utgifter för utveckling av nya produkter, produktions- och informationssystem inte kostnadsföras, då vissa förutsättningar uppfylls, utan aktiveras som en immateriell tillgång. Scantias koncerngemensamma forsknings- och utvecklingsaktiviteter klassificeras i en forskningsfas och en utvecklingsfas. De utgifter som uppstår under forskningsfasen redovisas som kostnader när de uppstår. Utgifter under utvecklingsfasen aktiveras som immateriell tillgång och skrivs av över bedömd nyttjandeperiod. Under året har MSEK 573 av Scantias utgifter för produktutveckling aktiverats.

RR17 Nedskrivningar

Om det vid bokslutstidpunkten föreligger någon indikation på att en anläggningstillgång minskat i värde sker en beräkning av tillgångens återvinningsvärde. Om det beräknade återvinningsvärdet understiger det redovisade värdet görs en nedskrivning till tillgångens återvinningsvärde. Vid jämförelse av återvinningsvärde och redovisat värde har nedskrivningsbehov inte bedömts föreligga.

RR19 Verksamheter under avveckling

Vid avveckling av verksamheter skall vissa uppgifter lämnas för såväl den avvecklade verksamheten som kvarvarande verksamhet. Under året har den svenska Personbilsverksamheten avyttrats, effekterna av denna avyttring beskrivs i Not 4.

2003

Scania kommer från och med första kvartalet 2003 att tillämpa Redovisningsrådets rekommendation RR25 avseende segmentsrapportering. Detta innebär att Scantias primära segmentsindelning kommer att vara Fordon och Service samt Kundfinansiering.

KONCERNEN

Not 1	Fakturering	sid 59
Not 2	Kundfinansieringsverksamheten	59
Not 3	Andel av intressebolags resultat	60
Not 4	Avyttrad verksamhet	60
Not 5	Finansiella intäkter och kostnader	60
Not 6	Skatter	61
Not 7	Avskrivningar	61
Not 8	Immateriella anläggningstillgångar	62
Not 9	Materiella anläggningstillgångar	62
Not 10	Andelar i intressebolag m m	63
Not 11	Räntebärande fordringar (långfristiga)	63
Not 12	Varulager	63
Not 13	Fordringar (kortfristiga)	63
Not 14	Kortfristiga placeringar	63
Not 15	Eget kapital	63
Not 16	Avsättning för pensioner och liknande förpliktelser	64
Not 17	Övriga avsättningar	64
Not 18	Upplåning	64
Not 19	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	65
Not 20	Ställda säkerheter	65
Not 21	Ansvarsförbindelser	65
Not 22	Kassaflödesanalys	65
Not 23	Löner, ersättningar samt antal anställda	66
Not 24	Information angående ersättning till ledande befattningshavare och revisorer	67
Not 25	Nettotillgångar utanför Sverige	68
Not 26	Valutaexponering i rörelseresultat	68
Not 27	Valutadifferensers påverkan på årets nettovinst	68

MODERBOLAGET

Not 1	Finansiella intäkter och kostnader	69
Not 2	Skatt	69
Not 3	Aktier i koncernföretag	69
Not 4	Eget kapital	69
Not 5	Obeskattade reserver	69
Not 6	Ansvarsförbindelser	69
Not 7	Information om löner och ersättningar till ledande befattningshavare och revisorer	69

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

NOT 1 Fakturering

	2002	2001	2000
Lastbilar	27 184	29 139	31 101
Bussar	3 991	4 701	3 704
Motorer	464	608	437
Serviceprodukter	10 603	10 151	8 113
Begagnade fordon och övrigt	5 073	4 498	3 810
Intäktperiodisering fordon ¹⁾	-1 175	-1 884	-2 425
Summa Scaniaprodukter	46 140	47 213	44 740
Personbilsverksamhet ²⁾	1 145	5 852	6 658
Totalt	47 285	53 065	51 398

1) Avser skillnaden mellan resultatavräknad fakturering och faktureringsvärde baserat på leveranser. Denna skillnad uppstår då intäkter vid operationell leasing samt försäljning med återköpsåtaganden redovisas successivt över åtagandetiden istället för vid leveranstillfället. Årets lägre intäktperiodisering är en följd av att antalet fordon under operationell leasing och med återköpsgarantier, för vilka intäkter redovisas successivt, efter flera år av tillväxt minskat något under året.

2) I fakturering 2001 och 2000 ingick fakturering från den svenska Personbilsverksamheten med MSEK 4 755 respektive MSEK 5 539. Den svenska Personbilsverksamheten avyttrades per 1 januari 2002, se vidare Not 4.

NOT 2 Kundfinansieringsverksamheten

Resultaträkning	2002	2001	2000
Ränteintäkter	1 151	1 041	718
Leasingintäkter	2 612	2 656	1 687
Avskrivningar	-1 977	-1 939	-1 198
Räntekostnader	-1 056	-1 101	-792
Andra intäkter och kostnader	17	-16	-3
Rörelseintäkter (netto)	747	641	412
Kreditförluster ¹⁾	-175	-137	-66
Rörelsekostnader	-264	-226	-167
Rörelseresultat	308	278	179

1) Inklusive förändring i reserv för osäkra fordringar.

Balansräkning	2002	2001	2000
TILLGÅNGAR			
Uthyrningstillgångar	8 341	9 894	7 208
Finansiella fordringar	16 962	15 197	11 314
Övriga tillgångar	854	1 163	804
Summa tillgångar	26 157	26 254	19 326
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital	3 103	2 492	1 594
Låneskulder	20 952	21 691	16 108
Övriga skulder	2 102	2 071	1 624
Summa eget kapital och skulder	26 157	26 254	19 326
Kassaflödesanalys	2002	2001	2000
Årets nettovinst	213	194	126
Icke kassaflödespåverkande poster	207	312	194
Tillförda medel från verksamheten	420	506	320
Förändring av uthyrningstillgångar	1 118	-143	-1 246
Förändring av finansiella fordringar	-2 481	-2 435	-1 680
Förändring av övriga tillgångar och skulder	391	-79	162
Förvärv av verksamhet	-	-277	-
Expansion i Kundfinansieringsverksamheten	-552	-2 428	-2 444
Uthyrningstillgångar (operationell leasing)	2002		
Vid årets början	9 894		
Tillkommande kontrakt	2 972		
Avskrivning	-1 977		
Lösen	-2 105		
Förändring av värdereglering	2		
Kursdifferenser	-445		
Redovisat värde vid årets slut ²⁾	8 341		
Finansiella fordringar (avbetalningskontrakt och finansiell leasing)	2002		
Vid årets början	15 197		
Tillkommande fordringar	10 318		
Amortering/lösen m m	-8 079		
Förändring av värdereglering	-9		
Kursdifferenser	-465		
Redovisat värde vid årets slut	16 962		

2) Ingår i koncernen i materiella anläggningstillgångar efter avdrag för framskjuten vinstavräkning.

Nettoinvesteringar i finansiella leasingavtal	2002	2001	2000
Fordringar avseende framtida minimileaseavgifter	13 244	10 988	8 543
Avgår belopp för:			
Inkassokostnader och reserv för osäkra fordringar	-294	-342	-242
Beräknad ränta	-1 145	-1 093	-934
Nettoinvestering ³⁾	11 805	9 553	7 367

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

Framtida minimileaseavgifter ⁴⁾	Operationell leasing	Finansiell leasing
2003	2 697	5 158
2004	2 255	3 651
2005	1 337	2 421
2006	722	1 322
2007	316	525
2008 och därefter	198	167
Totalt	7 525	13 244

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

NOT 3 Andel av intressebolags resultat

Koncernens andel av intressebolags resultat före skatt består av följande:

	2002	2001	2000
Scaniaprodukter ¹⁾	23	29	195
Personbilsverksamheten ²⁾	-	30	162
Totalt	23	59	357

1) År 2000 ingick den nederländska distributören Beers N.V. med MSEK 182. Under år 2001 förvärvades resterande aktier, varför bolaget redovisas som helägt dotterbolag.

2) Andel av intressebolags resultat i Personbilsverksamheten år 2001 och 2000 avsåg Scantias andel av Svenska Volkswagen ABs resultat. Svenska Volkswagen AB avyttrades per 1 januari 2002, se vidare Not 4.

NOT 4 Avyttrad verksamhet

Resultaträkning	Avyttrad verksamhet (Den svenska Personbilsverksamheten)			Kvarvarande verksamhet		
	2002	2001	2000	2002	2001	2000
Fakturering	-	4 755	5 539	47 285	48 310	45 859
Kostnad för sålda varor	-	-4 326	-4 688	-36 260	-38 275	-35 373
Bruttoresultat	-	429	851	11 025	10 035	10 486
Forsknings- och utvecklingskostnader	-	-	-	-1 437	-1 955	-1 621
Försäljningskostnader	-	-355	-735	-5 206	-5 239	-3 577
Administrationskostnader	-	-	-	-857	-785	-856
Resultat från Kundfinansieringsverksamheten	-	-	-	308	278	179
Andel av intressebolags resultat	-	30	162	23	29	195
Realisationsvinst avseende Personbilsverksamheten	550	-	-	-	-	-
Rörelseresultat	550	104	278	3 856	2 363	4 806
Finansiella intäkter och kostnader	-	-17	-21	-684	-909	-609
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader	550	87	257	3 172	1 454	4 197
Skatter	-	-22	-75	-985	-474	-1 296
Minoritetsandel	-	-	-	2	3	-3
Årets nettovinst	550	65	182	2 189	983	2 898
Rörelsemarginal, procent	-	2,2	5,0	8,2	4,9	10,5

Den under första kvartalet avtalade försäljningen av den svenska Personbilsverksamheten, där det hälftenägda Svenska Volkswagen AB och den helägda gruppen av återförsäljare Din Bil Sverige AB ingick, slutfördes under juni månad i samband med konkurrensmyndighetens godkännande och köparens betalning. Vid årets början uppgick det redovisade värdet i Scania av den sålda verksamhetens tillgångar till 1 575 MSEK och skulder och avsättningar till 818 MSEK. Under 2001 uppgick den avyttrade verksamhetens kassaflöde från verksamheten till -20 MSEK och förändring av skuldsättning genom finansieringsaktiviteter till 85 MSEK. Vinsten från avyttringen uppgick till 550 MSEK.

NOT 5 Finansiella intäkter och kostnader

	2002	2001	2000
Ränteintäkter			
Banktillgodohavanden och kortfristiga placeringar	181	89	237
Räntebärande fordringar	48	157	121
Övrigt	31	48	57
Summa ränteintäkter	260	294	415
Räntekostnader			
Upplåning	-760	-1 086	-945
Pensionsskuld (PRI)	-97	-56	-62
Summa räntekostnader	-857	-1 142	-1 007
Andra finansiella intäkter och kostnader	-87	-78	-38
Finansiella intäkter och kostnader, netto	-684	-926	-630

NOT 6 Skatter

Periodens skattekostnad/skatteintäkt	2002	2001	2000
Aktuell skatt	-990	-642	-1 088
Uppskjuten skatt	14	163	-168
Andel av skatt i intressebolag	-9	-17	-115
Totalt	-985	-496	-1 371

Uppskjuten skatt är hänförlig till följande

	2002
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	-83
Uppskjuten skatt till följd av förändringar av skattesatser	0
Uppskjuten skatteintäkt i under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	350
Uppskjuten skattekostnad till följd av utnyttjande av tidigare aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	-253
Totalt	14

Avstämning av effektiv skatt

skatt	2002		2001		2000	
	Belopp	%	Belopp	%	Belopp	%
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader	3 722		1 541		4 454	
Svensk nominell skatt	1 042	28	431	28	1 247	28
Skatteeffekt och procentuell påverkan:						
Värdering av underskottsavdrag	-35	-1	106	7	45	1
Skillnad mellan svensk och utländsk skattesats	-32	-1	-71	-5	61	1
Ej skattepliktiga intäkter	-31	-1	-32	-2	-62	-1
Reavinst vid avyttring av verksamheter	-154	-4	-	-	-	-
Ej avdragsgilla kostnader inkl goodwillavskrivning	112	3	143	9	89	2
Justering av skatt avseende tidigare år	1	0	-30	-2	-9	0
Övrigt	82	2	-51	-3	0	0
Effektiv skatt	985	26	496	32	1 371	31

Under året avyttrades den svenska Personbilsverksamheten, den koncernmässiga realisationsvinsten på MSEK 550 har ej lett till någon skattebelastning. Skattesatsen har under året ändrats i följande länder: Australien, Chile, Frankrike, Sydkorea, Luxemburg, Nederländerna, Ryssland, Slovakien samt Schweiz, vilket haft en marginell påverkan.

Uppskjutna skattefordringar och skatteskulder är hänförliga till följande

	2002	2001	2000
Uppskjutna skattefordringar			
Avsättningar	293	212	269
Anläggningar	213	171	77
Varulager	367	363	308
Ej utnyttjade underskottsavdrag ¹⁾	801	801	525
Övrigt	518	349	295
Kvittning inom skatteenheter	-1 726	-933	-839
Summa	466	963	635

Uppskjutna skatteskulder

Anläggningar	2 766	2 190	1 951
Periodiseringsfond ²⁾	749	807	873
Övrigt	271	327	286
Kvittning inom skatteenheter	-1 726	-933	-839
Summa	2 060	2 391	2 271

Uppskjuten skatteskuld, netto 1 594 1 428 1 636

Avstämning av uppskjuten skatteskuld, netto

Ingående balans	1 428
Skattefordran/skatteskuld i förvärvade verksamheter	24
Skattefordran/skatteskuld i avyttrade verksamheter	-26
Uppskjuten skatt redovisad i årets resultat	-14
Kursdifferenser m m	182
Uppskjuten skatteskuld, netto per 31 december	1 594

1) Ej utnyttjade underskottsavdrag härrör främst från Sverige, Latinamerika, Frankrike, England och Tyskland. Av den uppskjutna skattefordran som härrör från underskottsavdrag kan MSEK 385 utnyttjas utan tidsbegränsning. För under året värderade uppskjutna skattefordringar avseende dotterbolag som under året redovisat förlust har bedömning gjorts att framtida intjäningsförmåga i respektive bolag gör en värdering möjlig. För Scaniagruppen har uppskjutna skattefordringar avseende underskottsavdrag uppgående till MSEK 459 ej upptagits efter bedömning av möjligheten att kunna utnyttja underskotten och beroende på begränsning i det årliga framtida utnyttjandet. Av de ej upptagna underskottsavdragen har MSEK 245 ingen förfallotidpunkt medan MSEK 214 förfaller enligt följande: MSEK 2 år 2003, MSEK 42 år 2004, MSEK 20 år 2005, MSEK 2 år 2006, MSEK 21 år 2007 samt MSEK 127 år 2008 eller senare. Uppskjuten skatt har ej redovisats för temporära skillnader som hänför sig till investeringar i dotter- och intresseföretag då dessa innehav i allt väsentligt är av långsiktig karaktär.

2) I Sverige finns möjlighet att göra avsättning till en obeskattad reserv kallad periodiseringsfond. Avdrag för avsättning till periodiseringsfond medges med högst 25 procent av den beskattningsbara vinsten. Varje fondavsättning får frist återföras till beskattning och skall återföras senast sju år efter det år då avsättningen gjordes.

NOT 7 Avskrivningar

Avskrivningar fördelade per funktion exklusive avskrivningar i Kundfinansieringsverksamheten som återfinns i Not 2.

Immateriella anläggningstillgångar	2002	2001	2000
Forsknings- och utvecklingskostnader	-		
Försäljningskostnader	-237	-188	-83
Summa	-237	-188	-83

Materiella anläggningstillgångar	2002	2001	2000
Kostnad för sålda varor	-1 469	-1 504	-1 411
Forsknings- och utvecklingskostnader	-91	-106	-84
Försäljningskostnader	-255	-314	-372
Administrationskostnader	-41	-45	-49
Summa	-1 856	-1 969	-1 916

Total avskrivning -2 093 -2 157 -1 999

Därutöver tillkommer värdeminskning på fordon levererade med återköpsgaranti samt korttidsuthyrning som belastar kostnad såld vara -549 -583 -344

NOT 8 Immateriella anläggningstillgångar

	Goodwill	Produkt- utveckling	Program- vara
Redovisat värde 2000-01-01	681		
Förändring av ackumulerade anskaffningsvärden 2000	79		
Förändring av ackumulerade avskrivningar 2000	-215		
Redovisat värde 2000-12-31	545		
Förändring av ackumulerade anskaffningsvärden 2001	1 022		
Förändring av ackumulerade avskrivningar 2001	-203		
Redovisat värde 2001-12-31	1 364		

2002

Ackumulerade anskaffningsvärden

Vid årets början	1 782		
Förvärv/avyttringar av verksamheter	156	-	-
Nyanskaffningar	12	573	56
Avyttringar och utrangeringar	-	-	-1
Omklassificeringar	-	-	111
Kursdifferenser	-90	-	-1
Summa	1 860	573	165

Ackumulerade avskrivningar

Vid årets början	418		
Avyttringar av verksamheter	-	-	-
Årets avskrivningar			
- Fordon och Service	215	-	22
- Kundfinansieringsverksamheten	-	-	3
Avyttringar och utrangeringar	-	-	-1
Omklassificeringar	-	-	24
Kursdifferenser	-21	-	0
Summa	612	-	48

Redovisat värde vid årets slut **1 248** **573** **117**

År 2002 trädde Redovisningsrådets rekommendation RR15 Immateriella tillgångar i kraft, som en följd härav aktiveras den del av Scaniagruppens utgifter för forskning och utveckling som uppkommer under utvecklingsfasen. Scaniagruppens utgifter för forskning och utveckling uppgick under året till MSEK 2 010 av dessa har MSEK 1 437 kostnadsförts under året och MSEK 573 aktiverats. Avskrivning sker först då tillgången tas i bruk. Då samt-

liga tillgångar för vilka aktivering skett fortfarande befinner sig i utvecklingsfasen har ingen avskrivning skett under året. Rekommendationen inbegriper även utveckling av programvara, tidigare år redovisades aktiverad programvara under Not 9, Materiella anläggningstillgångar. Rekommendationen tillåter inte retroaktiv tillämpning.

Av redovisat värde på aktiverad programvara avser MSEK 0 internt utarbetat.

NOT 9 Materiella anläggningstillgångar

	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier	Pågående nyanlägg- och förskott	Tillgångar i opera- tionell leasing ¹⁾
Redovisat värde 2000-01-01	6 039	6 828	991	6 431
Förändring av ackumulerade anskaffningsvärden 2000	473	1 719	-259	2 239
Förändring av ackumulerade avskrivningar 2000	-250	-1 596	-	-648
Redovisat värde 2000-12-31	6 262	6 951	732	8 022
Förändring av ackumulerade anskaffningsvärden 2001	1 715	1 238	362	4 870
Förändring av ackumulerade avskrivningar 2001	-614	-1 611	-	-2 213
Redovisat värde 2001-12-31	7 363	6 578	1 094	10 679

2002

Ackumulerade anskaffningsvärden

Vid årets början	10 953	19 539	1 094	15 566
Förvärv/avyttring av verksamheter	-475	47	-3	-1
Nyanskaffningar	271	721	1 404	4 295
Avyttringar och utrangeringar	-179	-613	-	-4 798
Omklassificeringar	350	670	-1 101	63
Årets kursdifferens	-478	-1 101	-36	-802
Summa	10 442	19 263	1 358	14 323

	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier	Pågående nyanlägg- och förskott	Tillgångar i opera- tionell leasing ¹⁾
Ackumulerade avskrivningar				
Vid årets början	3 621	12 961		4 733
Avyttring av verksamheter	-166	61		-16
Årets avskrivningar				
- Fordon och Service	354	1 502		549
- Kundfinansieringsverksamheten	0	10		1 977
Avyttringar och utrangeringar	-44	-507		-2 344
Omklassificeringar	1	-24		30
Årets kursdifferens	-153	-691		-224
Summa	3 613	13 312		4 705

Ackumulerade uppskrivningar

Vid årets början	33	-		-
Återföring av uppskrivning ³⁾	-2	-		-
Summa	31	-		-

Ackumulerade nedskrivningar²⁾

Vid årets början	2	-		154
Återföring av nedskrivning ³⁾	-2	-		-7
Summa	0	-		147

Redovisat värde

vid årets slut	6 860	5 951	1 358	9 471
- varav Maskiner		4 999		
- varav Inventarier		952		

Taxeringsvärden,

byggnader (i Sverige)	920			
motsvarande redovisat värde	2 243			

Taxeringsvärden, mark

(i Sverige)	305			
motsvarande redovisat värde	401			

Fasta åtaganden avseende hyra av lokaler fördelar sig enligt nedan:

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008 och därefter
124	118	100	89	86	82	526	

1) Inklusive tillgångar för korttidsuthyrning samt tillgångar som kapitaliserats på grund av återköpsåtaganden.

2) Nedskrivningar av tillgångar i operationell leasing avser värdering för befärdade kreditförluster.

3) Avser korrigerings av tidigare år.

NOT 10 Andelar i intressebolag m m

Andelar i intressebolag	2002	2001	2000
Akkumulerade anskaffningsvärden	29	332	750
Akkumulerade resultatandelar	38	387	827
Nedskrivning	-2	-	-
Redovisat värde	65	719	1 577

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

Intressebolag/org nr/säte	Ägarandel %	Redovisat värde hos moderbolag	Andelens värde i koncernen		
			2002	2001	2000
Beers N.V., NL003779439B01, Nederländerna ¹⁾			-	-	836
Svenska Volkswagen AB, 556084-0968, Sverige ²⁾			-	624	659
Cummins-Scania high pressure injection L.L.C, 043650113, USA	30	25	39	48	36
WM-Data Scania AB, 556084-1206, Sverige ³⁾			-	45	46
Swed Bus Pakistan Pvt Ltd, K-07897, Pakistan			0	2	-
ScaMadrid S.A., ES A80433519, Spanien	49	1	13	-	-
ScaValencia S.A., ES A46332995, Spanien	50	0	13	-	-
Andelar i intressebolag			65	719	1 577
Övriga aktier och andelar			61	76	14
Konvertibla förlagslån ⁴⁾			-	-	446
Totalt			126	795	2 037

- Under 2001 förvärvades resterande 50 procent av aktierna i Beers N.V. och bolaget övergick därmed till att vara dotterbolag.
- Under 2002 såldes innehavet på 50 procent av aktierna i Svenska Volkswagen AB och bolaget ingår därmed inte längre som intressebolag.
- Genom avtal fick Scania 2002 bestämmande inflytande över VM-data Scania AB som därefter konsolideras som dotterbolag.
- Avser två brasilianska återförsäljare vilka förvärvades i sin helhet i januari 2001.

Kapitalandelsvärde i koncernredovisningen beräknat med kapitalandelsmetoden och ägarandel i intressebolag, eget kapital uppgår till samma värde (MSEK 65).

Ice utdelade ackumulerade vinstandelar i intressebolagen utgör en del av koncernens bundna reserver och uppgår till MSEK 14 (387 respektive 827).

NOT 11 Räntebärande fordringar (långfristiga)

	2002	2001	2000
Forordningar i Kundfinansieringsverksamheten ¹⁾	10 641	9 394	6 508
Forordningar i övrig verksamhet	713	784	804
Totalt	11 354	10 178	7 312

- 1) I Not 2 visas hur Kundfinansieringsverksamhetens finansiella fordringar (inklusive kortfristig del) har förändrats under året.

NOT 12 Varulager

	2002	2001	2000
Råmaterial	822	858	781
Produkter i arbete	355	299	359
Färdiga produkter	6 685	6 789	6 327
Totalt	7 862	7 946	7 467

NOT 13 Fordringar (kortfristiga)

	2002	2001	2000
Räntebärande kundfordringar	816	988	940
Fordringar i Kundfinansieringsverksamheten	6 320	5 803	4 543
Summa räntebärande kundfordringar	7 136	6 791	5 483
Ice räntebärande kundfordringar	6 497	7 731	8 953
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	752	675	722
Övriga fordringar	1 753	1 824	1 594
Totalt	16 138	17 021	16 752

NOT 14 Kortfristiga placeringar

	2002	2001	2000
Likvida placeringar (löptid kortare än 90 dagar)	583	895	991
Placeringar (löptid 91-365 dagar)	1 086	1 238	948
Totalt	1 669	2 133	1 939

Drygt hälften av Scaniagruppens kortfristiga placeringar fanns i de latinamerikanska dotterbolagen medan resterande del avser placeringar av överskottslikviditet i Europa.

Placeringar till ett värde av MSEK 613 (692 respektive 866) var bundna genom avtal med externa motparter.

NOT 15 Eget kapital

Scaniagruppens eget kapital har förändrats på följande sätt:

2001	Aktiekapital	Bundna reserver	Fritt eget kapital	Ack. kursdifferens	Totalt
Ingående eget kapital	2 000	5 370	7 406	922	15 698
Utdelning	-	-	-1 400	-	-1 400
Nettovinst för 2001	-	-	1 048	-	1 048
Årets kursdifferens	-	-	-	649	649
Förskjutning mellan bundet och fritt kapital	-	295	-295	-	0
Övrigt	-	-	0	-	0
Utgående kapital 2001-12-31	2 000	5 665	6 759	1 571	15 995
2002					
Ingående eget kapital	2 000	5 665	6 759	1 571	15 995
Utdelning	-	-	-700	-	-700
Nettovinst för 2002	-	-	2 739	-	2 739
Årets kursdifferens ¹⁾	-	-	-	-1 103	-1 103
Förskjutning mellan bundet och fritt kapital ²⁾	-	-1 057	1 057	-	0
Övrigt	-	-	0	-	0

Utgående kapital 2002-12-31 **2 000** **4 608** **9 855** **468** **16 931**

Scania AB har 100 000 000 utelöpande A-aktier med en rösträtt per aktie och 100 000 000 utelöpande B-aktier med en tiodels rösträtt per aktie. Lagstadgad avsättning till bundna fonder erfordras ej.

- 1) Kursdifferenser uppstår vid omräkningen av utländska nettotillgångar enligt dagskursmetoden. Årets negativa kursdifferens på MSEK -1 103 har uppstått som följd av att den svenska kronan stärkts. Cirka MSEK -500 av effekten härrör från en stärkning gentemot USD, MSEK -300 gentemot Latinamerikanska valutor, främst argentinska Peso, samt cirka MSEK -300 gentemot EUR och övriga valutor.
- 2) Förskjutningar från bundet kapital förklaras i huvudsak av ovanstående kursdifferenser.

NOT 16 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser

	2002	2001	2000
Avsatt till tryggade pensioner, FPG/PRI	1 447	1 427	1 350
Avsatt till övriga pensioner	454	446	376
Avsatt till sjukvårdsförmåner	144	219	203
Totalt	2 045	2 092	1 929

Beloppet avsatt till pensioner motsvarar det försäkringstekniskt beräknade värdet av den kollektivavtalade ITP-planen och samtliga frivilliga pensionsåtaganden.

Den svenska planen för tjänstemän administreras av en för svenska näringslivet gemensam institution, Pensionsregistreringsinstitutet (PRI). De aktuariella antagandena är fastställda av PRI. Pensionskulden utgörs av summan av det diskonterade nuvärdet av företagets beräknade framtida pensionsutbetalningar, baserad på aktuell lön. Pensionerna är tryggade via kreditförsäkring i Försäkringsbolaget Pensionsgaranti (FPG).

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 17 Övriga avsättningar

Avsättningar för:

	Garanti	Omstruk- turering	Legala och skattemässiga tvister	Övrigt	Totalt
Vid årets ingång	1 439	131	347	267	2 184
Avsättningar under året	568	73	80	580	1 301
Under året ianspråktaga avsättningar	-549	-98	-35	-101	-783
Under året återförda avsättningar	-55	-	-	-27	-82
Kursdifferens	-86	-46	-158	-21	-311
Vid årets utgång	1 317	60	234	698	2 309

Garantiavsättning per fordon baseras på tidigare redovisade garantikostnader.

Det personalreduceringsprogram för Latinamerikaverksamheten som beslutades i slutet av 2001 har under året genomförts. Även den fortsatta koncentrationen av komponenttillverkningen bidrog till förändringen i avsättningar för omstrukturering.

De största enskilda posterna i årets avsättningar, under rubriken övrigt, avsåg tillgångsvärdering i Latinamerikaverksamheten, huvudsakligen Argentina.

NOT 18 Upplåning

Upplåning för kundfinansiering är avseende valuta och räntebindning effektivt matchad mot kontraherade betalningsflöden. Övrig upplåning sker i huvudsak i respektive lokala valutor med en räntebindning på normalt 2 månader.

Kort- och långfristig upplåning

fördelat på olika valutor ¹⁾	2002	2001	2000
SEK	9 159	12 593	10 505
EUR	17 268	14 549	8 495
GBP	670	1 698	1 417
USD	609	1 806	4 567
Andra valutor	1 741	2 766	2 374
Totalt ²⁾	29 447	33 412	27 358
Varav hänförligt till Kundfinansieringsverksamheten	20 952	21 691	16 108
Upplåning exklusive Kundfinansieringsverksamheten	8 496	11 721	11 250

1) Tar ej hänsyn till valutasäkringar vilka använts för att matcha upplåningen per valuta mot finansieringsbehovet per valuta.

2) Den genomsnittliga räntenivån på upplåning, inklusive upplåning för kundfinansiering var per balansdagen 4,6 (5,9 respektive 6,3) procent.

Ovanstående lån förfaller till betalning på följande sätt

2003	6 933
2004	5 843
2005	3 352
2006	970
2007	6 695
2008 och senare	5 654
Totalt	29 447

Scania har en bekräftad kreditfacilitet på MUSD 1 850 på den internationella bankmarknaden, som förfaller i november år 2004. Vid årsskiftet var ett motvärde av MUSD 297 av denna facilitet utnyttjad. Det betyder att MUSD 1 553, motsvarande MSEK 13 705 omräknat till

balansdagkurs, var tillgänglig under kreditfaciliteten per 2002-12-31.

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 6 489 var emitterat. Under 2002 har Scania emitterat två privatobligationer på totalt MSEK 210 fördelat på en nollkupongobligation på MSEK 80 med en löptid till 2007 samt en kupongobligation på MSEK 130 med en löptid till 2005.

Ett European Medium Term Note program etablerades under 2001. Under detta program kan Scania uppta lån på den internationella finansmarknaden. Rambeloppet vid årsskiftet var MEUR 1 500 och inom detta program har Scania under 2002 emitterat en publik obligation på MEUR 500 som löper fram till mars 2007. År 2001 då programmet etablerades emitterade Scania en publik obligation på MEUR 550 som löper fram till december 2008. Vidare har en mindre obligation på MEUR 30 emitterats vilket ger ett totalt emitterat belopp på MEUR 1 080 inom ramen MEUR 1 500.

Scania har även kortfristig upplåning i form av företagscertifikatsprogram i Sverige respektive Belgien på MSEK 6 000 respektive MEUR 400. Vid årsskiftet var enbart det svenska programmet utnyttjat till MSEK 1 096.

Utöver ovanstående program har Scania också tagit upp lån, så kallade private placements, på MSEK 4 586. Företaget har även övrig upplåning till varierad löptid om MSEK 5 289.

Nettoskultsättning	2002	2001	2000
Kassa och bank samt kortfristiga placeringar	4 339	4 107	3 581
Kortfristig upplåning	-6 933	-14 504	-11 986
Långfristig upplåning	-22 514	-18 908	-15 372
Summa	-25 108	-29 305	-23 777
varav hänförligt till Kundfinansieringsverksamheten	-20 800	-21 515	-15 996
Nettoskultsättning exklusive Kundfinansieringsverksamheten	-4 308	-7 790	-7 781

NOT 19 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2002	2001	2000
Upplupna finansiella kostnader	567	431	325
Sedvanliga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	3 897	3 440	2 891
Förutbetalda intäkter vid operationell leasing ¹⁾	2 306	2 271	2 091
Totalt	6 770	6 142	5 307

1) Scania tillämpar Redovisningsrådets rekommendation RR11. Detta innebär att vid försäljning av fordon med återköpsåtaganden alternativt vid försäljning med garanterat restvärde redovisas kundens betalning som en förutbetalda intäkt och fordonet som en operationell lease. Fordonet skrivs sedan av och betalningen intäktsförs löpande under åtagandetiden.

NOT 20 Ställda säkerheter

	2002	2001	2000
Fastighetsinteckningar	191	231	240
Fordringar	-	2	5
Totalt	191	233	245

Samtliga ställda säkerheter utgör säkerhet för egna skulder. Säkerheterna för 2002 var alla ställda till kreditinstitut och fördelade sig mellan kortfristig upplåning MSEK 10 och långfristig upplåning MSEK 181.

NOT 21 Ansvarsförbindelser

	2002	2001	2000
Ansvarsförbindelse avseende kreditförsäkring i FPG	185	27	27
Ansvarsförbindelse avseende kreditförsäkring i FPG (intressebolag)	-	159	147
Borgensförbindelser	43	92	144
Diskonterade växlar och kontrakt	72	140	133
Övriga garantiförbindelser	380	437	430
Totalt	680	855	881

Utöver dessa ansvarsförbindelser har garantier lämnats till kunders kreditgivare att återköpa fordon till ett värde av MSEK 493 (804 respektive 727).

Återköpsåtaganden avseende garanterade restvärden vid operationell leasing uppgick till MSEK 6 077 (7 413 respektive 5 449).

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

NOT 22 Kassaflödesanalys

Icke kassaflödespåverkande poster	2002	2001	2000
Avskrivningar	2 093	2 157	1 999
Värderereglering korttidsuthyrning	152	161	44
Orealiserade kursdifferenser	53	-58	-66
Osäkra fordringar	207	263	61
Intressebolag	11	28	-143
Skatter	423	-306	68
Framskjuten vinstavräkning, operationell leasing	-364	-120	154
Redovisad realisationsvinst/förlust vid avyttring av verksamheter	-534	5	-21
Övrigt	0	-6	-99
Totalt	2 041	2 124	1 997

Förändring av rörelsekapitalet

Räntebärande långfristiga fordringar	-58	97	-32
Övriga fordringar	281	1 876	-1 362
Varulager	-918	475	74
Avsatt till pensioner	171	153	75
Förskott från kunder	152	185	-40
Skulder till leverantörer	162	-519	699
Andra skulder och avsättningar	982	-372	170
Totalt	772	1 895	-416

Nettoinvesteringar exklusive förvärv/avyttring av verksamheter

Investeringar i anläggningstillgångar ¹⁾	-3 363	-2 405	-1 968
Försäljning av anläggningstillgångar	442	527	447
Totalt	-2 921	-1 878	-1 521

1) Varav för år 2002 aktiverade utgifter för utveckling MSEK 573.

Nettoinvestering genom förvärv/avyttring av verksamheter

Försäljning av aktier (efter avdrag av likvida medel i de avyttrade verksamheterna) ²⁾	1 350	-42	24
Förvärv av verksamheter ²⁾	-185	-887	-53
Investering i konvertibla förlagslån ³⁾	-	-	-428
Totalt	1 165	-929	-457

Förändring av nettoskuldssättning genom finansieringsaktiviteter

Nettoförändring av kortfristig upplåning	-5 814	-782	-2 070
Återbetalning av långfristig upplåning	-4 983	-1 248	-190
Ökning av långfristig upplåning	8 984	4 032	4 221
Nettoförändring av spärrade medel	0	117	59
Totalt	-1 813	2 119	2 020

Erhållen/erlagd ränta och skatt

	2002	2001	2000
Erhållen ränta	260	294	415
Erlagd ränta	-721	-1 035	-882
Erlagd skatt	-573	-1 049	-1 373
Erhållen utdelning från intressebolag	25	70	98

2) Under året förvärvades verksamheter i Slovakien och Sverige samt distriktsrättigheter i Argentina. Under året avyttrades innehavet i svenska Personbilsverksamheten och bussverksamheten Silkeborg i Danmark. Värdet av förvärvade/försålda tillgångar och skulder var följande.

Tillgångar och skulder som härrör från förvärv/avyttring av dotterföretag och andra affärsenheter

	Förvärv	Avyttring
Materiella och immateriella anläggningstillgångar	257	-390
Varulager	12	-453
Fordringar	84	-280
Likvida medel	61	-21
Låneskulder	49	284
Övriga skulder och avsättningar	-182	637
Andelar i intressebolag och övriga bolag	10	-
Resultat vid avyttring av verksamheter	-	-534
Redovisat värde på tidigare ägda andelar i nytt koncernföretag	-45	-614
Köpeskilling/försäljningslikvid	246	-1 371
Likvida medel i de förvärvade/avyttrade verksamheterna	-61	21
Påverkan på koncernens likvida medel och kortfristiga placeringar	185	-1 350

3) Avser två brasilianska återförsäljare vilka i sin helhet förvärvades i januari 2001.

NOT 23 Löner, ersättningar samt antal anställda

Löner och ersättningar	2002	2001	2000
Verksamheten i Sverige:			
Styrelser, verkställande och vice verkställande direktörer – varav tantiem	44	41	53
Övriga anställda	3 229	3 139	3 155
Verksamheten i utlandet:			
Styrelser, verkställande och vice verkställande direktörer – varav tantiem	143	164	132
Övriga anställda	3 751	3 949	3 288
Summa	7 167	7 293	6 628
Pensionskostnader och andra sociala kostnader – varav pensionskostnader ¹⁾	2 509	2 866	2 358
	656	728	485
Totalt löner och ersättningar, pensionskostnader och andra sociala kostnader	9 676	10 159	8 986

Antal anställda per 31 december	2002	2001	2000
Europaverksamheten			
Produktion och centrala staber	14 250	13 403	14 093
Marknadsbolag	9 798	10 688	9 391
Summa	24 048	24 091	23 484

Latinamerikaverksamheten	3 877	4 199	3 688
Kundfinansieringsverksamheten	305	251	194
Totalt	28 230	28 541	27 366
– varav tillfälligt anställd personal	672	766	1 857

1) Av koncernens pensionskostnad avser MSEK 35 (25 resp. 25) 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	2002			2001			2000		
	Löner och andra ersättningar	Sociala kostnader	(varav pension)	Löner och andra ersättningar	Sociala kostnader	(varav pension)	Löner och andra ersättningar	Sociala kostnader	(varav pension)
Verksamheten i Sverige:	3 273	1 659	(440)	3 180	1 878	(538)	3 208	1 543	(320)
Verksamheten i utlandet:									
Nederländerna	721	138	(52)	689	138	(36)	355	78	(31)
Storbritannien	613	89	(31)	578	92	(33)	517	73	(25)
Norge	326	55	(15)	303	49	(11)	262	32	(6)
Brasilien	316	106	(0)	441	171	(0)	489	172	(0)
Tyskland	308	67	(11)	309	66	(7)	218	47	(9)
Frankrike	260	139	(41)	242	140	(41)	200	117	(34)
Finland	193	64	(35)	186	62	(33)	177	62	(33)
Österrike	156	1	(1)	156	1	(1)	131	2	(2)
Belgien	145	47	(0)	142	53	(0)	148	49	(0)
Schweiz	122	27	(0)	122	26	(0)	110	22	(0)
40 länder med < MSEK 100 ²⁾	734	117	(30)	945	190	(28)	813	161	(25)
Summa utlandet	3 894	850	(216)	4 113	988	(190)	3 420	815	(165)
Totalt	7 167	2 509	(656)	7 293	2 866	(728)	6 628	2 358	(485)

Medelantal anställda

(exklusive tillfälligt anställd personal)	2002	2001	2000
Verksamheten i Sverige:			
Medelantal anställda	10 798	11 924	12 060
Verksamheten i utlandet:			
Antal länder	50	49	43
Medelantal anställda	15 170	15 057	13 556
Totalt medelantal anställda	25 968	26 981	25 616

Medelantal anställda fördelade per land

(exklusive tillfälligt anställd person)	2002	2001	2000
Verksamheten i Sverige:	10 798	11 924	12 060
– varav män	9 054	10 182	10 333
– varav kvinnor	1 744	1 742	1 727
Verksamheten i utlandet:			
Nederländerna	2 272	2 384	1 510
Brasilien	2 071	2 050	2 151
Storbritannien	1 685	1 632	1 586
Tyskland	949	927	695
Frankrike	945	907	871
Norge	810	839	863
Argentina	747	760	833
Finland	683	694	743
Belgien	614	614	583
Polen	434	416	406
Österrike	430	428	396
Mexiko	296	309	150
Schweiz	296	275	272

	2002	2001	2000
Australien	277	290	295
Ryssland	275	160	108
Sydafrika	272	261	230
Sydkorea	253	163	121
Danmark	217	486	551
Italien	183	181	174
Tjeckien	180	127	107
Spanien	134	130	102
Malaysia	107	98	77
Marocko	103	107	87
27 länder med < 100 anställda ³⁾	937	819	645
Summa utlandet	15 170	15 057	13 556
– varav män	13 332	13 332	11 987
– varav kvinnor	1 838	1 725	1 569
Totalt medelantal anställda	25 968	26 981	25 616

2) 2001 hade 37 länder mindre än MSEK 100 i löner och andra ersättningar. 2000 var det 31 länder.

3) 2001 och 2000 hade 27 respektive 22 länder färre än 100 anställda.

NOT 24 Information angående ersättning till ledande befattningshavare och revisorer

Enligt bolagsstämans beslut uppgår arvodet avseende 2002 till de stämmevalda externa styrelseledamöterna till sammanlagt SEK 2 625 000. Till ordförande utgår SEK 700 000.

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

Scanias incentiveprogram, beslutat av styrelsen 1997, för ledande befattningshavare, verkställande direktören inräknad, beräknas på verksamhetens avkastning definierad som Scania-gruppens nettovinst efter avdrag för kostnader för eget kapital.

Programmet består av en del som är relaterad till Scanias förmåga att från ett år till ett annat öka verksamhetens avkastning definierad enligt det föregående stycket (maximalt 67,5 procent av den fasta lönen). Den andra komponenten i incentiveprogrammet är relaterad till den faktiska avkastningsförmågan för ett aktuellt år, allt under den förutsättningen att avkastningen beräknad enligt föregående stycke är positiv (maximalt 150 procent av den fasta lönen). Båda komponenterna är som framgår så konstruerade att de innehåller en högsta gräns för den ersättning som kan utgå enligt programmet, vilket förhållande aldrig inträffat.

Under perioden 1997–2001 har utfallet av incentiveprogrammet för den Verkställande Ledningen, den verkställande direktören inräknad, varierat från 0 till 88 procent av den fasta lönen. I genomsnitt har utfallet enligt programmet för perioden uppgått till 44 procent av den fasta lönen.

Incentiveprogrammet gav ett positivt utfall för 2002, vilket regleras under 2003. Utfallet för den verkställande direktören utgör SEK 6 622 500. Motsvarande sammanlagda belopp för övriga inom Koncernledningen utgör SEK 38 742 877. För 2001 ledde programmet inte till något utfall.

Under år 2002 utbetalad lön (inklusive beskattningsbara förmåner) till verkställande direktören utgjorde SEK 5 132 408. Den fasta grundlönen om SEK 5 000 000 har gällt oförändrad sedan 2000. Från och med 2003 har den fasta årslönen för den verkställande direktören beslutats till SEK 5 800 000.

Befattningshavare inom Koncernledningen, inklusive verkställande direktören, omfattas av ett avgiftsbestämt pensionsystem som gäller utöver allmän pension och ITP med pensionsålder 65.

Enligt detta avgiftsbestämda system sker intjänandet genom bolagets årliga betalning av premier. Därtill kommer värdet av den anställdes årliga egenavgifter uppgående till 5 procent av den fasta lönen.

Den årliga av bolaget betalda pensionspremier för den verkställande direktören enligt dennes avtal om pension utgör 35 procent av den fasta lönen – SEK 1 750 000 för 2002 – så länge den verkställande direktören kvarstår som anställd i bolaget.

Den årliga av bolaget betalda premier för övriga medlemmar av den Verkställande Ledningen – exklusive den verkställande

direktören – varierar mellan 27–31 procent av den fasta lönen. Premien för övriga inom Koncernledningen varierar mellan 11–21 procent av den fasta lönen.

Verkställande direktören äger sedan 1999 en utfästelse om ej överlåtbar personaloption, utan marknadsvärde, innebärande rätt att efter fem år men senast efter sju år förvärva högst 220 000 aktier i Scania AB till ett pris av SEK 196 per aktie. Scanias kostnader för detta program är kända och har tidigare belastat resultatet. Optionen ger rätt till förvärv av befintliga B-aktier från Investor AB och leder således inte till någon risk eller utspädning för Scanias aktieägare.

För verkställande direktören gäller vid egen uppsägning att han är berättigad till lön under en sexmånadersperiod.

Mot bakgrund av den komplexa ägarbildens beslutade styrelsens kommitté för ersättningsfrågor under år 2001 om ett femårigt anställningsavtal med den verkställande direktören. Det nya avtalet, som stipulerar villkoren för verkställande direktörens anställning till och med den 30 mars 2006, föreskriver att en årlig extra pensionsavsättning skall ske med SEK 4 410 000 under vart och ett av de fem åren även om anställningen skulle upphöra till följd av uppsägning från bolagets sida. Vid ett sådant fall skall också övriga avtalade löne- och incentiveförmåner fullföljas för perioden. Extra pensionsavsättning har till följd av detta avtal verkställts under år 2002 med SEK 4 410 000.

Anställningsavtalet med den verkställande direktören upphör automatiskt tolv månader efter det att Volkswagen AG minskat aktieägarandelen i Scania AB – direkt eller indirekt – så att den understiger 5 procent. Övan angivna förmåner skall i ett sådant fall infrias.

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

Ersättningsfrågor för verkställande direktören och den Verkställande Ledningen beslutas av styrelsen efter beredning av ett sedan tidigare inrättat utskott, ersättningskommittén, som nu består av Dr. Bernd Pischetsrieder, ordförande, Peggy Bruzelius, Rolf Stomberg samt Clas Åke Hedström. Kommittén har under året sammanträtt vid ett tillfälle.

Löner och övriga ersättningar till styrelsens ordförande, den verkställande direktören samt till ledande befattningshavare inom Koncernledningen framgår av nedanstående tabell (exklusive arbetsgivaravgifter enligt lag):

SEK	Grundlön/ styrelsearvode	Utfall incentiveprogram 2002	Pensions- kostnader avgifts- bestämd pension	Pensionskostnader förmånsbestämd pension (ITP)	Övriga ersättningar	Summa
Styrelsens ordförande	700 000					700 000
Verkställande direktören	5 116 063	6 622 500	6 385 556	140 821	16 345	18 281 285
Ledande befattningshavare inom Koncern- ledningen inkl den Verkställande Ledningen (21 personer)	32 410 728	38 742 877	8 862 185	5 694 711	2 162 934	87 873 435

Grundlön/styrelsearvode: belopp enligt kontrolluppgift till skattemyndigheten.

Pensionskostnader avgiftsbestämd pension: årliga bolagsbetalda premier och individuella egenavgifter enligt avgiftsbestämt pensionssystem samt ITPK (avgiftsbestämd del av ITP-planen).

Pensionskostnader förmånsbestämd pension (ITP): premier för riskförsäkring samt ökning av pensionsskulden för ålderspension enligt ITP-planen.

Övriga ersättningar: skattepliktigt förmånsvärde av bil, dagstidningar etc.

Pensionsålder: avtalad pensionsålder är 60 år för den Verkställande Ledningen inklusive den verkställande direktören och 62 år för övriga ledande befattningshavare inom Koncernledningen.

Arvoden och annan ersättning till oberoende revisorer, kostnadsförda under året, framgår av nedanstående tabell (MSEK):

Revisionsfirma	2002		2001	
	Revisions-uppdrag	Andra uppdrag	Revisions-uppdrag	Andra uppdrag
KPMG	20	10	18	5
Ernst & Young	5	2	5	3
Övriga revisorer	13	12	11	7
Totalt	38	24	34	15

NOT 25 Nettotillgångar utanför Sverige

Nettotillgångar utanför Sverige utgörs av gruppexterna nettotillgångar i utländska dotterföretag samt utländska gruppexterna fordringar och skulder i svenska bolag, som inte är säkrade genom finansiering i motsvarande valuta.

Valuta	2002	2001	2000
Europa			
EUR	5 675	5 154	5 383
GBP	863	717	719
Övriga europeiska valutor	1 051	1 091	1 130
Latinamerika			
USD	-237	-701	477
Real, Peso och andra lokala valutor	2 659	3 512	3 097
Övriga			
USD	340	87	111
Övriga valutor	1 046	690	559
Totalt	11 397	10 550	11 476

Av nettotillgångarna utgjorde MSEK 2 350 materiella anläggningstillgångar omräknade till historiska valutakurser. Cirka MSEK 570 av utländska nettotillgångar var säkrade genom valutaterminskontrakt, MSEK 350 avsåg EUR och MSEK 220 USD.

Jämförelsesiffrorna för 2001 har justerats med anledning av förvärv av verksamheter.

För information om ackumulerade kursdifferenser som redovisas direkt mot eget kapital, se Not 15.

NOT 26 Valutaexponering i rörelseresultat

Europaverksamhetens valutaexponerade rörelseintäkter och rörelsekostnader (netto) fördelat per region/land.

	2002	2001	2000
Europa			
EMU-länder (EUR)	5 324	5 132	6 856
Storbritannien (GBP)	3 334	2 730	3 290
Övriga västeuropa (lokala valutor)	1 896	2 058	1 784
Centrala och östra Europa (lokala valutor, EUR)	2 436	2 081	1 552
Summa Europa	12 990	12 001	13 482
Asien/Oceanien (USD, AUD, EUR, KRW)	2 757	1 945	1 871
Afrika (USD, ZAR, EUR)	626	578	517
Latinamerika (USD) ¹⁾	-537	506	239
Totalt	15 836	15 030	16 109

1) Beloppet speglar Europaverksamhetens exponering mot Latinamerika.

Europaverksamhetens rörelseresultat påverkades, jämfört med föregående år, positivt av valutaeffekter på totalt MSEK 800. Valutasäkring påverkade årets resultat med MSEK 500 (-775).

Lokala valutor i Latinamerika har fluktuerat kraftigt med betydande pris- och kostnadsutveckling som följd. Detta medför att en beskrivning av valutaeffekten/exponeringen inte är relevant och har därmed utelämnats i ovanstående tabell.

För Latinamerikaverksamheten beräknades effekten till cirka MSEK 400.

NOT 27 Valutakursdifferensers påverkan på årets nettovinst

Beloppen som påverkade årets nettovinst avser kursvinster minskade med kursförluster på skillnaden mellan faktureringskurs och kurs vid betalningstillfället, för fordringar och skulder samt kursdifferenser som uppkommer vid monetär omräkningsmetod.

Årets nettovinst påverkades av valutakursdifferenser enligt nedanstående uppställning:

	2002	2001
Fakturering	45	243
Kostnad för sålda varor	2	-132
Försäljningskostnader	26	53
Resultat från Kundfinansieringsverksamheten	3	2
Rörelseresultat	76	166
Finansiella intäkter och kostnader	-160	-25
Skatter	-14	-83
Påverkan på årets nettovinst	-98	58

För information om ackumulerade kursdifferenser som redovisas direkt mot eget kapital, se Not 15.

MODERBOLAGET

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

NOT 1 Finansiella intäkter och kostnader

	2002	2001	2000
Ränteintäkter			
Från dotterbolag	102	107	54
Övrigt	12	0	–
Summa	114	107	54
Räntekostnader			
Till dotterbolag	–	–	–2
Övrigt	0	–2	–10
Summa	0	–2	–12
Kursdifferenser på terminsavtal avseende valutasäkring av nettotillgångar i utländska dotterbolag	68	–54	–55
Summa finansiella intäkter och kostnader	182	51	–13
Utdelning	1 000	–	–
Finansiella intäkter och kostnader, netto	1 182	51	–13

NOT 2 Skatt

	2002	2001	2000
Aktuell skatt	–121	–273	–711
Totalt	–121	–273	–711

Skatteeffekt till följd av lämnat koncernbidrag, MSEK +121, har 2002 redovisats direkt mot eget kapital. Skatt att betala uppgår till noll.

NOT 3 Aktier i koncernföretag

Dotterbolag/org. nr/säte	Ägarandel, %	Redovisat värde	Redovisat värde	Redovisat värde
		2002	2001	2000
Scania CV AB, 556084-0976, Sverige	100,0	8 401	8 401	8 401
Scania Latin America Ltda, 635,010,727,112, Brasilien	100,0	2 257	2 257	2 257
Scania Argentina S.A, 30-51742430-3, Argentina	73,6 ¹⁾	298	298	298
Scania del Peru S.A, 101, 36300, Peru	5,2 ¹⁾	15	15	15
Totalt ²⁾		10 971	10 971	10 971

1) Koncernens ägarandel uppgår till 100 procent.

2) Det skattemässiga anskaffningsvärdet för dessa aktier är väsentligt lägre än bokfört värde.

NOT 4 Eget kapital

	Aktie- kapital	Reserv- fond	Fritt eget kapital	Totalt
2001				
Ingående eget kapital	2 000	1 120	8 450	11 570
Utdelning			–1 400	–1 400
Nettovinst för 2001			703	703
Utgående kapital per december 2001	2 000	1 120	7 753	10 873
2002				
Ingående eget kapital	2 000	1 120	7 753	10 873
Utdelning			–700	–700
Koncernbidrag			–310	–310
Nettovinst för 2002			1 311	1 311
Utgående kapital per 31 december 2001	2 000	1 120	8 054	11 174

NOT 5 Obeskattade reserver

	2002	2001	2000
Periodiseringsfond			
Tax 1996			601
Tax 1997		250	250
Tax 1998	284	284	284
Tax 1999	637	637	637
Tax 2000	705	705	705
Tax 2001	634	634	634
Tax 2002	326	326	
Totalt	2 586	2 836	3 111

Av obeskattade reserver utgör MSEK 724 (794 resp. 871) en uppskjuten skatteskuld, vilken ingår i Scaniaconcernens uppskjutna skatteskuld.

NOT 6 Ansvarsförbindelser

	2002	2001	2000
Ansvarsförbindelse avseende kreditförsäkring i FPG (koncernföretag)	1 457	1 456	1 377
Ansvarsförbindelse avseende kreditförsäkring i FPG (intressebolag)	–	159	148
Borgensförbindelser till förmån för koncernföretag ¹⁾	25 228	25 257	17 951
Totalt	26 685	26 872	19 476

1) Större delen avser borgensförbindelser till förmån för upplåning i Scania CV AB.

Not 7 Information om löner och ersättningar till ledande befattningshavare och revisorer

Den verkställande direktören i Scania AB och den övriga företagsledningen upprätthåller identiska befattningar i Scania CV AB. Löner och ersättningar bestrides av Scania CV AB, varför hänvisningar sker till koncernredovisningens noter nummer 23 och 24. Ersättning till oberoende revisorer har utgått med KSEK 18 avseende moderbolaget.

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

Förslag till vinstdisposition

Gruppens fria egna kapital enligt koncernbalansräkningen uppgår till MSEK 10 323, varav årets nettovinst är MSEK 2 739.

Styrelsen och verkställande direktören föreslår att till bolagsstämmans förfogande stående vinstmedel:

Belopp i MSEK	
Balanserade vinstmedel	6 743
Årets nettovinst	1 311
Summa	8 054

disponeras enligt följande:

Till aktieägarna utdelas 5,50 kronor per aktie	1 100
Till nästa år balanseras	6 954
Summa	8 054

Efter genomförande av föreslagen vinstdisposition får moderbolaget följande egna kapital:

Belopp i MSEK	
Aktiekapital	2 000
Reservfond	1 120
Balanserad vinst	6 954
Summa	10 074

Södertälje den 31 januari 2003

Dr. Bernd Pischetsrieder
Ordförande

Peggy Bruzelius

Clas Åke Hedström

Rolf Stomberg

Lothar Sander

Kjell Wallin

Marcus Wallenberg

Dr. Ferdinand Piëch

Cees J.A. van Lede

Jan Westberg

Leif Östling
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har avgivits den 3 mars 2003

Caj Nackstad
Auktoriserad revisor

Gunnar Widhagen
Auktoriserad revisor

Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Scania AB (publ), organisationsnummer 556184-8564.

Vi har granskat årsredovisningen, koncernredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning i Scania AB (publ) för år 2002. 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 ersättningskyldig mot bolaget. Vi har även granskat om någon styrelseledamot eller verkställande direktören på annat sätt har handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen. Vi anser att vår

revision ger oss rimlig grund för våra uttalanden nedan.

Årsredovisningen 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.

Södertälje den 3 mars 2003

Caj Nackstad
Auktoriserad revisor
KPMG Bohlins AB

Gunnar Widhagen
Auktoriserad revisor
Ernst & Young AB

Fakturering och resultatsammandrag per kvartal

	januari – mars			april – juni			juli – september			oktober – december		
	2002	2001	2000	2002	2001	2000	2002	2001	2000	2002	2001	2000
Levererade fordon, antal												
Lastbilar	9 132	10 893	12 054	10 198	11 833	13 557	8 435	9 166	10 900	12 130	11 767	15 807
Bussar	908	834	952	858	1 261	1 084	730	1 178	869	1 278	1 399	1 269
Totalt	10 040	11 727	13 006	11 056	13 094	14 641	9 165	10 344	11 769	13 408	13 166	17 076
Fakturering, MSEK												
Europaverksamheten	10 127	10 101	9 540	11 171	10 909	10 372	9 485	9 182	8 142	12 436	12 304	12 043
Latinamerikaverksamheten	1 114	1 260	1 120	909	1 570	1 421	1 208	1 387	1 619	1 399	1 589	1 944
Internfakturering	-194	-279	-305	-267	-276	-417	-600	-275	-436	-648	-259	-303
Summa Scaniaprodukter	11 047	11 082	10 355	11 813	12 203	11 376	10 093	10 294	9 325	13 187	13 634	13 684
Personbilsverksamheten	1 440	1 323	1 695	-844	1 585	1 871	288	1 413	1 581	261	1 531	1 511
Totalt	12 487	12 405	12 050	10 969	13 788	13 247	10 381	11 707	10 906	13 448	15 165	15 195
Rörelseresultat, MSEK												
Europaverksamheten	1 219	1 509	1 500	1 427	1 218	1 457	1 021	920	1 184	1 736	1 419	2 354
Latinamerikaverksamheten	-58	-36	-59	-45	-47	9	41	-118	108	121	-380	244
Kundfinansieringsverksamheten	81	70	38	85	72	42	82	81	46	60	55	53
Forskning och utveckling	-392	-485	-353	-346	-521	-445	-339	-401	-356	-360	-548	-467
Koncerngemensamma kostnader	-126	-115	-77	-129	-125	-79	-96	-98	-110	-139	-114	-280
Summa Scaniaprodukter	724	943	1 049	992	597	984	709	384	872	1 418	432	1 904
Personbilsverksamheten	46	9	56	515	53	67	1	18	29	1	31	123
Totalt	770	952	1 105	1 507	650	1 051	710	402	901	1 419	463	2 027
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader, MSEK												
	564	819	955	1 366	407	891	532	298	742	1 260	17	1 866
Nettovinst, MSEK												
	383	573	661	1 076	265	616	372	199	514	908	11	1 289
Vinst per aktie, SEK												
	1,92	2,87	3,31	5,38	1,33	3,08	1,86	0,99	2,57	4,54	0,05	6,45
Rörelsemarginal, procent												
Europaverksamheten	12,0	14,9	15,7	12,8	11,2	14,0	10,8	10,0	14,5	14,0	11,5	19,5
Latinamerikaverksamheten	-5,2	-2,9	-5,3	-5,0	-3,0	0,6	3,4	-8,5	6,7	8,6	-23,9	12,6
Scaniaprodukter	6,6	8,5	10,1	8,4	4,9	8,6	7,0	3,7	9,4	10,8	3,2	13,9
Personbilsverksamheten	3,2	0,7	3,3	-	3,3	3,6	0,3	1,3	1,8	0,4	2,0	8,1
Totalt	6,2	7,7	9,2	-	4,7	7,9	6,8	3,4	8,3	10,6	3,1	13,3

Nyckeltal med definitioner

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

	2002	2001	2000
Vinst per aktie, SEK	13,70	5,24	15,46
Avkastning på eget kapital, %	17,2	6,5	21,6
Överskottsgrad, %	9,2	4,7	10,5
Kapitalomsättningshastighet, gånger	1,71	1,80	1,88
Avkastning på sysselsatt kapital, %	15,8	8,4	19,7
Nettoskudsättningsgrad	0,25	0,49	0,50
Räntetäckningsgrad, gånger	4,9	2,2	5,0
Soliditet, %	25,6	23,4	25,8

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.

Nettoskudsättningsgrad

Kort- och långfristig upplåning (exklusive pensionsskulder och nettoskudsättning 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 balansomslutning, inklusive Kundfinansieringsverksamheten, per respektive balansdag.

Flerårsöversikt

MSEK om ej annat anges	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991
Fakturering per marknadsområde												
Västra Europa	34 982	35 635	35 370	33 146	28 874	23 102	21 009	21 715	14 880	10 920	11 424	12 218
Centrala och östra Europa	3 139	2 624	1 826	1 330	1 814	1 398	827	732	266	195	289	133
Europa	38 121	38 259	37 196	34 476	30 688	24 500	21 836	22 447	15 146	11 115	11 713	12 351
Latinamerika	3 542	5 576	5 529	4 247	5 974	6 798	4 800	5 742	6 109	4 619	3 040	2 566
Asien	3 123	2 898	2 390	1 118	1 018	1 932	1 740	1 904	1 504	1 171	1 084	2 286
Övriga marknader	2 529	2 364	2 050	1 784	1 907	1 857	1 578	1 623	1 329	1 062	715	787
Intäktsperiodisering fordon ¹⁾	-1 175	-1 884	-2 425	-3 066	-2 166	-1 783	-1 160	-568				
Summa Scaniaprodukter	46 140	47 213	44 740	38 559	37 421	33 304	28 794	31 148	24 088	17 967	16 552	17 990
Fakturering per verksamhetsområde												
Europaverksamheten	43 219	42 496	40 097	35 041	32 818	27 278	24 496	25 979	18 542	13 651	13 682	15 626
Latinamerikaverksamheten	4 630	5 806	6 104	4 560	6 151	6 973	4 754	5 933	6 108	4 619	3 040	2 566
Internfakturering	-1 709	-1 089	-1 461	-1 042	-1 548	-947	-456	-764	-562	-303	-170	-202
Summa Scaniaprodukter	46 140	47 213	44 740	38 559	37 421	33 304	28 794	31 148	24 088	17 967	16 552	17 990
Personbilsverksamheten ²⁾	1 145	5 852	6 658	5 485	5 725	4 632	3 776	3 124	2 560	2 222	1 470	1 399
Totalt	47 285	53 065	51 398	44 044	43 146	37 936	32 570	34 272	26 648	20 189	18 022	19 389
Rörelseresultat												
Europaverksamheten	5 403	5 066	6 490	6 508	4 821	3 276	3 180	5 521	3 621	1 271	1 807	2 213
Latinamerikaverksamheten	59	-581	302	-55	-402	688	691	413	915	483	242	136
Kundfinansieringsverksamheten	308	278	179	140	91	73	55	98	5	-91	-38	-23
Forskning & utveckling	-1 437	-1 955	-1 621	-1 267	-1 168	-1 248	-1 084	-923	-805	-783	-738	-761
Koncerngemensamma kostnader ⁴⁾	-490	-452	-546	-531								
Summa Scaniaprodukter	3 843	2 356	4 804	4 795	3 342	2 789	2 842	5 109	3 736	880	1 273	1 565
Personbilsverksamheten ²⁾	563	111	275	250	250	258	215	243	173	121	33	86
Totalt	4 406	2 467	5 079	5 045	3 592	3 047	3 057	5 352	3 909	1 001	1 306	1 651
Rörelsemarginal, procent												
Europaverksamheten	12,5	7,0	11,5	14,2	11,9	8,5	9,3	17,7	15,2	3,6	7,8	9,3
Latinamerikaverksamheten	1,3	-15,5	0,1	-7,2	-10,8	5,8	10,7	7,0	15,0	10,5	8,0	5,3
Summa Scaniaprodukter	8,3	5,0	10,7	12,4	8,9	8,4	9,9	16,4	15,5	4,9	7,7	8,7
Personbilsverksamheten ²⁾	49,3	1,9	4,1	4,6	4,4	5,6	5,7	7,8	6,8	5,4	2,2	6,1
Totalt	9,3	4,6	9,9	11,5	8,3	8,0	9,4	15,6	14,7	5,0	7,2	8,5
Bruttoinvesteringar i anläggningstillgångar exklusive uthyrningstillgångar, renting och goodwill												
Europaverksamheten	2 940	1 772	1 589	1 522	1 582	1 592	1 908	1 727	1 851	1 209	1 319	1 201
Latinamerikaverksamheten	85	208	236	354	444	974	671	455	298	276	182	107
Totalt	3 025	1 980	1 825	1 876	2 026	2 566	2 579	2 182	2 149	1 485	1 501	1 308
Lageromsättningshastighet, gånger												
Lageromsättningshastighet, gånger ³⁾	6,1	7,2	7,2	6,2	6,5	6,5	5,3	6,6	6,5	4,9	4,3	4,4

1) Avser skillnaden mellan resultatavräknad fakturering och faktureringsvärde baserat på leveranser.

2) Den svenska Personbilsverksamheten avyttrades per 1 januari 2002, se vidare Not 4.

3) Beräknad som fakturering i förhållande till genomsnittligt lager.

4) Före 1999 förelåg ingen uppdelning av koncerngemensamma kostnader.

	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991
Antal producerade fordon												
Europaverksamheten												
Lastbilar	37 052	37 399	44 235	39 794	38 886	33 092	31 316	33 459	23 367	16 014	19 893	23 721
Bussar	2 418	2 624	2 118	2 528	2 818	2 817	2 326	2 373	1 542	1 176	1 557	1 321
Latinamerikaverksamheten												
Lastbilar	4 381	6 088	7 174	5 985	6 660	10 463	7 139	8 515	8 570	6 610	4 587	4 234
Bussar	1 294	2 040	2 054	1 175	1 697	1 769	1 575	2 091	1 303	1 393	2 533	2 626
Totalt	45 145	48 151	55 581	49 482	50 061	48 141	42 356	46 438	34 782	25 193	28 570	31 902
Antal leverade lastbilar per marknadsområde												
Västra Europa	28 335	30 416	38 476	36 106	32 686	26 756	26 249	26 596	17 814	13 052	16 366	18 463
Centrala och östra Europa	3 099	2 579	2 287	1 551	2 237	1 833	1 030	951	312	248	507	260
Latinamerika	3 633	6 181	6 777	6 253	7 621	9 649	7 377	7 964	8 713	6 678	4 734	4 293
Asien	3 486	2 994	3 438	1 481	1 410	3 096	2 997	3 329	2 818	2 256	2 440	5 530
Övriga marknader	1 342	1 489	1 340	1 260	1 599	1 058	1 375	1 627	1 178	851	611	587
Totalt	39 895	43 659	52 318	46 651	45 553	42 392	39 028	40 467	30 835	23 085	24 658	29 133
Antal levererade bussar per marknadsområde												
Västra Europa	1 618	1 701	1 618	1 935	1 731	1 595	1 655	1 642	983	835	879	1 067
Centrala och östra Europa	126	127	84	67	106	95	83	45	40	35	16	2
Latinamerika	958	1 595	1 843	1 237	1 697	1 829	1 641	1 878	1 287	1 459	2 677	2 493
Asien	440	666	278	160	78	308	309	304	140	133	249	144
Övriga marknader	632	583	351	364	505	757	275	301	237	215	355	276
Totalt	3 774	4 672	4 174	3 763	4 117	4 584	3 963	4 170	2 687	2 677	4 176	3 982
Totalmarknad tunga lastbilar och bussar, antal												
Västra Europa												
Lastbilar	211 700	235 000	243 700	235 900	207 300	170 300	172 000	173 300	133 300	114 100	149 000	170 000
Bussar	22 300	23 500	23 500	22 400	21 000	18 000	17 500	15 600	13 400	15 300	16 500	17 200
Brasilien												
Lastbilar	16 975	18 046	17 341	13 456	15 763	17 861	13 682	19 299	18 931	13 938	8 402	9 389
Bussar	9 301	10 833	10 626	8 057	13 438	13 424	15 087	16 969	12 266	11 073	13 222	16 220
Antal anställda ⁵⁾												
Europaverksamheten												
Produktionsbolag	14 250	13 403	14 093	13 532	13 485	13 197	13 004	14 364	12 374	10 493	11 417	12 736
Marknadsbolag	9 798	10 688	9 391	9 001	6 194	6 160	4 877	4 050	3 694	3 823	4 278	4 043
Summa Europaverksamheten	24 048	24 091	23 484	22 533	19 679	19 357	17 881	18 414	16 068	14 316	15 695	16 779
Latinamerikaverksamheten	3 877	4 199	3 688	3 660	3 714	4 299	4 250	4 520	4 285	4 217	4 433	4 941
Kundfinansieringsverksamheten	305	251	194	166	144	107	75	90	72	60	65	52
Totalt	28 230	28 541	27 366	26 359	23 537	23 763	22 206	23 024	20 425	18 593	20 193	21 772

5) Inklusive tillfälligt anställd personal.



Dr. Bernd Pischetsrieder

Född 1948
Styrelseordförande sedan 2002.
Styrelseordförande i Board of Management Volkswagen AG.
Övriga styrelseuppdrag i Audi AG, SEAT, S. A., Dresdner Bank AG, Frankfurt, Metro AG, Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft AG samt Tetra-Laval Group.
Scaniaaktier: 0



Clas Åke Hedström

Född 1939.
Vice styrelseordförande sedan 2002.
Ledamot sedan 1995.
Styrelseordförande i Sandvik AB. Övriga styrelseuppdrag i AB SKF och Sveriges Verkstadsindustrier .
Scaniaaktier: 1 000



Leif Östling

Född 1945.
Ledamot sedan 1994.
Verkställande direktör och koncernchef i Scania AB.
Övriga styrelseuppdrag i BT Industries AB, Eldon Thule och ADR Haanpää.
Scaniaaktier: 50 025



Dr. Ferdinand Piëch

Född 1937.
Styrelseordförande sedan 2000–2002.
Ledamot sedan 2002.
Styrelseordförande i Volkswagen AG.
Övriga styrelseuppdrag i Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Porsche Holding GmbH, Salzburg och Porsche GesmbH, Salzburg.
Scaniaaktier: 0



Lothar Sander

Född 1950.
Ledamot sedan 2000.
Styrelsemedlem i Volkswagen Brand.
Övriga styrelseuppdrag i Flughafen Braunschweig GmbH och TAS Tvornica Automobilia Sarajevo GmbH. Härtöver förekommer ett flertal styrelseuppdrag i dotterbolag inom Volkswagenkoncernen.
Scaniaaktier: 0



Marcus Wallenberg

Född 1956.
Ledamot sedan 1994.
Verkställande direktör och koncernchef i Investor AB. Vice styrelseordförande i Telefon AB L M Ericsson och Saab AB.
Vice ordförande i SEB. Övriga styrelseuppdrag i bl.a AstraZeneca UK, Stora Enso Oy samt Knut och Alice Wallenbergs stiftelse.
Scaniaaktier: 51 100


Dr. Rolf Stomberg

Född 1940.
Ledamot sedan 1998.
Styrelseordförande i Management Consulting Group PLC, Storbritannien. Övriga styrelseuppdrag i Reed Elsevier PLC, Storbritannien, Smith & Nephew PLC, Storbritannien, Cordiant Communications PLC, Storbritannien, TPG Group, Nederländerna, Stinnes AG, Tyskland och Deutsche BP Aktiengesellschaft.
Scaniaaktier: 1 000


Kjell Wallin

Född 1943.
Ledamot sedan 1998.
Representant för Metall vid Scania.
Scaniaaktier: 0

Peggy Bruzelius

Född 1949.
Ledamot sedan 1998.
Styrelseordförande i Grand Hotel Holdings AB och Lancelot Asset Management AB. Vice ordförande i IVA. Övriga styrelseuppdrag i Electrolux AB, Näringslivets börs kommitté, Aktiemarknadsnämnden, Axel Johnson AB, AB Ratos, Drott AB, Axfood AB och Syngenta AG.
Scaniaaktier: 2 000


Jan Westberg

Född 1944.
Ledamot sedan 1996.
Representant för PTK/Privattjänstemannakartellen vid Scania.
Scaniaaktier: 0


Niclas Wilhelmsson

Född: 1965.
Suppleant sedan 2003.
Representant för Metall vid Scania.
Scaniaaktier: 0


Cees J. A. van Lede

Född 1942.
Ledamot sedan 1999.
CEO i Akzo Nobel. Övriga styrelseuppdrag i Dutch Central Bank, Heineken, International Council JP Morgan och Sara Lee Corporation, USA.
Scaniaaktier: 0


Katrin Rosenqvist

Född 1960.
Suppleant sedan 2001.
Representant för PTK/Privattjänstemannakartellen vid Scania.
Scaniaaktier: 166

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

Verkställande ledning



Leif Östling
Född 1945.
Anställd sedan 1972.
President and CEO
Scaniaaktier: 50 025
Till Leif Östling
rapporterar:
Industrial and
Marine Engines,
Latin American Operations



Kaj Lindgren
Född 1945.
Anställd 1977–1984 och
sedan 1989.
Group Vice President,
Chief of Staff, CoS, Head
of Corporate Development
Scaniaaktier: 0
Till Kaj Lindgren
rapporterar:
Business Communications,
Corporate Human
Resources, General Counsel,
samt vissa staber



Jan Gurander
Född 1961.
Anställd 1995–1999 och
sedan 2001.
Group Vice President,
Chief Financial Officer,
CFO, Head of Finance
and Business Control
Scaniaaktier: 0
Till Jan Gurander
rapporterar:
Corporate Control,
Customer Finance,
Finance, samt vissa staber

Per Hallberg
Född 1952.
Anställd sedan 1977.
Group Vice President,
Head of Production and
Procurement
Scaniaaktier: 0
Till Per Hallberg
rapporterar:
Chassis and Cab
production, Powertrain
Production, Purchasing



Hasse Johansson
Född 1949.
Anställd sedan 2001.
Group Vice President,
Head of Research and
Development
Scaniaaktier: 0
Till Hasse Johansson
rapporterar:
Truck, Cab and Bus
Chassis Development,
Powertrain Development



Gunnar Rustad
Född 1949.
Anställd sedan 1997.
Group Vice President,
Head of Sales and
Services
Scaniaaktier: 0
Till Gunnar Rustad
rapporterar:
Global Sales and Services,
Trucks, Buses and
Coaches, Services



Ledningsenheter

CORPORATE DEVELOPMENT



Magnus Hahn
Född 1955.
Anställd sedan 1985.
Senior Vice President
Business Communications
Scaniaaktier: 0

Hans Narfström
Född 1951.
Anställd sedan 1977.
Senior Vice President
Human Resources
Scaniaaktier: 13

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

FINANCE AND BUSINESS CONTROL



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

Claes Jacobsson
Född 1958.
Anställd sedan 1999.
Senior Vice President
Customer Finance
Scaniaaktier: 0

RESEARCH AND DEVELOPMENT



Urban Johansson
Född 1945.
Anställd 1971–1995
och sedan 1999.
Senior Vice President
Powertrain Development
Scaniaaktier: 600

Lars Orehall
Född 1947.
Anställd sedan 1974.
Senior Vice President
Truck, Cab and Bus Chassis
Development
Scaniaaktier: 2 000

PRODUCTION AND PROCUREMENT



Thomas Karlsson
Född 1953.
Anställd sedan 1988.
Senior Vice President
Powertrain Production
Scaniaaktier: 185

P O Svedlund
Född 1955.
Anställd sedan 1976.
Senior Vice President and CIO
Purchasing and IS/IT
Scaniaaktier: 166

Lars Wrebo
Född 1961.
Anställd sedan 1986.
Senior Vice President
Chassis and Cab Production
Scaniaaktier: 0

SALES AND SERVICES



Håkan Ericsson
Född 1947.
Anställd sedan 1975.
Senior Vice President,
Global Services
Scaniaaktier: 166



Christoffer Ljungner
Född 1950.
Anställd sedan 1976.
Senior Vice President
Sales Overseas
Scaniaaktier: 100



Robert Sobocki
Född 1952.
Anställd 1978–1997 och sedan
2002.
Senior Vice President
Sales Buses and Coaches
Scaniaaktier: 100

INDUSTRIAL AND MARINE ENGINES



Lennart Hjelte
Född 1945.
Anställd sedan 1966.
Senior Vice President
Industrial and Marine Engines
Scaniaaktier: 4 125

LATIN AMERICA



Hans-Christer Holgersson
Född 1953.
Anställd sedan 1986.
Senior Vice President
President of Scania Latin America
Scaniaaktier: 166

Följande personer finns tillgängliga för att svara på ytterligare frågor om Scania.

På www.scania.com finns fördjupad och kontinuerligt uppdaterad information om Scanias verksamhet. Där finns även årsredovisningen i web-format.

ALLMÄN INFORMATION



BUSINESS COMMUNICATIONS

Magnus Hahn
Senior Vice President
Tel: +46 8 553 835 10
magnus.hahn@scania.com



BUSINESS COMMUNICATIONS

Gunnar Boman
Senior Advisor
Tel: +46 8 553 895 10
gunnar.boman@scania.com



BUSINESS MEDIA RELATIONS

Hans-Åke Danielsson
Tel: +46 8 553 856 62
hans-ake.danielsson@scania.com

FINANSIELL INFORMATION



BUSINESS COMMUNICATIONS

Magnus Hahn
Senior Vice President
Tel: +46 8 553 835 10
magnus.hahn@scania.com



INVESTOR RELATIONS

Joanna Daugaard
Tel: +46 8 553 837 16
joanna.daugaard@scania.com



CORPORATE CONTROL

Torbjörn Boije
Tel: +46 8 553 822 28
torbjorn.boije@scania.com

MILJÖ INFORMATION



PUBLIC AND ENVIRONMENTAL AFFAIRS

Urban Wästljung
Tel: +46 8 553 836 74
urban.wastljung@scania.com

**Huvudkontor och
Tekniskt Centrum**

Scania AB
SE-151 87 SÖDERTÄLJE
Sverige
Tel: +46 8 553 810 00
Fax: +46 8 553 810 37
www.scania.com

Regionkontor

Scania Latin America Ltda
Caixa Postal 188
09810-902 SÃO BERNARDO DO
CAMPO-SP
Brasilien
Tel: +55 11 4344 9333
Fax: +55 11 4351 2659

■ **PRODUKTIONSENHETER**

Scania
Chassiverkstäder
Jan Hillerström
SE-151 87 SÖDERTÄLJE
Sweden
Tel: +46 8 553 810 00
Fax: +46 8 553 810 37

Scania
Transmissionstillverkning
Robert Dubois
SE-151 87 SÖDERTÄLJE
Sverige
Tel: +46 8 553 810 00
Fax: +46 8 553 810 37

Scania
Motortillverkning
Montering
Melker Jernberg
SE-151 87 SÖDERTÄLJE
Sverige
Tel: +46 8 553 810 00
Fax: +46 8 553 810 37

Scania
Motortillverkning
Bearbetning och Gjuteri
Staffan Garås
SE-151 87 SÖDERTÄLJE
Sverige
Tel: +46 8 553 810 00
Fax: +46 8 553 810 37

Scania
Axeltillverkning
Peter Björk
Box 1906
SE-791 19 FALUN
Sverige
Tel: +46 23 477 00
Fax: +46 23 71 13 79

Scania
Hyttproduktion
Stefan Palmgren
Box 903
SE-572 29 OSKARSHAMN
Sverige
Tel: +46 491 76 50 00
Fax: +46 491 76 54 30

Scania
Transmissionstillverkning
Anders Holmberg
SE-280 63 SIBBHULT
Sverige
Tel: +46 44 495 00
Fax: +46 44 481 08

Ferruform AB
Peter Norman
Box 815
SE-971 25 LULEÅ
Sverige
Tel: +46 920 766 00
Fax: +46 920 896 10

Scania Nederland B.V.
Lars Stenqvist
P.O. Box 618
NL-8000 AP ZWOLLE
Nederländerna
Tel: +31 38 497 76 11
Fax: +31 38 497 79 11

Scania Production
Angers S.A.S.
Martin Lundstedt
B.P. 846
FR-49008 ANGERS Cedex 01
Frankrike
Tel: +33 2 41 41 20 00
Fax: +33 2 41 41 20 48

Scania São Bernardo
Sidney Basso
Av. José Odorizzi, 151-Vila Euro
09810-902 SÃO BERNARDO
DOCAMPO-SP
Brasilien
Tel: +55 11 4344 9333
Fax: +55 11 4344 2659

Scania Tucumán
Bengt Klingberg
Casilla de Correo No. 3
Correo Central
4000 SAN MIGUEL DE TUCUMÁN
Argentina
Tel: +54 3 814 509 000
Fax: +54 3 814 509 001

Scania San Luis
Roger Johansson
Prol Av Industrias 4638
Esq Eje 134
C P 78395 Zona Industrial
SAN LUIS DE POTOSÍ
Mexiko
Tel: +52 4448 269 000
Fax: +52 4448 240 504

Omni Katrineholm AB
Hans Hansson
Vingåkersvägen 71
SE-641 81 KATRINEHOLM
Sverige
Tel: +46 150 585 00
Fax: +46 150 532 30

Scania Production Slupsk S.A.
Lars-Erik Nerback
ul Grunwaldzka 12
PL-76-200 SŁUPSK
Polen
Tel: +48 59 844 06 87
Fax: +48 59 843 66 01

Scania Peter LLC
Göran Carlander
8, Ljubotinsky pr.
196084 ST. PETERSBURG
Ryssland
Tel: +7 812 346 68 70
Fax: +7 812 346 68 79

■ **FÖRSÄLJNING- OCH
SERVICEBOLAG**

Scania Argentina S.A.
Sven Antonsson
Ruta Panamericana – Km 34
(1615) Malvinas Argentinas
BUENOS AIRES
Argentina
Tel: +54 3 327 451 000
Fax: +54 3 327 451 075

Scania Australia Pty Ltd
Kaj Färm
Private Bag No. 11
Vic 3061, CAMPBELLFIELD
Australien
Tel: +61 392 173 300
Fax: +61 393 053 898

Scania Belgium sa-nv
Peter Janssens
J.F. Kennedylaan 4
BE-1831 DIEGEM
Belgien
Tel: +32 2 722 8411
Fax: +32 2 722 8400

Scania Brasil
Flávio Mermejo
Av. José Odorizzi, 151-Vila Euro
09810-902 SÃO BERNARDO DO
CAMPO-SP
Brasilien
Tel: +55 11 4344 9333
Fax: +55 11 4344 2659

Scania Bulgaria Co Ltd
Milcho Milchev
Okolovrastno Shose
German – Sreden Pat No. 1
BG-1186 SOFIA
Bulgarien
Tel: +359 2 992 83 94
Fax: +359 2 992 84 04

Scania Chile S.A.
Emilio Müller
Panamericana Norte, no 9850
Quilicura, SANTIAGO
Chile
Tel: +56 2 394 04 00
Fax: +56 2 738 60 60

Scania Danmark A/S
Jørgen Damkjær
Postboks 580
DK-2730 HERLEV (Copenhagen)
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
Raimo Lehtiö
PB 59
FI-00391 HELSINKI
Finland
Tel: +358 10 555 010
Fax: +358 10 555 5317

Scania France S.A.S.
Marc Haezenberghe
B.P. 106
FR-49001 ANGERS Cedex 01
Frankrike
Tel: +33 2 414 133 33
Fax: +33 2 413 476 25

ItalSCANIA s.p.a.
Giancarlo Codazzi
Z.I. Spini di Gardolo, 125/E
IT-38014 TRENTO
Italien
Tel: +39 046 199 6111
Fax: +39 046 199 6198

Scania Latvia SIA
Ervinš Arents
Tiraines iela 13
LV-1058 RIGA
Lettland
Tel: +371 7 066 600
Fax: +371 7 066 649

UAB Scania Lietuva
Bo Hallberg
Lentvario 14b
LT-2028 VILNIUS
Litauen
Tel: +370 22 685 505
Fax: +370 22 685 504

Scania Malaysia
Åke Månsson
G.P.O. Box 85 B.T.12 Puchong
47100-SELANGOR
Malaysia
Tel: +60 3 806 01008
Fax: +60 3 806 02008

Scania Maroc S.A.
Serge Habib
97, Bd Abdelmoumen 7ème
Etage
20100 CASABLANCA
Marocko
Tel: +212 2 2262 924
Fax: +212 2 2262 915

Scania de México S.A. de C.V.
Christopher Podgorski
Delegación Azcapotzalco
C.P. 02300 MEXICO-D.F.
Mexiko
Tel: +52 555 078 03 00
Fax: +52 555 87 05 33

Beers Bedrijfsauto BV
Jan ter Wee
Postbus 24012
NL-2490 AA DEN HAAG
Nederländerna
Tel: +31 704 182 418
Fax: +31 704 182 510

Norsk Scania AS
Erik Hansen
Postbox 143, Skøyen
NO-0212 OSLO 2
Norge
Tel: +47 220 645 00
Fax: +47 220 645 99

Scania del Perú S.A.
Horacio Gramajo
Av Republica de Panamá,
no 4679
Apartado 3190
LIMA 34
Peru
Tel: +51 1 241 3016
Fax: +51 1 241 6391

Scania Polska S.A.
Tommy Sjöö
Aleja Katowicka 316
PL-05-830 Stara Wies
NADARZYN
Polen
Tel: +48 22 356 01 00
Fax: +48 22 356 01 01

Scania Romania S.R.L.
Leif Bohman
Str. Nicolae G.
Caramfil Nr. 77
Sector 1, BUCHAREST
Rumänien
Tel: +40 21 233 0830
Fax: +40 21 434 0508

Scania Russia
P G Nilsson
43 km Minskoje shosse
Golitsyno
143040 MOSCOW
Ryssland
Tel: +7 095 787 5000
Fax: +7 095 787 5002

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

Scania East Adriatic Region d.o.o.
Kjell Örtengren
Cesta v Gorice 28
SI-1000 LJUBLJANA
Slovenien
Tel: +386 1 242 76 42
Fax: +386 1 242 76 69

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 (Great Britain) Ltd.
Dan Hoij
Delaware Drive, Tongwell
MILTON KEYNES MK15 8HB
Storbritannien
Tel: +44 1908 210 210
Fax: +44 1908 215 040

Scania Sverige AB
Martin Ståhlberg
Verkstadsvägen 11
SE-151 87 SÖDERTÄLJE
Sverige
Tel: +46 8 553 864 00
Fax: +46 8 553 864 35

Scania South Africa (Pty) Ltd
Ulf Grevesmühl
P O Box 587
2110 MONDEOR
Sydafrika
Tel: +27 11 661 9600
Fax: +27 11 661 9651

Scania Korea Ltd
Staffan Sjögren
18th Floor, Construction Building
71-2, Nonhyun-dong,
Kangnam-ku
135-010 SEOUL
Sydkorea
Tel: +82 2 321 808 00
Fax: +82 2 511 74 39

Scania Tanzania Ltd.
Henrik Orrling
Nyerere Road
P O Box 9324
DAR ES SALAAM
Tanzania
Tel: +255 22 286 0290
Fax: +255 22 286 5033

Scania Siam Co. Ltd
Vichai Jirathiyut
23/21 Vibhavadi Rangsit Road
Ladyao, Chatucnad
10900 BANGKOK
Thailand
Tel: +66 2 515 9600
Fax: +66 2 537 8261

Scania Czech Republic s.r.o.
Anders Grundströmer
Chrástany 186
CZ-252 19 Posta Rudná u Prahy
PRAHA
Tjeckien
Tel: +420 2 510 951 11
Fax: +420 2 579 512 23

Scania Deutschland GmbH
Johan P Schlyter
Postfach 10 04 26
DE-56034 KOBLENZ
Tyskland
Tel: +49 261 8970
Fax: +49 261 897203

Scania Ukraine
Håkan Sundström
Ring Road 22 (2, Trublaini str)
UA-03134 KYIV
Ukraina
Tel: +380 44 490 74 90
Fax: +380 44 490 77 71

Scania Hungária Kft.
Thomas Bertilsson
Rozália park 1
HU-2051 BIATORBÁGY
Ungern
Tel: +36 23 531 000
Fax: +36 23 531 009

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

Scania de Venezuela S.A.
Arnaud Dordilly
Urb.Parque Ind.Castillito
VALENCIA – ESTADO CARABOBO
Venezuela
Tel: +58241 871 80 90
Fax: +58241 871 59 95

Scania Österreich Ges.m.b.H.
Ulf Ekström
Johann-Steinböck-Strasse 4
AT-2345 BRUNN AM GEBIRGE
Österrrike
Tel: +43 223 639 020
Fax: +43 223 639 0286

■ BUSS FÖRSÄLJNINGSBOLAG

Scania Bus Europe sa-nv
Fredrik Morsing
Berkenlaan 1
BE-1831 DIEGEM
Belgien
Tel: +32 2 704 4000
Fax: +32 2 704 4010

Scania Bus Italy
Henry Jonsson
Z.I. Spini di Gardolo, 125/E
IT-38104 TRENTO
Italien
Tel: +39 0461 996 111
Fax: +39 0461 996 198

Scania Bus & Coach Ltd.
Geoff Bell
Claylands Avenue, Workspop
NOTTINGHAMSHIRE S817DJ
Storbritannien
Tel: +44 1901 5008 22
Fax: +44 1909 5001 65

Scania Bus Nordic
Vingåkersvägen 71
SE-641 81 KATRINEHOLM
Sverige
Tel: +46 150 585 00
Fax: +46 150 532 30

■ FINANSBOLAG

Scania Finance Belgium nv
Bert Peeters
Minervastraat 8
BE-1930 ZAVENTEM
Belgien
Tel: +32 2 714 2424
Fax: +32 2 721 9442

Scania Finance France S.A.S.
Koen Knoops
B.P. 928
FR-49009 ANGERS Cedex 01
Frankrike
Tel: +33 241 41 33 33
Fax: +33 241 34 70 46

Scania Finance Italy s.p.a.
Pierre de Bantel
Via Lombardini, no13
IT-20143 MILANO
Italien
Tel: +39 02 581 161
Fax: +39 02 581 166 66

Bezoma BV
Gerard van Keulen
Postbus 24012
NL-2490 AA DEN HAAG
Nederländerna
Tel: +31 704 18 24 18
Fax: +31 704 18 25 20

Scania Finance Polska Sp.z.o.o.
Janusz Laskowski
Aleja Katowicka 316
PL-05-830 Stara Wies/
NADARZYN
Polen
Tel: +48 22 356 02 30
Fax: +48 22 356 02 31

Scania Leasing OOO
Alexander d'Huc
Office C200 113/1 Leninsky
Prospekt
117 198 MOSCOW
Ryssland
Tel: +7 095 956 57 97
Fax: +7 095 956 57 66

Scania Finance Hispania
Eddi Mues
Parque Empresarial San Fernando
Edificio Europa
San Fernando Henares
ES-288 30 MADRID
Spanien
Tel: +34 91 678 18 61
Fax: +34 91 678 18 63

Scania Finance Great Britain Ltd
Peter Taylor
Regus House, Fairbourne Drive
Atterbury
MILTON KEYNES MK10 9RG
Storbritannien
Tel: +44 1908 48 75 30
Fax: +44 1908 48 77 30

Scania Finance Czech Republic
Zuzana Tomeckova
Chrástany 186
CZ-252 19 Posta Rudná u Prahy
PRAHA
Tjeckien
Tel: +420 2 579 507 00
Fax: +420 2 579 507 31

Scania Credit AB
Per Spjut
SE-151 87 SÖDERTÄLJE
Sverige
Tel: +46 8 553 836 60
Fax: +46 8 553 837 24

Scania Finans AB
Leif Christensson
SE-151 87 SÖDERTÄLJE
Sverige
Tel: +46 8 553 837 50
Fax: +46 8 553 837 66

Scania Finance Korea
Sangwon Lee
18th Floor, Construction Building
71-2, Nonhyun-dong,
Kangnam-ku
135-010 SEOUL
Sydkorea
Tel: +82 232 183 700
Fax: +82 232 183 737

Scania Finance Deutschland GmbH
Ulf Egestrand
Postfach 100427
DE-56034 KOBLENZ
Tyskland
Tel: +49 261 807 8392
Fax: +49 261 807 8313

■ SUPPORT

DynaMate AB
Stefan Palskog
SE-151 87 SÖDERTÄLJE
Sverige
Tel: +46 8 553 830 00
Fax: +46 8 553 816 84

Scania Parts Logistics AB
Kjell Nilsson
SE-151 87 SÖDERTÄLJE
Sverige
Tel: +46 8 553 835 00
Fax: +46 8 553 861 90





INTERNATIONALE TRANSPORT
Günther GmbH
A-6240 Radfeld Tel: 03337 - 90381
Fax: 03337 - 93470



Scania AB (publ), 151 87 Södertälje, Tel: 08-55 38 10 00, Fax: 08-55 38 10 37, www.scania.com

*För mer information se
www.scania.com*