



ÅRSREDOVISNING 2003

| | | | |
|----------------------------|----|-------------------------------|----|
| ■ SCANIA | 2 | ■ MILJÖ | 44 |
| Scania i korthet | 2 | Miljöarbete | 44 |
| Viktiga händelser 2003 | 4 | Miljö och ekonomi | 46 |
| Viktiga händelser 2004 | 6 | ■ SCANIA-AKTIE | 48 |
| Koncernchefens kommentar | 8 | ■ EKONOMISK REDOVISNING | 50 |
| Styrelsens arbete | 10 | Ekonomisk översikt | 50 |
| Ledningsstruktur | 11 | Resultaträkning | 53 |
| Mål och strategier | 12 | Balansräkning | 54 |
| Varumärke | 13 | Förändring i eget kapital | 55 |
| Medarbetare | 14 | Kassaflödesanalys | 55 |
| Scania i samhället | 16 | Moderbolaget Scania AB | 56 |
| ■ KUNDER OCH PRODUKTER | 18 | Redovisningsprinciper | 57 |
| Kunder | 18 | Noter | 59 |
| Kunder och produkter | 20 | Noter Moderbolaget | 76 |
| Kunder och service | 22 | Förslag till vinstdisposition | 77 |
| Kunder och finansiering | 23 | Revisionsberättelse | 78 |
| ■ FoU OCH PRODUKTION | 24 | Kvartalsuppgifter | 80 |
| Forskning och utveckling | 24 | Nyckeltal och definitioner | 81 |
| Utveckling av provmetoder | 26 | Flerårsöversikt | 82 |
| Utveckling av ny lastbil | 28 | ■ STYRELSE OCH KONCERNLEDNING | 84 |
| Produktion | 30 | Styrelsen | 84 |
| Produktionssystemet | 32 | Koncernledningen | 86 |
| ■ MARKNAD | 34 | ADRESSER | 88 |
| Trender och omvärldsanalys | 34 | | |
| Europa | 36 | | |
| Övriga marknader | 40 | | |

Förvaltningsberättelsen omfattar sidorna 2–77.
Organisationsnummer: Scania AB (publ) 556184-8564

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.

BOLAGSSTÄMMA

Ordinarie bolagsstämma hålls måndagen den 3 maj 2004, klockan 15:00 i Scania Syd (f.d. Festival Park) i Södertälje.

DELTAGANDE

Aktieägare som vill delta i bolagsstämman ska dels vara införd i aktieboken, som förs av VPC AB, fredagen den 23 april 2004, dels anmäla sig till bolaget per post till Scania AB, Bolagsstämman, 151 87 Södertälje, eller per telefon 020-23 96 70 senast måndagen den 26 april 2004 klockan 16:00.

FÖRVALTARREGISTRERADE AKTIER

För att äga rätt att delta i bolagsstämman måste aktieägare, som låtit förvaltarregistrera sina aktier genom banks notariatavdelning eller enskild fondhandlare, tillfälligt inregistrera aktierna i eget namn hos VPC. Aktieägare som önskar sådan omregistrering måste underrätta förvaltaren om detta i tillräckligt god tid före fredagen den 23 april 2004.

UTDELNING

Som avstämningsdag för utdelning föreslås torsdagen den 6 maj 2004. Sista dag för handel inklusive utdelning är måndagen den 3 maj 2004. Beslutar stämman enligt förslaget, beräknas utdelning verkställas tisdagen den 11 maj 2004.

INFORMATION FRÅN SCANIA

Delårsrapport kvartal 1, 3 maj 2004
Delårsrapport kvartal 2, 26 juli 2004
Delårsrapport kvartal 3, 1 november 2004

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

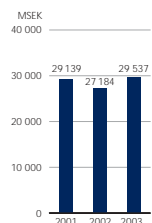


LASTBILAR



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

Försäljningsintäkter

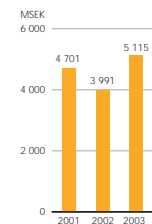


BUSSAR



Scanias bussverksamhet är koncentrerad till tunga bussar med hög passagerarkapacitet för turist-, linje- och stadstrafik. Produktionen är inriktad på chassier som främst karosseras hos fristående busskarosörer.

Försäljningsintäkter

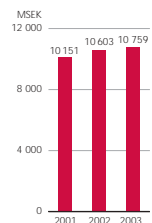


SERVICE



Genom att ständigt utöka utbudet av servicerelaterade produkter och tjänster erbjuder Scania sina kunder allt mer kostnadseffektiva lösningar.

Försäljningsintäkter



INDUSTRI- OCH MARINMOTORER



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

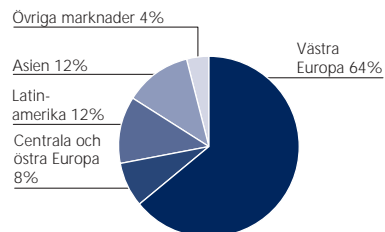
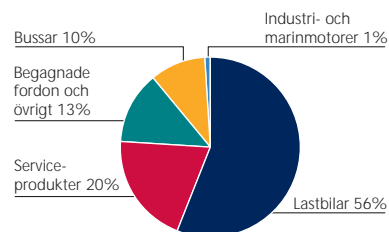
KUNDFINANSIERING



Finansiella tjänster är en viktig del av Scanias kompletta produktprogram. För kunden ingår finansiering ofta i kostnadseffektiva totallösningar av transportaffären. Kunden kan välja mellan lånefinansiering, olika former av leasingkontrakt och försäkringslösningar.

| | 2003 | 2002 | 2001 |
|---|---------------|---------------|---------------|
| Nyckeltal | | | |
| Leveranser, antal | | | |
| Lastbilar | 45 045 | 39 895 | 43 659 |
| Bussar | 4 910 | 3 774 | 4 672 |
| Totalt | 49 955 | 43 669 | 48 331 |
| Försäljningsintäkter, MSEK | | | |
| Scaniaprodukter | 50 581 | 47 285 | 48 310 |
| Avyttrad personbilsverksamhet | - | - | 4 755 |
| Totalt | 50 581 | 47 285 | 53 065 |
| Rörelseresultat, MSEK | | | |
| Scaniaprodukter | 5 125 | 3 856 | 2 467 |
| Avyttrad personbilsverksamhet | - | 550 | - |
| Totalt | 5 125 | 4 406 | 2 467 |
| Rörelsemarginal, % | | | |
| Scaniaprodukter | 10,1 | 8,2 | 5,1 |
| Resultat före skatt, MSEK | 4 604 | 3 722 | 1 541 |
| Årets nettovinst, MSEK | 3 034 | 2 739 | 1 048 |
| Vinst per aktie, SEK | 15,17 | 13,70 | 5,24 |
| Kassaflöde exklusive Kundfinansiering, MSEK¹⁾ | 2 450 | 3 583 | 2 066 |
| Avkastning, % | | | |
| på eget kapital | 17,4 | 17,2 | 6,5 |
| på sysselsatt kapital ²⁾ | 22,0 | 17,4 | 9,1 |
| Nettoskuldssättningsgrad²⁾ | 0,17 | 0,31 | 0,58 |
| Soliditet, % | 27,7 | 25,6 | 23,4 |
| Investeringar i anläggningar, MSEK | 3 196 | 3 025 | 1 980 |
| Utgifter för forskning och utveckling, MSEK³⁾ | 2 153 | 2 010 | 1 955 |
| Anställda 31 december, antal | 29 112 | 28 230 | 28 541 |

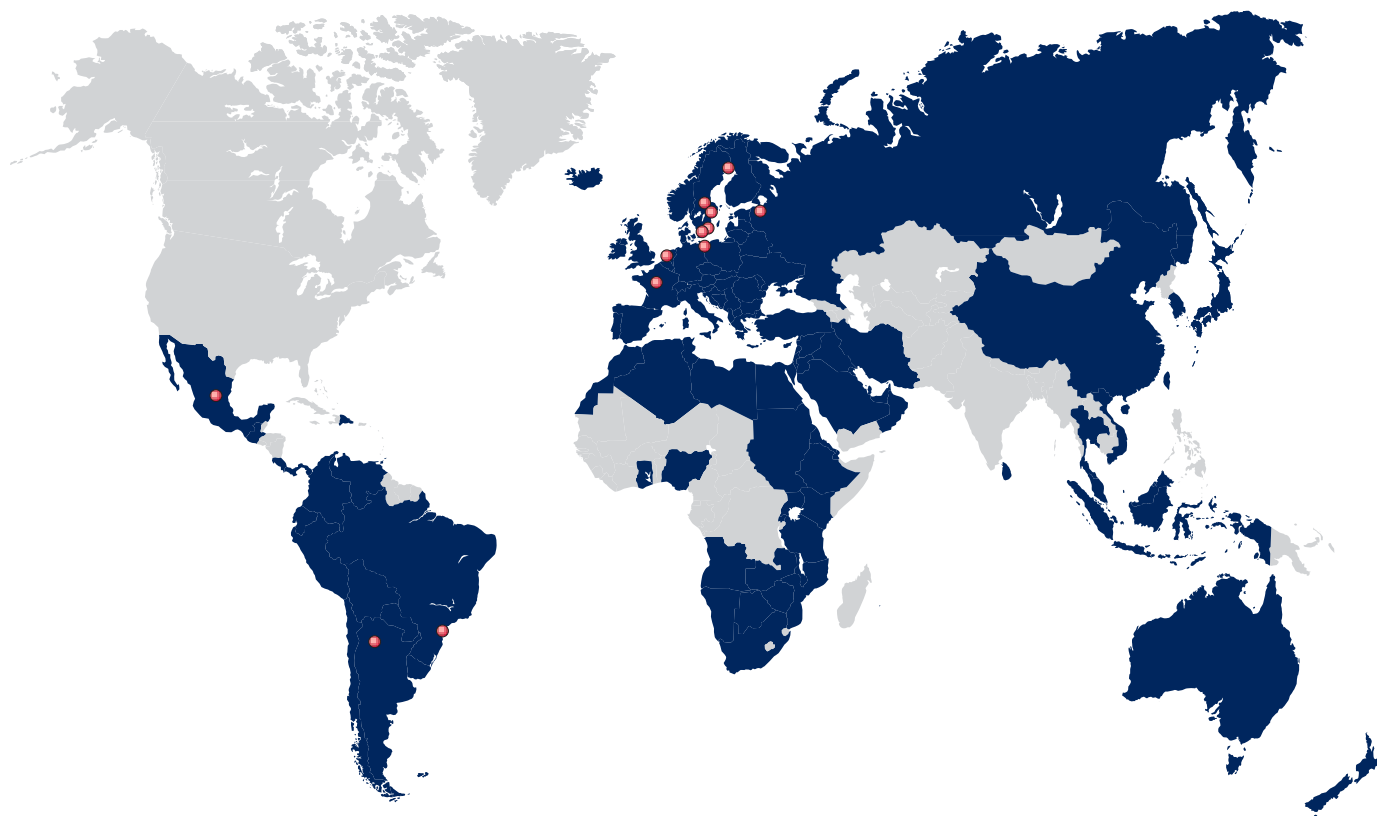
1) Inklusive förvärv/avyttring av verksamheter.
 2) Fordon och service.
 3) Från och med 2002 ingår aktiverade utgifter för utveckling år 2003 med MSEK 669 och år 2002 med MSEK 573.

Leveranser per marknadsområde år 2003

Försäljningsintäkter per produktområde år 2003

SCANIAS TIO STÖRSTA LASTBILSMARKNADER

| Antal | 2003 | 2002 | Förändring i % |
|----------------|-------|-------|----------------|
| Storbritannien | 6 570 | 5 050 | 30 |
| Brasilien | 4 106 | 3 205 | 28 |
| Frankrike | 3 720 | 3 871 | -4 |
| Spanien | 3 448 | 3 171 | 9 |
| Tyskland | 3 436 | 3 628 | -5 |
| Italien | 2 826 | 3 358 | -16 |
| Nederländerna | 2 102 | 1 958 | 7 |
| Sydkorea | 1 985 | 1 736 | 14 |
| Sverige | 1 870 | 1 907 | -2 |
| Turkiet | 1 515 | 226 | 570 |

SCANIAS FEM STÖRSTA BUSSMARKNADER

| Antal | 2003 | 2002 | Förändring i % |
|----------------|------|------|----------------|
| Brasilien | 503 | 327 | 54 |
| Storbritannien | 459 | 188 | 144 |
| Spanien | 458 | 394 | 16 |
| Italien | 310 | 347 | -11 |
| Mexiko | 287 | 424 | -32 |

SCANIA I VÄRLDEN

PRODUKTIONSENHETER
Sverige (antal anställda)

Tucumán (4 540)
Produktion av komponenter, motorer, lastbilar och busschassier.

Falun (650)

Produktion av axlar.

Luleå (850)

Produktion av rambalkar och bakaxelbryggor.

Oskarshamn (2 100)

Produktion av hytter.

Sibbhult (505)

Produktion av växellådor.

Argentina

Tucumán (575)
Produktion av växellådor och bakaxelväxlar.

Brasilien

São Paulo (1 910)
Produktion av motorer, axlar, hytter, lastbilar och busschassier.

Mexiko

San Luís Potosí (50)
Produktion av busschassier.

Frankrike

Angers (525)
Montering av lastbilar.

Nederländerna

Zwolle (1 375)
Montering av lastbilar.

Polen

Slupsk (330)
Montering av busskarosser.

Ryssland

St. Petersburg (130)
Montering av busskarosser.

FÖRSÄLJNING- OCH SERVICEENHETER

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



Scania får utmärkelsen Coach of the Year 2004.



Nytt krockzonskoncept.

2003

- Den 15 januari avnoterades Scania på egen begäran från New York Stock Exchange. Detta motiverades av det låga antalet utestående aktier och den mycket begränsade handeln i USA. Handeln med Scaniaaktien på Stockholmsbörsen påverkas inte.
- Scantias dotterbolag Scania South Africa Pty Ltd invigde i februari ett nytt kontor för samordning av verksamheten i hela södra Afrikaregionen. Samtidigt flyttades sammansättningen av lastbilar och bussar för dessa marknader till en ny gemensam anläggning.
- Scania inledde under året ett samarbete om gemensam utveckling och försörjning av komponenter med tyska MAN Nutzfahrzeuge. Samarbetet avser vissa typer av axlar och växellådor.
- I maj invigde Scania sin hittills största anläggning i Asien. Scania Korea Jinsa Complex i Sacheon utgör navet i Scantias växande sydkoreanska verksamhet. Anläggningen, med serviceverkstad, reservdelslager, kundcenter och påbyggnadsfabrik, är förberett för en rad utbyggnadsalternativ i takt med att Scantias sydkoreanska affär fortsätter att växa.
- I september typgodkändes en tung Scania lastbilsmodell, som första utländska märke, för den japanska marknaden. Typgodkännandet innebär att dragbilar från Scania uppfyller samma lagkrav som ställs på de inhemska tillverkarna, och kan därmed konkurrera på lika villkor.
- Scania beslutade i september att koncentrera sin stadsbusskarossering till Polen. Det helägda karosseringsbolaget Omni upphör under våren 2004 med karossering i Katrineholm. Flytten genomförs för att uppnå lönsamhet och säkerställa Omnis långsiktiga konkurrenskraft.
- I oktober invigde Scania den utbyggda monteringsanläggningen för lastbilar i nederländska Zwolle. Efter investeringar på cirka 35 miljoner Euro har den tekniska monteringskapaciteten ökat med 50 procent. Montering av lastbilar i Zwolle är strategiskt viktig för att kunna möta en framtida ökad efterfrågan.



Trafiksäkerhetskonferensen i Bryssel.



Scania i Japan.



Young European Truck Driver-finalen i Södertälje.

- Den 8 oktober arrangerade Scania för tredje gången sedan 1999 en konferens om trafiksäkerhet i Bryssel. Bland de 400 deltagarna fanns politiker och tjänstemän vid Europaparlamentet och EU-kommissionen, liksom forskare, trafiksäkerhetsexperter, företrädare för fordonsindustrin, åkeribranschen och journalister.

- Scania presenterade samtidigt ett nytt krockzonskoncept för lastbilar. Den 600 mm långa deformationszonen är konstruerad speciellt för att ta upp krockenergi vid en frontalkollision med en personbil. Med krockzonen finns potential att rädda många liv per år.

- Scanias nya turistbuss Scania Irizar PB utsågs i oktober till "Coach of the Year 2004". Låg bränsleförbrukning, utmärkta köregenskaper, god passagerarkomfort och design är egenskaper som enligt juryn bidragit till den prestigefyllda utmärkelsen.

Europas största tävling för unga förare

Lördagen den 20 september 2003 möttes 20 finalister från lika många länder i finalen av Scanias säkerhetstävling Young European Truck Driver. Tävligen, som genomfördes i samarbete med bland annat EU-kommissionen och som samlat 6 000 deltagare, är Europas största tävling för unga yrkesförare. Målet är att öka medvetenheten om trafiksäkerhet och därigenom minska antalet olyckor med tunga fordon.

Scania har en lång tradition när det gäller att utveckla säkra fordon och har en ledande position i branschen. Men ett säkert fordon räcker inte för att förhindra olyckor. Den viktigaste faktorn är en välutbildad förare som kör säkert och instinktivt handlar rätt i oförutsedda situationer. Med Young European Truck Driver har Scania nått ut till de unga förarna och uppmanat dem att öka säkerheten och höja sin förarkompetens – och dessutom visat på det engagemang i trafiksäkerhetsfrågor som finns i transportbranschen.

Tävlingen fokuserar på trafiksäkerhet och bränsleekonomi samt olika typer av precisionskörning och är en kombination av teoretiska och praktiska prov. Finalen vanns av 27-åriga Michele Sandri från Trento i Italien.

När Scania genomför nästa tävling 2005 har Michele redan en plats i finalen, i egenskap av titelinnehavare.







2004

En ny lastbil rullar ut

Den 31 mars 2004 är det världspremiär för Scantias nya lastbilsprogram. R-serien, som är optimerad för fjärrtrafik, kommer det närmaste året att följas av fler modeller.

R-serien har många nyheter som gör den till Scantias bästa lastbil någonsin, både att äga och att köra. Under skalet döljer sig spännande lösningar som är avgörande för fordonets tillförlitlighet, säkerhet och övergripande prestanda. De viktigaste förbättringarna handlar om tillgänglighet, bränsleekonomi, ökad lastkapacitet och förarmiljö. Den nya lastbilen är byggd med föraren i fokus.

Lägre bränsleförbrukning

För att maximera lönsamheten vill Scantias kunder ha fordon som ger dem lägsta möjliga driftskostnad. Den stenhårda konkurrensens dagens transportörer verkar i gör att även marginella förbättringar blir av stor vikt för affärerna. Med 4-seriehytten införde Scania 1995 en helt ny lastbilsdesign, med exceptionellt lågt luftmotstånd. Omfattande prover i vindtunnel har avslöjat fler möjligheter till förbättringar som nu införts. R-serien ger lägre bränsleförbrukning, vilket i sin tur också minskar fordonets driftskostnad och miljöpåverkan.

Mer tid på vägarna

Fordonets tillgänglighet är en faktor som starkt påverkar kundernas ekonomi. Ett oplanerat verkstadsbesök betyder att lastbilen inte kan generera några intäkter. En stor del av de nya artiklar, komponenter och system som införts i den nya lastbilen ger ännu högre tillgänglighet och därmed en bättre totalekonomi.

Lägre vikt

Scania har genomfört stora viktminskningar på R-serien – upp till 270 kilo, beroende på specifikation. Lägre fordonsvikt innebär att lastkapaciteten ökar. Kunder med vikt-känsliga transporter blir därmed mer konkurrenskraftiga.

Nya lösningar för ökad säkerhet

Scania har alltid prioriterat säkerheten vid designen av nya hytter. Säkerhet för föraren – men också för andra trafikanter. R-seriens instrumentpanel, styrkolonn och ratt har nya lösningar som underlättar körning och ger föraren bättre skydd vid en kollision. En ny generation elektroniska bromsar ger bättre bromsverkan och pedalkänsla. ESP ingriper för att förhindra sladd och vältning. Det främre underkörningsskyddet är integrerat i stötfångaren.

Förarens favorithytt

Förarkomfort är ett av Scantias främsta kännetecken. Med R-serien tar Scania ett nytt stort steg för att ge förarna mer av

den komfort de behöver för att göra ett riktigt bra jobb. Större utrymmen, många nya funktioner, ökad bekvämlighet och effektivare hjälpmedel ökar förutsättningarna för att föraren ska trivas och därmed köra säkrare.

Euro 4

Utöver sex Euro 3-motorer erbjuder Scania även en Euro 4-motor i R-serien på 420 hk, vilket innebär en minskning av utsläppen av kväveoxider med 30 procent och av partiklar med 80 procent. Flexibiliteten i det nya elsystemet lägger grunden för ytterligare framtida emissionsminskningar. En Scaniakund kan således redan i år välja en lastbil med extra bra miljöprestanda, som i vissa länder gynnas av lägre skatt och avgifter. Euro 4-reglerna träder i kraft hösten 2005 för nya motortyper och ett år senare för nya lastbilar.

Mer information om Scantias nya lastbilsprogram finns på vår hemsida (www.scania.com).

Prioriterad lönsamhet gav resultat

Trots en svag ekonomisk utveckling på våra huvudmarknader 2003 ökade Scantias rörelseresultat med drygt 30 procent och rörelsemarginalen förbättrades till 10 procent. Efter några år av svag ekonomisk tillväxt i västra Europa förväntas det ekonomiska läget bli något bättre under 2004. Även ekonomierna i centrala och östra Europa samt Latinamerika förväntas utvecklas positivt.

Samtidigt gör Scania en omfattande översyn av sitt produktprogram.

Den amerikanska ekonomin, som har stor påverkan på ekonomier världen över, återhämtade sig under året. Krigsutbrottet i Irak gjorde dock kunderna mer försiktiga och hämmade tillfälligt orderingsgången.

Samtidigt dämpades de ekonomiska utsikterna på flera av Scantias huvudmarknader i västra Europa till följd av stora budgetunderskott. Mot slutet av året ljusnade bilden och mycket tyder på att den ekonomiska utvecklingen kan komma att bli något bättre under 2004. Ekonomisk tillväxt är viktig för Scania eftersom transportbehovet, som genererar efterfrågan på lastbilar, är direkt kopplat till BNP-utvecklingen.

En något lägre orderingsgång på de stora marknaderna i västra Europa kompensades av ökande orderingsgång i centrala och östra Europa samt Asien. I Latinamerika stabiliserades det ekonomiska läget i Brasilien och Argentina. Ekonomierna i regionen förväntas utvecklas positivt under 2004.

Försäljningen av bussar utvecklades positivt under 2003 och blev den högsta någonsin för Scania.

Integrerad marknad

Totalmarknaden i västra Europa var i stort oförändrad i jämförelse med 2002, vilket innebar cirka 13 procent lägre nivå jämfört med rekordåret 2000. Under senare år har exporten av 4–6 år gamla lastbilar till centrala och östra Europa ökat och förväntas öka ytterligare i takt med att de stora volymer som såldes under slutet på 90-talet börjar bytas ut under kommande år.



Prisutdelning av Young European Truck Driver.



Möte med Hinos VD, Tadaaki Jagawa.

Begagnatflödet, tillsammans med låga räntenivåer, har påtagligt bidragit till att efterfrågan på nya lastbilar inte minskat lika kraftigt som under tidigare konjunktursvackor i västra Europa. Det ökade flödet av begagnade fordon från traditionella marknader i västra Europa till nya marknader i östra Europa betyder att Europa som helhet blir en alltmer integrerad marknad.

Den ekonomiska tillväxten var stark i flertalet länder i centrala och östra Europa och både orderingsgång och leveranser ökade. Den tillverkande industrins produktion flyttar i allt högre takt från västra till centrala och östra Europa. Detta ställer ökade krav på snabba och flexibla transporter. Med allt fler centraleuropeiska länder som medlemmar i EU kommer den här utvecklingen att accelerera.

Återhämtning i Latinamerika

I både Brasilien och Argentina stabiliserades det ekonomiska och politiska läget. Total-

marknaden ökade och Scantias orderingsgång och leveranser förbättrades.

Scania fortsätter att prioritera lönsamhet framför volym. Under de senaste åren har vi rationaliserat produktionen, anpassat prisnivåer och ökat exporten av såväl komponenter som hela fordon till länder utanför Latinamerika. Samtidigt har konkurrenter tagit marknadsandelar i den lättare delen av det tunga segmentet.

Stark tillväxt i Asien

Scania hade ett bra år på många av marknaderna utanför Europa och Latinamerika. Turkiet utvecklades till en viktig marknad och många länder i Mellanöstern visade en stark volymtillväxt. I östra Asien fortsatte Scantias tillväxt i Sydkorea och Taiwan.

Vi har under året stärkt vår närvaro på den kinesiska marknaden och vi ser att utvecklingen i Kina är viktig för den ekonomiska utvecklingen i regionen. Men det är



Inviqning av den utbyggda monteringsanl gningen i Zwolle, Nederländerna.



Delårsrapporten för januari-juni presenteras.



Scania skriver under "Fome Zero", Brasiliens president Luiz In cio Lula da Silvas program mot fattigdomen.



Besök vid axeltillverkninqen i Falun.

fortfarande en begränsad efterfrågan på den typ av tekniskt avancerade tunga lastbilar som Scania säljer. Logistik- och distributionsstrukturen  r i allmänhet utvecklade, varför behovet av våra produkter ännu har låg efterfrågan. Detta kommer naturligtvis att förändras och Scania lägger ökat fokus på den kinesiska marknaden.

F r den japanska marknaden fick Scania, som första icke japanska märke, myndigheternas tygodk nnande f r en utländskt tillverkad tung lastbilmodell, vilket innebär att vi tillsammans med Hino kan intensifiera våra s tsningar i landet.

Rekordår för bussar

Årets försäljning av busschassier blev den högsta någonsin för Scania. Trots att totalmarknaden för tunga bussar i Europa minskade med 5,4 procent ökade Scania försäljningen på flera av de största marknaderna. Även i Latinamerika ökade leveranserna av bussar. En glädjande utveck-

ling med tanke på den omstrukturering av verksamheten som Scania genomfört under senare  r. Eftersom en stor del av ett busschassi består av lastbilskomponenter tillvaratar vi idag de synergier som finns med utveckling och produktion av lastbilar.

Under 2003 fortsatte struktureringen av bussverksamheten och beslut togs om att flytta den arbetsintensiva karoseringen av Scantias Omnibussar från Sverige till Polen.

Global och utökad produktion

Vi fortsätter att dra nytta av vårt globala produktionssystem och det spelar idag ingen roll var fordonet  r producerat. En Scania håller alltid samma höga kvalitet, oavsett var den är byggd.

Vi har investerat i en utökad teknisk kapacitet. Den utbyggda och moderniserade anl gningen i nederländska Zwolle ligger mitt bland Scantias stora marknader i västra Europa. Utbyggnaden av Zwolle  r en

viktig åtgärd för att kunna möta de högre volymer som vi tror kommer i nästa konjunkturuppgång, och därmed säkerställa fortsatt lönsam volymtillväxt för Scania.

Nya produkter i ett jämnt flöde

Vi är just nu inne i lanseringsfasen av ett nytt lastbilsprogram. Under det närmaste året kommer vi successivt att ersätta hela det nuvarande programmet med ett nytt produktprogram av lastbilar och bussar. De nya produkterna bygger dels på den erfarenhet vi samlat genom 4-serien dels på alla de synpunkter vi fått från våra kunder. Dessutom har vi innovativt förnyat övriga komponenter till den bästa lastbil Scania någonsin byggt.

Våra kunder kan i och med det nya lastbilsprogrammet redan i  r välja motorer som uppfyller de lagkrav som träder i kraft hösten 2006.

Samtidigt renodlar Scania arbetssättet med kontinuerliga förbättringar inom produktutvecklingen. Det betyder att nya, f rb tttrade komponenter i forts tningen kan introduceras n r de  r färdiga i stället för att som tidigare invänta större modellskiften. F r kunden innebär det att varje ny Scania blir en bättre Scania.

B ddat f r ett spännande  r

Jag vill slutligen tacka alla medarbetare f r ett stort engagemang, en enastående arbetsinsats och ett mycket fint resultat. Framför oss väntar ett  r som har f ruts tningar att bli det mest spännande i Scantias historia.



Leif Östling
Verkställande Direktör
och Koncernchef

Styrelse och kommittéer

Enligt den arbetsordning som antagits ska styrelsen hålla minst sex ordinarie sammanträden per år. Därutöver kan styrelsen sammanträda när omständigheterna påkallar detta. Under 2003 höll styrelsen nio sammanträden.

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

I augusti behandlar styrelsen långtidsplanen och i december den ekonomiska planen 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.

Nomineringen av ledamöter till styrelsen går till på följande sätt: Bernd Pischetsrieder, ordförande, och Clas Åke Hedström, vice ordförande, genomför i god tid innan bolagsstämman samtal med företrädare för de fyra största aktieägarna i bolaget (förutom AB Volvo) för att i samråd nominera personer till styrelsen.

Revisionskommittén bestående av Marcus Wallenberg, ordförande, samt Clas Åke Hedström och Lothar Sander har under året 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 Ersättningskommittén, som består av Bernd Pischetsrieder, ordförande, Peggy Bruzelius, Rolf Stomberg och Clas Åke Hedström. Under 2003 höll Ersättningskommittén tre sammanträden.

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 riktlinjer för investeringar, finansiering, ekonomisk rapportering och externkommunikation.



LEDNINGSTRUKTUR

Ett kontinuerligt strategiskt arbete

En långsiktig lönsam tillväxt är en förutsättning för att Scania ska behålla och stärka sin position. I en värld som ständigt förändras, och där konkurrensen hårdnar för varje dag, måste företagets ledningsstruktur kontinuerligt utvecklas och förfinas.

Scania är idag en global, integrerad organisation med cirka 29 000 medarbetare. För att leda en stor och komplex organisation krävs tydlig strategi och styrning samt förståelse tvärsöver alla funktioner och regioner.

I flera avseenden är Scania det ledande företaget i sin bransch. För att fortsätta att vara det måste företagets operativa målsättningar vara integrerade med vision och affärsidé. De ska omvandlas till konkreta riktlinjer och mål för både Scania som helhet och för de olika enheterna i verksamheten.

Verkställande ledningen

Scanias högsta ledning under företagets styrelse är Verkställande ledningen som beslutar i frågor av långsiktig och strategisk art.

Koncernledning

Koncernledningen består av Verkställande ledning och Ledningsenheter. Ledningsen-

heterna har det operativa ansvaret för implementering och genomförande av de fastlagda strategierna.

Beslutsmöten

Scanias beslutsstruktur består av ett fast antal möten inom de olika verksamhetsgrenarna. Beslut i frågor som marknadsföring, produktutveckling, varumärkesfrågor och produktionsplanering fattas i tvärfunktionella möten där Verkställande ledningen deltar.

Strategic Update

Alla chefer inom Scania ansvarar för att kommunicera och arbeta i enlighet med Scanias strategier. Företagets strategiska inriktning sammanfattas i Scania Strategic Update en gång per år. Detta dokument är ett viktigt verktyg när affärs- och verksamhetsplaner läggs fast.

Global Management Summit

Årligen samlas företagets högsta chefer för en strategisk genomgång, Global Management Summit. Liknande toppmöten hålls också med styrelseledamöter i Scanias olika bolag runt om i världen liksom med de högsta cheferna för dessa bolag.

Corporate Governance

Scanias bolag arbetar i enlighet med principer fastlagda i Scanias Corporate Governance Manual.

Den lokala styrelsen följer upp verksamheten samt fastställer strategi och

mål. Scanias verkställande direktör utser representanterna i de lokala styrelserna, däribland ett antal externa ledamöter som med sin kompetens, lokala kontaktnät och externa perspektiv ytterligare bidrar till Scanias utveckling.

I enlighet med den uppsatta strategin leder och utvecklar den lokala företagsledningen den dagliga verksamheten och ansvarar för att lönsamhetsmålen uppnås.

Scania Councils

För att ytterligare förbättra försäljnings- och servicebolagen har flera regionala Councils etablerats. Varje sådant Council leds av en oberoende ordförande och består av verkställande direktörer inom en region. Deras uppdrag är att utveckla affären genom benchmarking och erfarenhetsutbyte för att nå de bästa lösningarna, kallad Best Practice. Detta arbete bedrivs ofta i projektform.



Strategi för lönsam tillväxt

Scanias strategi kan sammanfattas i två ord: lönsam tillväxt. Historiskt bygger denna lönsamhet på organisk tillväxt. Scania fokuserar på kunder, produkter, marknader och aktiviteter med potential att generera framtida lönsamhet. Detta är också Scanias fortsatta strategi.

Strategi

Koncentration på fordon för tunga transporter

Scanias verksamhet är fokuserad på fordon för tunga transporter. På utvecklade marknader ökar efterfrågan på tunga lastbilar och bussar i takt med den ekonomiska tillväxten. På tillväxtmarknader ökar efterfrågan snabbare eller i takt med att infrastrukturen byggs ut och logistikkraven höjs inom transportindustrin.

Modulärt produktsystem

Med Scanias modulära produktsystem får kunden exakt den fordonsspecifikation han eller hon vill ha. Ju bättre anpassade fordon och tjänster är till transportuppgiften, desto bättre blir kundens driftsekonomi. Modulsystemet är grunden för produktkvalitet. Det förenklar reservdels-hållningen och bidrar till en högre servicegrad.

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 med konventionella produktsystem.

Komplett produktprogram av fordon, tjänster och finansiering

Scania växer genom att erbjuda kunderna kombinationer av fordon, service och finansiering för de bästa totallösningarna på marknaden. Scanias kunder använder allt oftare sina fordon dygnet runt. Det 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

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



Vision

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

Affärsidé

Scanias affärsidé är att erbjuda sina kunder tunga 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, kvalitet samt miljöegenskaper.

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

Ett alltmer gränslöst Europa, med växande ekonomier och flera medlemsstater i EU, ger stora möjligheter för tillverkare med ett väl utvecklat försäljnings- och servicenät. I Latinamerika ökar efterfrågan på fordon, tjänster och finansiering 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.

VARUMÄRKE

Stark kultur bygger varumärket

Scania har 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 värderingar inom Scania.

Scania har historiskt konkurrerat med väl beprövade tekniska lösningar och ambitionen har alltid varit att ha det mest konkurrenskraftiga erbjudandet. Scantias produkter ska ge Scantias kunder en hög lönsamhet.

Detta bygger på lång erfarenhet, hög kvalitet och kostnadseffektivitet – värden som utgör varumärket Scania. Styrkan och värdet i varumärket har bidragit till att göra Scania till ett av branschens mest lönsamma företag. Kundernas höga lojalitet är en hörnsten i denna lönsamhet.

Stolthet och förtroende

Kunden ska känna stolthet över att äga och köra det professionella arbetsredskap som ett Scaniafordon är. Det förstärker yrkesrollen inför kollegor, konkurrenter och de egna kunderna. Men också förtroende därför att han eller hon har 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 världsomspännande organisation.

Värderingar

Scantias identitet formas 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 kunskap om kundens behov och genom att Scania ser affären över fordonets hela livscykel uppnås 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 vilja förbättra sitt arbete bidrar till ökad kvalitet och effektivitet samt 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 växer med sina medarbetare

En av grundvärderingarna för samtliga som arbetar på Scania är respekt för individen – att alltid behandla andra som man själv vill bli behandlad.

Respekt för individen ligger också till grund för allt ledarskap inom Scania och är ett av Scanias tre kärnvärden.

För att Scania ska vara en eftertraktad arbetsgivare krävs ett gott ledarskap.

Ledarskap

Ledarskapet ska vara tydligt, stödande och med klar ansvarsfördelning. Det skapar en trygg miljö där initiativkraft uppmuntras och konkreta, bestående resultat premieras. Detta är grundläggande för Scanias utveckling. Ledarskapet inom Scania grundas på gemensamma värderingar, principer och attityder. Ett sådant ledarskap skapar förutsättningar för förändring och lärande.

Detta innebär bland annat en öppen och tydlig dialog som speglar Scanias värderingar.

Scanias personalpolicy

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

Men framför allt innebär Scanias ledarskap en förmåga att omsätta ett gemensamt sätt att tänka till ett gemensamt sätt att arbeta. Ledaren ska vara ett föredöme för sina medarbetare. Det är nödvändigt att leda genom sina medarbetare och att "leva som man lär".

Ett gott ledarskap innebär helhetssyn och också hänsyn till medarbetarnas individuella förutsättningar.

Arbetsmiljö och hälsa

En kreativ och sund miljö med ett positivt arbetsklimat är grundläggande för alla anställda inom Scania. Samtidigt förväntas varje medarbetare ta ansvar för sin egen situation och hälsa samt leva upp till företagets kärnvärden och bidra till ständiga förbättringar. Medarbetarenkäter om de anställdas arbetssituation, samarbete med sin chef och sin organisation genomförs kontinuerligt.

Scania har länge satsat på friskvård för att öka medarbetarnas välbefinnande. Det innebär bland annat att utnyttja aktiviteter som har en positiv påverkan på trivsel, relationer och motivation.

För att hjälpa medarbetare som ändå hamnat i riskzonen för ohälsa, har Scania även tillgång till andra hälsobefrämjande resurser. Ambitionen med dessa är att medarbetaren ska återfå balansen i tillvaron.

Resultaten av företagets åtgärder kan bland annat mätas i minskad sjukfrånvaro. I Sverige var denna 5 procent för Scania-anställda under 2003.



Scania satsar mycket på friskvård. Scaniamilen i Södertälje lockar varje år tusentals Scaniamedarbetare.

Kompetens

Av Scanias cirka 29 000 anställda runt om i världen är knappt 60 procent kollektivanställda och något över 40 procent tjänstemän. Cirka 15 procent av hela arbetsstyrkan är kvinnor. Drygt 60 procent av de anställda är 26–44 år gamla. Scania har således en gynnsam demografisk åldersfördelning av arbetsstyrkan.

Utvecklingen av medarbetarnas kompetens och förmåga att arbeta enligt gemensamma principer och metoder globalt är en förutsättning för Scanias framgång. Varje år sammanfattas varje enskild medarbetares utvecklingsplan i en genomgång med den närmaste chefen.

Kompetensutvecklingen inom Scania är kopplad till verksamhetens kort- och långsiktiga mål och behov. Därför finns ett

brett utbud av specialanpassad utbildning och kompetensutveckling. Ett exempel är Scania Network Training, som ger medarbetare i försäljnings- och serviceorganisationen en målinriktad utbildning utifrån identifierade behov. I utbildningsplattformen Scania Training Management System har varje medarbetare en utvecklingsplan och den är ett ändamålsenligt verktyg för att säkerställa utbildningsnivån och kvaliteten i den globala marknadsorganisationen.

Avtalsfrihet och medbestämmande

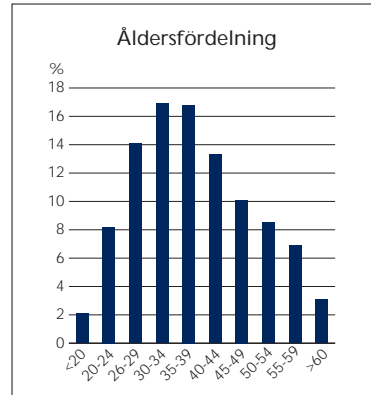
Alla medarbetare i Scania har rätt att vara fackligt engagerade. En majoritet av de anställda är medlemmar i någon fackförening, men anslutningsgraden varierar till följd av lokala förhållanden.

I samtliga länder där Scania bedriver verksamhet har medarbetarna insyn och medbestämmanderätt i enlighet med bestämmelser i nationell lagstiftning.

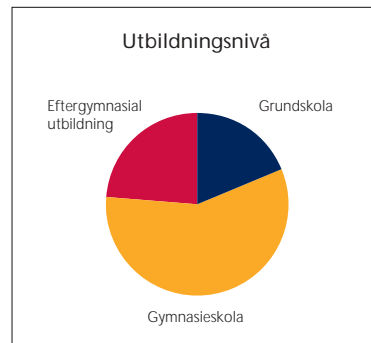
Scania European Committee är ett forum för samråd och information, där Scanias personalrepresentanter från EU-länder möts.

Resultatbonus

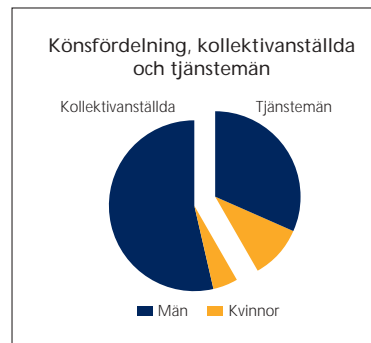
Ett bra ledarskap i en sund arbetsmiljö med personligt ansvar och lagarbete ger motivation, som i kombination med resultatbaserade ersättningssystem ökar medarbetarnas delaktighet och engagemang. I Sverige baseras resultatbonusen på årets leveranssäkerhet, produktivitet, utveckling och kvalitet. Medlen överförs till en stiftelse där varje medarbetare har andelar. Stiftelsen ägde vid årsskiftet 0,61 procent (1 219 900 B-aktier) av aktierna i Scania. I Frankrike sätts bonusen i relation till produktivitet, kvalitet och leveransprecision och i Nederländerna i förhållande till produktivitet och närvaro. I Latinamerika baseras bonusen på produktion, närvaro, marknadsledarskap, teamwork och förbättringsarbete.



Scanias arbetsstyrka har en gynnsam åldersfördelning.



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



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

Scania Marketing Academy

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

– De två veckorna här förmedlar mycket av Scanias själ, vilket varit viktigt för mig som är relativt nyanställd, berättar Natalia Tutova, Deputy Credit Risk Manager vid Scania Leasing Russia.

Hittills har drygt 330 chefer och specialister från Scanias internationella organisation avlagt examen.

Teambuilding är en viktig del av arbetet. Här finns inga hjältar, försäkrar Abel Gustavo Cordoba, Business Intelligence & Development Manager för Scania i Latinamerika.

Under veckorna vid Scanias kursgård i Hedenlunda får deltagarna också fördjupa sig i företagets vision och strategi, något som Ilmar Kukku, Sales Manager för Scania i Estland, uppskattat.

– För mig, som i grunden är ingenjör, har det strategiska tänkandet och de rent ekonomiska frågorna varit oerhört värdefulla.



Långsiktiga relationer med omvärlden

Ett globalt företag som Scania både påverkar och påverkas av de samhällen där det är verksamt. Det finns en tradition inom Scania att etablera långsiktiga lokala relationer för att kunna verka uthålligt.

Scanias verksamhet bidrar till värdländernas ekonomiska och sociala utveckling. Vår verksamhet och produkternas användning påverkar dessutom miljön, samtidigt som vi strävar efter att förbättra resurshushållning och minska utsläpp.

Scanias relationer med omvärlden är av stor betydelse för varumärket och för den långsiktiga lönsamheten. Ur ett globalt perspektiv utgår Scanias relationer såväl internt som externt från en gemensam värdebas, Scanias kärnvärden:

- Kunden i fokus
- Respekt för individen
- Kvalitet

Från denna gemensamma bas utgår Scanias arbete med samhällsansvar. De frågor vi engagerar oss i ligger nära vår affär och vårt fokus ligger därför på trafiksäkerhet och miljöanpassning av fordon och transportsystem. Scania ska vara ledande inom aktiv trafiksäkerhet och utveckla produkter så att både antalet olyckor och skadekonsekvenser minimeras. God miljöprestanda och hushållning i våra anläggningar är en självklarhet.

Global företagskultur

Scania har konsekvent strävat mot en långsiktig utveckling.

De tre kärnvärdena är giltiga för alla, oavsett var i organisationen arbetet utförs. Det betyder också att i etiska frågor har var och en själv att ta ställning och arbeta i enlighet med den praxis som finns i Scania.

Scania ställer sig bakom OECDs riktlinjer för multinationella företag.

Miljökraven gäller hela Scania

Miljöpåverkan uppstår såväl i våra anläggningar som när produkterna – fordon och motorer – används av kunderna. Scanias miljöpolicy och övergripande miljömål gäller för alla delar av företaget och finns utlagt på vår hemsida (www.scania.com).

Scanias ledstjärna är att minska miljöpåverkan i alla led genom produkternas livscykel. Därför är också miljöarbetet starkt inriktat på att göra rätt från början, hushålla med råvaror och energi och fokusera på kundens behov genom att tillverka fordon och motorer med låg förbrukning och låga avgasutsläpp.

2003 – förarens år

Scania anser att föraren är den mest betydelsefulla aktören för förbättrad trafiksäkerhet och arbetar för att underlätta hans eller hennes arbete. Visionen är att förare av tunga fordon ska fungera som förebilder för andra vägtrafikanter.

För att främja trafiksäkerhet, förarkompetens och en positiv attityd i samhället gentemot yrkestrafiken har Scania under

året genomfört en tävling för unga lastbilsförare. 6 000 förare från 20 europeiska länder tävlade i trafiksäkert, miljöanpassat och ekonomiskt körsätt. Scania genomförde tävlingen med EU-kommissionen som partner och med Michelin, Shell och IRU (International Road Transport Union) som medsporsorer.

Omvärldens bedömning av Scania

Scania blir värderat av omvärlden, utifrån vad vi gör och hur vi gör det. Ambitionen är att öka transparensen för att tillgodose alla intressenter.

För att förbättra informationsgivningen arbetar Scania, FNs miljöprogram UNEP och andra fordonstillverkare tillsammans med GRI – Global Reporting Initiative – för att arbeta fram en guide för fordonsindustrins frivilliga redovisning.

Scania-aktien ingick under 2003 i DJSI Stoxx – Dow Jones STOXX Sustainability Index och FTSE4Good. Därutöver utvärderas företaget regelbundet av internationella hållbarhetsanalytiker.



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.



Erik Dahlberg beskriver Scanias krocknos-koncept.



Hasse Johansson, Scanias forsknings- och utvecklingsdirektör.



Jan Gustavsson demonstrerar Scanias fleet management-system.

Scania samlade Europa

I oktober anordnade Scania för tredje gången sedan 1999 en konferens om trafiksäkerhet i Bryssel. Bland de 400 deltagarna fanns politiker och tjänstemän vid Europaparlamentet och EU-kommissionen, liksom forskare, trafiksäkerhetsexperter, företrädare för fordonsindustrin, åkeribranschen och journalister.

– Människa och maskin i förening är en viktig faktor för att trafiksäkerheten ska höjas på våra vägar. Men tekniken får inte ta överhand och bli en mental börda för föraren, konstaterade EU-kommissionären Erkki Liikanen.

Varje år dödas cirka 40 000 och skadas 1,7 miljoner människor på vägarna inom EU. Under 2003 antog EU-kommissionen ett åtgärdsprogram för hur antalet döda i trafiken ska kunna halveras till år 2010.

Vid konferensen presenterade Europa-kommissionen sina riktlinjer och direktiv

när det gäller kommersiella fordon. Förarrelaterade frågor ägnades stor vikt och diskuterades i olika arbetsgrupper. Dimitrios Theologitis, från Energi- och Transportdirektoratet, talade om de åtgärder som kan bidra till en halvering av antalet döda på Europas vägar.

– Vi ska förbättra den professionella transportnäringen i Europa till den absolut högsta nivån när det gäller säkerhet, kvalitet och arbetsförhållanden. Det gör vi genom att riva barriärer och underlätta för större rörlighet för människor och varor över medlemsländernas gränser, sa Theologitis.

En fråga som särskilt belystes var förbättrad säkerhet vid kollisioner mellan personbilar och lastbilar. Scania presenterade en konceptbil som tack vare en deformationszon i fronten – krocknos – skulle kunna rädda många människoliv.

Krocknos räddar liv

Krocknos-konceptet gör, tillsammans med det sedan i augusti 2003 lagstadgade underkörningsskyddet, att den hastighet vid vilken man överlever vid en frontal-krock, skulle kunna höjas från 56 km/h till 90 km/h. Detta uppnås tack vare en förlängning av lastbilens front med 600 millimeter. Vad som kan uppfattas som en motorhuv är istället en konstruktion för att absorbera energi på ett kontrollerat sätt.

– Genom att ändra lagstiftningen så att extra längd och vikt tilläts för lastbilar med en deformationszon skulle åkerier uppmuntras att investera i förbättrat skydd för andra trafikanter, konstaterade Hasse Johansson, Scanias forsknings- och utvecklingsdirektör inför den församlade expertisen.

Kundkrav formar nya produkter

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 kundernas krav, behov och önskemål.

Scania för en kontinuerlig dialog med kunder under utvecklingen av nya produkter, för att säkerställa att dessa lever upp till alla de krav som ställs. I arbetet med det nya lastbilsprogrammet har detta bland annat skett genom produktkliniker, där förare och andra kunder redan under inledningen av utvecklingsarbetet bjudits in för att testa olika designlösningar, framför allt när det gäller hyttinteriören. Dessa kliniker har sedan upprepats med jämna mellanrum fram till slutskedet av utvecklingsarbetet. Eftersom kundbehoven i flera avseenden varierar beroende på var i världen man befinner sig har produktklinikerna genomförts i flera olika världsdelar. Dessutom har ett antal förseriebilar gått i drift hos olika transportörer för att säkerställa kundens upplevelser under verkliga förhållanden.

Nya kundkrav

Internationalisering, strukturförändringar och allt mer aktiva kunder och konsumenter har de senaste åren förändrat transportbranschen. Krav på snabbare, säkrare och billigare leveranser tvingar transportföretagen att effektivisera varuflöden, tjänster och information. De stora transportföretagen

utvecklas till logistikföretag som tar ett totalansvar för sina kunders transportbehov. Samtidigt specialiserar sig många mindre åkerier eller blir underleverantörer till större transportföretag. Tjänster som finansiering, försäkringar, korttidsuthyrning och underhåll efterfrågas allt mer.

Scanias produktutveckling sker i nära samarbete med förarna.

Lastbils kunder

Scanias lastbils kunder använder sina fordon en allt större del av dygnet. Det förutsätter tillgång till löpande underhåll och reparationer. För Scania innebär det verkstäder öppna dygnet runt, heltäckande 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 fjärrtrafik, där Scanias internationella servicenät värdesätts högt.

Förarna, som lever med produkterna, är en viktig målgrupp för Scania. De påverkar i hög grad transportföretagens inköps- och investeringsbeslut och är nyckelpersoner vad gäller driftskostnad, miljöpåverkan och säker hantering av fordonen.

Bus skunder

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. Service- och reparationsavtal, finansiering och trafikplanering är exempel på delar som kan ingå i bussaffären.

Kunderna i turistbussegmentet komponenter tidigare sin egen buss genom att beställa chassit från en tillverkare och karossen från en annan. Idag vill allt fler kunder, speciellt i Europa, köpa hela bussar från en leverantör. Det innebär att Scania i allt högre grad säljer ett komplett fordon där chassit kommer från Scania och karossen köps in från någon fristående karossör.

Industri- och marinmotorkunder

Scanias industri- och marinmotorkunder återfinns i många olika branscher. Men vare sig det rör sig om maskintillverkare, en ensam fiskare eller en inköpare av försvarsutrustning, är kraven likartade. Alla vill ha en pålitlig motor med lång livslängd

och bästa möjliga totalekonomi.

Eftersom de flesta av Scanias industri- och marinmotorer befinner sig långt från serviceverkstäderna står tillförlitlighet högt upp på kundernas kravlista.

Under de senaste åren har efterfrågan ökat på motorer som klarar en rad olika emissionskrav.



Färgglada transporter med stil

När Dick Misdorp transporterar tulpaner måste det gå snabbt och säkert. Därför är Scantias starkaste lastbil en självklarhet för hans affärer.

Varje dag säljs 19 miljoner blommor och växter vid blomsterauktionen i Aalsmeer. En stor del av dessa transporteras med flyg från närliggande Schiphols flygplats och kan bara något dygn senare finnas i blomsteraffärerna var som helst i världen.

Dagligen lämnar också 2 000 lastbilar den 800 meter långa och 600 meter breda byggnaden för destinationer runt om i Europa. En av dessa är Dick Misdorps.

Han köpte sin första Scania redan 1969. Tre år senare fick han sin första V8. Idag för han tulpaner ut i Europa med det senaste kraftpaketet, med

580 hk, ett fordon som bidrar till att höja hans image hos kunderna:

- Det är en pålitlig lastbil som också är mycket ekonomisk tack vare den optimala avvägningen mellan motorstyrka och utväxling.

Även om varje tulpan inte väger särskilt mycket, maxvikten för en färgglad last ligger på 25 ton, kräver de snabba transporter. Men trots hög medelhastighet på de europeiska motorvägarna ligger Dick Misdorps genomsnittliga bränsleförbrukning på beskedliga 23,8 liter per 100 km.

- Den här lastbilen har dessutom Scania Retarder, som jag är mycket nöjd med. Det ökar livslängden på bromsbeläggen på både dragbil och trailer, vilket också bidrar till en lägre kilometerkostnad.



Skräddarsydda fordon och motorer

Scania har ett integrerat produkt-koncept som kombinerar fordon, service och finansiering. Genom sin samlade kunskap inom dessa områden bidrar Scania till kundens lönsamhet.

Konkurrens-, logistik- och marknadssituationen förändras ständigt för kunderna. Detta ställer nya krav på fordonen.

Ett modulbaserat produktprogram

Ju bättre anpassade fordon och serviceprodukter är till kundens transportuppgift, desto bättre blir kundens lönsamhet.



Scanias 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. Scanias utmaning är att förse kunden med ett optimalt fordon.

Ett globalt produktprogram

Den unika "byggglådan" gör det också möjligt för Scania att med ett globalt produktprogram möta kundernas vitt skilda behov, samtidigt som skalfördelarna bibehålls i utveckling och produktion. Till skillnad från många andra fordonstillverkare har Scania ett och samma produktprogram för samtliga marknader i världen. Dessutom styrs arbetet vid Scanias samtliga produktionsanläggningar runt om i världen av de gemensamma metoder som finns i Scanias Produktionssystem. Samma globala kvalitets- och miljöstandard gäller inom hela Scania.

Kvalitet i alla led

Scania har en sammanhållen kvalitetsuppföljning – från produktutveckling, över produktion till försäljning och service av produkten i drift hos kunder. Grunden för detta arbete är att finna avvikelser innan de skapar problem för kunden. Ett sådant arbetssätt kräver kunskap och förutseende. För inköpsfunktionerna handlar det om att välja bra och pålitliga leverantörer. I produktionen slipas kvaliteten i arbetssättet genom det ständiga arbetet med förbättringsgrupper. Försäljningsorganisationens

utmaning är att förstå kundens verksamhet för att kunna skräddarsy fordon för optimala transporter. För servicemarknaden är förebyggande underhåll det bästa sättet att förhindra att fel uppstår och ett sätt att undvika dyra stillestånd för kunden.

Miljöanpassning av produkterna

Den största delen, 95 procent, av ett fordonets totala miljöpåverkan sker då fordonet används. Kontinuerlig utveckling gör det möjligt för Scania att ständigt förbättra produkternas miljöpåverkan. Strategiska områden för produktens miljöprestanda är bland annat utsläpp av avgaskomponenter, kemikalieinnehåll och resthantering. Förutom Scanias interna utvecklingsmål väger framtidens lagkrav på produkter tungt i utvecklingsarbetet.

För att Scanias kunder ska fortsätta att investera i Scanias produkter måste både fordon och servicelösningar ständigt utvecklas. Viktiga mål är lägre vikt, lägre driftskostnad och längre livslängd.

Scanias produkt-system är i grunden en "bygglåda" där flertalet komponenter kan användas i många olika kombinationer.



Lastbilar

Scania utvecklar, tillverkar och marknadsför lastbilar med en totalvikt över 16 ton för fjärrtrafik, bygg- och anläggningstransporter samt för distribution. Under våren 2004 introducerar Scania en ny lastbilsgeneration.

Scanias lastbilar för fjärrtrafik kännetecknas av hög tillgänglighet, låg bränsleförbrukning och låga underhållskostnader. Den nya R-serien är optimerad för fjärrtrafik med högre kapacitet, bättre prestanda, bränsleekonomi och tillförlitlighet.

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 miljöanpassning, förarmiljö och manövrerbarhet.

Bussar

Scanias bussverksamhet är koncentrerad till tunga bussar med hög passagerarkapacitet för turist-, linje- och stadstrafik. Produktionen är inriktad på chassier. Drygt 90 procent av produktionen 2003 karosserades av fristående busskarosörer.

För stads- och linjetrafik tillverkar Scania egna karosser under varumärket Scania Omni.

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 busschassier ger genom sin moduluppbyggnad kunden stora möjligheter att skräddarsy sitt fordon.

Industri- och marinmotorer

Scanias motorer används inom en rad olika områden – inte bara i bussar och lastbilar. Utgångspunkten är alltid Scanias grundmotorer som sedan anpassas efter de krav och behov kunden har.

Pålitlighet, slitstyrka och effektivitet är egenskaper som gör Scanias motorer uppskattade bland kunder inom många olika verksamhetsområden. Exempel på användning av Scanias industri- och marinmotorer kan vara i containerlyftare, lotsbåtar, bevakningsaggregat och anläggningsmaskiner. I princip kan Scania-motorer placeras i vilken applikation som helst där en kraftfull motor behövs.

Utvecklingen går mot allt mer komplexa produkter, vilket bland annat drivs på av nya och skärpta emissionsregler.

Maximal drifttid kräver optimal service

För många av dagens transport-företag är hög tillgänglighet till fordonen en förutsättning för lönsamhet. Kvalitetsnivån på servicenätet är lika viktigt som fordonens kvalitet.

Krav på snabbare, säkrare och billigare leveranser tvingar transportföretagen att effektivisera sin verksamhet. Genom att förnya, anpassa och ständigt utöka utbudet av servicerelaterade produkter och tjänster erbjuder Scania dessa kunder allt mer kostnadseffektiva lösningar.

Kunderna vill ofta ha individuella lösningar för att kunna utnyttja fordonen optimalt. Många kunder föredrar reparations- och underhållskontrakt där de betalar ett fast pris per kilometer för att kunna koncentrera sig på sin kärnverksamhet – transporter och logistik. Andra kunder vill ha ett fast pris för både reservdelar och arbetskostnad per reparation.

Med 1 500 auktoriserade Scania-verkstäder runt om i världen, varav fler än 1 000 i Europa, är servicemarknaden en viktig konkurrensfaktor för Scania och dess betydelse för Scantias lönsamhet blir allt större. EU:s modifierade gruppundantag för motorfordonssektorn har ökat konkurrensen på denna marknad. Kunderna har nu ännu större valmöjligheter när de vill ha service eller reparationer utförda.

Scania möter denna konkurrens med ökad tillgänglighet, där snabbhet, kvalitet och kompetens är nyckelbegrepp.

Kvalitet

Kunden betalar för fordon som alltid ska fungera. Ett oplanerat stillestånd innebär alltid en kostnad, och i värsta fall en förlorad affär. 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 utökat det interna certifieringsprogrammet Dealer Operating Standards (DOS). Detta ställer krav på bland annat tillgänglighet, försäljning och leverans, tillgång till reservdelar samt underhåll och reparationer. Dessutom har miljökraven skärpts inom försäljnings- och serviceorganisationen. DOS-kraven bedöms regelbundet.

Kompetens

Utbildningsbehovet inom servicesektorn ökar ständigt. Kommande fordons avancerade teknik ställer höga krav på personalen.

Referenspersoner från Scantias serviceverkstäder har redan från start deltagit i utvecklingsarbetet med den nya R-serien. Resultatet har blivit en lastbil med snabbare och enklare underhåll, vilket gör att kunderna kan använda fordonen ännu effektivare.

Instruktörer tränas regelbundet vid företagets egna utbildningscentra i bland

annat Tyskland, Storbritannien, Sverige, Brasilien, Dubai och Sydkorea. Dessa instruktörer utbildar i sin tur mekaniker vid lokala centra.

Under 2003 anordnade Scania Network Training den fjärde Top Team-finalen, där servicemekanikerlag från 17 länder deltog. Den återkommande tävlingen är ett uppskattat sätt att höja kompetensen i serviceorganisationen.

Scania Assistance

Dagens kunder förväntar sig maximal drifttid på fordonen med ett minimum av oplanerade stopp. Scania Assistance finns till hjälp för att så snabbt som möjligt få fordonen i arbete igen vid oplanerade stopp.

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

De senaste årens investeringar i assistansorganisationen har bidragit till att den genomsnittliga tiden från det att föraren ringer om hjälp tills fordonet är tillbaka i trafik har på fyra år minskat från 10 timmar och 28 minuter till 4 timmar och 26 minuter.

Personliga kontakter med kunden

Kundfinansiering handlar om att bygga nära relationer. Zuzana Tomackova, chef för Scantias kundfinansiering i Tjeckien och Slovakien och Katerina Svancerova, Credit Manager, sluter långa kontrakt med Scantias kunder. Därför är ett långsiktigt förtroende viktigt.

– I Tjeckien, och kanske ännu mer i Slovakien, bygger affärer ofta på personliga kontakter. Det är viktigt för kunderna att känna sig precis så betydelsefulla som de är, säger Zuzana Tomackova.

Hon var med och startade finansbolaget 1998, då den tjeckiska marknaden var tillräckligt stor för ett eget finansbolag.

De första åren ägnades åt att bygga upp en kundportfölj. Under 2002 öppnades en filial i grannlandet Slovakien. Idag har Zuzana ett team på 13 personer som sköter kundfinansieringsverksamheten i de båda länderna.

Som chef för kundfinansiering är Zuzana Tomackova ofta ute och träffar sina kunder.

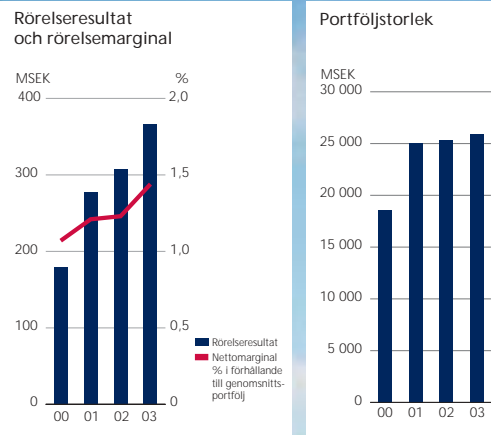
– Jag tycker om att prata med dem och sätta mig in i hur de har det i sin vardag. Det är en del av relationsbyggandet – just det som kundfinansiering handlar om.

Idag finansierar Zuzana och hennes team drygt hälften av alla Scania-lastbilar som säljs i Tjeckien. Marknaden har vuxit kraftigt och konkurrensen om kunderna är mycket hård.

– Vår stora fördel är att vi är flexibla och snabba. Ofta är det skälet till att kunderna väljer oss för sin finansiering. Vi sitter i samma hus som Scantias försäljningsbolag i Tjeckien och den närheten är viktig. Här kan kunderna få allt på ett och samma ställe.

KUNDER OCH FINANSIERING

Kundfinansiering med lokal prägel



Finansiella tjänster är en viktig del av Scantias produktprogram. Verksamheten bidrar till att stärka kundernas konkurrenskraft genom att långsiktigt skapa en sund och trygg finansiell bas för affärerna.

Genom Scantias kundfinansiering kan kunderna få skräddarsydda finansiella lösningar. Lånefinansiering, leasingkontrakt och försäkringslösningar kan kombineras med servicekontrakt, allt efter kundens önskemål.

Scania strävar efter att arbeta lokalt inom kundfinansiering. Genom närhet till kunderna och lokal kännedom blir hanteringstiden effektiv och kvaliteten i kreditbedömningen högre.

Europa

Scantias kundfinansiering i Europa omfattar tretton finansbolag. I flertalet västeuropeiska länder har portföljtillväxten stabiliserats, då försäljningsvolymerna varit relativt stabila. Det spanska finansbolaget, som etablerades under hösten 2001, har visat fortsatt god tillväxt under året. Verksamheten i centrala och östra Europa bedrivs genom egna bolag i Ryssland, Polen och Tjeckien medan flertalet övriga östeuropeiska marknader stöds med finansieringslösningar från dotterbolaget Scania Credit.

Asien och Afrika

Finansieringsverksamheten i Sydkorea bedrivs sedan början av 2002 i eget finansbolag. Volymtillväxten var fortsatt starkt under 2003.

Under 2003 har finansieringsverksamheten i Sydafrika utvecklats positivt.

Latinamerika

På den latinamerikanska marknaden erbjuder Scania kundfinansiering främst i samarbete med externa kreditgivare.

Framtidsutsikter

Under senare år har tillväxten inom kundfinansieringen avtagit och verksamheten har gått in i en konsoliderande fas, där fokus framförallt läggs på att ytterligare utveckla de tjänster och den service som organisationen erbjuder Scantias kunder. Prioriteringen i den tillväxt som sker kommer att vara att bibehålla en balanserad portfölj vad gäller geografisk fördelning, kundstorlek samt fördelning per riskkategori.

Konsten att blicka in i framtiden

Scanias forskning och utveckling börjar och slutar hos kunden. Men det är inte enbart kundens krav som styr arbetet utan också vår förmåga att ta tillvara ny teknologi för att möta framtida, sannolika och reella behov. För att "se runt hörnet" och förstå kundernas affär och krav arbetar Scania med utvalda referenskunder. Teknikstudier och forskningsprojekt är andra metoder för att försöka blicka in i framtiden.

Scanias utgifter för forskning och utveckling 2003 uppgick till MSEK 2 200 (2000). Arbetet är i huvudsak koncentrerat till Scania Tekniskt Centrum i Södertälje, där 1 600 ingenjörer och verkstadsanställda bland annat har mer än 20 motorprovceller och chassitestriggar samt 13 km testbana till sin hjälp.

Produktutvecklingen sker inom fem huvudområden; chassi-, motor-, hytt- och transmissionsutveckling samt kompletta fordon. Utvecklingsarbetet för lastbilar, bussar och motorer är integrerat och drivs tvärfunktionellt. Scanias modulbyggglåda gör det möjligt att bygga ett busschassi av i princip samma komponenter som används för ett lastbilschassi. Detta ger en skalekonomi som är unik bland dagens busstillverkare.

Industriforskarprogrammet

Scania deltar kontinuerligt i ett flertal forskningsprojekt i teknikens framkant tillsammans med tekniska högskolor, universitet och forskningsinstitut. Ett exempel är Scanias industriforskarprogram som lanserades i maj 1996 och som idag har visat sig vara en mycket lyckad satsning.

Industriforskarprogrammet bidrar i hög grad till Scanias strategiska kompetensförsörjning. Av de senaste årens cirka 25 doktorander som deltar i eller har avslutat sina forskarstudier, har nästan alla fortsatt att arbeta för Scania efter att ha avlagt sin examen.

Industriforskarprogrammet har inneburit ett ömsesidigt och fruktbart kunskaps-

och idéutbyte mellan Scania och den akademiska världen. En del av resultaten från forskningen har Scania redan kunnat tillgodogöra sig inom produktutvecklingen, medan annat kommer att få genomslag längre fram. Några av de områden där Scania har initierat och medverkat i forskningsprojekt rör framtida förbränningskoncept som HCCI (Homogeneous Charge Compression Ignition), last- och förarkomfort samt kursstabilitet hos bussar och lastbilar.

*Livscykel­tänkandet
utgör grunden för
Scanias forsknings-
och utvecklingsarbete.*

Miljöprioritet

Livscykel­tänkandet utgör grunden för Scanias forsknings- och utvecklingsarbete. Genom att tidigt väga in miljöaspekter i produktutvecklingen kan produktens inverkan på miljön minimeras över hela livs­cykeln. Lägre bränsleförbrukning och minskade avgasutsläpp är alltid i fokus. Att undvika och fasa ut farliga kemikalier är ett annat viktigt område. Under produktutvecklingen ges dessutom förutsättningar för en miljöriktig hantering av uttjänta fordon.

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

Patent- och mönsterskydd

Ökad konkurrens har gjort det viktigt att skydda kunskap som ligger bakom utvecklingen av nya produkter genom patent.

Även mönsterskyddet är viktigt för att Scanias design inte ska kunna kopieras.



Förarens nya värld

Den har mer utrymme, bättre ergonomi och ökad krocksäkerhet. En stor del av de viktigaste nyheterna i Scania's nya lastbilsprogram har med förarmiljön att göra.

Scania tog hjälp av ett stort antal förare av olika lastbilsmärken för att designa och testa förarens favorithytt. Resultatet blev en ny ergonomisk förarmiljö med välvd instrumentpanel där allt finns inom armlängds avstånd. Sovkomforten har också förbättrats. Den mest iögonfallande nyheten är dock det nästan helt plana golvet. Ingen växelspak, ingen motortunnel, men massor av utrymme.

Föraren har med andra ord stått i centrum, från den första skissen till sista konstruktionslösningen för R-seriens hytt. Genom att öka förarens trivsel, engagemang och förmåga att göra ett så bra och säkert jobb som möjligt, bidrar Scania till att förbättra kundernas lönsamhet.

Placering av strömbrytare, reglage och annan utrustning i instrumentpanelen är logiskt och strategiskt genomtänkt utifrån kundens behov. Robust drickahållare, stor draglåda för en A4-pärm, färdiga platser för tank-, konto- eller väg-tullskort samt stora avställningsytor är detaljer som tillsammans ger en mer funktionell arbetsplats.

– Men vi har inte enbart fokuserat på förarmiljön utan också på "kontorsarbetsplatsen" och "matplatsen". Detta återspeglar sig i goda utrymmen samt smarta förvaringsfack i instrumentpanelen, förklarar Mats Holmstrand, som lett utvecklingsarbetet med de nya instrumenten.

Säkerheten för föraren och en eventuell passagerare har också varit en viktig aspekt under hela utvecklingsarbetet. Ratten är utformad för att alltid ge maximal sikt och inte skymma instrumentpanelen.

– Rattens form liksom övriga komponenter framför föraren, till exempel styrkolonn och instrument, samverkar för att ta upp maximalt med krockenergi och minimera förarens skador vid en eventuell olycka.





UTVECKLING AV PROVMETODER

Allt mer avancerade provmetoder

Utvecklingen av Scantias nya lastbilar har utgått från 4-serien, den Scania-produkt som genom tiderna genererat lägst driftskostnader för kunden. Nya avancerade provningsmetoder har bidragit till att R-serien är den bästa lastbil som Scania någonsin byggt.

För att genomföra nya fordonsprojekt på ett framgångsrikt sätt har provmetoder och provresurser utvecklats betydligt under senare år. Inom hållfasthet, fordonsdynamik, akustik och bränsleeffektivitet har stora satsningar gjorts på både analys, simulering och fysiska prov. Många tester genomförs numera i simuleringsprogram, på kortare tid och med större precision än tidigare. Inom exempelvis hållfasthetsområdet har investeringar i provningsresurser givit en 70-procentig kapacitetshöjning. Kompletta fordonskonfigurationer har analyserats och provats innan de slutliga verifierande proven hos kund inleddes.

Tusentals förbättringar

Under utprovningen av R-serien har, tack vare ny utprovningsteknik, ett antal avvikelser kunnat identifieras och avhjälpas innan produktionen inletts. Dessa förbättringar kommer nu kunderna till godo i form av ökad tillgänglighet och lägre kostnader för bränsle samt enklare service och underhåll. Till detta ska läggas en bättre miljö för föraren i form av ny hyttinteriör och ny instrumentering.

Många av förbättringarna har möjliggjorts av den nya plattformen för lastbilens el- och elektronikersystem. Här har nya angreppssätt inom produktutveckling och omfattande fältprovning givit kunden ökat mervärde och Scania en effektivare produktion.

Prov i värme och kyla

Scantias produkter möter kunder i hela världen, vilket innebär att utprovningsarbetet måste ta hänsyn till alla de skiftande kör- och klimatförhållanden som bilarna kan möta. Efter att ha kartlagt användning och påkänningar kan Scantias produktutvecklare genom analyser och prov undvika obehagliga överraskningar. Här spelar klimatprov och mätningar av driftsbetingelser en avgörande roll. Klimatproven, som spänner från extremt vinterklimat i Sibirien till värme och fukt på sydligare breddgrader, ger hela det spann som Scantias "byggglåda" ska klara då rätt bil specificeras och säljs till respektive kund. Fordonets system och komponenter

Samma lastbil i plus eller minus 50 grader

Det kan skilja upp till 100° C i arbetsförhållandena för Scantias kunder. Men i princip använder de samma fordon. Scantias modulbaserade produktprogram möjliggör en maximal kundanpassning.

I norra Afrika och Mellanöstern måste fordonen kunna stå emot extrem hetta, ökensand och damm.

Matimex, ett av Marockos ledande anläggnings-åkerier, använder uteslutande Scania-lastbilar för sina grustransporter. Lastbilarna är utrustade med en unik tippbalja med hög lastkapacitet. I temperaturer upp mot 50 plusgrader ställs stora krav på pålitlighet.

Några tusentals kilometer norrut rullar i princip identiska Scaniafordon. Men i det inre av Sibirien är utmaningen för åkeriet Mostostroy-12 att Scania-last-

bilarna utsätts för extrem kyla och dåliga vägar på permafrost. Fordonen arbetar i 20-dygnspass med att köra grus för anläggning av nya vägar. Förarna byter av varandra men fordonens motorer stängs av säkerhetsskäl aldrig av. Vid minus 50 grader kan fordonens tillförlitlighet vara en fråga om liv eller död. Sedan väntar 10 dygns upptining och underhåll inomhus innan det är dags för nästa 20-dygnspass i den arktiska kylan.

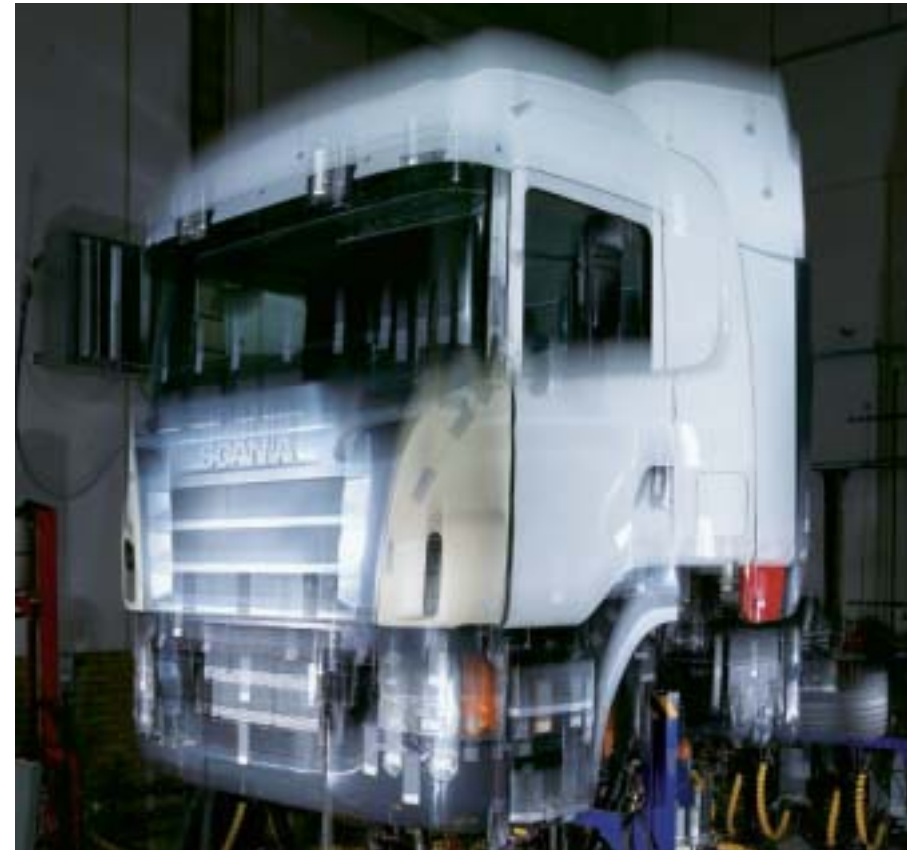
Samtliga dessa fordon – i de mest extrema förhållanden – har levererats till Scantias kunder helt specificerade ur Scantias "bygglåda". Det är i grunden likadana lastbilar, men med ett antal moduler utbytta för lokal anpassning.

tvingas arbeta tillsammans under svårast tänkbara betingelser.

En jämn utvecklingsprocess

Utveckling av Scantias produkter sker genom standardiserade metoder. I en väl-definerad produktutvecklingsprocess samlas alla produktidéer från marknads- och utvecklingsavdelningarna. Idéerna värderas och prioriteras i enlighet med Scantias produktstrategi. Produktutvecklingen sker sedan i projekt med tydliga mål och sluttider. En direkt konsekvens av modulariseringen är att förbättringar av produkten kan genomföras i ett kontinuerligt flöde utan stora förändringar i form av årsmodeller eller liknande. Standardise-

rade gränssnitt medför att nya prestandasteg kan införas utan genomgripande ändringar av fordonets komposition. Detta medför i sin tur att nya, förbättrade, komponenter kan introduceras omedelbart i stället för att invänta större modellskiften. För kunden blir varje ny Scania en bättre Scania.



En skakig verksamhet

Hållfasthetslaboratoriet förfogar idag över tre skakriggar i vilka kompletta fordon eller delar av ett fordon kan skakprovas. Provet simulerar de vägstörningar som fordonet utsätts för vid körning på Scantias provbana. Ett prov som på provbanan tar cirka två år avverkas i riggen på tre månader.

Varje skakrigg består av fyra hydraulcylindrar som fästs i fordonsramen för belastning i vertikalled, två cylindrar för krafter som belastar fordonet i sidled och en för belastning i fordonets längdriktning. Samtliga cylindrar står på ett vibrationsisolerat golv. Riggarna kan köras utan manuell övervakning och stannar automatisk när

någon komponent går sönder. Då görs en hållfasthetsanalys av komponenten och resultatet av detta ligger till grund för omkonstruktion. Varje komponent eller system ska uppfylla Scantias interna kvalitetskrav innan de godkänns för produktion.

Laboratoriet förfogar också över en rigg för provning av ramar med axlar och axelupphängning monterade, det vill säga samtliga bärande komponenter. Provriggen består av 20 hydraulcylindrar som simulerar varje hjuls belastning på ett treaxligt fordon i vertikalled, sidled, längdled, men också bromskraften. Även hyttens och motorns påverkan på ramen vid körning simuleras.

En lastbil med lägre driftkostnad och miljöpåverkan

Scanias kunder vill ha tillförlitliga fordon som ger dem lägsta möjliga driftkostnad. Den hårda konkurrens som dagens transportörer verkar i gör att även marginella förbättringar är av stor vikt för kundens affärer. Scanias nya lastbilsprogram är utvecklat just med tanke på detta.

Med R-serien kommer också Scanias första Euro 4-motorer, vilket innebär en minskning av kväveoxidutsläppen med 30 procent och av partiklar med 80 procent.

Den nya R-serien sparar flera procent bränsle, vilket blir viktigt för kunden när fordonets bränsle står för en tredjedel av hans totala kostnader.

Denna besparing har framför allt vunnits genom förbättrad aerodynamik och elektroniska kringsystem.

Lägre luftmotstånd

1995 introducerade Scania en radikalt förändrad hyttdesign med exceptionellt lågt luftmotstånd. Sedan dess har ett fortsatt omsorgsfullt forskningsarbete i vindtunnel avslöjat flera möjligheter till förbättringar. Det gäller exempelvis form, storlek och placering av detaljer som påverkar luftflöden runt fordonet. R-seriens front med nya luftriktare,

rundare stötfångare som minskar turbulensen under fordonet och bättre styrning av luften runt hjulen är några resultat av detta forskningsarbete.

Lägre vikt och ökad lastförmåga

Scanias nya lastbilsprogram har dessutom genomgått en betydande viktminskning. Lägre fordonsvikt innebär att lastkapaciteten ökar. En ny ram, bakfjädring och vändskiva plus minskad vikt på bland annat styrväxel och hytt ökar lastkapaciteten med upp till 270 kg.

Scanias nya lastbilsprogram ger dessutom fler specifikationsmöjligheter, vilket gör att kunderna ännu bättre kan skräddarsina sina fordon för transporter som är vikt- eller volymkänsliga.

Fordon med ökad tillgänglighet

Under utvecklingen av den nya lastbilen har Scania haft säkerhet, kvalitet, driftsäkerhet och hög tillgänglighet som högsta prioritet. Tillgänglighet är en faktor som starkt påverkar kundernas ekonomi. Flera av de nya artiklar, komponenter och system som införts i den nya lastbilen ger förarna en förbättrad tillgänglighet och lägre driftkostnad.

Mindre utsläpp med Euro 4

Styrmöjligheterna med det nya elsystemet i R-serien lägger grunden för framtida emissionsminskningar. Men redan i år kan Scania erbjuda Euro 4-motorer, med vilka

utsläppen minskar med 30 procent för kväveoxider och med 80 procent för partiklar.

Motorutvecklingen inom Scania har i alla tider drivits framåt av viljan att minska emissionerna med bibehållen bränsleförbrukning. I detta arbete är nya emissionsbestämmelser för de kommande åren en extra utmaning.

Under den närmaste framtiden kommer därför förfinade insprutningssystem och annan ny avancerad teknik att minska dieselmotorns avgasemissioner.

Utvecklingen av morgondagens motorer med ett helt nytt förbränningskoncept, t ex HCCI-motorn (Homogeneous Charge Compression Ignition), befinner sig fortfarande i ett tidigt stadium. Förnyelsebara bränslen är ännu inte ur ekonomisk synpunkt användbara som drivmedel för tunga fordon. De kan dock med fördel användas som råvara till ett framtida syntetiskt dieselbränsle.





En tunnel med drag

Aerodynamiken har en mycket stor inverkan på bränsleekonomin. Därför provas alla exteriöra förändringar i vindtunnel innan fordonen sätts i produktion. Redan tidigt i utvecklingsarbetet sker provning av olika prototyper. De första vindtunnelproven i utvecklingsarbetet med den nya lastbilen skedde redan för fyra år sedan.

Den övervägande delen av all provning sker med modeller i skala 1:2, vilket gör konfigurationsförändringar enklare. Om exempelvis olika former på taket ska provas sparar det mycket tid och besvar att arbeta i modellskala istället för med en riktig hytt.

Med skalenliga modeller kan proven dessutom genomföras i personbilsvindtunnlar. Om provobjektet är för stort i förhållande till vindtunnelns tvärsnittsarea täpps luftströmmen till så mycket att mätningar omöjliggörs. Därför krävs mycket stora vindtunnlar för att prova

lastbilar i helskala. Den enda vindtunnel i Europa som är tillräckligt stor är DNW i Nederländerna. Där sker alltid den slutliga provningen för att verifiera resultaten från de tidigare modellproven.

För att minimera friktionen placeras dragbil och trailer på luftkuddar. Ekipaget kopplas till en "våg" som sitter placerad under testsektionen och som mäter de krafter vinden orsakar. I trafik på verkliga vägar träffas lastbilen oftast av någon form av sidvind och för att efterlikna detta vrids fordonet i vindtunneln. Proven görs oftast med upp till 10–15 graders sidvind.

Förutom luftmotståndet mäts också trycket i olika punkter för att kunna analysera strömningen runt bilen. Dessutom mäts ofta luftflödet in genom olika luftintag.

Investeringar för ökad kapacitet

Scania utvecklar och tillverkar huvudkomponenterna – motorer, hytter, växellådor, axlar och ramar – i egen regi. Detta ger Scania kontroll över kvalitet och kostnadsnivåer inom utveckling och produktion.

Scania har ett globalt produktionssystem där alla anläggningar runt om i världen är integrerade. Kunderna får snabbare och säkrare leveranser medan Scania vinner flexibilitet och ökad effektivitet.

Detta är möjligt då Scania idag tillverkar likvärdiga delar och komponenter vid alla produktionsanläggningar. Genom globala kvalitets- och miljöstandarder, samt det gemensamma produktionssystemet, saknar det betydelse för kunden var Scanias fordon och komponenter är tillverkade. En Scania är alltid en Scania.

Produktionsvolymerna i Latinamerika ökade under 2003 då de lokala marknaderna fortsatte att återhämta sig, samtidigt som leveranser till övriga världen ökade. Nästan halva produktionen av fordon och komponenter i Brasilien och Argentina exporteras idag till marknader utanför Latinamerika.

Kapacitetsökning i Zwolle

Samtidigt är det viktigt att ha tillräcklig monteringskapacitet nära kunderna för att snabbt kunna möta ökad efterfrågan. Med investeringen i nederländska Zwolle ökar den tekniska monteringskapaciteten där med drygt 50 procent. Tillsammans med den koncentration av komponenttillverkningen som genomförts har förutsättningar skapats för att möta en snabb och stark volymtillväxt.

Samordning av lastbilar och bussar

Struktureringen av bussverksamheten innebär att Scania tar fasta på likheterna mellan buss- och lastbilsschassier och drar nytta av de samordningsfördelar som finns. Här är komponentgemenskap den minsta gemensamma nämnaren.

För att tillvarata synergier mellan bussar och lastbilar inleddes under 2002 en utökad samordning av utveckling, inköp, tillverkning och marknadsföring i Södertälje, vilket bidragit till lägre kostnader och ökad konkurrenskraft för bussar. Omstruktureringen av Scanias bussverksamhet fortsätter under 2004 då det helägda busskarosbolaget Omni koncentrerar karosseringen av bussar till Słupsk i Polen.

Förberedelser för nya produkter

Under 2003 har Scanias produktion förberetts för det nya lastbilsprogrammet. Utvecklingslinor för utbildning och monteringsverifiering har byggts i chassimonteringen, där produktionspersonal från Södertälje,

Zwolle och Angers har kunnat utbildas parallellt med den ordinarie produktionen. Liknande utvecklings- och utbildningslinor har byggts för motor-, transmissions- och hyttproduktionen.

Flexibilitet

Eftersom marknaden för tunga fordon varierar både säsongsmässigt och i längre konjunkturcykler är flexibilitet i produktionen av stor vikt. Flexibiliteten i Scanias Produktionssystem (SPS), liksom det globala produktionssystemet, gör det också möjligt att på ett smidigare sätt möta både kort- och långsiktiga volymförändringar.

Inköp

Scanias 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 Scanias egna enheter.

Många av dessa ingår i ett nätverk som förser samtliga Scanias produktionsanläggningar med komponenter. Detta är möjligt eftersom Scania har en global kvalitets-, miljö- och produktionsstandard.

Fordonsindustrins leverantörer har under senare år alltmer utvecklats mot stora systemleverantörer med global närvaro. Scania vill i första hand arbeta med mindre och medelstora leverantörer som koncentrerar sig på sin kärnkompetens och utvecklar specialistkunskaper för att leverera till den tunga fordonsindustrin. Mindre leverantörer har också fördelen att

Effektivare leverantörer med Scanias Produktionssystem

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 Scanias Produktionssystem som modell, ökar både Scanias och leverantörernas konkurrenskraft.

Swenox AB utvecklar och tillverkar kompletta avgas- och efterbehandlingssystem för den tunga fordonsindustrin i Europa. Konkurrensen är hård och för att öka produktiviteten inledde Swenox ett organiserat samarbete med Scania, för att använda Scanias arbetsmetoder och verktyg.

Det senaste året har utbildningar genomförts och pilotgrupper för förbättringsarbete bildats.

– Under våren 2003 började vi arbetet med att bygga upp en ny produktionslina för Scanias ljuddämpare. Vi fick då mycket värdefull support från Scania, berättar Sten Fredholm, VD för Swenox.

Hittills har förbättringsarbetet gett en fullständig kartläggning av "förluster" i berörda produktionsavsnitt. Ståttider inom företagets pilotområden har halverats och man har fått en ökad produktivitet i de produktionslinor där man arbetar efter Scanias Produktionssystem.

– Vi ser också mycket goda trender när det gäller kvalitet och leverans. För vår huvudprodukt till Scania, huvudljuddämpare, har vi nu 0 fel och 100 procents leveransprecision, fortsätter Sten Fredholm.

Målet för det fortsatta förbättringsarbetet på Swenox är att samtliga anställda under 2004 ska tillhöra en förbättringsgrupp.



snabbare och mer flexibelt kunna reagera på kundens önsknin­gar.

Scania hade vid utgången av året drygt 600 leverantörer av direkt material.

Arbetet med att expandera och integrera nätverket av leverantörer fortsätter. Nya inköpskontor har öppnats i Polen, Tjeckien och Ryssland för att ytterligare penetrera dessa marknader.

Genom att integrera även Scantias försäljnings- och serviceorganisation i inköpssystemet kan inköpen samordnas med gemensamma avtal vilket ger ytterligare volymfördelar.

Kvalitet och affärsetik

Kvalitet och leveranssäkerhet är grundläggande faktorer vid valet av leverantörer. Scania har under året utbildat ett stort antal leverantörer i kvalitetsprogrammet QS 9000.

Dessutom preciserar Scantias inköpsregler krav på affärsetik och sociala åtaganden. Ett etiskt handlande är ett krav i alla relationer med Scantias leverantörer. Scania ska alltid sträva efter högsta kvalitet och integritet. Om affärsaktiviteter inte omfattas av specifika lagar och regler ska rättvisa, ärlighet och respekt för andra genomsyra Scantias beteende.

Produktionen i siffror

Scania producerade under 2003 totalt 51 276 (45 145) fordon varav 45 985 lastbilar (41 433) och 5 291 bussar (3 712). Produktiviteten, mätt som antal tillverkade lastbilar i förhållande till antalet anställda i produktion, ökade till 4,6 enheter (4,3).

Andelen anställda på tidsbegränsade kontrakt minskade under året. Lönenivån ökade med 4,3 procent i Sverige, jämfört med 4,9 procent i Nederländerna, 3,6 procent i Frankrike, 34,0 procent i Brasilien och 12,0 procent i Argentina, beräknat i lokal valuta.

Samma arbetsmetoder överallt

Scanias Produktionssystem, SPS, är grunden för allt förbättringsarbete 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 av en förbättringsgrupp vid monteringslinan i São Paulo införs systematiskt av kollegorna vid produktionsanläggningarna i Zwolle, Angers och Södertälje.

Scanias Produktionssystem har utvecklats bland de egna medarbetarna i produktionsanläggningarna. Även andra delar av Scanias verksamhet än den rena produktionen tillämpar tankarna bakom SPS. Scanias forskning och utveckling effektiviserar enligt samma principer och på tur står det globala servicenätverket. Allt fler av Scanias leverantörer arbetar också efter det metodbaserade arbetssättet.

SPS har bidragit till de senaste årens kraftiga produktivitetssökning i Scania. 1985 tillverkades 1,6 lastbilar per anställd och år i produktionen. Under 2003 hade den siffran stigit till 4,6.

Scanias Produktionssystem är uppbyggt kring fyra huvudprinciper.

Standardiserat arbetssätt

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 i SPS för normalläge.

Rätt från mig

Genom att arbetet sker 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 kvalitets-säkra arbetsprocessen.

Förbrukningsstyrd produktion

Det är Scanias kunder som bestämmer antalet lastbilar, bussar eller motorer som ska tillverkas. Det är också kundens order 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 andra produktiva uppgifter.

Mer än 1 000 förbättringsgrupper

Den största framgångsfaktorn i Scanias produktionssystem är arbetet i olika förbättringsgrupper. Inom Scanias globala produktionssystem finns mer än 1 000 grupper där montörerna och operatörerna genom sin kunskap, yrkesskicklighet och förmåga att lösa problem genomför 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 personalens motivation och engagemang i arbetet.

SPS Office spindeln i nätet

Under 2003 bildade Scania funktionen SPS Office för att stödja och koordinera det fortsatta införandet av Scanias Produktionssystem i hela Scania.

Från huvudkontoret i Södertälje arbetar SPS Office med Scanias organisation runt om i världen. Funktionen ska bidra till en likartad tolkning av värderingar och principer inom hela företaget. Dessutom ska SPS Office sprida kunskap och bidra till att ständigt förbättra metoder och verktyg samt etablera ett standardiserat arbetssätt kring SPS. En viktig uppgift är att överföra kunskap och goda exempel mellan olika enheter.

Arbetsområdet omfattar utöver Scanias produktionsanläggningar även externa leverantörer och andra avdelningar inom Scania.

Medarbetarna inom SPS Office har en lång erfarenhet och allsidig kompetens från bland annat bearbetning, montering, produktions-teknik och inköp. Därmed kan de svara upp mot varierande behov inom Scania. SPS Office stödande roll består i allt från att hjälpa organisationen att träna produktionsprinciper till att stötta införandet av dessa principer i konkreta förbättringsprojekt.



Ekonomisk tillväxt banar väg för lastbilstransporter

Världsproduktionen av tunga lastbilar steg med 10 procent, till 590 000 (540 000). Scania är världens fjärde största märke för tunga lastbilar med en andel på 7,8 (7,7) procent.

Makroekonomisk utveckling och transportbehov följs åt. Ekonomisk tillväxt ger ökad konsumtion vilket ökar behovet av transporter. På de flesta marknader är det idag bara lastbilar som kan erbjuda den flexibilitet och leveranssäkerhet som är nödvändig för att hantera försörjningskedjorna i de komplexa logistiksystem, som idag utgör grunden för våra konsumtionssamhällen.

Driftkostnad och tillförlitlighet

På mogna marknader konkurrerar de stora logistikföretagen med kompetens och geografisk räckvidd. En övervägande del av deras transporter kontrakteras ofta från mindre åkerier. För denna stora kundgrupp är driftkostnad och tillförlitlighet avgörande vid val av fordon.

Ett väl utvecklat nätverk för service och assistans är också viktiga faktorer när varje leverans måste komma fram i tid.

Den internationella strukturen på Scantias försäljning har lett till att Scania, långt före många konkurrenter, utvecklat och integrerat sitt internationella försäljnings- och servicenät.

Cirka 40 procent av världsmarknaden för tunga lastbilar finns på Scantias huvud-

marknad Europa. Under den senaste 30-årsperioden har transporter i Europa ökat med i genomsnitt 12 procent varje år. De senaste tio åren har transportererna med lastbilar stått för hela denna ökning.

Europeiska Unionen förutspår att vägtransporterna kommer att öka med 50 procent mellan 1998 och 2010, men vill genom stimulans av järnväg och sjöfart begränsa ökningen något.

Ett antal EU-länder planerar dessutom att införa kilometerbaserade vägavgifter för tung trafik. Behovet av lastbilar kommer alltså att öka i Europa, samtidigt som allt högre krav på trafiksäkerhet och miljöprestanda ställs på fordonen.

På tillväxtmarknader styrs efterfrågan på tunga lastbilar både av BNP-utvecklingen och utbyggnad av infrastrukturen.

Den totala världsmarknaden för tunga lastbilar beräknas under de närmaste tio åren öka till mellan 800 000 och 850 000 fordon.

Hård busskonkurrens

Världsproduktionen av bussar i Scantias segment – stads-, linje- och turistbussar uppgick till 67 000 (63 000) bussar. En tredjedel av dessa såldes i Europa. Latinamerika och Asien har vardera cirka 20 procent av världsmarknaden.

Kollektivtrafiken avregleras på allt fler marknader runt om i världen, vilket öppnar möjligheter för privata operatörer. Konkurrensen är ofta mycket hård. Lägsta möjliga driftkostnad och hög tillgänglighet på bussarna står ofta överst på operatörernas

önskelista. Detta ställer stora krav på tillverkarnas servicenätverk.

Industri- och marinmotorer

Scantias leveranser uppgick till 3 165 (3 191) motorer. Utvecklingen inom industri- och marinmotorer går mot allt mer komplexa produkter, vilket bland annat drivs på av nya och skärpta emissionsregler.

Ramavtal banar väg för ökad säkerhet

Scania träffade under 2003 ett avtal med oljebolaget ExxonMobil, som innebär att Scania blir huvudleverantör av tankbilar för marknaderna i Europa, Mellanöstern, Sydostasien, Stilla-havsregionen med Australien och Nya Zeeland samt Afrika. Scantias fordon uppfyller ExxonMobils höga säkerhetskrav och kommer att användas av transportföretag som kör för ExxonMobil i de ovan nämnda regionerna.

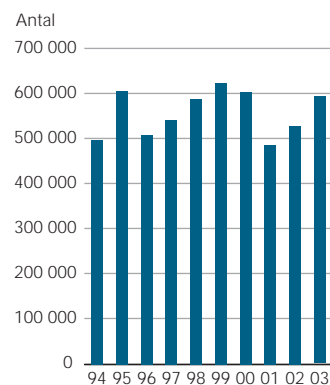
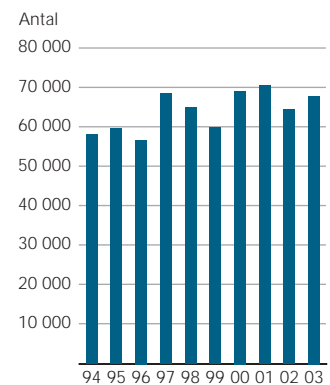
– Detta är ett synnerligen prestigefyllt avtal. Att ExxonMobil valt Scania som global partner visar att Scantias koncept för tankbilar klarar de strängaste säkerhetskraven world-wide, kommenterar Group Vice President Gunnar Rustad, Scantias chef för Sales and Services.

Scania har tidigare erfarenheter av samarbete med ExxonMobil på flera viktiga marknader i Europa. I Afrika har Scania och ExxonMobil dessutom framgångsrikt genomfört ett projekt med speciellt säkerhetsutrustade tankfordon som möter europeiska säkerhetsnormer för transport av farligt gods. Detta projekt har genomförts i några av Afrikas mest krävande och utmanande miljöer vad gäller terräng och vägstandard.

Det nya avtalet gör det möjligt för Scania att tillsammans med ExxonMobil fortsätta arbetet med att kontinuerligt höja säkerhetsstandarden på tanktransporterna runt om i världen.


**Världsproduktion av tunga lastbilar
De 10 största märkena**

| Märke | 2003 | 2002 | 2001 |
|---------------|--------|--------|--------|
| Volvo | 75 400 | 68 200 | 63 800 |
| Mercedes-Benz | 68 900 | 58 600 | 65 000 |
| Freightliner | 57 900 | 62 000 | 39 300 |
| Scania | 46 000 | 41 400 | 43 500 |
| MAN | 42 100 | 40 100 | 42 100 |
| Iveco | 31 000 | 31 900 | 31 500 |
| DAF | 30 800 | 28 700 | 30 400 |
| RVI | 29 800 | 31 700 | 32 900 |
| International | 27 400 | 30 900 | 23 900 |
| Kenworth | 23 800 | 25 800 | 14 200 |

**Världsproduktion av lastbilar
över 16 ton**

**Världsproduktion av bussar
över 12 ton**

ANTAL REGISTRERADE LASTBILAR

| över 16 ton | 2003 | 2002 | 2001 |
|-----------------------|---------|---------|---------|
| Västra Europa | | | |
| totalt | 213 032 | 211 687 | 234 855 |
| varav Scania | 29 930 | 28 524 | 31 787 |
| Storbritannien | 34 303 | 31 055 | 33 079 |
| varav Scania | 6 570 | 5 050 | 5 137 |
| Frankrike | 36 683 | 40 483 | 46 158 |
| varav Scania | 3 720 | 3 871 | 4 281 |
| Spanien | 26 757 | 25 512 | 26 218 |
| varav Scania | 3 448 | 3 171 | 3 176 |
| Tyskland | 46 278 | 43 528 | 50 926 |
| varav Scania | 3 436 | 3 628 | 4 246 |
| Italien | 22 954 | 25 813 | 24 481 |
| varav Scania | 2 826 | 3 358 | 3 304 |
| Nederländerna | 10 535 | 11 488 | 13 655 |
| varav Scania | 2 102 | 1 958 | 2 410 |
| Sverige | 4 214 | 4 054 | 4 261 |
| varav Scania | 1 870 | 1 907 | 2 040 |

ANTAL REGISTRERADE BUSSAR

| över 12 ton | 2003 | 2002 | 2001 |
|-----------------------|--------|--------|--------|
| Västra Europa | | | |
| totalt | 21 128 | 22 326 | 23 497 |
| varav Scania | 2 038 | 1 626 | 1 670 |
| Storbritannien | 3 268 | 2 600 | 2 826 |
| varav Scania | 459 | 188 | 178 |
| Spanien | 2 383 | 2 247 | 2 544 |
| varav Scania | 458 | 394 | 423 |
| Italien | 2 558 | 2 969 | 3 843 |
| varav Scania | 310 | 347 | 293 |
| Sverige | 884 | 896 | 816 |
| varav Scania | 199 | 153 | 205 |
| Finland | 268 | 269 | 213 |
| varav Scania | 158 | 159 | 110 |

Flera marknader på topp i Europa

Efterfrågan på nya tunga lastbilar var oförändrad i västra Europa under 2003, men låg på en högre nivå än under tidigare konjunktursvackor.

Lastbilar i västra Europa

Västra Europa står för närmare 70 procent av Scantias försäljning. Här är kraven på fordonen mycket höga och här säljs också de högst specificerade fordonen. Transportbranschen och distributionssystemen är avancerade, vilket gör driftsäkerhet och underhåll till viktiga konkurrensfaktorer och ökar möjligheterna till serviceförsäljning.

Registreringarna i västra Europa uppgick till 213 000 tunga lastbilar, jämfört med 212 000 under 2002. Scantias andel av den västeuropeiska marknaden blev 14,0 (13,5) procent.

I Storbritannien såldes fler tunga lastbilar än något år tidigare. Totalt registrerades 34 303 nya lastbilar, vilket är 10 procent över fjolåret. Flera större beställningar från stora transportörer bidrog till att Scania kunde öka marknadsandelen med fortsatt lönsamhet. Bland annat såldes 300 dragbilar till den brittiska dagligvarukedjan Safeway Stores plc. Scania är fortfarande prisledande i Storbritannien. Försvagningen av pundet gjorde att Scania genomförde prishöjningar som dämpade orderingången något mot slutet av året.

Den tyska marknaden för tunga lastbilar ökade under 2003, trots att den

ekonomiska utvecklingen var negativ. Många transportföretag behövde förnya sina fordonsflottor, samtidigt som många begagnade tyska lastbilar exporterades till östra Europa. Den pressade tyska ekonomin och osäkerheten kring de tyska vägtullarna skapade osäkerhet bland transportörerna. Den hårda konkurrensen mellan främst de inhemska lastbilstillverkarna skärptes.

I Spanien slutade marknaden för tunga lastbilar på all-time-high, 26 757 och översteg för fjärde året i följd 25 000 tunga lastbilar. Bakom siffrorna står den starka spanska ekonomin och spanska transportföretag som blivit allt mer konkurrenskraftiga internationellt. Scantias registreringar ökade med 9 procent under året.

I Nederländerna tecknade Scania avtal om leverans av 533 fyraxliga allhjuldrivna lastbilar till det holländska försvaret. Ordern är den största någonsin på tunga lastbilar från den nederländska försvarsmakten. Fordonen monteras vid Scantias fabrik i nederländska Zwolle och levereras under 2004 och 2005.

Heltäckande servicenät

Serviceförsäljningen var fortsatt god under 2003. Under tidigare år har förvärv av försäljnings- och serviceanläggningar påverkat tillväxttakten. Scania har nu i egen regi ett heltäckande servicenät i västra Europa. Framöver kommer tillväxten inom serviceverksamheten i huvudsak att bero på populationen av fordon och deras utnyttjandegrad.

Scania Assistance dygnet runt

Hela den europeiska assistansverksamheten bemannas nu uteslutande av Scaniapersonal. De 13 assistanscentren betjänar var sin region. Personalen talar samtliga språk som krävs för att koppla samman Europas förare med någon av Scantias mer än 1 000 serviceverkstäder. Dygnet runt, 365 dagar per år, är Scantias kunder en knapptryckning från hjälp på sitt eget språk, var i Europa de än befinner sig.

Lastbilar i centrala och östra Europa

I centrala och östra Europa var den ekonomiska tillväxten 2003 positiv och Scantias orderingång på lastbilar i regionen låg på en hög nivå. Utvidgningen av den Europeiska Unionen, samt flytt av produktion till regionen, kommer sannolikt att bidra till en fortsatt ekonomisk tillväxt och därmed investeringar i infrastrukturen. Behovet av nya tunga lastbilar ökar också när västeuropeiska logistikkoncept införs i centrala och östra Europa.

Transportföretagen i de centraleuropeiska länderna kör i internationell trafik i högre grad än EU-ländernas transportörer. I länder som Tjeckien, Slovakien, Slovenien och Bulgarien går mer än hälften av gods-transporterna på väg till eller från andra länder.

En tydlig trend de senaste åren är försäljningen av begagnade tunga lastbilar från västra till centrala och östra Europa. Uppskattningsvis såldes 50 000 begagnade och 20 000 nya lastbilar till centrala och

östra Europa under 2003. I Ryssland säljs mellan 5 och 7 begagnade lastbilar för varje ny lastbil. Samtidigt ökar totalmarknaden för nya tunga lastbilar. Scania investerar därför kraftigt i servicenätet i dessa länder.

Det ökade flödet av begagnade fordon från traditionella marknader i västra Europa till nya marknader i östra Europa betyder att Europa blir en alltmer integrerad marknad.

Scania stärkte sin position som ledare inom importsegmentet i Ryssland och volymerna fortsatte att öka. Under året tog Scania steget in på marknaden öster om Ural, bland annat genom leverans av 100 allhjuldrivna bilar till det sibiriska oljebolaget Surgutneftegaz.



Full tank på en kvart

När Petrolot levererar bränsle vid Polens flygplatser måste det gå fort. Från beställningen via radio kan det ta 15 minuter till dess att planen är fulltankad och på väg mot startbanan.

Tidigare använde Petrolot uteslutande billigare tankfordon för verksamheten vid flygplatserna i Warszawa, Kraków, Gdansk, Katowice och Poznan. Men som så många andra transportföretag i centrala och östra Europa började man för några år sedan att investera i västeuropeiska fordon med högre kvalitet och tillförlitlighet.

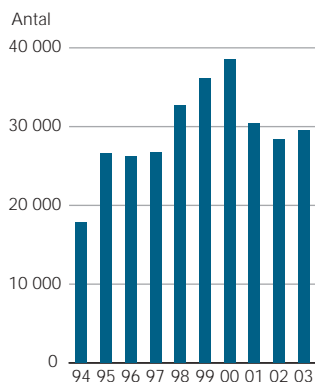
– Vi jämförde olika märken, och då inte bara själva fordonen. Service, finansiering och

allt annat som är viktigt för den totala kostnaden. Scania var dyrast, men också den enda tillverkaren som kunde erbjuda en riktig totallösning. Därför var valet inte särskilt svårt, berättar Marek Zagubieniak, servicechef för flygbränsle.

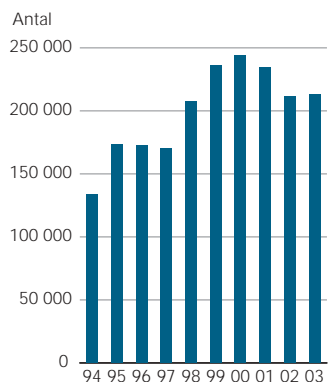
Den internationella flygplatsen i Warszawa har 3 miljoner passagerare varje år. Varje dag kör Petrolot ut 10 000-12 000 liter flygbränsle från den egna depån strax utanför flygplatsområdet.

– Vi har andra tankbilar också, men tar alltid fram våra Scaniabilar vid VIP-flygningar, som när den japanske kejsaren var här på besök. Scaniabilarna är våra flaggskepp!

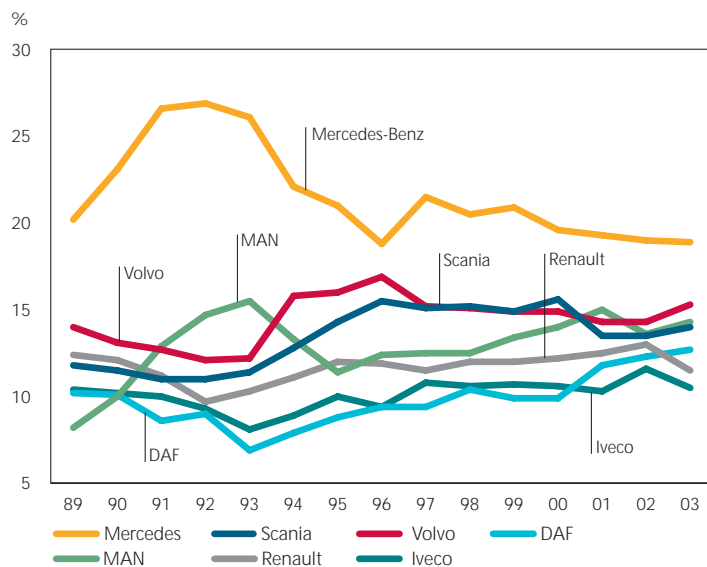
Leveranser av Scania-lastbilar i västra Europa



Totalt antal registrerade lastbilar över 16 ton i västra Europa



Marknadsutveckling, lastbilar över 16 ton i västra Europa



ANTAL REGISTRERADE LASTBILAR

över 16 ton

| | 2003 | 2002 | 2001 |
|---|--------|--------|--------|
| Centrala och östra Europa¹⁾ | | | |
| totalt | 21 403 | 18 202 | 16 763 |
| varav Scania | 3 827 | 2 993 | 2 407 |
| Ryssland²⁾ | | | |
| totalt | 2 157 | 1 863 | 1 415 |
| varav Scania | 837 | 716 | 371 |
| Polen | | | |
| totalt | 5 361 | 3 736 | 3 327 |
| varav Scania | 893 | 514 | 528 |
| Tjeckien | | | |
| totalt | 3 341 | 3 773 | 3 363 |
| varav Scania | 566 | 588 | 555 |
| Ungern | | | |
| totalt | 2 436 | 2 004 | 1 551 |
| varav Scania | 362 | 218 | 154 |

1) Uppskattat antal.

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

Bussar i Europa

Vid den internationella bussmässan Bus World i Belgien tog Scania emot bussindustrins mest prestigefyllda utmärkelse, Coach of the Year 2004.

Låg bränsleförbrukning, utmärkta köregenskaper, god passagerarkomfort och en tilltalande design var egenskaper som bidrog till att turistbussen Scania Irizar PB fick utmärkelsen.

Totalmarknaden för tunga bussar i Europa minskade under 2003 med 5,4 procent. Scantias bussförsäljning utvecklades däremot positivt på flera av de viktiga marknaderna och blev totalt den bästa någonsin i västra Europa. Marknadsandelen ökade till 9,6 procent.

Största enskilda marknad i Europa blev Storbritannien, tätt följt av Spanien. Försäljningen i Storbritannien mer än fördubblades och marknadsandelen ökade till drygt 14 procent. De största framgångarna nåddes inom stadsbussegmentet, där bland annat ett nytt dubbeldäckarkoncept presenterades under året.

Scantias försäljning av bussar i Italien, en av Europas största bussmarknader, fortsatte att gå bra under 2003 och marknadsandelen ökade. Scantias bussatsning i Italien har under de senaste åren resulterat i ökad försäljning.

På en något ökande nordisk bussmarknad blev Scania för tredje året i rad marknadsledare i Finland.

Scanias satsning på den ryska bussmarknaden, där det finns ett stort behov av att ersätta äldre bussar med nya med bättre totalekonomi, slog väl ut och Scanias försäljning ökade markant under året.

Ett EU-direktiv 2002 tillåter icke-ledade bussar som är längre än 12 meter. Tvåaxliga bussar kan nu vara upp till 13,5 meter och treaxliga bussar upp till 15 meter långa. Dessa bussar tillåts nu också i internationell trafik i Europa.

Industri- och marinmotorer i Europa

Marknaden för industri- och marinmotorer i Europa är relativt stabil. Scanias leveranser minskade dock något till 1 900 (1 919) motorer.

Under året slöts kontrakt med flera större generatoraggregatbyggare. En prestigefylld leverans gick till den svenska Riksdagen. Den speciella miljön, mitt i Stockholm och av högt kulturhistoriskt intresse, har ställt mycket höga krav på installationen vad gäller luft, kylvatten och, inte minst, buller och emissioner.



Bakom ratten på Årets turistbuss

Inte ens i Madrids täta morgontrafik har Juan Lozano några problem med att manövrera "Årets Buss". Tack vare Scania Opticruise behöver han bara använda kopplingen vid start och när han stannar, och kan i stället koncentrera sig på att styra den 15 meter långa Scania Irizar PB mellan filerna.

Panoramafönstren, de stora backspeglarna, den hydrauliskt styrda stödaxeln och den extremt precisa styrningen gör bussen lätt att köra, oavsett om Juan plockar upp turister i centrala Madrid eller kryssar fram på motorvägen mot Ciudad Real.

Bussbolaget AISAs Scania Irizar PB tar 63 passagerare och är specialbyggd för att kunna användas både för turister och i intercitytrafik. Luftkonditionering, kyl, video- och audiosystem och luftfjädring gör även den längsta resa bekväm.

Och lika bra mår Juan Lozano bakom ratten, i den elektriskt inställbara förarstolen. Separat värme och ventilation och den ergonomiskt utformade förarplatsen gör hans arbetsdag både bekväm och säker.



Rekordförsäljning på flera marknader



Sockerrörströskor med Scaniamotorer i Brasilien skördar ett ton sockerrör per minut.

Scanias försäljning på marknaderna utanför Europa och Latinamerika slog nytt rekord 2003 och har ökat med 7,7 procent de senaste två åren. Efterfrågan möts främst med leveranser från de latinamerikanska produktionsanläggningarna.

Latinamerika

Totalmarknaden för tunga lastbilar ökade i de flesta av regionens länder. Scanias leveranser i Latinamerika ökade med 32 procent till 4 717 lastbilar (3 566). Brasilien blev Scanias näst största lastbilsmarknad totalt.

I Brasilien och Argentina utvecklades marknaderna positivt, påverkade av att det ekonomiska och politiska läget stabiliserades. Scanias kunder drog nytta av detta och beställde fler lastbilar. Samtidigt har konkurrenter med betydligt enklare produk-

ter tagit marknadsandelar i den lättare delen av det tunga segmentet.

I Brasilien är lastbilsflottan relativt gammal och det råder ett uppdämt behov av förnyelse. Den brasilianska totalmarknaden visade under året en tydlig uppgång. Scania fick under året sin största enskilda order i Brasilien någonsin. Transportföretaget Binotto förnyade sin fordonspark genom att beställa 200 högspecificerade dragbilar. I kontraktet ingår reparations- och underhållskontrakt baserat på en fast kilometerkostnad.

I Argentina ökade totalmarknaden för tunga lastbilar under året från en rekordlåg nivå till 3 471 lastbilar (813). Huvuddelen av denna ökning stod fordonstillverkare med enklare produkter för.

Scanias leveranser av bussar ökade i Latinamerika med 12 procent. Ökningen har skett främst i Brasilien och i Scanias traditionellt starka segment, långdistansbussar. Brasilien blev Scanias största bussmarknad i världen 2003. I Mexiko minskade totalmarknaden och Scanias leveranser till följd av den fortsatt svaga ekonomin.

I Argentina var efterfrågan på bussar fortsatt mycket svag. Under året började Scania leverera bussar till transportprojektet TransMilenio i Colombias huvudstad Bogotá. Bussarna, med en kapacitet på 160 passagerare, är miljöoptimerade och utrustade med motorer som möter Euro 3-standard. TransMilenio är idag det modernaste och mest avancerade stads- trafiksystemet i Latinamerika och tjänar som föredöme för andra storstäder i världen.

Systemet bygger på speciella bussfiler med stora påstigningsterminaler, upphöjda plattformar och automatisk biljetthantering.

Marknaden för industri- och marinmotorer växte något i Brasilien samtidigt som försäljningen i Argentina ökade i och med

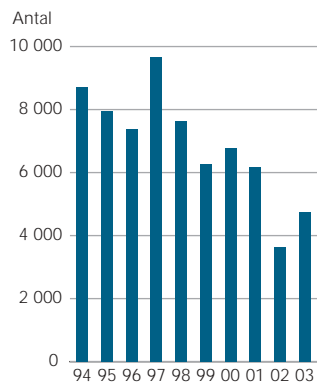
| ANTAL REGISTRERADE LASTBILAR över 16 ton | | | |
|---|--------|--------|--------|
| | 2003 | 2002 | 2001 |
| Latinamerika | | | |
| totalt | 37 343 | 31 049 | 32 079 |
| varav Scania | 4 717 | 3 566 | 5 993 |
| Brasilien | | | |
| totalt | 17 856 | 13 916 | 14 840 |
| varav Scania | 4 106 | 3 205 | 5 230 |
| Argentina | | | |
| totalt | 3 471 | 813 | 1 307 |
| varav Scania | 241 | 48 | 420 |
| Chile | | | |
| totalt | 1 983 | 1 479 | 1 607 |
| varav Scania | 214 | 178 | 194 |
| Mexiko | | | |
| totalt | 13 517 | 14 028 | 13 198 |
| varav Scania | 86 | 55 | 100 |

| ANTAL REGISTRERADE BUSSAR över 12 ton | | | |
|--|--------|--------|--------|
| | 2003 | 2002 | 2001 |
| Latinamerika | | | |
| totalt | 19 566 | 19 985 | 24 044 |
| varav Scania | 945 | 911 | 1 461 |
| Brasilien | | | |
| totalt | 9 040 | 9 301 | 10 833 |
| varav Scania | 503 | 327 | 853 |
| Mexiko | | | |
| totalt | 9 047 | 9 409 | 12 009 |
| varav Scania | 287 | 424 | 304 |

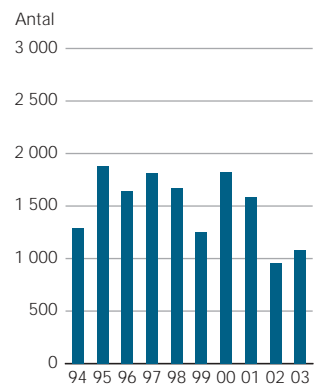
den ekonomiska återhämtningen. Under året levererade Scania 881 (631) industri- och marinmotorer, framför allt till generator-aggregatbyggare.

Brasilien är sedan länge Scantias största marknad vad gäller industri- och marinmotorer.

Leveranser av Scania lastbilar i Latinamerika



Leveranser av Scania bussar i Latinamerika



När förarna får bestämma

När Binotto köpte 200 Scania lastbilar handlade det mycket om vad det brasilianska logistik- och transportföretagets förare vill ha.

– Våra förars åsikter är ovärderliga. Det är de som är experter på fordonen. Det är de som svarar för Binottos image gentemot våra kunder, säger Edilson Binotto, ansvarig för driften av Binottos flotta på 380 tunga, 700 medeltunga och drygt 1 000 lätta fordon.

Ordern är Scantias hittills största enskilda affär i Brasilien.

Binotto är ett av de största logistik- och transportföretagen i Brasilien och har 30 års erfarenhet av fjärrtransporter, distribution och tunga skogstransporter.

Företagets filosofi är att arbeta i nära partnerskap med andra marknadsledare, både när det gäller leverantörer och de egna kunderna. Ett exempel på detta är förnyelsen och utbyggnaden av fordonsflottan, där den långa relationen med

Scania bidrog till affären på 200 dragbilar.

– Innan vi bestämde oss för Scania och denna stora investering genomförde vi en noggrann jämförelse av de fordon som finns på den brasilianska marknaden. Resultatet visade att Scania gav mest värde för pengarna. I samband med att vi införde ett nytt system för uppföljning av fordonsparken noterade vi att Scantias lastbilar ger en högre produktivitet än konkurrenterna, bland annat beroende på motorstyrka och lastkapacitet. Snabbare transporter till lägre kostnader, förklarar Edilson Binotto.

Scantias image och starka varumärke spelade också in i valet av fordon.

– Våra kunder förknippar Scantias kvalitetsprodukter med Binottos suveräna service. Den kombinationen är oslagbar.

Under det senaste året har Binotto uppmärksammat mycket i brasiliansk affärsmedia och bland annat utsetts till årets företag (Entrepre-

neurs of the Year). En stor del av intresset har handlat om Binottos arbete med att utveckla logistiksystemen inom den brasilianska transportnärings.

Men i slutänden var det ändå förarnas åsikt som avgjorde.

– Genom att köra Scania får de komfort, säkerhet och pålitlighet. Och på köpet högsta status bland landets yrkesförare.

Samtliga lastbilar levereras med reparations- och underhållskontrakt baserade på en fast kilometerkostnad. Service och underhåll kommer att utföras av Scantias serviceverkstäder.

– Vi vill ha den allra senaste teknologin även när det gäller underhåll av fordonen. Med hjälp av Scantias serviceorganisation kommer vi att kunna öka fordonsflottans produktivitet och samtidigt minska kostnaderna, avslutar Edilson Binotto.

Asien

Leveranserna till Asien ökade kraftigt under 2003. På flera marknader såldes fler tunga lastbilar än någonsin tidigare.

I Turkiet ökade Scania sina volymer kraftigt. Den turkiska marknaden är nu en av Scantias tio största lastbilsmarknader.

I Sydkorea invigdes under året Scantias hittills största anläggning i Asien, Scania Korea Jinsa Complex, i Sacheon. Den nya anläggningen bildar navet i Scantias växande sydkoreanska verksamhet, med reservdelslager, påbyggnadsfabrik och serviceverkstad.

Genom lång närvaro har Scania etablerat sig som det ledande europeiska märket på den expansiva sydkoreanska marknaden. Framför allt har kunderna uppskattat Scantias omfattande satsning på ett eget försäljnings- och servicenät. Scania har idag landets ledande servicenät.

I Taiwan är Scania idag näst största märke på marknaden, som i övrigt domineras av japanska märken.

I Japan fick Scania som första icke japanska märke myndigheternas typgodkännande för en tung lastbilsmodell. Därmed uppfyller Scantias fordon samma lagkrav som de inhemska tillverkarnas och kan konkurrera på lika villkor.

Marknaden för dragbilar i Japan i Scantias segment uppgår idag till cirka 5 000 fordon per år och domineras av japanska märken. Scantias samarbetspartner Hino marknadsför Scania i Japan i konkurrens med både inhemska och utländska märken.

Scania samarbetar också med japanska Yanmar vad gäller motorer för nöjesbåtar som säljs över hela världen.

Efterfrågan på bussar i Asien var under 2003 splittrad. I Hongkong, Malaysia och Taiwan minskade efterfrågan, delvis på grund av SARS-hotet. Mot slutet av året återvände bussförsäljningen tillbaka till tidigare nivåer.

Afrika och övriga marknader

Scantias försäljning i Afrika är koncentrerad till Maghrebregionen i den nordvästra delen av kontinenten samt till länderna i södra Afrika.

Med sitt starkaste år hittills bakom sig invigde Scantias dotterbolag i Sydafrika ett nytt kontor i Aeroton, strax väster om Johannesburg. Det nya kontoret fungerar också som ett nav, runt vilket Scaniaaffären vidareutvecklas i grannländerna Namibia, Botswana, Zimbabwe, Zambia, Malawi samt Moçambique.

Samtidigt flyttades sammansättningen av lastbilar och bussar till en ny gemensam anläggning, vilken blir centrum för södra Afrika. Scantias starka utveckling i regionen är resultatet av ett alltmer integrerat samarbete mellan försäljningsbolagen i regionen.

Scantias försäljning av bussar i Australien var fortsatt bra under 2003.

Scantias bussar har sedan länge en stark ställning i Australien och marknadsandelen ligger i dag på cirka 25 procent. Australien är också den helt dominerande marknaden för Scantias gasbussar.

ANTAL REGISTRERADE LASTBILAR över 16 ton

| | 2003 | 2002 | 2001 |
|--|---------|--------|--------|
| Asien, Afrika och Oceanien ¹⁾ | | | |
| totalt | 107 260 | 73 540 | 64 981 |
| varav Scania | 5 377 | 3 691 | 3 191 |
| Sydkorea | | | |
| totalt | 15 705 | 13 833 | 7 939 |
| varav Scania | 1 985 | 1 736 | 1 213 |
| Turkiet | | | |
| totalt | 17 748 | 8 430 | 5 107 |
| varav Scania | 1 515 | 226 | 199 |
| Australien | | | |
| totalt | 8 688 | 6 592 | 5 510 |
| varav Scania | 461 | 408 | 288 |
| Sydafrika | | | |
| totalt | 4 567 | 3 335 | 2 986 |
| varav Scania | 396 | 303 | 342 |
| Taiwan | | | |
| totalt | 1 660 | 1 841 | 1 440 |
| varav Scania | 270 | 241 | 178 |

1) Uppskattat antal.

ANTAL REGISTRERADE BUSSAR över 12 ton

| | 2003 | 2002 | 2001 |
|--|-------|-------|-------|
| Asien, Afrika och Oceanien ¹⁾ | | | |
| totalt | 9 240 | 9 113 | 8 038 |
| varav Scania | 745 | 805 | 766 |
| Sydafrika | | | |
| totalt | 822 | 1 045 | 837 |
| varav Scania | 189 | 114 | 220 |
| Australien | | | |
| totalt | 751 | 836 | 742 |
| varav Scania | 188 | 155 | 156 |
| Taiwan | | | |
| totalt | 600 | 965 | 1035 |
| varav Scania | 171 | 284 | 172 |

1) Uppskattat antal.



En nykomling i Japan

Shito Hoshiyama blev Scantias första kund i Japan. När han såg den nya gröna bilen presenteras på Tokyo Motor Show visste han att det var just den dragbilen han ville ha.

Hans företag transporterar livsmedel i centrala Japan. Från Nagano i norr till det heliga berget Mount Fuji i söder körs dagligen den inhemska specialiteten tofu, sojabönor, nudlar, öl samt grönsaker och livsmedel av andra slag.

Shito Hoshiyama startade sin åkerverksamhet med en lastbil från Hino för 30 år sedan, och har sedan dess uteslutande kört Hino. Scania representerar något nytt och intressant i Japan, som dessutom passar in i familjeföretagets filosofi och strategi.

– Scaniabilen har en kraftfull motor, låg bränsleförbrukning och trevliga köregenskaper. Detta tillsammans med en snygg design, som är annorlunda mot andra märken, övertygade mig om att detta var rätt bil för oss.

Integrerat miljöarbete

Scanias miljöpolicy

Scania ska som global tillverkare och distributör av kommersiella fordon, motorer och relaterade tjänster, utveckla produkter som förenar 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.

(utgiven 1999)

Scania har ett nätverk av medarbetare som samordnar miljöarbetet. Nätverket finns inom alla delar av värdekedjan. Miljöarbetet är helt integrerat i linjearbetet liksom kvalitet, utbildning och ekonomi. Varje chef har miljöansvar inom sin verksamhet. Operativa beslut fattas i linjeorganisationen.

Den högsta beslutsnivån för miljöfrågor är Scanias Verkställande ledning, som fattar strategiska beslut. Löpande miljöärenden av gemensam karaktär bereds i Scania Environmental Committee, där miljökoordinatorer från olika verksamheter möts under ledning av funktionen Kvalitet och Miljö. Lokala ledningsgrupper ansvarar för mål och uppföljning på lokal nivå.

Scanias ledstjärna är att minska miljöpåverkan i alla led av produkternas livscykel. Produktkonceptet och produktionssystemet är genomsyrat av tankar om resurshushållning och effektivitet. Scanias miljöpolicy och övergripande miljömål gäller för alla delar av företaget och återfinns på vår hemsida (www.scania.com).

Miljöledningssystem enligt ISO 14001

I Scanias ledningssystem är rutinerna för miljöledning integrerade. Samtliga produktionsanläggningar med undantag för den nyligen förvärvade anläggningen i St Petersburg är certifierade enligt ISO

14001. Scania planerar att låta certifiera anläggningen i St Petersburg under hösten 2004. Därtill är utvecklingsresurser och centrala staber certifierade.

Krav på leverantörer

Leverantörerna är en del i Scanias process och därför är det viktigt att deras agerande överensstämmer med Scanias syn på miljö och att de uppfyller Scanias krav oberoende av var de är lokaliserade.

Med kravet på ISO 14001 och med en uppdaterad miljöbedömning, Environmental Self Assessment, kartläggs leverantörernas miljöarbete.

Denna miljökartläggning samt återkommande uppföljningar leder till ständiga förbättringar samtidigt som Scanias samarbete med leverantörerna stärks. Scania medverkar därigenom till kompetenshöjning och ökad miljömedvetenhet hos leverantörerna.

Miljöarbete i försäljningsledet

Under året har kraven om minskad miljöpåverkan inom försäljnings- och serviceorganisationen skärpts i och med uppdateringen av Scania Dealer Operating Standards (DOS). Den nya standarden börjar tillämpas under 2004 och innebär bland annat att miljöarbetet inom servicenätet blir föremål för regelbunden bedömning. Miljökraven inkluderar att certifierade Scaniaverkstäder ska ha en miljöansvarig och att all personal ska genomgå miljöutbildning. Dessutom ska en lokal aktivitetsplan med miljömål gällande till exempel energianvändning och kemikaliehantering etableras. Införandet av den

uppdaterade standarden sker successivt och interncertifiering av det europeiska servicenätet beräknas vara genomförd under 2006.

Inom ramen för DOS rekommenderas tredjepartscertifiering i enlighet med miljöledningssystemet ISO 14001 eller likvärdigt. Vid utgången av 2003 hade 14 lokala distributörer tagit steget fullt ut och infört ISO-certifierade miljöledningssystem.

Tillstånd för verksamheten

Verksamheten vid Scanias produktionsanläggningar runt om i världen har tillstånd enligt nationell lagstiftning. Miljöpåverkan består i huvudsak av utsläpp till luft och vatten och av avfall och buller. En sammanställning av miljöprestanda nedbruten per produktionsenhet finns på vår hemsida. Utöver lagkrav och villkor i tillstånd finns också interna krav och regler för verksamheten.

Under 2003 meddelades tillstånd för ökad produktion och ett nytt måleri vid hyttfabriken i Oskarshamn. Det nya tillståndet är prövat enligt den svenska miljöbalken och medger produktion av 75 000 hytter om året. Tillståndsprövning för utökad verksamhet vid anläggningen i Falun pågår. I samband med kapacitetsökningen i Zwolle, Nederländerna, erhöles ett nytt tillstånd i oktober 2003. Anläggningen i São Paulo, Brasilien ska förnya sitt tillstånd under 2004.

Under 2003 förekom inga överträdelser av gällande gränsvärdesvillkor. Inga incidenter, som föranlett betydande miljöpåverkan eller orsakat större saneringskostnader har förekommit.

Hantering av miljörisker

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

Markinventering och pågående sanering

Orienterande inventeringar och riskbedömningar av mark och grundvattenföroreningar har genomförts vid de flesta anläggningarna och har startats i San Luis Potosi, Mexiko. I St Petersburg, Ryssland, ska inventeringen genomföras i samband med förestående ISO-certifiering. Åtgärder till följd av konstaterad förorening har vidtagits i Meppel, där verksamheten upphörde under 2002. Där har 2 700 ton borförorenad jord förts bort och sanerats. Rening av förorenat grundvatten har startat och beräknas pågå minst ett år till.



Utveckling och avveckling i samma process

Förarens behov och god ergonomi har varit styrande för design och utformning av den nya hytten till R-serien. Under utvecklingsarbetet har varje konstruktör dessutom tagit miljöaspekter i beaktande. Med stöd av en miljökoordinator har material och kemikalieinnehåll för alla hyttens komponenter kontrollerats mot Scanias kemikalie-listor. Detta för att förhindra att ämnen med hälsovådliga eller miljömässigt skadliga egenskaper används. Scanias miljömål anger att det ska finnas avvecklingsplaner för alla listade ämnen, samt att de värsta ämnena ska ha avvecklats eller bytts ut under 2004.

Vid utvecklingen av den nya förarplatsen, som innefattar bland annat styrkolonn, ratt, spakar och pedaler, ställdes höga krav på funktion, ergonomi och trafiksäkerhet. Till exempel har funktioner för hel- och halvljus, körriktningsvisare, vindrutetorkare och spolare samlats i en komponent – föraren återfinner nu alla siktförbättrande funktioner i en och samma rattspak. Därmed blev det möjligt att utforma även reglagen för Scania Opticruise och Retarder som en gemensam rattspak och flytta alla funktioner för körning till rattens

närhet. "Händerna på ratten" förbättrar förarens arbetsmiljö och ökar trafiksäkerheten.

Vid kemikaliegenomgången upptäckte konstruktören Sara Westermark tillsammans med leverantören att en elektrisk kontakt i en av rattspakarna var flamskyddad med en polybromerad bifenyleter (PBDE). Det ämnet är upptaget på Scanias kemikalie-lista på grund av sin egenskap att tas upp av människor och djur, samtidigt som det är svårnedbrytbart och anrikas i näringskedjan. Eftersom ämnet har negativ påverkan redan i låga doser kommer PBDE att vara helt förbjudet inom EU 2006.

Efter kontakter med leverantören och noggrann utprovning och funktionskontroll har Sara Westermark tillsammans med projektets miljöansvariga kunnat avveckla det svartlistade ämnet. Utvecklingsarbetet har därför resulterat i en detalj som bidrar till optimeringen av ergonomi och trafiksäkerhet samtidigt som miljöegenskaperna förbättrats.

Scanias hållbarhetsutveckling

Scanias verksamhet påverkar det omgivande samhället inte bara ekonomiskt, utan även miljömässigt. Förutom den löpande ekonomiska rapporteringen gör Scania årliga uppföljningar av den miljöpåverkande verksamheten.

Scanias globala produktionsstrategi syftar till att komma närmare kunderna och samtidigt utnyttja alla delar av produktionssystemet på effektivast möjliga sätt. Basen för produktionen finns i EU och Latinamerika. Huvuddelen av försäljningen sker i Europa, men marknadsorganisationen finns över hela världen utom i Nordamerika. Genom den lokala närvaron etableras långsiktiga relationer mellan företag och samhälle, som gynnar en ömsesidig utveckling.

Miljö och ekonomi

Scania gör årliga uppföljningar av bland annat råvaru- och kemikalieförbrukning samt energi- och vattenanvändning. Uppföljning och revidering av koncerngemensamma miljömål sker också varje år. En fördjupad redovisning av åtgärder och resultat finns på Scanias hemsida (www.scania.com).

Under 2003 uppgick de totala kostnaderna för råvaror, kemikalier, energi och vatten till ca MSEK 1 705 vilket motsvarar 3,4 procent av Scanias omsättning. Transportkostnader uppgick till MSEK 1 500. Kostnader för mark- och grundvattensanering i Meppel uppgick till MSEK 2,5.

Utsläppen av koldioxid från produktionsanläggningar uppgick till 74 kton. I förhållande till Scanias omsättning innebär det 1,5 g/SEK. Utsläppen per producerat fordon minskade i förhållande till året innan. Det beror på minskade tomgångsförluster när tillverkningen ökade under året.

Arbetet med att minska klimatpåverkande utsläpp sker med stöd av riktlinjer

som antogs 1998, och finns på Scanias hemsida (www.scania.com).

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.

Man kan konstatera att en investering för det mesta motiveras av flera olika skäl samtidigt, varav miljöpåverkan kan vara ett. Scania föredrar att ta miljöhänsyn vid investeringar i stället för att rätta till i efterhand med filter och separata reningsanläggningar.

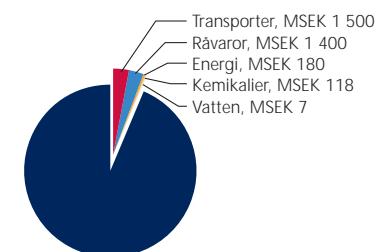
Med den valda investeringsstrategin blir effekten i form av miljöförbättring god per satsad krona. Det innebär att Scania inte ser höga miljöinvesteringar enligt definitionen som ett självändamål.

Under 2003 investerade Scania totalt MSEK 2 478 i anläggningar. Av det klassas MSEK 20,5 som miljöinvesteringar.

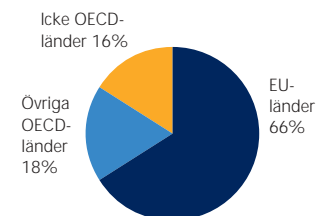
Utveckling av arbetet

Det tvärfunktionella samarbetet måste förbättras hela tiden. Inom ramen för Scanias globala miljökonferensen 2003 samlades miljökoordinatorer och representanter från personalstaben till en konferens med innehållet utökat till företagets hela påverkan på samhället.

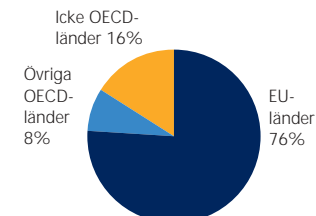
Miljörelaterade kostnader i förhållande till Scanias omsättning



Försäljningsintäkter per region



Löner och sociala avgifter per region



Rapporteringen i detta avsnitt är inspirerad av rekommendationer från GRI (Global Reporting Initiative). Här redovisas vissa ekonomiska data och miljödata.

Miljö och ekonomi

Produktionens miljöprestanda i sammandrag

| År | 2003 | 2002 | 2001 |
|-----------------------------------|---------|---------|---------|
| Antal producerade fordon | 51 276 | 45 145 | 48 151 |
| Försäljningsintäkter, MSEK | | | |
| Scaniaprodukter | 50 581 | 47 285 | 48 310 |
| Förbrukning av råvaror | | | |
| Per fordon, kg | 3 500 | 3 600 | 3 200 |
| Totalt, ton | 179 000 | 164 000 | 156 000 |
| Totalt, MSEK | 1 400 | 1 220 | 1 230 |

Förbrukning av kemikalier

| | | | |
|----------------------------|-------|-------|-------|
| Per fordon, m ³ | 0,085 | 0,087 | 0,088 |
| Totalt, m ³ | 4 400 | 3 900 | 4 200 |
| Totalt, MSEK | 118 | 116 | 110 |

Energianvändning

| | | | |
|-----------------|-----|-----|-----|
| Per fordon, MWh | 12 | 13 | 12 |
| Totalt, GWh | 620 | 590 | 570 |
| Totalt, MSEK | 180 | 157 | 161 |

Utsläpp av koldioxid

| | | | |
|----------------|--------|--------|--------|
| Per fordon, kg | 1 400 | 1 600 | 1 400 |
| Totalt, ton | 74 000 | 72 000 | 69 000 |

Vattenanvändning

| | | | |
|-----------------------------|-----|-----|-----|
| Per fordon, m ³ | 11 | 13 | 12 |
| Totalt, 1000 m ³ | 550 | 580 | 570 |
| Totalt, MSEK | 7 | 7 | 8 |

Utsläpp av lösningsmedel*

| | | | |
|----------------|-----|-----|-----|
| Per fordon, kg | 5,5 | 6,7 | 8,0 |
| Totalt, ton | 280 | 300 | 390 |

Återvinning av restprodukter och avfall

| | | | |
|----------------|--------|--------|--------|
| Per fordon, kg | 1 050 | 1 050 | 960 |
| Totalt, ton | 54 000 | 47 000 | 46 000 |
| Intäkter, MSEK | 24 | 19 | 16 |

Deponering** och externt omhändertagande:

| | | | |
|----------------|--------|-------|-------|
| Per fordon, kg | 210 | 200 | 180 |
| Totalt, ton | 11 000 | 9 000 | 9 000 |
| Totalt, MSEK | 20 | 14 | 14 |

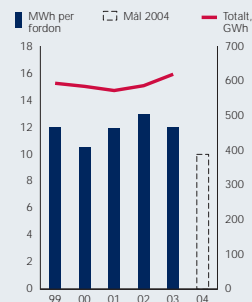
*) Från målning/rostskyddsbehandling

**) Exklusive gjuterisand, cirka 25 000 ton för täckning av tipp.

Miljöprestanda i produktionen

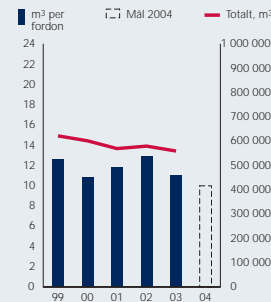
Många av Scantias mål för miljöprestanda i produktionsanläggningar är satta till 2004. Det har under de senaste åren blivit allt svårare att minska användningen av energi och vissa råvaror per produktenhet. En rationell användning av råvaror och energi är i många fall beroende av produktionsvolymerna. Svårigheterna hänger därför i huvudsak ihop med de senaste årens lägre produktion av fordon. Denna trend har vänt under 2003.

Användning av energi



Under år 2003 uppgick energiförbrukningen till cirka 620 GWh totalt, vilket motsvarar cirka 12 000 kWh per fordon.

Användning av vatten



Under år 2003 uppgick vattenförbrukningen till cirka 550 000 m³, vilket motsvarar 11 m³ per fordon.

Användning av kemikalier



För år 2003 uppgick förbrukningen av kemikalier till cirka 4 400 m³, vilket motsvarar 85 liter per fordon.

Utsläpp av koldioxid relaterad till användning av energi

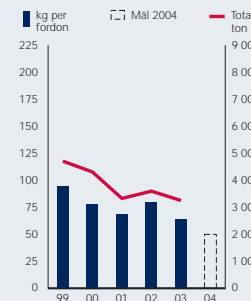
| | Användning av energi, GWh | | Utsläpp av koldioxid, kton | |
|------------------|---------------------------|-------------|----------------------------|-----------|
| | 2003 | 1996 | 2003 | 1996 |
| El | 370 | 360 | 21 | 23 |
| Fjärrvärme | 60 | 130 | 4 | 9 |
| Fossila bränslen | 190 | 200 | 49 | 51 |
| Totalt | 620* | 690* | 74 | 83 |

Per fordon 12 000 kWh 1,4 ton

Utsläppen av koldioxid från Scantias produktion uppgick år 2003 till 1,4 ton per fordon, totalt 74 000 ton.

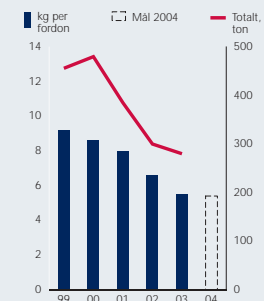
* Delsummor och totalsumman är avrundade till jämna tiotal.

Deponering av restprodukter



Mängden restprodukter till deponering uppgick under år 2003 till cirka 3 300 ton, vilket motsvarar 64 kg per fordon, exklusive gjuterisand.

Utsläpp av lösningsmedel



Under år 2003 uppgick utsläppen av organiska lösningsmedel från målning/rostskyddsbehandling till cirka 280 ton, vilket motsvarar 5,5 kg per fordon.

Fortsatt låg aktieomsättning

Börsklimatet på världens börser förbättrades något under 2003, trots fortsatt osäkerhet. Både Stockholmsbörsens All-share index och Industrials index visade en positiv utveckling under året.

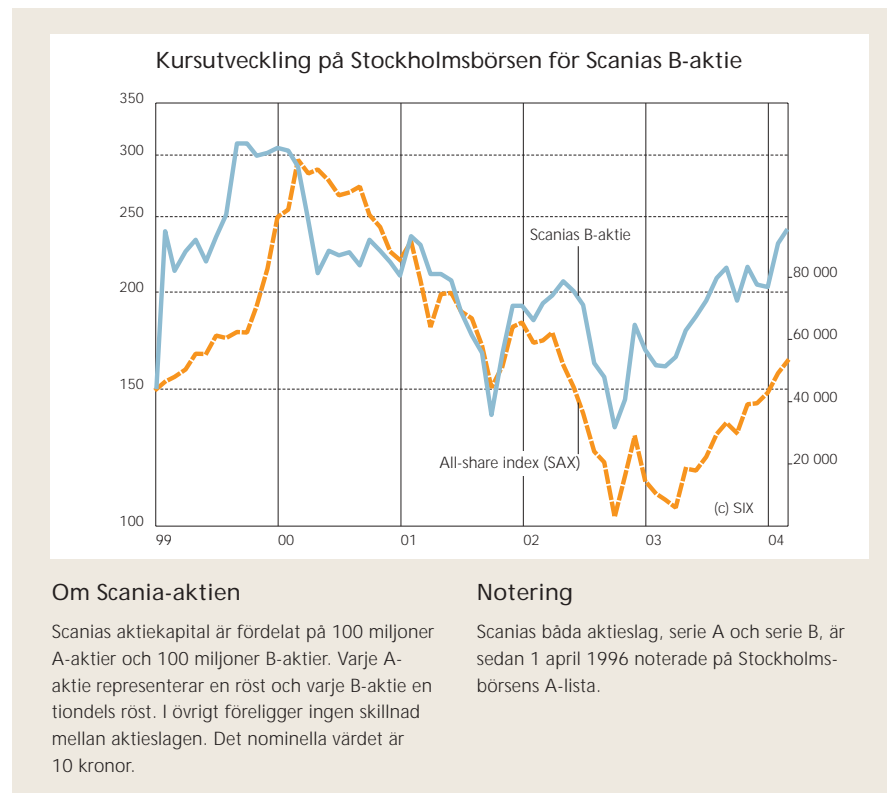
Stockholmsbörsens All-share index, som mäter utvecklingen på börsen som helhet, steg med 30 procent under året. Det index, som mäter utvecklingen inom sektorn industrivaror och tjänster, där också Scania-aktien ingår, steg med 26 procent. Aktie-omsättningen på Stockholmsbörsen var fortsatt hög.

Scanias B-aktie steg med 20 procent under året, och stängde på SEK 203,00 den 30 december. Det motsvarar ett marknadsvärde på MSEK 40 500, vilket gör Scania till börsens 16:e största bolag.

Omsättning och handel

Omsättningen i Scanias B-aktie var fortsatt låg, med i genomsnitt 112 000 omsatta aktier per dag. Omsättningshastigheten för Scanias B-aktie var 28 (23) procent. För Stockholmsbörsen som helhet var den 113 (118) procent.

Scania ansökte om avnotering från New York Stock Exchange (NYSE) i början av december 2002 och avnoterades den 15 januari 2003. Bakgrunden var att handeln i aktien på NYSE var mycket låg, vilket gör att kostnaderna för att vara note-



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

Notering

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

rade på NYSE inte längre var rimliga. Dagens möjligheter för investerare till global handel med aktier har också ökat markant under de senare åren.

Aktieägarstruktur

Antalet aktieägare i Scania uppgick den 30 januari till 39 020. De tre största ägarna var Volkswagen AG, AB Volvo och Investor AB. AB Volvo ägde den 30 januari 30,6 procent av rösterna i Scania och 45,5 procent av

kapitalet. Volvo har uppgivit att man enligt EU-kommissionens beslut måste avyttra sitt innehav i Scania innan april månadsutgång 2004. Den 4 mars sålde Volvo sitt innehav av 63,7 miljoner Scania B-aktier till institutionella investerare. Volvo äger också 27,3 miljoner Scania A-aktier som de uppger att de kommer att avyttra. Volvo är inte representerat i Scanias styrelse.

Det utländska ägandet, inklusive Volkswagen AG, uppgick till 35 procent

av rösterna och 22 procent av kapitalet i Scania.

Utdelning

Styrelsen förslår bolagsstämman en utdelning om SEK 6,00 per aktie för räkenskapsåret 2003. Utdelningen har sedan introduktionen 1996 uppgått till i genomsnitt 48 procent av nettovinsten.

Betavärde

Enligt Delphi Economics beräkningar uppgår beta-värdet för Scanias B-aktie till 0,86, vilket innebär att Scania-aktien i genomsnitt fluktuerade mindre än börsen i genomsnitt. Förklaringsvärdet för Scanias B-aktie är 0,51, vilket innebär att kursutvecklingen till 51 procent kan förklaras av utvecklingen på börsen i stort.

Aktieägarstruktur 30 januari 2004

| Antal aktier | | % innehav | % röster |
|---------------|---------|--------------|--------------|
| 1– | 500 | 89,7 | 1,58 |
| 501– | 2 000 | 7,7 | 0,87 |
| 2 001– | 10 000 | 1,9 | 0,73 |
| 10 001– | 50 000 | 0,5 | 1,01 |
| 50 001– | 100 000 | 0,1 | 0,71 |
| > | 100 000 | 0,1 | 95,10 |
| Totalt | | 100,0 | 100,0 |

De tio största aktieägarna 30 januari 2004

| | % av röster | % av kapital |
|------------------------------------|-------------|--------------|
| Volkswagen | 34,0 | 18,7 |
| Volvo | 30,6 | 45,5 |
| Investor | 15,3 | 9,1 |
| Wallenberg-stiftelser | 5,7 | 3,6 |
| Alecta | 3,1 | 1,8 |
| Industrivärden | 1,9 | 1,5 |
| Nordea fonder | 1,1 | 1,9 |
| AMF Pension | 0,5 | 0,9 |
| SHB | 0,5 | 0,6 |
| Försäkringsbolaget Pensionsgaranti | 0,4 | 0,3 |
| Summa | 93,1 | 83,9 |



Gun Wiklander och Bengt Blomberg

Stora och små aktieägare

Scania ska växa med uthållig lönsamhet och på så vis skapa mervärde för bland annat aktieägarna. Ambitionen är att förse investerare och andra intresserade med korrekt information för en värdering av företaget Scania. Scania ser det som viktigt att hålla en öppen och kontinuerlig dialog med såväl de stora aktörerna på finansmarknaden som med mindre aktieägare.

Någon eller några gånger varje år bjuder Scania in till kapitalmarknadsdagar för analytiker, större investerare och ekonomijournalister. Vid en träff i november tog Charlie Dove-Edwin, analytiker från Danske Equities Londonkontor del av Scaniaaffären med tonvikt på marknader och marknadsstrategier.

– Jag upplever Scania som ett mycket välskött företag med goda framtidsutsikter. Det finns få frågetecken. Scania har positionerat sig väl med tanke på tillväxtmarknader, säger Charlie Dove-Edwin.

Gun Wiklander och Bengt Blomberg från

Stockholm, har varit aktieägare i Scania sedan börsintroduktionen 1996. Vid en kvällsträff med Aktiespararna i december konstaterade de att informationen från Scania är bra.

– Framför allt är Scanias egna tidningar en viktig informationskälla. Där ser vi hur affären ser ut på marknaderna runt om i världen, vi får möta Scanias kunder och ser hur Scania tänker kommersiellt. Det säger ibland mer än alla siffror.



Charlie Dove-Edwin

Data per aktie

| SEK (om ej annat anges) | 2003 | 2002 | 2001 |
|--|----------------------|---------------|----------------|
| Vinst | 15,17 | 13,70 | 5,24 |
| Eget kapital | 91,26 | 84,66 | 79,98 |
| Utdelning (2003 enligt förslag) | 6,00 | 5,50 | 3,50 |
| Börskurser B-aktien | | | |
| årshögsta | 227,00 | 215,00 | 243,00 |
| årslägsta | 148,50 | 125,50 | 132,00 |
| vid årets slut (stängningskurs) | 203,00 | 168,50 | 192,00 |
| P/E-tal, B-aktien, ggr | 13 | 12 | 37 |
| Utdelningsandel, % | 40 | 40 | 67 |
| Direktavkastning, % ¹⁾ | 3,0 | 3,3 | 1,8 |
| Omsättningshastighet på årsbasis, B-aktien, % | 28 | 23 | 29 |
| Aktieägare, antal | 39 000 ²⁾ | 39 000 | 39 000 |
| Genomsnittligt antal omsatta aktier per dag 2003 på Stockholmsbörsen | | A | 13 000 |
| | | B | 112 000 |
| | | Totalt | 125 000 |

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

2) Per 30 januari 2004.

Ekonomisk översikt

INTÄKTER

Scaniagruppens försäljningsintäkter, inom segmentet Fordon och Service, uppgick till MSEK 50 581 jämfört med MSEK 47 285 år 2002, vilket motsvarar en ökning med 7 procent. Intäkterna påverkades positivt av ökade volymer och negativt av valutaförändringar. Sammantaget uppgick de negativa valutaeffekterna till cirka MSEK 2 200. Totalt ökade försäljningsintäkterna från fordonsförsäljningen med 11 procent och uppgick till MSEK 34 652 (31 175). Serviceintäkterna uppgick till MSEK 10 759 (10 603), en ökning med 1 procent. I lokala valutor ökade serviceintäkterna med 5 procent.

Ränteintäkter netto, inom segmentet Kundfinansiering, ökade med 11 procent och uppgick till MSEK 813 (730).

| Försäljningsintäkter per produkt | | |
|---|--------|--------|
| MSEK | 2003 | 2002 |
| Lastbilar | 29 537 | 27 184 |
| Bussar | 5 115 | 3 991 |
| Motorer | 453 | 464 |
| Serviceprodukter | 10 759 | 10 603 |
| Begagnade fordon och övrigt | 7 123 | 6 218 |
| Intäktsperiodisering fordon ¹⁾ | -2 406 | -1 175 |
| Summa | 50 581 | 47 285 |

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

ANTAL FORDON

Scaniagruppen levererade under året 45 045 (39 895) lastbilar, vilket motsvarar en ökning med 13 procent. Antal levererade bussar uppgick till 4 910 (3 774), en ökning med 30 procent.

| Levererade och finansierade fordon | | |
|--|--------|--------|
| | 2003 | 2002 |
| Antal levererade | | |
| Lastbilar | 45 045 | 39 895 |
| Bussar | 4 910 | 3 774 |
| Totalt | 49 955 | 43 669 |
| Antal finansierade (under året) | | |
| Lastbilar | 13 468 | 11 742 |
| Bussar | 326 | 407 |
| Totalt | 13 794 | 12 149 |

RESULTAT

Fordon och Service rörelseresultat uppgick till MSEK 4 759 (3 548) vilket motsvarar en ökning med 34 procent. Högre leveransvolymer för både lastbilar och bussar samt ett högre generellt kapacitetsutnyttjande i produktionen bidrog till ett högre resultat. Dessutom påverkades resultatet positivt av ökad export från produktionsanläggningarna i Brasilien och Argentina med ett gynnsamt kostnadsläge. Den omstrukturerade busschassiproduktionen uppvisade en klart ökad produktivitet. Under 2002 påverkades resultatet negativt av kostna-

der för omställning i produktionen på cirka MSEK 100. Under året kapitaliserade utgifter för utveckling uppgick till MSEK 669 (573). Senare delen av året påverkades resultatet dessutom av en något ogynnsammare marknadsmix. Rörelsemarginalen ökade till 9,4 procent att jämföra med 7,5 procent föregående år.

Valutaeffekterna avista uppgick till cirka MSEK -770 jämfört med 2002. Detta kompenseras av ett positivt valutasäkringsresultat om MSEK 620, vilket medförde en negativ nettoeffekt på MSEK 150. Under 2002 påverkade valutasäkringar resultatet positivt med MSEK 500. Jämfört med 2002 uppgick därmed den totala valutaeffekten till MSEK -650.

Kundfinansieringens rörelseresultat ökade med 19 procent och uppgick till MSEK 366 (308), vilket motsvarar 1,43 (1,22) procent i rörelseresultat uttryckt i procent av årets genomsnittsportfölj. Omkostnaderna, uttryckt i förhållande till genomsnittsportföljen, ökade från 1,05 till 1,17 procent. Under året konstaterade och bortskrivna kreditförluster uppgick till MSEK 100 (143). Konstaterade kreditförluster motsvarade 0,39 (0,55) procent av den genomsnittliga portföljen. Reserven för sannolika men ej konstaterade kreditförluster uppgick vid årets slut till MSEK 458 (409) motsvarande 1,8 (1,6) procent av portföljen.

I slutet av året uppgick portföljen till MSEK 25 926 (25 303), vilket är en ökning med 6 (5) procent justerat för valutaeffekter. Totalt finansierades nya objekt till ett värde av MSEK 13 095 (11 789).

Rörelseresultatet för Scaniaprodukter uppgick till MSEK 5 125 (3 856) vilket motsvaras av en rörelsemarginal på 10,1 (8,2) procent.

| Resultat | | |
|--|-------|-------|
| | 2003 | 2002 |
| Rörelseresultat per verksamhetsområde, MSEK | | |
| Fordon och Service | 4 759 | 3 548 |
| Kundfinansiering | 366 | 308 |
| Summa Scaniaprodukter | 5 125 | 3 856 |
| Personbilsverksamheten | - | 550 |
| Summa rörelseresultat | 5 125 | 4 406 |
| Rörelsemarginal, % | | |
| Fordon och Service | 9,4 | 7,5 |
| Scaniaprodukter | 10,1 | 8,2 |
| Scaniagruppen | 10,1 | 9,3 |
| Kundfinansiering ¹⁾ | 1,4 | 1,2 |

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

Scaniagruppens rörelseresultat uppgick till MSEK 5 125 (4 406), vilket motsvarar en ökning med 16 procent. Rörelsemarginalen uppgick till 10,1 (9,3) procent.

Föregående års rörelseresultat inkluderade realisationsvinsten vid försäljningen av den svenska Personbilsverksamheten på MSEK 550.

Scaniagruppens finansnetto uppgick till MSEK -521 (-684). Förbättringen var hänförlig till lägre nettoskudsättning samt lägre upplåning i latinamerikanska valutor.

Resultat efter finansiella intäkter och kostnader uppgick till MSEK 4 604 (3 722).

| Scaniagruppens resultat | | |
|---|-------|-------|
| MSEK | 2003 | 2002 |
| Rörelseresultat | 5 125 | 4 406 |
| Resultat efter finansiella intäkter och kostnader | 4 604 | 3 722 |
| Nettovinst | 3 034 | 2 739 |
| Vinst per aktie, SEK | 15,17 | 13,70 |
| Avkastning på eget kapital | 17,4% | 17,2% |

Skattekostnaden för året uppgick till MSEK 1 565 (985), vilket motsvarar 34,0 (26,5) procent av resultatet efter finansiella intäkter och kostnader. Den högre skattesatsen jämfört med föregående år beror huvudsakligen på den icke skattepliktiga realisationsvinsten avseende den svenska Personbilsverksamheten som redovisades föregående år, exklusive realisationsvinst uppgick skattesatsen för år 2002 till 31,1 procent. Under 2003 ökade skattekostnaden på grund av högre skatt utanför Sverige.

Den svenska skattemyndigheten har avslagit ett yrkande om avdrag för en förlust på SEK 2,9 miljarder. Detta beslut

kommer att överklagas. Den sammanlagda resultateffekten kan uppgå till högst MSEK 575 om avdraget i sin helhet inte kommer att godkännas. Ingen reservering har skett.

Årets nettoresultat uppgick till MSEK 3 034 (2 739), vilket motsvarar en vinst per aktie på SEK 15,17 (13,70).

KASSAFLÖDE

Scaniagruppens kassaflöde, exklusive Kundfinansiering samt avyttringar och förvärv av verksamheter, uppgick till MSEK 2 476 (2 418). Inklusive avyttringar och förvärv av verksamheter uppgick kassaflödet till MSEK 2 450 (3 583).

Rörelsekapitalbindningen minskade med MSEK 270 (772). Det positiva kassaflödet från ökade räntefria skulder och avsättningar motverkades delvis av ökad lagerbindning samt ökade fordringar.

Nettoinvesteringar exklusive avyttringar och förvärv av verksamheter påverkade kassaflödet negativt och uppgick till MSEK 3 285 (2 921), varav kapitaliserade utgifter för utveckling ingick med MSEK 669 (573). Effekterna av avyttringar och förvärv av verksamheter uppgick till MSEK -26 (1 165).

FINANSIELL STÄLLNING

Under året uppgick bruttoinvesteringarna till MSEK 3 196 (3 025), varav kapitaliserade utgifter för utveckling MSEK 669 (573).

| Nyckeltal relaterade till balansräkningen | | |
|---|--------|--------|
| MSEK | 2003 | 2002 |
| Soliditet | 27,7% | 25,6% |
| Eget kapital per aktie, SEK | 91,26 | 84,66 |
| Nettoskudsättning, exkl avsatt till pensioner | 24 291 | 25 108 |
| Nettoskudsättning, Fordon och Service, exkl avsatt till pensioner | 2 647 | 4 308 |
| Avkastning på sysselsatt kapital, Fordon och Service | 22,0% | 17,4% |

Scaniagruppens egna kapital ökade under året med MSEK 1 320 och uppgick vid årets utgång till MSEK 18 251 (16 931). Årets nettoresultat tillförde MSEK 3 034 (2 739) samtidigt som lämnad utdelning minskade det egna kapitalet med MSEK 1 100 (700). Därutöver har det egna kapitalet minskat med MSEK 614 (1 103) avseende kursdifferenser som uppkommit vid omräkning av utländska nettotillgångar som följd av en starkare krona mot främst amerikanska dollar och brittiska pund.

Av styrelsen föreslagen utdelning för räkenskapsåret 2003 uppgår till SEK 6,00 (5,50) per aktie.

Fordon och Service nettoskudsättning, exklusive avsättningar för pensioner, uppgick till MSEK 2 647 (4 308) vilket motsvarar en nettoskudsättningsgrad på 0,17 (0,31). Inklusive Kundfinansiering uppgick nettoskudsättningen till MSEK 24 291 (25 108).

ANTALET ANSTÄLLDA

Antal anställda uppgick vid året slut till 29 112 (28 230), en ökning med 882 personer. Inom försäljnings- och serviceorganisationen ökade antalet anställda med drygt 350, varav cirka 180 personer var hänförliga till förvärvade verksamheter i västra Europa, cirka 200 hänförliga till expansion i östra Europa, Asien och Afrika. Antalet anställda inom försäljnings- och serviceorganisationen i Latinamerika minskade däremot med cirka 140. Inom den europeiska industriverksamheten ökade antalet anställda med 570, medan de minskade med 60 i Latinamerika.

FINANSIELLA RISKER

Upplåning och refinansieringsrisk

Scanias upplåning består av en bekräftad kreditfacilitet på den internationella marknaden, kapitalmarknadsprogram, emitterade privatobligationer och publika obligationer samt viss övrig upplåning.

Vid årsskiftet uppgick upplåningen till SEK 26 miljarder. Utöver utnyttjad upplåning har Scania en icke utnyttjad bekräftad kreditfacilitet på motsvarande SEK 13 miljarder samt icke utnyttjade kapitalmarknadsprogram på motsvarande SEK 18 miljarder.

Utnyttjad upplåning förfaller med cirka SEK 5 miljarder under 2004, SEK 4 miljarder under 2005, SEK 4 miljarder under 2006 och SEK 13 miljarder under 2007 eller senare.

Ränterisk

Scanias 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 Scanias Kundfinansiering, för vilken räntebindningen på lån matchas mot tillgångarnas räntebindning. För att hantera ränteriskerna i koncernen används derivatinstrument.

Valuta

Valutaflödesexponeringen uppgick 2003 totalt till cirka SEK 18 miljarder. De största flödesvalutorna var euro och brittiska pund. Baserat på 2003 års geografiska intäkts- och kostnadsfördelning medför en procentenhets förändring av den svenska kronan mot övriga valutor en rörelseresultatpåverkan på årsbasis om cirka MSEK 180.

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

Scanias nettotillgångar i utländsk valuta uppgick vid utgången av 2003 till MSEK 10 140. Utländska nettotillgångar i dotterbolag säkras i normala fall inte, i den mån dotterbolag har betydande monetära tillgångar i lokal valuta kan dock säkring ske.

Kreditrisk

För att upprätthålla en kontrollerad kreditrisknivå inom Kundfinansieringen stöds kreditprocessen av en kreditpolicy samt kreditinstruktioner.

Den totala reserven för sannolika men ej konstaterade kreditförluster inom Kundfinansieringen uppgick vid årets slut till MSEK 458 (409) motsvarande 1,8 (1,6) procent av portföljen vid årets utgång.

Portföljen uppgick vid årets utgång till MSEK 25 926 (25 303) fördelad på cirka 20 000 kunder, varav 97 procent var mindre kunder där kreditexponeringen per kund understiger MSEK 15.

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

ÖVRIGA RISKER

Restvärdeexponering

En del av Scanias försäljning sker med återköpsåtaganden alternativt med restvärdegaranti. Under år 2003 uppgick sådana affärer volymmässigt till 6 500 fordon (4 456). Värdet på samtliga utestående åtaganden uppgick vid årsskiftet till MSEK 5 925 (6 077). Utestående åtaganden minskade något, främst på grund av den starkare kronan.

Scaniagruppens resultaträkning

| Januari–december, MSEK | Not | 2003 | 2002 | 2001 |
|---|-----|--------------|--------------|--------------|
| Fordon och Service | | | | |
| Försäljningsintäkter | 2 | 50 581 | 47 285 | 53 065 |
| Kostnad för sålda varor | | -38 272 | -36 260 | -42 601 |
| Bruttoresultat | | 12 309 | 11 025 | 10 464 |
| Forsknings- och utvecklingskostnader ¹⁾ | | -1 484 | -1 437 | -1 955 |
| Försäljningskostnader | | -5 229 | -5 206 | -5 594 |
| Administrationskostnader | | -853 | -857 | -785 |
| Andel av intressebolags resultat | 3 | 16 | 23 | 59 |
| Rörelseresultat Fordon och Service | | 4 759 | 3 548 | 2 189 |
| Kundfinansiering | | | | |
| Ränteintäkter, netto | 4 | 813 | 730 | 657 |
| Andra intäkter och kostnader | | 15 | 17 | -16 |
| Bruttoresultat | | 828 | 747 | 641 |
| Kreditförluster | | -166 | -175 | -137 |
| Rörelsekostnader | | -296 | -264 | -226 |
| Rörelseresultat Kundfinansiering | | 366 | 308 | 278 |
| Realisationsvinst avseende Personbilsverksamheten | | - | 550 | - |
| Rörelseresultat | | 5 125 | 4 406 | 2 467 |
| Ränteintäkter | | 286 | 260 | 294 |
| Räntekostnader | | -761 | -857 | -1 142 |
| Övriga finansiella intäkter och kostnader | | -46 | -87 | -78 |
| Summa finansiella intäkter och kostnader | 5 | -521 | -684 | -926 |
| Resultat efter finansiella intäkter och kostnader | | 4 604 | 3 722 | 1 541 |
| Skatter | 6 | -1 565 | -985 | -496 |
| Minoritetsandel | | -5 | 2 | 3 |
| Årets nettovinst | | 3 034 | 2 739 | 1 048 |
| Avskrivningar ingår i rörelseresultatet med ²⁾ | 7 | -2 000 | -2 093 | -2 157 |
| Resultat per aktie, SEK ³⁾ | | 15,17 | 13,70 | 5,24 |
| Föreslagen utdelning per aktie, SEK | | 6,00 | 5,50 | 3,50 |

1) De totala utgifterna för forskning och utveckling uppgick till MSEK 2 153 (2 010), varav MSEK 669 (573) har aktiverats (aktivering var ej tillåten 2001).

2) Avser Fordon och Service.

3) Inga potentiella utspädningseffekter föreligger.

Scaniagruppens balansräkning

| 31 december, MSEK | Not | 2003 | 2002 | 2001 |
|--------------------------------------|-----|---------------|---------------|---------------|
| TILLGÅNGAR | | | | |
| Anläggningstillgångar | | | | |
| Immateriella anläggningstillgångar | 8 | 2 395 | 1 938 | 1 364 |
| Materiella anläggningstillgångar | 9 | 23 892 | 23 640 | 25 714 |
| Finansiella anläggningstillgångar | | | | |
| Andelar i intressebolag m m | 10 | 122 | 126 | 795 |
| Långfristiga fordringar | | | | |
| Långfristiga räntebärande fordringar | 11 | 11 796 | 11 354 | 10 178 |
| Uppskjutna skattefordringar | 6 | 381 | 466 | 963 |
| Andra långfristiga fordringar | | 134 | 224 | 351 |
| Summa långfristiga fordringar | | 12 311 | 12 044 | 11 492 |
| Summa anläggningstillgångar | | 38 720 | 37 748 | 39 365 |
| Omsättningstillgångar | | | | |
| Varulager | 12 | 8 506 | 7 862 | 7 946 |
| Kortfristiga fordringar | | | | |
| Skattefordringar | | 352 | 224 | 145 |
| Räntebärande kundfordringar | 13 | 7 502 | 7 136 | 6 791 |
| Icke räntebärande kundfordringar | 13 | 6 345 | 6 497 | 7 731 |
| Övriga kortfristiga fordringar | 13 | 2 494 | 2 281 | 2 354 |
| Summa kortfristiga fordringar | | 16 693 | 16 138 | 17 021 |
| Kortfristiga placeringar | 14 | 704 | 1 669 | 2 133 |
| Kassa och bank | | 1 212 | 2 670 | 1 974 |
| Summa omsättningstillgångar | | 27 115 | 28 339 | 29 074 |
| Summa tillgångar | | 65 835 | 66 087 | 68 439 |

| 31 december, MSEK | Not | 2003 | 2002 | 2001 |
|--|-----|---------------|---------------|---------------|
| EGET KAPITAL OCH SKULDER | | | | |
| Eget kapital | | | | |
| | 15 | | | |
| Aktiekapital | | 2 000 | 2 000 | 2 000 |
| Bundna reserver | | 3 277 | 4 608 | 5 665 |
| Summa bundet eget kapital | | 5 277 | 6 608 | 7 665 |
| Fria reserver | | 9 940 | 7 584 | 7 282 |
| Årets nettovinst | | 3 034 | 2 739 | 1 048 |
| Summa fritt eget kapital | | 12 974 | 10 323 | 8 330 |
| Summa eget kapital | | 18 251 | 16 931 | 15 995 |
| Minoritetsandel | | 4 | 58 | 21 |
| Avsättningar | | | | |
| Avsättningar för pensioner | 16 | 2 094 | 2 045 | 2 092 |
| Avsättningar för uppskjuten skatteskuld | 6 | 2 180 | 2 060 | 2 391 |
| Övriga avsättningar | 17 | 2 942 | 2 309 | 2 184 |
| Summa avsättningar | | 7 216 | 6 414 | 6 667 |
| Skulder | | | | |
| Långfristiga räntebärande skulder | 18 | 20 827 | 22 514 | 18 908 |
| Kortfristiga skulder | | | | |
| Kortfristiga räntebärande skulder | 18 | 5 380 | 6 933 | 14 504 |
| Förskott från kunder | | 570 | 826 | 764 |
| Skulder till leverantörer | | 3 253 | 3 297 | 3 253 |
| Skatteskulder | | 1 027 | 241 | 182 |
| Övriga kortfristiga skulder | | 2 059 | 2 103 | 2 003 |
| Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter | 19 | 7 248 | 6 770 | 6 142 |
| Summa kortfristiga skulder | | 19 537 | 20 170 | 26 848 |
| Summa eget kapital och skulder | | 65 835 | 66 087 | 68 439 |
| Ställda säkerheter | 20 | 175 | 191 | 233 |
| Ansvarsförbindelser | 21 | 595 | 522 | 855 |

| | | | |
|---|--------|--------|--------|
| Nettoskudsättning, exklusive avsättningar för pensioner, MSEK | 24 291 | 25 108 | 29 305 |
| Nettoskudsättningsgrad | 1,33 | 1,48 | 1,83 |

För definitioner av nyckeltal se sidan 81.

| | | | |
|-----------------------------|--------|--------|--------|
| Soliditet | 27,7 | 25,6 | 23,4 |
| Eget kapital per aktie, SEK | 91,26 | 84,66 | 79,98 |
| Sysselsatt kapital, MSEK | 46 556 | 48 481 | 51 520 |

Scaniagruppens förändring i eget kapital

| Januari–december, MSEK | Not | 2003 | 2002 | 2001 |
|-------------------------------|-----|--------|--------|--------|
| Eget kapital vid årets början | | 16 931 | 15 995 | 15 698 |
| Kursdifferenser | | -614 | -1 103 | 649 |
| Nettovinst | | 3 034 | 2 739 | 1 048 |
| Utdelning | | -1 100 | -700 | -1 400 |
| Eget kapital vid årets utgång | 15 | 18 251 | 16 931 | 15 995 |

Scaniagruppens kassaflödesanalys

| Januari–december, MSEK | Not | 2003 | 2002 | 2001 |
|--|------|---------------|--------------|--------------|
| Kassaflöde från verksamheten | | | | |
| Årets nettovinst exklusive Kundfinansiering | | 2 801 | 2 526 | 854 |
| Icke kassaflödespåverkande poster | 24 a | 2 690 | 2 041 | 2 124 |
| Tillförda medel från verksamheten | | 5 491 | 4 567 | 2 978 |
| Förändring av rörelsekapital m m | | | | |
| Varulager | | -864 | -918 | 475 |
| Fordringar | | -388 | 223 | 1 973 |
| Avsatt till pensioner | | 54 | 171 | 153 |
| Räntefria skulder och avsättningar | | 1 468 | 1 296 | -706 |
| Summa förändring av rörelsekapital m m | 24 b | 270 | 772 | 1 895 |
| Summa kassaflöde från verksamheten | | 5 761 | 5 339 | 4 873 |
| Nettoinvesteringar exklusive förvärv/avyttring av verksamheter | 24 c | -3 285 | -2 921 | -1 878 |
| Kassaflöde före förvärv/avyttring av verksamheter | | 2 476 | 2 418 | 2 995 |
| Nettoinvesteringar genom förvärv/avyttring av verksamheter | 24 d | -26 | 1 165 | -929 |
| Kassaflöde exklusive Kundfinansiering | | 2 450 | 3 583 | 2 066 |
| Kassaflöde, Kundfinansiering | 24 e | -1 456 | -552 | -2 428 |
| Förändring av nettoskuldsättning inklusive Kundfinansiering | | 994 | 3 031 | -362 |
| Förändring av nettoskuldsättning från finansieringsaktiviteter | 24 f | -2 200 | -1 813 | 2 119 |
| Utdelning | | -1 100 | -700 | -1 400 |
| Nettoförändring av likvida medel och kortfristiga placeringar | | -2 306 | 518 | 357 |
| Effekt av valutakursförändringar på likvida medel och kortfristiga placeringar | | -117 | -286 | 169 |
| Kassa och bank samt kortfristiga placeringar vid årets början | | 4 339 | 4 107 | 3 581 |
| Kassa och bank samt kortfristiga placeringar vid årets slut | | 1 916 | 4 339 | 4 107 |
| Kassaflöde per aktie, exklusive Kundfinansiering samt förvärv/avyttringar | | 12,38 | 12,09 | 14,98 |

Moderbolaget Scania AB

Moderbolagets resultaträkning

| Januari–december, MSEK | Not | 2003 | 2002 | 2001 |
|---------------------------------------|-----|--------------|--------------|------------|
| Rörelseresultat | | 0 | 0 | 0 |
| Finansiella intäkter och kostnader | 1 | 93 | 182 | 51 |
| Erhållen utdelning, koncernbidrag m m | 1 | 1 500 | 1 000 | 650 |
| Upplösning av periodiseringsfond | | 284 | 250 | 600 |
| Avsättning till periodiseringsfond | | – | – | –325 |
| Skatter | 2 | –105 | –121 | –273 |
| Årets nettovinst | | 1 772 | 1 311 | 703 |

Koncernbidrag har för 2003 och 2002 redovisats enligt Redovisningsrådets Akutgrupps uttalande (URA7), 2001 har ej justerats.

Moderbolagets balansräkning

| 31 december, MSEK | Not | 2003 | 2002 | 2001 |
|--|-----|---------------|---------------|---------------|
| TILLGÅNGAR | | | | |
| Finansiella anläggningstillgångar | | | | |
| Aktier i koncernföretag | 3 | 11 035 | 10 971 | 10 971 |
| Omsättningstillgångar | | | | |
| Fordran på koncernföretag | | 2 828 | 2 775 | 3 010 |
| Övriga fordringar | | 13 | 13 | 13 |
| Upplupna intäkter | | – | 2 | – |
| Summa tillgångar | | 13 876 | 13 761 | 13 994 |
| EGET KAPITAL OCH SKULDER | | | | |
| Eget kapital | 4 | 11 574 | 11 174 | 10 873 |
| Obeskattade reserver | 5 | 2 302 | 2 586 | 2 836 |
| Kortfristiga skulder | | | | |
| Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter | | 0 | 1 | 12 |
| Skatteskuld | | 0 | 0 | 273 |
| Summa kortfristiga skulder | | 0 | 1 | 285 |
| Summa eget kapital och skulder | | 13 876 | 13 761 | 13 994 |
| Ställda säkerheter | | – | – | – |
| Ansvarsförbindelser | 6 | 23 639 | 26 685 | 26 872 |

Moderbolagets förändring i eget kapital

| Januari–december, MSEK | 2003 | 2002 | 2001 |
|--------------------------------------|---------------|---------------|---------------|
| Eget kapital vid årets början | 11 174 | 10 873 | 11 570 |
| Nettovinst | 1 772 | 1 311 | 703 |
| Koncernbidrag (netto efter skatt) | –272 | –310 | – |
| Utdelning | –1 100 | –700 | –1 400 |
| Eget kapital vid årets utgång | 11 574 | 11 174 | 10 873 |

Moderbolagets kassaflödesanalys

| Januari–december, MSEK | 2003 | 2002 | 2001 |
|---|------------|-------------|-------------|
| Kassaflöde från verksamheten | | | |
| Årets nettovinst | 1 772 | 1 311 | 703 |
| Icke kassaflödespåverkande poster | | | |
| Anteciperad utdelning | –1 500 | –1 000 | – |
| Erhållna koncernbidrag | – | – | –650 |
| Skatt | 105 | 121 | – |
| Avsättning/upplösning obeskattade reserver | –284 | –250 | –275 |
| Tillförda medel från verksamheten | 93 | 182 | –222 |
| Förändring av rörelsekapitalet | | | |
| Kortfristiga skulder | –1 | –284 | –427 |
| Fordringar | 2 | –2 | – |
| Summa kassaflöde från verksamheten | 94 | –104 | –649 |
| Investeringar | | | |
| Förvärv av aktier | –64 | – | – |
| Förändring av nettoskuldssättning genom finansieringsaktiviteter | | | |
| Förändring av fordran/skuld till dotterbolag | 1 070 | 804 | 2 049 |
| Utdelning | –1 100 | –700 | –1 400 |
| Netto tillförda medel genom finansieringsaktiviteter | –30 | 104 | 649 |
| Likvida medel och kortfristiga placeringar vid årets slut | 0 | 0 | 0 |

Redovisningsprinciper

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

Nya redovisningsrekommendationer 2003

Från och med 2003 tillämpas följande nya rekommendationer utgivna av Redovisningsrådet: RR2:02 Varulager, RR 22 Utformning av finansiella rapporter, RR 24 Förvaltningsfastigheter, RR 25 Rapportering för segment – rörelsegränar och geografiska områden, RR 26 Händelser efter balansdagen, RR 27 Finansiella instrument: Upplysningar och klassificering samt RR 28 Statliga stöd. De förändringar av Scantias redovisningsprinciper samt av presentationen i de finansiella rapporterna som dessa rekommendationer har givit upphov till beskrivs nedan.

RR 25 Rapportering för segment – rörelsegränar och geografiska områden

Scaniagruppens verksamhet styrs och rapporteras primärt per rörelsegrän och sekundärt per geografisk marknad. Scantias primära segment utgörs av Fordon och Service samt Kundfinansiering. Dessa två segment erbjuder skilda produkter och har en differentierad riskbild. Kundfinansieringens kapitalbindning med åtföljande finansieringsstruktur skiljer sig avsevärt från Fordon och Service.

RR 27 Finansiella instrument: Upplysningar och klassificering

Scania är i sin verksamhet utöver affärsrisker även utsatt för finansiella risker. Upplysningar om dessa risker samt Scantias riskhantering, inklusive upplysningar om i vilken utsträckning derivatinstrument används för säkring och upp-

gifter om verkliga värden, räntebindingstider samt förfallostrukturer lämnas i Not 33.

Koncernredovisning

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

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 aktierna det åsatta värdet på bolagets nettotillgångar enligt förvärvsanalysen, utgörs skillnaden av koncernmässig goodwill. Endast resultat uppkomna efter förvärvstidpunkten ingår i koncernens egna kapital. Avyttrade bolag ingår i koncernen till och med tidpunkten för avyttringen.

Minoritetens andel av nettovinst och eget kapital redovisas separat.

Intressebolag

Med intressebolag avses bolag i vilka Scania har ett långsiktigt ägarintresse samt där ett betydande inflytande föreligger. Intressebolag redovisas enligt kapitalandelsmetoden, vilken innebär att 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.

Utländska valutor

Vid upprättande av koncernens bokslut omräknas samtliga poster i resultaträkningen för utländska dotterbolag till svenska kronor med de genomsnittliga valutakurserna under året (medelkurser). Samtliga poster i balansräkningen, utom nettoresultatet, omräknas med valutakur-

serna vid respektive balansdag (balansdagskurs). Denna metod benämns vanligen dagskursmetoden. De förändringar av koncernens egna kapital som uppstår genom olika valutakurser vid balansdagen jämfört med kursen vid föregående balansdag redovisas direkt i eget kapital. Förutom den industriella verksamheten i Sydamerika och några marknader i östra Europa är samtliga dotterbolags funktionella valuta samma som den lokala valutan. För ovan nämnda verksamheter har den amerikanska dollarn respektive euro använts som funktionell valuta. Motiven härtill har varit att kostnads- och prisnivåer haft en hög korrelation till dollar respektive euro. Poster (transaktioner) i lokala valutor har omräknats till den funktionella valutan med den monetära metoden varefter omräkning från den funktionella valutan till svenska kronor skett med dagskursmetoden.

Fordringar och skulder i utländsk valuta värderas till balansdagens kurs. I tillämpliga fall värderas fordringar och skulder till underliggande säkringskurs.

Valutaterminkontrakt, vilka ingåtts för att säkra framtida kommersiella valutaflöden, redovisas i resultatet vid samma tidpunkt som det kommersiella flödet realiserats. Erhållna respektive erlagda premier för valutoptioner, vilka är avsedda för säkringar av valutaflöden i affärstransaktioner, redovisas som intäkt eller kostnad över kontraktstiden. Valutaterminkontrakt som inte uppfyller kriterierna för säkringsredovisning värderas enligt lägsta värdets princip.

Vid värdering av finansiella tillgångar och skulder där det ursprungliga valutavärdet förändrats genom valutawapavtal, redovisas lånebeloppet omräknat till svenska kronor med beaktande av swapavtalet.

Valutakursdifferenser på lån och andra finansiella instrument i utländsk valuta vilka är avsedda för säkringar av utländska nettotillgångar, redovisas direkt mot eget kapital.

Klassificering i balansräkningen

Scantias verksamhetscykel, det vill säga den tid som förflyter från anskaffning av material till dess att likvid för levererade varor erhålls, understiger tolv månader. Detta innebär att en kortfristig skuld är en skuld som förfaller till betalning inom tolv månader räknat från balansdagen, övriga skulder klassificeras som långfristiga. Omsättningstillgångar är tillgångar som förväntas bli realiserade inom tolv månader räknat från balansdagen eller utgörs av likvida medel. Andra tillgångar klassificeras som anläggningstillgångar.

Klassificering av finansiell och operationell leasing (Scania som leasegivare)

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

Värderingsprinciper

Tillgångar, skulder, avsättningar samt derivat har värderats till anskaffningsvärden om inget annat anges.

Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar. Om en materiell anläggningstillgång innefattar större komponenter med avvikande nyttjandeperiod (avskrivningstid) redovisas dessa som separata tillgångar.

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

Följande nyttjandeperioder tillämpas:

| | |
|--------------------------|-------------------|
| Maskiner och inventarier | 5 –15 år |
| Industribyggnader | 25 år |
| Marktillgångar | ingen avskrivning |

Avskrivningar belastar periodens resultat. Om det vid bokslutstidpunkten föreligger indikation på att en materiell anläggningstillgång minskat i värde sker en beräkning av tillgångens återvinningsvärde. Understiger det beräknade återvinningsvärdet det redovisade värdet för tillgången görs en nedskrivning till återvinningsvärdet.

Vid finansiell leasing, där Scania är leasetagare, redovisas den förhyrda tillgången som en materiell anläggningstillgång och den framtida förpliktelsen som en skuld.

Immateriella anläggningstillgångar

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

Koncernmässig goodwill uppstår då anskaffningsvärdet för aktier i dotterbolag överstiger värdet på bolagets nettotillgångar enligt upprättad förvärsanalys. Avskrivningstiden för koncernmässig goodwill fastställs individuellt. Vid bedömning av avskrivningstiden används i huvudsak följande metod:

- 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. Scanias forsknings- och utvecklingsaktiviteter klassificeras i en forskningsfas och en utvecklingsfas. De utgifter som uppstår under forskningsfasen kostnadsförs när de uppstår. Utgifter

under utvecklingsfasen aktiveras, från och med tidpunkten då utgifterna med hög sannolikhet kommer att leda till framtida ekonomiska fördelar, som immateriell anläggningstillgång. Avskrivning av aktiverade utgifter för utveckling påbörjas när tillgången tas i bruk och sker över bedömd nyttjandeperiod. För aktiverade utgifter för produktutveckling bedöms genomsnittlig nyttjandeperiod för närvarande uppgå till fem år. För aktiverade utgifter för utveckling av programvara bedöms nyttjandeperioden uppgå till mellan tre och fem år.

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

Varulager

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

Kortfristiga placeringar

Kortfristiga placeringar värderas till det lägsta av upplupet anskaffningsvärde och verkligt värde.

Likvida medel

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

Finansiella instrument

Finansiella tillgångar, inklusive räntebärande fordringar inom Kundfinansiering, redovisas till upplupet anskaffningsvärde med avdrag för sannolika kreditförluster. Reservering för osäkra fordringar görs individuellt, baserat på kundens betalningsförmåga och säkerhetens värde.

Finansiella skulder redovisas till upplupet anskaffningsvärde. Över- eller underkurs liksom transaktionskostnader vid emission av värdepapper periodiseras över lånets löptid.

Finansiella tillgångar och skulder i utländsk valuta värderas enligt de principer som anges under rubriken "utländska valutor". För en beskrivning av redovisning av derivat se även Not 33.

Avsättningar

Avsättningar redovisas om ett åtagande (legalt eller informellt) föreligger som följd av inträffade händelser. Vidare måste det bedömas som troligt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera åtagandet samt att beloppet måste kunna uppskattas tillförlitligt. Avsättningar för garanti för under året sålda fordon baseras på gällande garantivillkor och bedömt kvalitetsläge.

Avsättningar för pensioner

Avsättningar för pensioner motsvarar det försäkringstekniska värdet av den kollektivavtalade ITP-planen och samtliga frivilliga pensionsåtaganden. I avsatt till pensioner ingår utländska dotterbolag med pensionsförpliktelser redovisade i enlighet med de principer som gäller för respektive land förutsatt att dessa innebär att intjänad pensionsrätt redovisats som kostnad.

Intäktsredovisning

Intäkter från försäljning av varor och tjänster redovisas när huvudsakligen alla risker och rättigheter övergår till köparen. Försäljningsintäkten reduceras i förekommande fall med lämnade rabatter. Om försäljningen är kombinerad med ett återköpsåtagande eller en restvärdegaranti redovisas transaktionen, i enlighet med branschpraxis, som operationell leasing under förutsättning att väsentliga risker kvarstår hos Scania. Hyresintäkter vid leasingavtal samt ränteutgifter vid avbetalningsfinansiering intäktsförs löpande i enlighet med avtalsvillkoren. Fakturering för såväl service- och reparationsavtal som för fordon vilka ej ännu kunnat intäktsföras enligt ovan redovisas som förutbetalda intäkter.

Forsknings- och utvecklingskostnader

Består av de utgifter för forskning och utveckling som uppstår under forskningsfasen samt periodens avskrivning av aktiverade utgifter för utveckling (se Immateriella anläggningstillgångar).

Försäljningskostnader

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

Administrationskostnader

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

Lånekostnader

Lånekostnader i form av räntor belastar rörelseresultatet löpande när de uppstår.

Skatter

Koncernens totala skatt utgörs av aktuell och uppskjuten skatt. Uppskjuten skatt redovisas vid skillnad mellan redovisat och skattemässigt värde (en så kallad temporär skillnad) på tillgångar och skulder. Uppskjutna skatteskulder reserveras fullt ut, uppskjutna skattefordringar värderas endast i den mån dessa sannolikt kommer att kunna nyttjas.

Transaktioner med närstående

Transaktioner med närstående sker till marknadsmässiga villkor. Scaniagruppens närstående består av de företag där Scania kan utöva ett bestämmande eller betydande inflytande vad gäller de finansiella och operativa beslut som fattas. Närståendekretsen omfattar dessutom de företag och fysiska personer som har möjlighet att utöva ett bestämmande eller betydande inflytande över Scaniagruppens finansiella och operativa beslut.

Statliga stöd

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

Ändrade redovisningsprinciper 2004

Ersättningar till anställda (RR 29) träder i kraft 2004 och tillämpas från och med 1 januari 2004. Den största förändringen jämfört med nuvarande redovisningsprincip är att beräkningen av skulden för förmånsbestämda planer baseras på uppskattad slutlön istället för på aktuell lön. Det ändrade beräkningssättet kommer dock inte att ha någon materiell påverkan på koncernens resultat och egna kapital. De få utlandsbaserade planernas högre skuld kommer att motverkas av den dominerande svenska ITP-planens något lägre skuld. Redovisning av sjukvårdsförmåner i Brasilien (s.k. health care) har hittills beräknats

enligt amerikansk redovisningsprincip vilken skiljer sig obetydligt från den nya principen.

Från och med 2004 kommer Scania att, för den industriella verksamheten i Brasilien och Argentina, ersätta den tidigare funktionella valutans amerikanska dollar (USD) med lokala valutor. Motivet är att under de senaste åren en allt större frikoppling har skett avseende lokal pris- och kostnadsutveckling från den tidigare funktionella valutans.

Ändrade redovisningsprinciper 2005

Från och med 2005 skall samtliga europeiska börsnoterade företag tillämpa den inom EU antagna gemensamma redovisningsstandardens (IFRS). Scania bedriver ett projekt för att implementera och säkerställa övergången till IFRS. Av de i Sverige ännu ej implementerade rekommendationerna bedöms endast IAS 39, som reglerar värderingen av finansiella instrument komma att få materiell effekt.

Noter

SCANIAGRUPPEN

| | | |
|------------------------------|--|----|
| Not 1 | Rapportering per segment | 60 |
| Not 2 | Försäljningsintäkter | 61 |
| Not 3 | Andel av intressebolags resultat | 61 |
| Not 4 | Kundfinansiering | 61 |
| Not 5 | Finansiella intäkter och kostnader | 62 |
| Not 6 | Skatter | 62 |
| Not 7 | Avskrivningar | 63 |
| Not 8 | Immateriella anläggningstillgångar | 63 |
| Not 9 | Materiella anläggningstillgångar | 64 |
| Not 10 | Andelar i intressebolag m m | 64 |
| Not 11 | Långfristiga räntebärande fordringar | 65 |
| Not 12 | Varulager | 65 |
| Not 13 | Kortfristiga fordringar | 65 |
| Not 14 | Kortfristiga placeringar | 65 |
| Not 15 | Eget kapital | 65 |
| Not 16 | Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser | 65 |
| Not 17 | Övriga avsättningar | 66 |
| Not 18 | Räntebärande skulder | 66 |
| Not 19 | Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter | 66 |
| Not 20 | Ställda säkerheter | 66 |
| Not 21 | Ansvarsförbindelser | 66 |
| Not 22 | Leasingåtaganden | 66 |
| Not 23 | Statliga stöd | 67 |
| Not 24 | Scaniagruppens kassaflödesanalys | 67 |
| Not 25 | Förvärvade/avyttrade bolag | 67 |
| Not 26 | Löner och ersättningar samt antal anställda | 68 |
| Not 27 | Transaktioner med närstående | 69 |
| Not 28 | Information angående ersättning till ledande befattningshavare | 69 |
| Not 29 | Arvoden och ersättningar till revisorer | 70 |
| Not 30 | Nettotillgångar i utländsk valuta | 70 |
| Not 31 | Valutaexponering i rörelseresultat | 70 |
| Not 32 | Valutadifferensers påverkan på årets nettovinst | 70 |
| Not 33 | Finansiella instrument och finansiell riskhantering | 71 |
| Förteckning över dotterbolag | | 74 |

MODERBOLAGET

| | | |
|-------|--|----|
| Not 1 | Finansiella intäkter och kostnader | 76 |
| Not 2 | Skatt | 76 |
| Not 3 | Aktier i koncernföretag | 76 |
| Not 4 | Eget kapital | 76 |
| Not 5 | Obeskattade reserver | 76 |
| Not 6 | Ansvarsförbindelser | 76 |
| Not 7 | Information avseende löner och ersättningar till ledande befattningshavare och revisorer | 76 |

NOT 1 Rapportering per segment

| RÖRELSESEGRENAR (PRIMÄRA SEGMENT) INTÄKTER OCH RESULTAT | Fordon och Service | | | Kundfinansiering ¹⁾ | | | Elimineringar och övrigt | | | Scaniagruppen | | |
|--|--------------------|--------|--------|--------------------------------|------|------|--------------------------|------|------|---------------|--------|--------|
| | 2003 | 2002 | 2001 | 2003 | 2002 | 2001 | 2003 | 2002 | 2001 | 2003 | 2002 | 2001 |
| Januari–december, MSEK | | | | | | | | | | | | |
| Intäkter från externa kunder | 50 581 | 47 285 | 53 065 | 813 | 730 | 657 | - | - | - | 51 394 | 48 015 | 53 722 |
| Rörelseresultat | 4 759 | 3 548 | 2 189 | 366 | 308 | 278 | - | - | - | 5 125 | 3 856 | 2 467 |
| Realisationsvinst avseende Personbilsverksamheten | - | - | - | - | - | - | - | 550 | - | - | 550 | - |
| Finansiella intäkter och kostnader | -521 | -684 | -926 | - | - | - | - | - | - | -521 | -684 | -926 |
| Resultat efter finansiella intäkter och kostnader | 4 238 | 2 864 | 1 263 | 366 | 308 | 278 | - | 550 | - | 4 604 | 3 722 | 1 541 |
| Skatter | -1 432 | -890 | -412 | -133 | -95 | -84 | - | - | - | -1 565 | -985 | -496 |
| Minoritetsandel | -5 | 2 | 3 | - | - | - | - | - | - | -5 | 2 | 3 |
| Årets nettovinst | 2 801 | 1 976 | 854 | 233 | 213 | 194 | - | 550 | - | 3 034 | 2 739 | 1 048 |
| Avskrivningar ingår med ²⁾ | -2 000 | -2 093 | -2 157 | -16 | -13 | -11 | - | - | - | -2 016 | -2 106 | -2 168 |

1) Ovan presenteras för segmentet Kundfinansiering ränteintäkter netto som intäkter. 2) Värdeinsänkning på operationell leasing ingår ej.

BALANSRÄKNING

31 December, MSEK

TILLGÅNGAR

| | | | | | | | | | | | | |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Immateriella anläggningstillgångar | 2 381 | 1 926 | 1 364 | 14 | 12 | 0 | - | - | - | 2 395 | 1 938 | 1 364 |
| Materiella anläggningstillgångar ³⁾ | 17 347 | 16 792 | 17 710 | 7 921 | 8 366 | 9 917 | -1 376 | -1 518 | -1 913 | 23 892 | 23 640 | 25 714 |
| Aktier och andelar | 122 | 126 | 795 | - | - | - | - | - | - | 122 | 126 | 795 |
| Varulager | 8 460 | 7 831 | 7 880 | 46 | 31 | 66 | - | - | - | 8 506 | 7 862 | 7 946 |
| Räntebärande fordringar ⁴⁾ | 1 268 | 1 524 | 1 773 | 18 030 | 16 966 | 15 196 | - | - | - | 19 298 | 18 490 | 16 969 |
| Andra fordringar | 9 501 | 9 452 | 11 016 | 619 | 630 | 898 | -414 | -390 | -370 | 9 706 | 9 692 | 11 544 |
| Likvida placeringar | 1 779 | 4 187 | 3 931 | 137 | 152 | 176 | - | - | - | 1 916 | 4 339 | 4 107 |
| Summa tillgångar | 40 858 | 41 838 | 44 469 | 26 767 | 26 157 | 26 253 | -1 790 | -1 908 | -2 283 | 65 835 | 66 087 | 68 439 |

EGET KAPITAL OCH SKULDER

| | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Eget kapital | 15 164 | 13 828 | 13 503 | 3 087 | 3 103 | 2 492 | - | - | - | 18 251 | 16 931 | 15 995 |
| Avsatt till pensioner | 2 088 | 2 040 | 2 087 | 6 | 5 | 5 | - | - | - | 2 094 | 2 045 | 2 092 |
| Andra avsättningar | 4 361 | 3 495 | 3 670 | 761 | 874 | 905 | - | - | - | 5 122 | 4 369 | 4 575 |
| Räntebärande skulder | 4 426 | 8 495 | 11 721 | 21 781 | 20 952 | 21 691 | - | - | - | 26 207 | 29 447 | 33 412 |
| Andra skulder | 14 819 | 13 980 | 13 488 | 1 132 | 1 223 | 1 160 | -1 790 | -1 908 | -2 283 | 14 161 | 13 295 | 12 365 |
| Summa eget kapital och skulder | 40 858 | 41 838 | 44 469 | 26 767 | 26 157 | 26 253 | -1 790 | -1 908 | -2 283 | 65 835 | 66 087 | 68 439 |

3) Materiella anläggningstillgångar i segmentet Kundfinansiering består främst av uthyrningstillgångar (operationell leasing). 4) Räntebärande fordringar i segmentet Kundfinansiering består främst av finansiell leasing och avbetalningskontrakt.

| | | | | | | | | | | | | |
|---|-------|-------|-------|----|----|----|---|---|---|-------|-------|-------|
| Periodens investeringar i immateriella anläggningstillgångar | 710 | 619 | - | 8 | 10 | - | - | - | - | 718 | 629 | - |
| Periodens investeringar i materiella anläggningstillgångar | 2 466 | 2 377 | 1 962 | 12 | 19 | 18 | - | - | - | 2 478 | 2 396 | 1 980 |

NOT 1 Rapportering per segment

| GEOGRAFISKA OMRÅDEN (SEKUNDÄRA SEGMENT) | Västra Europa | | | Centrala och östra Europa | | | Asien | | | Amerika | | | Övriga marknader | | | Elimineringar | | | 2003 | 2002 | 2001 | | |
|--|---------------|--------|--------|------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|--------|------------------|-------|-------|---------------|--------|--------|--------|--------|--------|--|--|
| | 2003 | 2002 | 2001 | 2003 | 2002 | 2001 | 2003 | 2002 | 2001 | 2003 | 2002 | 2001 | 2003 | 2002 | 2001 | 2003 | 2002 | 2001 | | | | | |
| Fordon och Service | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Intäkter, januari–december ¹⁾ | 35 970 | 34 992 | 39 603 | 4 016 | 3 113 | 2 624 | 3 932 | 3 122 | 2 898 | 3 836 | 3 542 | 5 576 | 2 827 | 2 516 | 2 364 | – | – | – | 50 581 | 47 285 | 53 065 | | |
| Tillgångar, 31 december ²⁾ | 31 674 | 31 931 | 31 602 | 2 127 | 1 788 | 1 369 | 1 036 | 800 | 561 | 5 143 | 7 324 | 11 059 | 2 427 | 1 519 | 1 148 | -1 549 | -1 524 | -1 270 | 40 858 | 41 838 | 44 469 | | |
| Investeringar, 31 december ²⁾ | 2 736 | 2 700 | 1 539 | 191 | 107 | 149 | 84 | 58 | 37 | 120 | 85 | 208 | 45 | 46 | 29 | – | – | – | 3 176 | 2 996 | 1 962 | | |
| Kundfinansiering | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Intäkter, januari–december ¹⁾ | 559 | 521 | 491 | 185 | 154 | 134 | 60 | 49 | 31 | – | – | – | 9 | 6 | 1 | – | – | – | 813 | 730 | 657 | | |
| Tillgångar, 31 december ²⁾ | 21 508 | 21 961 | 22 795 | 3 451 | 3 125 | 2 632 | 1 446 | 776 | 632 | – | – | – | 362 | 295 | 194 | – | – | – | 26 767 | 26 157 | 26 253 | | |
| Investeringar, 31 december ²⁾ | 14 | 16 | 14 | 4 | 5 | 4 | 1 | 8 | 0 | – | – | – | 1 | 0 | 0 | – | – | – | 20 | 29 | 18 | | |

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

2) Tillgångar samt investeringar i anläggningstillgångar fördelade baserat på tillgångarnas geografiska lokalisering.

Sammanställning av geografiska segment

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

Centrala och Östra Europa Albanien, Bosnien-Hercegovina, Bulgarien, Estland, Jugoslavien, Kazakstan, Kroatien, Lettland, Litauen, Makedonien, Moldavien, Polen, Rumänien, Ryssland, Slovakien, Slovenien, Tjeckien, Turkmenistan, Ukraina, Ungern, Vitryssland.

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

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

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

NOT 2 Försäljningsintäkter

| | 2003 | 2002 | 2001 |
|---|---------------|---------------|---------------|
| Lastbilar | 29 537 | 27 184 | 29 139 |
| Bussar | 5 115 | 3 991 | 4 701 |
| Motorer | 453 | 464 | 608 |
| Serviceprodukter | 10 759 | 10 603 | 10 151 |
| Begagnade fordon och övrigt | 7 123 | 6 218 | 5 595 |
| Intäktsperiodisering fordon ¹⁾ | -2 406 | -1 175 | -1 884 |
| Summa Scaniaprodukter | 50 581 | 47 285 | 48 310 |
| Personbilsverksamheten ²⁾ | – | – | 4 755 |
| Totalt | 50 581 | 47 285 | 53 065 |

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

2) Under 2001 ingick försäljningsintäkter från den svenska Personbilsverksamheten med MSEK 4 755. Den svenska Personbilsverksamheten avyttrades per 1 januari 2002.

NOT 3 Andel av intressebolags resultat

Scaniagruppens andel av resultat före skatt för intressebolag består av följande:

| | 2003 | 2002 | 2001 |
|--------------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Scaniaprodukter | 16 | 23 | 29 |
| Personbilsverksamheten ¹⁾ | – | – | 30 |
| Totalt | 16 | 23 | 59 |

1) Andel av intressebolags resultat avsåg i Personbilsverksamheten år 2001 Scantias andel av Svenska Volkswagen ABs resultat. Svenska Volkswagen AB avyttrades per 1 januari 2002.

NOT 4 Kundfinansiering

| Resultaträkning | 2003 | 2002 | 2001 |
|-------------------------------|--------|--------|--------|
| Ränteutgifter | 1 183 | 1 151 | 1 041 |
| Leasingintäkter | 2 296 | 2 612 | 2 656 |
| Avskrivningar | -1 776 | -1 977 | -1 939 |
| Räntekostnader | -890 | -1 056 | -1 101 |
| Ränteutgifter, netto | 813 | 730 | 657 |
| Andra intäkter och kostnader | 15 | 17 | -16 |
| Rörelseintäkter (netto) | 828 | 747 | 641 |
| Kreditförluster ¹⁾ | -166 | -175 | -137 |
| Rörelsekostnader | -296 | -264 | -226 |
| Rörelseresultat | 366 | 308 | 278 |

1) Detta motsvarar 0,66% (0,69 respektive 0,63) av den genomsnittliga kreditportföljen.

**Uthyrningstillgångar
(operationell leasing)**

| | 2003 | 2002 | 2001 |
|--|--------|--------|--------|
| Vid årets början | 8 341 | 9 894 | 7 208 |
| Tillkommande kontrakt | 3 239 | 2 972 | 5 248 |
| Avskrivning | -1 776 | -1 977 | -1 939 |
| Lösen | -1 582 | -2 105 | -1 478 |
| Förändring av värdereglering | -14 | 2 | -19 |
| Kursdifferenser | -308 | -445 | 874 |
| Redovisat värde vid årets slut ²⁾ | 7 900 | 8 341 | 9 894 |

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

Not 4 fortsättning

Finansiella fordringar
(avbetalningskontrakt och
finansiell leasing)

| | 2003 | 2002 |
|--------------------------------|--------|--------|
| Vid årets början | 16 962 | 15 197 |
| Tillkommande fordringar | 9 916 | 10 318 |
| Amortering/lösen m m | -8 307 | -8 079 |
| Förändring av värde reglering | -93 | -9 |
| Kursdifferenser | -452 | -465 |
| Redovisat värde vid årets slut | 18 026 | 16 962 |

**Totala fordringar
och uthyrningstillgångar³⁾**

25 926 25 303

3) Antalet kontrakt i portföljen vid årets slut uppgick till cirka 64 000 (59 000).

**Nettoinvesteringar
i finansiella leasingavtal**

| | 2003 | 2002 | 2001 |
|---|--------|--------|--------|
| Fordringar avseende framtida minimileaseavgifter | 14 696 | 13 244 | 10 988 |
| Avgår belopp för: Inkassokostnader och reserv för osäkra fordringar | -227 | -294 | -342 |
| Beräknad ränta | -1 143 | -1 145 | -1 093 |
| Nettoinvestering ⁴⁾ | 13 326 | 11 805 | 9 553 |

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

Framtida minimileaseavgifter⁵⁾

| | Operationell leasing | Finansiell leasing |
|-------------------|-------------------------|-----------------------|
| 2004 | 2 015 | 5 782 |
| 2005 | 1 342 | 4 100 |
| 2006 | 1 018 | 2 732 |
| 2007 | 652 | 1 478 |
| 2008 | 337 | 538 |
| 2009 och därefter | 175 | 66 |
| Totalt | 5 539 | 14 696 |

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

NOT 5 Finansiella intäkter och kostnader

| | 2003 | 2002 | 2001 |
|--|------|------|--------|
| Ränteintäkter | | | |
| Banktillgodohavanden och kortfristiga placeringar | 184 | 181 | 89 |
| Räntebärande fordringar | 55 | 48 | 157 |
| Övrigt | 47 | 31 | 48 |
| Summa ränteintäkter | 286 | 260 | 294 |
| Räntekostnader | | | |
| Upplåning | -676 | -760 | -1 086 |
| Pensionskund (PRI) | -85 | -97 | -56 |
| Summa räntekostnader | -761 | -857 | -1 142 |
| Andra finansiella intäkter och kostnader | -46 | -87 | -78 |
| Finansiella intäkter och kostnader, netto | -521 | -684 | -926 |

NOT 6 Skatter

| Periodens skattekostnad/skatteintäkt | 2003 | 2002 | 2001 |
|---|--------|------|------|
| Aktuell skatt | -1 351 | -990 | -642 |
| Uppskjuten skatt | -209 | 14 | 163 |
| Andel av skatt i intressebolag | -5 | -9 | -17 |
| Totalt | -1 565 | -985 | -496 |

**Uppskjuten skatt
är hänförlig till följande**

| | 2003 | 2002 |
|--|------|------|
| Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader | -136 | -83 |
| Uppskjuten skatt till följd av ändrade skattesatser ¹⁾ | 9 | 0 |
| Uppskjuten skatteintäkt p g a under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag | 114 | 350 |
| Uppskjuten skattekostnad till följd av utnyttjande av tidigare aktiverat skattevärde i underskottsavdrag | -146 | -253 |
| Övriga förändringar i uppskjutna skatteskulder/tillgångar | -50 | - |
| Totalt | -209 | 14 |

1) Skattesats har under året ändrats i följande länder: Belgien, Chile, Italien, Polen och Tjeckien.

| Avstämning av effektiv skatt | 2003 | | 2002 | | 2001 | |
|--|--------|-----|--------|-----|--------|-----|
| | Belopp | % | Belopp | % | Belopp | % |
| Resultat efter finansiella intäkter och kostnader | 4 604 | | 3 722 | | 1 541 | |
| Svensk nominell skatt | -1 289 | -28 | -1 042 | -28 | -431 | -28 |
| Skatteeffekt och procentuell påverkan: | | | | | | |
| Skilnad mellan svensk och utländsk skattesats | 26 | 1 | 32 | 1 | 71 | 5 |
| Ej skattepliktiga intäkter | 12 | 0 | 31 | 1 | 32 | 2 |
| Ej avdragsgilla kostnader inklusive goodwillavskrivning | -158 | -3 | -112 | -3 | -143 | -9 |
| Värdering av underskottsavdrag | -25 | -1 | 35 | 1 | -106 | -7 |
| Justering av skatt avseende tidigare år | -59 | -1 | -1 | 0 | 30 | 2 |
| Realisationsvinst vid avyttring av verksamheter ²⁾ | - | | 154 | 4 | - | |
| Övrigt | -72 | -2 | -82 | -2 | 51 | 3 |
| Effektiv skatt | -1 565 | -34 | -985 | -26 | -496 | -32 |

2) Under 2002 avyttrades den svenska Personbilsverksamheten, realisationsvinsten på MSEK 550 var ej skattepliktig.

**Uppskjutna skattefordringar
och skatteskulder är hänförliga
till följande**

| | 2003 | 2002 | 2001 |
|---|--------|--------|------|
| Uppskjutna skattefordringar | | | |
| Avsättningar | 423 | 293 | 212 |
| Anläggningstillgångar | 261 | 213 | 171 |
| Varulager | 346 | 367 | 363 |
| Ej utnyttjade underskottsavdrag ³⁾ | 661 | 801 | 801 |
| Övrigt | 412 | 518 | 349 |
| Kvittning inom skatteenheter | -1 722 | -1 726 | -933 |
| Summa | 381 | 466 | 963 |

Uppskjutna skatteskulder

| | 2003 | 2002 | 2001 |
|----------------------------------|--------|--------|-------|
| Anläggningstillgångar | 2 729 | 2 766 | 2 190 |
| Periodiseringsfond ⁴⁾ | 838 | 749 | 807 |
| Övrigt | 335 | 271 | 327 |
| Kvittning inom skatteenheter | -1 722 | -1 726 | -933 |
| Summa | 2 180 | 2 060 | 2 391 |

Uppskjuten skatteskuld, netto

1 799 1 594 1 428

3) Ej utnyttjade underskottsavdrag härrör främst från Latinamerika, Sverige, Frankrike och Tyskland. Av den uppskjutna skattefordran som härrör från ej utnyttjade underskottsavdrag kan MSEK 566 utnyttjas utan tidsbegränsning.

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

Avstämning av uppskjuten skatteskuld, netto

| | 2003 | 2002 |
|---|-------|-------|
| Ingående balans | 1 594 | 1 428 |
| Uppskjuten skatt redovisat i årets resultat | 209 | -14 |
| Skattefordran/skatteskuld i förvärvade verksamheter | 12 | 24 |
| Skattefordran/skatteskuld i avyttrade verksamheter | - | -26 |
| Kursdifferenser m m | -16 | 182 |
| Uppskjuten skatteskuld, netto per 31 december | 1 799 | 1 594 |

Värderade uppskjutna skattefordringar avseende dotterbolag som under året redovisat förlust har värderats efter bedömningen att framtida intjäningsförmåga i respektive bolag möjliggör en värdering. För Scania-gruppen har uppskjutna skattefordringar avseende ej utnyttjade underskottsavdrag på MSEK 255 inte värderats efter bedömning av möjligheten att utnyttja underskotten.

Förfallostruktur för uppskjutna skattefordringar avseende ej värderade underskottsavdrag

| | |
|----------------------|-----|
| 2004 | 29 |
| 2005 | 14 |
| 2006 | 1 |
| 2007 | 1 |
| 2008 | 13 |
| 2009 och därefter | 79 |
| Utan tidsbegränsning | 118 |
| | 255 |

NOT 7 Avskrivningar

Avskrivningar fördelade per funktion, exklusive avskrivningar i Kundfinansiering som återfinns i Not 4.

| | 2003 | 2002 | 2001 |
|---|---------------|---------------|---------------|
| Immateriella anläggningstillgångar | | | |
| Forsknings- och utvecklingskostnader | -2 | - | - |
| Försäljningskostnader ¹⁾ | -214 | -237 | -188 |
| Summa | -216 | -237 | -188 |
| Materiella anläggningstillgångar | | | |
| Kostnad för sålda varor | -1 419 | -1 469 | -1 504 |
| Forsknings- och utvecklingskostnader | -95 | -91 | -106 |
| Försäljningskostnader | -238 | -255 | -314 |
| Administrationskostnader | -32 | -41 | -45 |
| Summa | -1 784 | -1 856 | -1 969 |
| Total avskrivning | -2 000 | -2 093 | -2 157 |

Därutöver tillkommer värdeminskning avseende operationell leasing inklusive korttidsuthyrning inom Fordon och Service, vilken belastar kostnad för såld vara med MSEK -725 (-549 respektive -583).

1) Goodwillavskrivningar avseende förvärv av marknadsbolag redovisas som försäljningskostnad.

NOT 8 Immateriella anläggningstillgångar

| | Goodwill | Produkt- utveckling | Programvara |
|--|--------------|------------------------|-------------|
| Redovisat värde 2001-01-01 | 545 | | |
| Förändring av ackumulerade anskaffningsvärden 2001 | 1 022 | | |
| Förändring av ackumulerade avskrivningar 2001 | -203 | | |
| Redovisat värde 2001-12-31 | 1 364 | | |
| Förändring av ackumulerade anskaffningsvärden 2002 | 78 | 573 | 165 |
| Förändring av ackumulerade avskrivningar 2002 | -194 | - | -48 |
| Redovisat värde 2002-12-31 | 1 248 | 573 | 117 |
| 2003 | | | |
| Ackumulerade anskaffningsvärden | | | |
| Vid årets början | 1 860 | 573 | 165 |
| Förvärv/avyttringar av verksamheter | -5 | - | - |
| Nyanskaffningar | - | 669 | 49 |
| Avyttringar och uttrangeringar | - | -9 | -1 |
| Omklassificeringar | -2 | - | 55 |
| Kursdifferenser | -107 | - | -13 |
| Summa | 1 746 | 1 233 | 255 |
| Ackumulerade avskrivningar | | | |
| Vid årets början | 612 | - | 48 |
| Avyttringar av verksamheter | -8 | - | - |
| Årets avskrivningar | | | |
| - Fordon och Service | 169 | 2 | 45 |
| - Kundfinansiering | - | - | 7 |
| Omklassificeringar | -1 | - | 3 |
| Kursdifferenser | -32 | - | -6 |
| Summa | 740 | 2 | 97 |
| Redovisat värde vid årets slut | 1 006 | 1 231 | 158 |

Den del av Scaniagruppens utgifter för forskning och utveckling som uppkommer under utvecklingsfasen aktiveras löpande. Utgifter för forskning och utveckling uppgick under året till MSEK 2 153 (2 010), av dessa har MSEK 1 484 (1 437) kostnadsförts under året och MSEK 669 (573) aktiverats. Avskrivning sker först då tillgången tas i bruk.

Det redovisade värdet avseende programvara innehåller ingen internt utvecklad programvara.

NOT 9 Materiella anläggningstillgångar

| | Byggnader och mark | Maskiner och inventarier | Pågående nyanl och förskott | Tillgångar i operationell leasing ¹⁾ |
|--|-----------------------|--------------------------------|-----------------------------------|---|
| Redovisat värde 2001-01-01 | 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 |
| Förändring av ackumulerade anskaffningsvärden 2002 | -511 | -276 | 264 | -1 243 |
| Förändring av ackumulerade avskrivningar 2002 | 8 | -351 | - | 35 |
| Redovisat värde 2002-12-31 | 6 860 | 5 951 | 1 358 | 9 471 |
| 2003 | | | | |
| Ackumulerade anskaffningsvärden | | | | |
| Vid årets början | 10 442 | 19 263 | 1 358 | 14 323 |
| Förvärv/avyttring av dotterbolag | 86 | 15 | - | 16 |
| Nyanskaffningar | 406 | 1 148 | 924 | 5 342 |
| Avyttringar och utrangeringar | -136 | -669 | - | -4 664 |
| Omklassificeringar | 245 | 530 | -830 | 33 |
| Årets kursdifferens | -253 | -955 | -24 | -598 |
| Summa | 10 790 | 19 332 | 1 428 | 14 452 |
| Ackumulerade avskrivningar | | | | |
| Vid årets början | 3 613 | 13 312 | - | 4 705 |
| Årets avskrivningar | | | | |
| - Fordon och Service | 361 | 1 423 | - | 725 |
| - Kundfinansiering | 0 | 9 | - | 1 776 |
| Avyttringar och utrangeringar | -35 | -554 | - | -2 473 |
| Omklassificeringar | 7 | -9 | - | 28 |
| Årets kursdifferens | -81 | -646 | - | -178 |
| Summa | 3 865 | 13 535 | - | 4 583 |
| Ackumulerade uppskrivningar | | | | |
| Vid årets början | 31 | - | - | - |
| Summa | 31 | - | - | - |
| Ackumulerade nedskrivningar²⁾ | | | | |
| Vid årets början | - | - | - | 147 |
| Årets nedskrivningar | - | - | - | 25 |
| Återförda nedskrivningar | - | - | - | -14 |
| Summa | - | - | - | 158 |
| Redovisat värde vid årets slut | 6 956 | 5 797 | 1 428 | 9 711 |
| - varav Maskiner | | 4 882 (5 951) | | |
| - varav Inventarier | | 915 (952) | | |
| - varav Byggnader | 5 290 (5 143) | | | |
| - varav Mark | 1 666 (1 717) | | | |
| Taxeringsvärden byggnader, Sverige | 996 (920) | | | |
| motsvarande redovisat värde | 2 356 (2 243) | | | |
| Taxeringsvärden mark, Sverige | 314 (305) | | | |
| motsvarande redovisat värde | 426 (401) | | | |

1) Inklusive tillgångar för korttidsuthyrning.

2) Nedskrivningar av tillgångar i operationell leasing avser värdereglering för sannolika kreditförluster.

NOT 10 Andelar i intressebolag

| Andelar i intressebolag | | 2003 | 2002 | 2001 | |
|--|-------------|--------------------------------------|-------------------------------|------------|------------|
| Ackumulerade anskaffningsvärden | | 28 | 29 | 332 | |
| Ackumulerade resultatandelar | | 38 | 38 | 387 | |
| Nedskrivning | | - | -2 | - | |
| Redovisat värde | | 66 | 65 | 719 | |
| 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 | | |
| | | | 2003 | 2002 | 2001 |
| Svenska Volkswagen AB, 556084-0968, Sverige ¹⁾ | | | - | - | 624 |
| WM-Data Scania AB, 556084-1206, Sverige ²⁾ | | | - | - | 45 |
| Cummins-Scania high pressure injection L.L.C., 043650113, USA | 30 | 25 | 33 | 39 | 48 |
| Swed Bus Pakistan Pvt Ltd, K-07897, Pakistan | 10 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| ScaMadrid S.A., ES A80433519, Spanien | 49 | 1 | 16 | 13 | - |
| ScaValencia S.A., ES A46332995, Spanien | 50 | 0 | 17 | 13 | - |
| Aktier i intressebolag | | | 66 | 65 | 719 |
| Övriga aktier och andelar | | | 56 | 61 | 76 |
| Totalt | | | 122 | 126 | 795 |

1) Under 2002 såldes innehavet på 50 procent av aktierna i Svenska Volkswagen AB.

2) Genom avtal fick Scania 2002 bestämmande inflytande över WM-Data Scania AB som därefter konsolideras som dotterbolag.

Kapitalandelsvärde i koncernredovisningen beräknat med kapitalandelsmetoden och ägarandel i intressebolag, eget kapital uppgår till samma värde MSEK 66 (65 respektive 719).

Icke utdelade ackumulerade vinstandelar i intressebolag utgör en del av koncernens bundna reserver och uppgår till MSEK 38 (38 respektive 387).

NOT 11 Långfristiga räntebärande fordringar

| | 2003 | 2002 | 2001 |
|--|---------------|---------------|---------------|
| Fordringar, Kundfinansiering ¹⁾ | 11 120 | 10 646 | 9 394 |
| Fordringar, Fordon och Service | 676 | 708 | 784 |
| Totalt | 11 796 | 11 354 | 10 178 |

1) I Not 4 visas hur Kundfinansieringens finansiella fordringar (inklusive kortfristig del) har förändrats under året.

NOT 12 Varulager

| | 2003 | 2002 | 2001 |
|--------------------|--------------|--------------|--------------|
| Råmaterial | 847 | 822 | 858 |
| Produkter i arbete | 1 028 | 925 | 880 |
| Färdiga produkter | 6 631 | 6 115 | 6 208 |
| Totalt | 8 506 | 7 862 | 7 946 |

Av det totala varulagervärdet för år 2003 förväntas 278 MSEK förbrukas efter mer än tolv månader, vilket i huvudsak hänför sig till reservdelar. För 2003 har 541 MSEK värderats till nettoförsäljningsvärde, detta avser i huvudsak begagnade fordon.

NOT 13 Kortfristiga fordringar

| | 2003 | 2002 | 2001 |
|---|---------------|---------------|---------------|
| Räntebärande kundfordringar, Fordon och Service | 592 | 816 | 988 |
| Räntebärande kundfordringar, Kundfinansiering | 6 910 | 6 320 | 5 803 |
| Summa räntebärande kundfordringar | 7 502 | 7 136 | 6 791 |
| Icke räntebärande kundfordringar | 6 345 | 6 497 | 7 731 |
| Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter | 864 | 752 | 675 |
| Övriga fordringar | 1 630 | 1 529 | 1 679 |
| Totalt | 16 341 | 15 914 | 16 876 |

NOT 14 Kortfristiga placeringar

| | 2003 | 2002 | 2001 |
|--|------------|--------------|--------------|
| Likvida placeringar (löptid kortare än 90 dagar) | 451 | 583 | 895 |
| Placeringar (löptid 91–365 dagar) | 253 | 1 086 | 1 238 |
| Totalt | 704 | 1 669 | 2 133 |

Placeringar till ett värde av MSEK 167 (613 respektive 692) var bundna genom avtal med externa motparter.

NOT 15 Eget kapital

Scaniagruppens eget kapital har förändrats på följande sätt:

| | Aktie-kapital | Bundna reserver | Fritt eget kapital | Ack. kurs-differens | Totalt |
|--|---------------|-----------------|--------------------|---------------------|--------|
| 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 | – | – | – | –1 103 | –1 103 |
| Förskjutning mellan bundet och fritt kapital | – | –1 057 | 1 057 | – | 0 |
| Utgående kapital per 2002-12-31 | 2 000 | 4 608 | 9 855 | 468 | 16 931 |

2003

| | | | | | |
|--|-------|--------|--------|------|--------|
| Ingående eget kapital | 2 000 | 4 608 | 9 855 | 468 | 16 931 |
| Utdelning | – | – | –1 100 | – | –1 100 |
| Nettovinst för 2003 | – | – | 3 034 | – | 3 034 |
| Årets kursdifferens | – | – | – | –614 | –614 |
| Förskjutning mellan bundet och fritt kapital | – | –1 331 | 1 331 | – | 0 |

Utgående kapital

per 2003-12-31 **2 000 3 277 13 120 –146 18 251**

Eget kapital skall enligt svensk lag fördelas mellan icke utdelningsbara (bundna) respektive utdelningsbara (fria) medel. I en koncern kan endast det lägsta av moderbolagets eller koncernens fria egna kapital delas ut.

Bundet eget kapital består av aktiekapital samt icke utdelningsbara medel. Scania AB har 100 000 000 utelöpande A-aktier med en rösträtt per aktie och 100 000 000 utelöpande B-aktier med en tiondels rösträtt per aktie. Aktierna har ett nominellt värde på 10 SEK. Samtliga aktier är fullt betalda och inga aktier är reserverade för överlåtelse. Inga aktier innehas av bolaget självt eller dess dotterbolag.

Fritt eget kapital består av utdelningsbara medel och inkluderar årets resultat. I koncernredovisningen ingår i koncernens fria egna kapital endast den del av dotterbolagets fria egna kapital som kan delas ut till moderbolaget utan att aktierna i dotterbolaget behöver skrivas ner. Föreslagen, ännu ej beslutad, utdelning för räkenskapsåret 2003 uppgår till SEK 6,00 per aktie motsvarande MSEK 1 200. Resultat- och balansräkningarna fastställs på ordinarie bolagsstämma.

Akkumulerade kursdifferenser uppstår vid omräkning av utländska nettotillgångar enligt dagskursmetoden. Årets negativa kursdifferens på MSEK 614 har uppstått som följd av att den svenska kronan stärkts mot för Scania viktiga valutor. Av kursdifferensen härrör cirka MSEK –400 av effekten från en stärkning gentemot USD samt cirka MSEK –200 från en stärkning gentemot europeiska valutor, främst GBP och EUR.

Årets förskjutning mellan bundet och fritt eget kapital förklaras i huvudsak av kursdifferenser, detta då delar av koncernens bundna egna kapital återfinns i valutor som under året försvagats mot den svenska kronan.

NOT 16 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser

| | 2003 | 2002 | 2001 |
|--|--------------|--------------|--------------|
| Avsatt till tryggnads pensioner, FPG/PRI | 1 557 | 1 447 | 1 427 |
| Avsatt till övriga pensioner | 375 | 454 | 446 |
| Avsatt till sjukvårdsförmåner | 162 | 144 | 219 |
| Totalt | 2 094 | 2 045 | 2 092 |

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. Pensionsskulden utgörs av summan av det diskonterade nuvärdet av företagets beräknade framtida pensionsutbetalningar, baserad på aktuell lön. Pensionerna är tryggnads 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", vilket innebär en löpande kostnadsföring av de sjukvårdsförmåner och dylikt som intjänats av de anställda men som åtnjuts först efter pensioneringen.

År 2004 träder Redovisningsrådets rekommendation Ersättningar till anställda (RR 29) ikraft. Införandet av rekommendationen beräknas inte få någon materiell effekt avseende Scaniagruppens eget kapital och resultat.

NOT 17 Övriga avsättningar

Scaniagruppens avsättningar har under året förändrats på följande sätt:

| | Produkt- åtaganden | Omstruk- turering | Legala och skatte- mässiga tvister | Andra avsätt- ningar | Totalt |
|---|-----------------------|----------------------|--|----------------------------|--------------|
| Vid årets ingång | 1 317 | 60 | 234 | 698 | 2 309 |
| Avsättningar under året | 1 053 | 118 | 89 | 561 | 1 821 |
| Under året ianspråktaga avsättningar | -534 | -80 | -59 | -335 | -1 008 |
| Under året återförda avsättningar | -54 | -2 | -9 | -21 | -86 |
| Kursdifferens | -70 | -2 | -6 | -16 | -94 |
| Vid årets utgång | 1 712 | 94 | 249 | 887 | 2 942 |

Avsättningar för fabriksgaranti för under året sålda fordon baseras på fabriksgarantivillkor och bedömt kvalitetsläge. För övriga produktåtaganden har nettosaldering av reservationsbeloppen skett mot ianspråktaga avsättningar.

Avsättningar för omstrukturering härrör till stor del till omläggning av produktion i Ferruform AB, Sverige.

I andra avsättningar ingår avsättningar för tillgångsvärdering i Sydamerika. Vidare ingår avsättningar för befarade förluster på serviceavtal och restvärdeåtaganden.

Av ovanstående avsättningar förväntas cirka MSEK 1 700 nyttjas inom tolv månader.

NOT 18 Räntebärande skulder

Upplåning för Kundfinansiering är avseende valuta och räntebindning effektivt matchad mot kontrakterade betalningsflöden. Övrig upplåning sker i huvudsak i respektive lokala valutor.

| Kort- och långfristig upplåning fördelat på olika valutor ¹⁾ | 2003 | 2002 | 2001 |
|--|---------------|---------------|---------------|
| SEK | 9 012 | 9 159 | 12 593 |
| EUR | 14 859 | 17 268 | 14 549 |
| GBP | 549 | 670 | 1 698 |
| USD | 308 | 609 | 1 806 |
| Andra valutor | 1 479 | 1 741 | 2 766 |
| Totalt | 26 207 | 29 447 | 33 412 |
| varav hänförligt till Kundfinansiering | 21 781 | 20 952 | 21 691 |
| Upplåning exklusive Kundfinansiering | 4 427 | 8 495 | 11 721 |

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

Ovanstående lån förfaller till betalning på följande sätt

| | 2003 |
|-------------------|---------------|
| 2004 | 5 380 |
| 2005 | 3 605 |
| 2006 | 4 015 |
| 2007 | 6 759 |
| 2008 | 5 608 |
| 2009 och därefter | 840 |
| Totalt | 26 207 |

För ytterligare information om Scantias upplåningsprogram samt hantering av finansieringsrisk se Not 33.

| Nettoskudsättning | 2003 | 2002 | 2001 |
|--|----------------|----------------|----------------|
| Kassa och bank samt kortfristiga placeringar | 1 916 | 4 339 | 4 107 |
| Kortfristig upplåning | -5 380 | -6 933 | -14 504 |
| Långfristig upplåning | -20 827 | -22 514 | -18 908 |
| Summa | -24 291 | -25 108 | -29 305 |
| varav hänförligt till Kundfinansiering | -21 644 | -20 800 | -21 515 |
| Nettoskudsättning Fordon och Service | -2 647 | -4 308 | -7 790 |

NOT 19 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

| | 2003 | 2002 | 2001 |
|---|--------------|--------------|--------------|
| Sedvanliga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter ¹⁾ | 4 045 | 3 897 | 3 440 |
| Förutbetalda intäkter vid operationell leasing | 2 893 | 2 306 | 2 271 |
| Upplupna finansiella poster | 310 | 567 | 431 |
| Totalt | 7 248 | 6 770 | 6 142 |

Av ovanstående förutbetalda intäkter vid operationell leasing förväntas cirka MSEK 900 intäktsföras inom 12 månader samt cirka MSEK 50 senare än om fem år.

1) För år 2003 var MSEK 1 798 hänförligt till personalrelaterade upplupna kostnader, MSEK 965 till förutbetalda intäkter för Reparations och Serviceavtal samt MSEK 1 282 till övriga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter.

NOT 20 Ställda säkerheter

| | 2003 | 2002 | 2001 |
|------------------------|------------|------------|------------|
| Fastighetsinteckningar | 142 | 191 | 231 |
| Övrigt | 33 | - | 2 |
| Totalt | 175 | 191 | 233 |

Säkerheterna för 2003 är alla ställda till kreditinstitut och fördelar sig mellan kortfristig upplåning MSEK 30 (10), långfristig upplåning louMSEK 133 (181), samt panten för annans skuld MSEK 12 (0).

NOT 21 Ansvarsförbindelser

| | 2003 | 2002 | 2001 |
|--|------------|------------|------------|
| Ansvarsförbindelse avseende kreditförsäkring i FPG | 29 | 27 | 27 |
| Ansvarsförbindelse avseende kreditförsäkring i FPG (intressebolag) | - | - | 159 |
| Borgensförbindelser | 97 | 43 | 92 |
| Diskonterade växlar och kontrakt | 42 | 72 | 140 |
| Övriga garantiförbindelser | 427 | 380 | 437 |
| Totalt | 595 | 522 | 855 |

Utöver dessa ansvarsförbindelser har garantier lämnats till kunders kreditgivare att återköpa fordon till ett värde av MSEK 418 (493 respektive 804).

Återköpsåtaganden och restvärdegarantier vid operationell leasing uppgick till MSEK 5 925 (6 077 respektive 7 413).

Legala och skattemässiga tvister

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

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

NOT 22 Leasingåtaganden

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

| Operationell leasing | Framtida minimileaseavgifter | Därav avseende hyra av lokaler ¹⁾ |
|----------------------------|------------------------------|--|
| 2004 | 178 | 108 |
| 2005 | 136 | 103 |
| 2006 | 116 | 99 |
| 2007 | 106 | 94 |
| 2008 | 89 | 85 |
| 2009 och därefter | 539 | 539 |
| Totalt²⁾ | 1 164 | 1 028 |

1) Fasta åtaganden avseende hyra av lokaler har under 2003 kostnadsförts med MSEK 109.

2) Avser operationella leasingavtal där förplikelsen överstiger ett år.

Scaniagruppens operationella leaseåtaganden omfattas främst av lokaler och fastigheter.

| Finansiell leasing | Framtida minimi-leaseavgifter | Nuvärde av framtida leaseavgifter |
|--------------------|-------------------------------|-----------------------------------|
| 2004 | 45 | 42 |
| 2005 | 51 | 46 |
| 2006 | 16 | 13 |
| 2007 | 13 | 11 |
| 2008 | 6 | 5 |
| 2009 och därefter | 59 | 45 |
| Totalt | 190 | 162 |

Redovisat värde avseende finansiell leasing i balansräkningen uppgick per 2003-12-31 till MSEK 162.

NOT 23 Statliga stöd

Scaniagruppen erhöll under året statliga stöd till ett belopp av MSEK 24 hänförliga till rörelsekostnader på MSEK 100. Vidare erhöles statliga stöd till ett belopp av MSEK 34 hänförliga till investeringar med ett brutto-anskaffningsvärde på MSEK 535.

NOT 24 Scaniagruppens kassaflödesanalys

| | 2003 | 2002 | 2001 |
|---|--------------|--------------|--------------|
| a. Icke kassaflödespåverkande poster | | | |
| Avskrivningar | 2 000 | 2 093 | 2 157 |
| Värdereglering korttidsuthyrning | 161 | 152 | 161 |
| Orealiserade kursdifferenser | 21 | 53 | -58 |
| Osäkra fordringar | 258 | 207 | 263 |
| Intressebolag | -8 | 11 | 28 |
| Skatter | 286 | 423 | -306 |
| Vinstavräkning, operationell leasing | -56 | -364 | -120 |
| Redovisad realisationsvinst/förlust vid avyttring av verksamheter | 0 | -534 | 5 |
| Övrigt | 28 | 0 | -6 |
| Totalt | 2 690 | 2 041 | 2 124 |

b. Förändring av rörelsekapital

| | | | |
|--------------------------------------|------------|------------|--------------|
| Långfristiga räntebärande fordringar | -91 | -58 | 97 |
| Övriga fordringar | -297 | 281 | 1 876 |
| Varulager | -864 | -918 | 475 |
| Avsatt till pensioner | 54 | 171 | 153 |
| Förskott från kunder | -182 | 152 | 185 |
| Skulder till leverantörer | 97 | 162 | -519 |
| Andra skulder och avsättningar | 1 553 | 982 | -372 |
| Totalt | 270 | 772 | 1 895 |

c. Nettoinvesteringar exklusive förvärv/avyttring av verksamheter

| | | | |
|---|---------------|---------------|---------------|
| Investeringar i anläggningstillgångar ¹⁾ | -3 735 | -3 363 | -2 405 |
| Försäljning av anläggningstillgångar | 450 | 442 | 527 |
| Totalt | -3 285 | -2 921 | -1 878 |

1) Varav aktiverade utgifter för utveckling MSEK 669 (573).

d. Nettoinvestering genom förvärv/avyttring av verksamheter²⁾

| | | | |
|--|------------|--------------|-------------|
| Försäljning av aktier (efter avdrag av likvida medel i avyttrade verksamheter) | - | 1 350 | -42 |
| Förvärv av verksamheter | -26 | -185 | -887 |
| Totalt | -26 | 1 165 | -929 |

2) Se Not 25 Förvärvade/avyttrade bolag.

e. Kassaflöde, Kundfinansiering

| | | | |
|---|---------------|-------------|---------------|
| Årets nettovinst | 233 | 213 | 194 |
| Icke kassaflödespåverkande poster | 141 | 207 | 312 |
| Tillförda medel från verksamheten | 374 | 420 | 506 |
| Förändring av uthyrningstillgångar | 115 | 1 118 | -143 |
| Ökning av finansiella fordringar | -1 856 | -2 481 | -2 435 |
| Förändring av övriga tillgångar och skulder | -90 | 391 | -79 |
| Förvärv av verksamhet ²⁾ | 1 | - | -277 |
| Totalt | -1 456 | -552 | -2 428 |

f. Förändring av nettoskuldsättning genom finansieringsaktiviteter

| | | | |
|--|---------------|---------------|--------------|
| Nettoförändring av kortfristig upplåning | -408 | -5 814 | -782 |
| Återbetalning av långfristig upplåning | -6 504 | -4 983 | -1 248 |
| Ökning av långfristig upplåning | 4 712 | 8 984 | 4 032 |
| Nettoförändring av spärrade medel | 0 | 0 | 117 |
| Totalt | -2 200 | -1 813 | 2 119 |

Erhållen/erlagd ränta, skatt och utdelning

| | | | |
|---------------------------------------|--------|------|--------|
| Erhållen ränta | 425 | 260 | 294 |
| Erlagd ränta | -1 024 | -721 | -1 035 |
| Erlagd skatt | -845 | -573 | -1 049 |
| Erhållen utdelning från intressebolag | 3 | 25 | 70 |

Relationen mellan kassaflödesanalys och förändring av nettoskuldsättning i balansräkningen

| | | | |
|--|--------|-------|--------|
| Förändring av nettoskuldsättning, inklusive Kundfinansiering | 994 | 3 031 | -362 |
| Förändring i räntebärande skulder: Kurs effekter | 1 120 | 1 819 | -1 897 |
| Förvärvade verksamheter | -81 | 49 | -2 211 |
| Avyttrade verksamheter | - | 284 | 56 |
| Förändring i spärrade medel | - | - | 117 |
| Förändring i likvida medel | -117 | -286 | 169 |
| Utdelning | -1 100 | -700 | -1 400 |
| Förändring nettoskuldsättning enligt balansräkning | 816 | 4 197 | -5 528 |

NOT 25 Förvärvade/avyttrade bolag

Per 2003-09-30 förvärvades Topsted A/S i sin helhet, en återförsäljare verksam i Århus, Danmark. Per 2003-12-31 förvärvades 51 procent av aktierna i Scania Multi Service S A S vilket innebär att företaget nu är ett helägt dotterbolag. Scania Multi Service är ett serviceföretag verksam i Angers, Frankrike. Köpeskilling för förvärven erlades kontant.

Förvärvade tillgångar och skulder:

| | |
|---|-----|
| Materiella och immateriella anläggningstillgångar | 123 |
| Varulager | 33 |
| Fordringar | -6 |
| Likvida medel | 4 |
| Låneskulder | -81 |
| Övriga skulder och avsättningar | -41 |
| Andelar i intressebolag och övriga bolag | -2 |
| Redovisat värde på tidigare ägda andelar i nytt koncernföretag | -1 |
| Köpeskilling | 29 |
| Likvida medel i förvärvade verksamheter | -4 |
| Påverkan på koncernens likvida medel och kortfristiga placeringar | 25 |

NOT 26 Löner och ersättningar samt antal anställda

| Löner och ersättningar | 2003 | 2002 | 2001 |
|--|--------|-------|--------|
| Verksamheten i Sverige: | | | |
| Styrelser, verkställande och vice verkställande direktörer | 35 | 44 | 41 |
| – varav tantiem | 11 | 11 | 14 |
| Övriga anställda | 3 588 | 3 229 | 3 139 |
| Verksamheten i utlandet: | | | |
| Styrelser, verkställande och vice verkställande direktörer | 140 | 144 | 164 |
| – varav tantiem | 13 | 12 | 20 |
| Övriga anställda | 3 927 | 3 816 | 3 949 |
| Summa | 7 690 | 7 233 | 7 293 |
| Pensionskostnader och andra sociala kostnader | 2 632 | 2 514 | 2 866 |
| – varav pensionskostnader ¹⁾ | 593 | 643 | 717 |
| Totalt löner och ersättningar, pensionskostnader och andra sociala kostnader | 10 322 | 9 747 | 10 159 |

1) Av koncernens pensionskostnad avser MSEK 25 (35 respektive 25) styrelser och verkställande direktörer i Scaniagruppen. Per årsskiftet uppgick den totala pensionsförpliktsen till MSEK 74 (82 respektive 81) för denna grupp.

| Könsfördelning | 2003 | 2002 | 2001 |
|--|-------------|-------------|-------------|
| Styrelseledamöter i dotterbolag och moderbolag | 443 | | |
| – varav män | 435 | | |
| – varav kvinnor | 8 | | |
| VD i dotterbolag och moderbolag, samt företagsledning i moderbolag | 124 | | |
| – varav män | 122 | | |
| – varav kvinnor | 2 | | |
| Antal anställda per 31 december | 2003 | 2002 | 2001 |
| Produktion och centrala staber | 17 400 | 16 891 | 16 422 |
| Marknadsbolag | 11 391 | 11 030 | 11 868 |
| Summa Fordon och Service | 28 791 | 27 921 | 28 290 |
| Kundfinansiering | 321 | 309 | 251 |
| Totalt | 29 112 | 28 230 | 28 541 |
| – varav tillfälligt anställd personal | 651 | 672 | 766 |

| Löner och andra ersättningar, pensionskostnader och andra sociala kostnader fördelade per land | 2003 | | | 2002 | | | 2001 | | |
|--|------------------------------|-------------------|-----------------|------------------------------|-------------------|-----------------|------------------------------|-------------------|-----------------|
| | 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: | 3 623 | 1 705 | (368) | 3 273 | 1 659 | (440) | 3 180 | 1 878 | (538) |
| Verksamheten i utlandet: | | | | | | | | | |
| Nederländerna | 695 | 143 | (60) | 721 | 138 | (52) | 689 | 138 | (36) |
| Storbritannien | 566 | 96 | (30) | 613 | 89 | (31) | 578 | 92 | (33) |
| Brasilien | 387 | 151 | (0) | 316 | 106 | (0) | 441 | 171 | (0) |
| Norge | 325 | 55 | (0) | 326 | 55 | (0) | 303 | 49 | (0) |
| Tyskland | 305 | 68 | (5) | 308 | 67 | (11) | 309 | 66 | (7) |
| Frankrike | 257 | 149 | (44) | 260 | 139 | (41) | 242 | 140 | (41) |
| Finland | 205 | 70 | (38) | 193 | 64 | (35) | 186 | 62 | (33) |
| Österrike | 158 | 1 | (1) | 156 | 1 | (1) | 156 | 1 | (1) |
| Belgien | 144 | 49 | (0) | 145 | 47 | (0) | 142 | 53 | (0) |
| Schweiz | 123 | 21 | (1) | 122 | 27 | (0) | 122 | 26 | (0) |
| Danmark | 118 | 10 | (8) | 91 | 7 | (6) | 27 | 2 | (2) |
| 40 länder med < 100 MSEK ²⁾ | 784 | 114 | (38) | 709 | 115 | (26) | 918 | 188 | (26) |
| Summa utlandet | 4 067 | 927 | (225) | 3 960 | 855 | (203) | 4 113 | 988 | (179) |
| Totalt | 7 690 | 2 632 | (593) | 7 233 | 2 514 | (643) | 7 293 | 2 866 | (717) |

2) 2002 hade 40 länder mindre än 100 MSEK i löner och andra ersättningar. 2001 var det 37 länder.

| Medelantal anställda (exklusive tillfälligt anställd personal) | 2003 | | | 2002 | | | 2001 | | |
|--|--------|---------|--------|--------|---------|--------|--------|---------|--------|
| | Män | Kvinnor | Totalt | Män | Kvinnor | Totalt | Män | Kvinnor | Totalt |
| Verksamheten i Sverige: | 9 785 | 1 946 | 11 731 | 9 054 | 1 744 | 10 798 | 10 182 | 1 742 | 11 924 |
| Verksamheten i utlandet: | | | | | | | | | |
| Brasilien | 2 248 | 277 | 2 525 | 1 882 | 189 | 2 071 | 1 905 | 145 | 2 050 |
| Nederländerna | 1 962 | 145 | 2 107 | 2 112 | 160 | 2 272 | 2 236 | 148 | 2 384 |
| Storbritannien | 1 418 | 259 | 1 677 | 1 413 | 272 | 1 685 | 1 379 | 253 | 1 632 |
| Frankrike | 820 | 144 | 964 | 800 | 145 | 945 | 769 | 138 | 907 |
| Tyskland | 798 | 130 | 928 | 823 | 126 | 949 | 812 | 115 | 927 |
| Norge | 748 | 69 | 817 | 738 | 72 | 810 | 753 | 86 | 839 |
| Argentina | 730 | 57 | 787 | 703 | 44 | 747 | 708 | 52 | 760 |
| Finland | 610 | 83 | 693 | 601 | 82 | 683 | 612 | 82 | 694 |
| Belgien | 490 | 132 | 622 | 491 | 123 | 614 | 497 | 117 | 614 |
| Polen | 463 | 50 | 513 | 387 | 47 | 434 | 374 | 42 | 416 |
| Österrike | 367 | 51 | 418 | 379 | 51 | 430 | 374 | 54 | 428 |
| Ryssland | 337 | 61 | 398 | 234 | 41 | 275 | 132 | 28 | 160 |
| Sydafrika | 289 | 55 | 344 | 235 | 37 | 272 | 221 | 40 | 261 |
| Schweiz | 275 | 28 | 303 | 271 | 25 | 296 | 246 | 29 | 275 |
| Danmark | 255 | 36 | 291 | 183 | 34 | 217 | 432 | 54 | 486 |
| Sydkorea | 248 | 37 | 285 | 219 | 34 | 253 | 142 | 21 | 163 |
| Australien | 237 | 34 | 271 | 244 | 33 | 277 | 256 | 34 | 290 |
| Tjeckien | 170 | 32 | 202 | 148 | 32 | 180 | 104 | 23 | 127 |
| Mexiko | 166 | 24 | 190 | 265 | 31 | 296 | 284 | 25 | 309 |
| Italien | 157 | 30 | 187 | 153 | 30 | 183 | 157 | 24 | 181 |
| Spanien | 114 | 32 | 146 | 107 | 27 | 134 | 104 | 26 | 130 |
| Ungern | 99 | 26 | 125 | 81 | 18 | 99 | 84 | 11 | 95 |
| Malaysia | 89 | 15 | 104 | 90 | 17 | 107 | 82 | 16 | 98 |
| Estland | 93 | 7 | 100 | 84 | 7 | 91 | 72 | 7 | 79 |
| 26 länder med < 100 anställda ³⁾ | 752 | 187 | 939 | 689 | 161 | 850 | 597 | 155 | 752 |
| Summa utlandet | 13 935 | 2 001 | 15 936 | 13 332 | 1 838 | 15 170 | 13 332 | 1 725 | 15 057 |
| Totalt medelantal anställda | 23 720 | 3 947 | 27 667 | 22 386 | 3 582 | 25 968 | 23 514 | 3 467 | 26 981 |

3) 2002 och 2001 hade 27 länder färre anställda än 100.

NOT 27 Transaktioner med närstående

Transaktioner 2003

| | Försäljning till | Köp från | Fordringar hos | Skulder till |
|--------------------------|------------------|----------|----------------|--------------|
| Intessebolag | | | | |
| ScaValencia S.A. | 131 | 20 | 18 | 1 |
| ScaMadrid S.A. | 136 | 40 | 22 | 1 |
| Cummins-Scania HPI L.L.C | – | 42 | – | – |
| Ägare | | | | |
| Volkswagen AG | 44 | 48 | 23 | 2 |

Transaktioner med närstående sker till marknadsmässiga villkor. Se även Redovisningsprinciperna.

Upplysningar om närståenderelationer som innefattar ett bestämmande inflytande lämnas i förteckningen över dotterbolag. Se även presentationen av Scantias styrelse och verkställande ledning sidorna 84–86 samt Not 28 "Information angående ersättningar till ledande befattningshavare".

NOT 28 Information angående ersättning till ledande befattningshavare

Enligt bolagsstämans beslut uppgår arvodet avseende 2003 till de stämmodalda externa styrelseledamöterna till sammanlagt SEK 2 850 000. 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.

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

Programmet består av en del som är relaterad till Scantias 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. En komponent i programmet för 2004, med reglering 2005, kommer att villkoras för senarelagd utbetalning.

Under perioden 1997–2002 har utfallet av incentiveprogrammet för den Verkställande Ledningen, den verkställande direktören inräknad, varierat från 0 till 132 procent av den fasta lönen. I genomsnitt har utfallet enligt programmet för perioden uppgått till 62 procent av den fasta lönen.

Incentiveprogrammet gav ett positivt utfall för 2003, vilket regleras under 2004. Utfallet för den verkställande direktören utgör SEK 5 866 410.

Motsvarande sammanlagda belopp för övriga inom Koncernledningen utgör SEK 30 330 111.

Under år 2003 utbetald lön (inklusive beskattningsbara förmåner) till verkställande direktören utgjorde SEK 5 919 363, varav den fasta grundlönen utgjorde SEK 5 800 000.

Befattningshavare inom Koncernledningen (inklusive verkställande direktören) omfattas av ett avgiftsbestämt pensionssystem 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 pensionspremien för den verkställande direktören enligt dennes avtal om pension utgör 35 procent av den fasta lönen – SEK 2 030 000 för 2003 – så länge den verkställande direktören kvarstår som anställd i bolaget.

Den årliga av bolaget betalda premien för övriga medlemmar av den Verkställande Ledningen – exklusive den verkställande direktören – varierar mellan 28–32 procent av den fasta lönen. Premien för övriga inom Koncernledningen varierar mellan 12–21 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. Scantias 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 Scantias 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 2003 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. Ovan 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

Not 28 fortsätter sid 70

| SEK | Lön/styrelsearvode | Utfall incentiveprogram 2003 | Pensionskostnader avgiftsbestämd pension | Pensionskostnader förmånsbestämd pension (ITP) | Övriga ersättningar | Summa |
|--|--------------------|------------------------------|--|--|---------------------|------------|
| Styrelsens ordförande | 700 000 | | | | | 700 000 |
| Verkställande direktören | 5 919 363 | 5 866 410 | 6 472 762 | 463 221 | 13 574 | 18 735 330 |
| Ledande befattningshavare inom Koncernledningen inkl den Verkställande Ledningen (21 personer) | 32 449 232 | 30 330 111 | 11 404 594 | 9 208 992 | 2 310 339 | 85 703 268 |

Lön/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.

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 Bernd Pischetsrieder, ordförande, Peggy Bruzelius, Rolf Stomberg samt Clas Åke Hedström. Kommittén har under året sammanträtt vid tre tillfällen.

Löner och övriga ersättningar till styrelsens ordförande, den verkställande direktören samt till ledande befattningshavare inom Koncernledningen framgår av tabell sid 69 (exklusive arbetsgivaravgifter enligt lag).

NOT 29 Arvoden och ersättningar till revisorer

Arvoden och annan ersättning till oberoende revisorer, kostnadsförda under året:

| Revisionsfirma | 2003 | | 2002 | |
|------------------|------------------|---------------|------------------|---------------|
| | Revisionsuppdrag | Andra uppdrag | Revisionsuppdrag | Andra uppdrag |
| KPMG Bohlins AB | 22 | 6 | 20 | 10 |
| Ernst & Young | 7 | 2 | 5 | 2 |
| Övriga revisorer | 10 | 7 | 13 | 9 |
| Totalt | 39 | 15 | 38 | 21 |

NOT 30 Nettotillgångar i utländsk valuta

Nettotillgångar i utländsk valuta 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.

| | 2003 | 2002 | 2001 |
|---------------------------|---------------|---------------|---------------|
| Euro (EUR) | 5 361 | 5 675 | 5 154 |
| Brittiska pund (GBP) | 846 | 863 | 717 |
| Övriga europeiska valutor | 966 | 1 051 | 1 091 |
| US dollar (USD) | -285 | 103 | -614 |
| Latinamerikanska valutor | 2 050 | 2 659 | 3 512 |
| Övriga valutor | 1 202 | 1 046 | 690 |
| Totalt | 10 140 | 11 397 | 10 550 |

Av nettotillgångarna utgjorde MSEK 2 825 materiella anläggningstillgångar omräknade till historiska valutakurser. Cirka MSEK 350 av utländska nettotillgångar var säkrade genom valutaterminskontrakt avseende EUR.

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

NOT 31 Valutaexponering i rörelseresultat

Valutaexponerade rörelseintäkter och rörelsekostnader (netto) per valuta.

| | 2003 | 2002 | 2001 |
|--|---------------|---------------|---------------|
| Euro (EUR) | 8 400 | 7 900 | 7 300 |
| Brittiska pund (GBP) | 4 600 | 3 400 | 2 700 |
| Övriga europeiska valutor | 2 100 | 2 100 | 2 100 |
| Koreanska won (KRW) | 1 500 | 1 300 | 1 000 |
| US dollar (USD) | 300 | 500 | 1 800 |
| Latinamerikanska valutor ¹⁾ | 0 | - | - |
| Övriga valutor | 1 400 | 1 200 | 2 000 |
| Totalt | 18 300 | 16 400 | 16 900 |

1) Årets beräkning visar en balans i flödet i lokala Latinamerikanska valutor. Tidigare år har valutorna fluktuerat kraftigt med betydande pris- och kostnadsutveckling som följd. Detta medför att en beskrivning av enbart valutaeffekten/exponeringen tidigare är inte är meningsfull.

Valutaeffekterna avista uppgick till cirka MSEK -770 jämfört med 2002. Detta kompenserades av ett positivt valutasäkringsresultat om MSEK 620, vilket medförde en negativ nettoeffekt på MSEK 150. Under 2002 påverkade valutasäkringar resultatet positivt med MSEK 500. Jämfört med 2002 uppgick därmed den totala valutaeffekten till MSEK -650.

NOT 32 Valutadifferensers påverkan på årets nettovinst

Årets nettovinst påverkades av valutakursdifferenser (exklusive flödestermener) enligt nedanstående uppställning:

| | 2003 | 2002 | 2001 |
|-------------------------------------|------------|------------|-----------|
| Försäljningsintäkter | -80 | 45 | 243 |
| Kostnad för sålda varor | 137 | 2 | -132 |
| Försäljningskostnader | -16 | 26 | 53 |
| Resultat från Kundfinansiering | -1 | 3 | 2 |
| Rörelseresultat | 40 | 76 | 166 |
| Finansiella intäkter och kostnader | -58 | -160 | -25 |
| Skatter | 5 | -14 | -83 |
| Påverkan på årets nettovinst | -13 | -98 | 58 |

Beloppen ovan avser kursvinster minskade med kursförluster på skillnaden mellan faktureringskurs och kurs vid betalningstillfället, för fordringar och skulder samt kursdifferenser som uppkommer vid monetär omräkningsmetod. För information om ackumulerade kursdifferenser som redovisas direkt mot eget kapital, se Not 15.

NOT 33 Finansiella instrument och finansiell riskhantering

Tillgångar och skulder av finansiell karaktär förekommer främst inom segmentet Kundfinansiering och i mindre omfattning inom Fordon och Service. Finansiella tillgångar uppkommer till största delen som följd av lång- och kortfristig finansiering av kunders fordonsköp samt av koncernens bedömda likviditetsbehov. Finansiella skulder har upptagits främst för att finansiera utlåning och uthyrning till kunder inom Kundfinansiering och i mindre omfattning för att finansiera rörelsekapitalet inom Fordon och Service.

Scania använder sig av derivatinstrument främst i syfte att:

- omvandla centralt upptagen upplåning i ett begränsat antal valutor till de valutor de respektive finansierade tillgångarna är denominerade,
- omvandla räntebindningstiden för finansieringen till räntebindning i kundfinansieringens utlåning och uthyrning samt önskad räntebindning för övriga tillgångars finansiering,
- säkra ett framtida kassaflöde för Fordon och Service från önskad valutarisk samt
- i mindre omfattning konvertera bedömd överlikviditet i utländsk valuta till SEK.

Finansiell riskhantering inom Scaniagruppen

Scania är i sin verksamhet utöver affärsrisker, exponerad för olika finansiella risker. De finansiella risker som är av störst betydelse är valuta-, ränte-, refinansierings- och kreditrisker. Kreditrisken avseende kundengagemang hanteras, inom fastställda ramar, decentraliserat genom lokala kreditbedömningar. Övriga risker hanteras centralt av Scantias treasuryenhet, enligt en av Scantias styrelse fastställd finanspolicy. I syfte att främja den långsiktiga lönsamheten slår finanspolicyen fast att de finansiella riskerna skall minimeras och tillgången till likviditet säkerställas. Den centrala treasuryenheten mäter dagligen risken på utestående positioner, vilka hanteras inom fastställda limiter enligt finanspolicyen.

Valutarisk

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

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

Av Scantias försäljning går mer än 90 procent till länder utanför Sverige. Eftersom en stor andel av produktionen sker i Sverige med kostnaderna denominerade i svenska kronor, medför detta att Scania har stora nettoinflöden i utländska valutor. Totala nettointäkter i utländska valutor uppgick under 2003 till cirka SEK 18 miljarder. De största flödesvalutorna var EUR och GBP. I Not 31 framgår nettointäkter i de vanligast förekommande valutorna.

Baserat på 2003 års geografiska intäkts- och kostnadsfördelning medför en procentenhets förändring av den svenska kronan mot övriga valutor, exklusive valutasäkringar, en rörelseresultatpåverkan på årsbasis om cirka MSEK 180.

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

Valutaderivatens påverkan på rörelseresultatet uppgick till MSEK 620 (500), varav MSEK 54 (39) avsåg ännu ej förfallna kontrakt som vid balansdagen motsvarades av nettotillgångar i balansräkningen. Värdet av utestående, ej resultatförda kontrakt, vilka kommer att påverka 2004 års resultat framgår av tabellen nedan.

Scantias nettotillgångar i utländsk valuta uppgick vid utgången av 2003 till MSEK 10 140 (11 397), se Not 30. Utländska nettotillgångar i

dotterbolag säkras i normalfallet inte. I den mån dotterbolag har betydande monetära nettotillgångar i lokal valuta kan dock säkring ske. Vid utgången av året var MSEK 346 (566) motsvarande 3 (5) procent säkrade, huvudsakligen hänförliga till Europa.

Ränterisk

Ränterisk är risken att förändringar i marknadsräntor negativt påverkar kassaflödet. Förändringar i marknadsräntor kan även påverka låneportföljens verkliga värde. Scania är exponerad för ränterisk på tillgångssidan, som följd av den finansiering av kunder som främst sker inom Kundfinansiering. Även nettoskuldssättningen, dvs upplåning med avdrag för likvida medel, medför att Scaniagruppen exponeras för ränterisk. För Scantias tillgångar och skulder som löper med rörlig ränta får en förändring av marknadsräntor en direkt effekt på kassaflödet, medan för fastförräntade tillgångar och skulder påverkas i stället portföljens verkliga värde när marknadsräntorna förändras. För att hantera ränteriskerna i koncernen används främst ränteswappar och ränteoptioner.

Upplåningen inom Fordon och Service används främst för finansiering av rörelsekapital, vilket medför att en kort räntebindningstid matchar omsättningshastigheten för rörelsekapitalet. Scantias policy för ränterisker inom segmentet Fordon och Service är att räntebindningen på låneportföljen i normalfallet skall vara 6 månader, dock kan avvikelser göras mellan 0 till 24 månader. Vid årets slut uppgick låneportföljen inom Fordon och Service till MSEK 4 427 och den genomsnittliga räntebindningen till cirka 3 (2) månader.

Givet samma låneskuld och räntebindningstid som vid årsskiftet skulle en förändring av marknadsräntan med 100 räntepunkter (1 procent) förändra räntekostnaderna inom Fordon och Service med cirka MSEK 35 på årsbasis. Den korta räntebindningstiden gör att låneportföljens verkliga värde inte nämnvärt skulle påverkas.

Scantias policy för ränterisker inom segmentet Kundfinansiering är att utlåning och upplåning skall matchas avseende ränta och förfallotidpunkt. Räntebindningen avseende kreditportföljen och upplåningen hade inom Kundfinansiering följande struktur per den 31 december 2003:

Räntebindning inom Kundfinansiering

| | Räntebärande Kundfinansieringsportfölj ¹⁾ | Räntebärande skulder (inkl. räntederivat) ²⁾ |
|-----------------|--|---|
| 2004 | 14 118 | 13 893 |
| 2005 | 5 125 | 4 025 |
| 2006 | 3 719 | 2 262 |
| 2007 | 2 084 | 942 |
| 2008 | 679 | 457 |
| 2009 och senare | 201 | 202 |
| Totalt | 25 926 | 21 781 |

1) Inklusive operationell leasing.

2) Övrig finansiering utgörs främst av eget kapital.

Säkring av valutaflöden

| Kvartal | GBP/SEK | | EUR/SEK | | KRW/SEK | | CHF/SEK | | NOK/SEK | | ZAR/SEK | | AUD/SEK | |
|---------------------------------|-----------|---------------|------------|--------------|---------------|---------------|-----------|--------------|------------|--------------|-----------|---------------|-----------|--------------|
| | Volym | Kurs* | Volym | Kurs* | Volym | Kurs* | Volym | Kurs* | Volym | Kurs* | Volym | Kurs* | Volym | Kurs* |
| Kv. 1** 2004 | 25 | 13,318 | 95 | 9,306 | 10 000 | 0,0067 | 10 | 6,105 | 80 | 1,109 | 80 | 1,1604 | 13 | 5,375 |
| Kv. 2 2004 | | | 155 | 9,182 | | | 17 | 6,035 | 26 | 1,092 | | | | |
| Kv. 3 2004 | | | 125 | 9,220 | | | 18 | 6,000 | | | | | | |
| Kv. 4 2004 | | | 165 | 9,105 | | | | | | | | | | |
| Totalt (i miljoner) | 25 | 13,318 | 540 | 9,189 | 10 000 | 0,0067 | 45 | 6,037 | 106 | 1,105 | 80 | 1,1604 | 13 | 5,375 |
| Balansdagskurs 2003-12-31 | | 12,913 | | 9,094 | | 0,006 | | 5,828 | | 1,081 | | 1,09 | | 5,432 |
| Orealiserat resultat 2003-12-31 | 11,3 | | 22,4 | | 6,2 | | 3,9 | | 2,5 | | 6,9 | | -0,4 | |

* Genomsnittlig terminskurs samt lägsta lösenkurs för valutaoptioner.

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

Den effektiva räntan på utestående upplåning var per den 31 december 2003 3,6 procent. Upplåning sker i stor utsträckning centralt i ett mindre antal valutor. Genom valutaswappar konverteras sedan lånen till önskad valuta.

| | Upplåning exkl. valutaswappar | Upplåning inkl. valutaswappar | Effektiv ränta i procent (inkl. valuta- och räntederivat) |
|--------|-------------------------------|-------------------------------|---|
| EUR | 14 859 | 16 735 | 3,2 |
| SEK | 9 012 | 53 | 3,4 |
| GBP | 549 | 3 112 | 5,0 |
| USD | 308 | 2 442 | 2,6 |
| Övriga | 1 480 | 3 866 | 5,0 |
| Total | 26 208 | 26 208 | 3,6 |

Kreditrisk

Kreditrisk definieras som risken för att motparten i en transaktion inte kommer att fullgöra sina finansiella avtalsförpliktelser och att eventuella säkerheter ej täcker bolagets fordran. Den övervägande delen av kreditrisken för Scania avser fordringar på kunder och är fördelad på ett stort antal slutkunder.

Utestående kundfordringar¹⁾

| 31 december MSEK | 2003 | 2002 | 2001 |
|------------------|------|------|------|
|------------------|------|------|------|

Kundfinansiering:

| | | | |
|--|---------------|---------------|---------------|
| Räntebärande kundfinansieringsportfölj ²⁾ | 25 926 | 25 303 | 25 091 |
| Övriga fordringar | 51 | 74 | 169 |
| Fordon och Service: | | | |
| Kundfordringar | 6 297 | 6 428 | 7 562 |
| Räntebärande fordringar ²⁾ | 1 347 | 1 592 | 1 874 |
| Totalt | 33 621 | 33 397 | 34 696 |

1) Inklusive reserveringar för osäkra kundfordringar.

2) Inklusive operationell leasing före avdrag för uppskjuten vinst.

För att upprätthålla en kontrollerad kreditrisknivå inom segment Kundfinansiering stöds kreditprocessen av en kreditpolicy och kreditinstruktioner. Kreditriskerna hanteras genom aktiv kreditbevakning samt hantering av de kunder som inte följer avtalad betalplan.

Reserveringar för osäkra kundfordringar görs utifrån en individuell bedömning av varje kund, baserat på kundens betalningsförmåga och förväntad framtida risk.

Reserveringar i förhållande till kreditportföljen inom Kundfinansiering

| 31 december, MSEK | 2003 | 2002 | 2001 |
|---------------------------------|--------|--------|--------|
| Totala fordringar | 25 926 | 25 303 | 25 091 |
| Reserveringar osäkra fordringar | 458 | 408 | 413 |
| Reserveringsgrad | 1,77 | 1,62 | 1,65 |

Tabellen nedan visar exponering av kreditrisk inom Kundfinansiering.

| Koncentration | Antal kunder | Procent av totala antalet kunder | Procent av portföljen |
|-----------------------|---------------|----------------------------------|-----------------------|
| Exponering < 15 MSEK | 19 722 | 97,3 | 60,1 |
| Exponering 15–50 MSEK | 510 | 2,5 | 20,5 |
| Exponering > 50 MSEK | 37 | 0,2 | 19,4 |
| Totalt | 20 269 | 100 | 100 |

Hantering av de kreditrisker som främst uppkommer inom den centrala treasuryverksamheten, bland annat vid placering av likviditet och derivathandel, regleras i Scantias finanspolicy. Transaktioner sker endast inom fastställda limiten och med utvalda kreditvärda motparter. Med kreditvärdig motpart avses att motparten erhållit ett godkänt kreditbetyg från Standard and Poor's och/eller Moody's. För att ytterligare begränsa kreditrisken begränsas tillåten exponeringsvolym per motpart beroende på motpartens kreditbetyg. Den sammanlagda motpartsexponeringen avseende placering av likviditet och derivathandel, beräknad som nettofordran per motpart, uppgick till MSEK 2 663 per den 31 december 2003.

Refinansieringsrisk

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

Vid årets början hade Scania en bekräftad kreditfacilitet om MUSD 1 850 på den internationella bankmarknaden, med förfall i november 2004. I maj 2003 omförhandlades MUSD 1 000 med nytt förfalldatum i maj 2008. Vid årets slut uppgick således kreditfaciliteten, som då var outnyttjad, till MUSD 1 850, vilket motsvarar MEK 13 459 omräknat till balansdagskurs. Scania har för avsikt att ersätta MUSD 850, som förfaller 2004, med ny liknande finansiering.

Utöver den bekräftade kreditfaciliteten har Scania kapitalmarknadsprogram på drygt SEK 36 (30) miljarder omräknat till balansdagskurs, av detta var drygt SEK 18 (17) miljarder utnyttjat vid årets slut.

Under Medium Term Note Program (MTN) kan upplåning ske på löptider mellan 1 till 10 år. Rambeloppet höjdes under 2003 från MSEK 7 000 till MSEK 13 000. Under 2003 har Scania emitterat MSEK 3 201. Vid årets slut uppgick totalt utestående belopp till MSEK 7 892.

Under European Medium Term Note Program (EMTN) kan Scania uppta lån på den internationella finansmarknaden. Rambeloppet vid årsskiftet var MEUR 1 500, vilket motsvarar 13 641 MSEK vid omräkning till balansdagskurs. Under 2003 har Scania emitterat en obligation

på motsvarande MSEK 469. Totalt utestående belopp uppgick vid årsskiftet till motsvarande MSEK 10 290.

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 200.

Utöver ovanstående program har Scania tagit upp bilaterala lån på MSEK 3 578. Företaget har även övrig upplåning till varierad löptid om MSEK 4 247.

| Total upplåning och rambelopp, MSEK | Total upplåning | Rambelopp |
|-------------------------------------|-----------------|----------------------------|
| EMTN | 10 290 | 13 641 |
| MTN | 7 892 | 13 000 |
| Bilaterala lån | 3 578 | – |
| Kreditfacilitet (USD) | – | 13 459 |
| Företagscertifikat Sverige | 200 | 6 000 |
| Företagscertifikat Belgien | – | 3 638 |
| Banklån | 4 247 | – |
| Totalt | 26 207 | 49 738¹⁾ |

1) Av totalt rambelopp uppgår garanterade kreditlöften till MSEK 13 459.

Scantias likviditetsreserv vid utgången av 2003, bestående av ej utnyttjade kreditfaciliteter och likvida medel, uppgick till MSEK 15 375 (18 044).

Refinansieringsrisken kontrolleras, förutom genom att säkerställa tillgången på kreditfaciliteter, även genom att diversifiera förfallostrukturen på upptagna lån. Vid årsskiftet hade Scantias totala upplåning följande förfallostruktur:

Förfallostruktur upplåning, MSEK

| | |
|-----------------|---------------|
| 2004 | 5 380 |
| 2005 | 3 605 |
| 2006 | 4 015 |
| 2007 | 6 759 |
| 2008 | 5 608 |
| 2009 och senare | 840 |
| Totalt | 26 207 |

Verkligt värde på finansiella instrument

Redovisat värde på räntebärande tillgångar och skulder i balansräkningen kan avvika från dess verkliga värde, bl a som följd av förändringar i marknadsräntor.

Verkligt värde finns även för poster som inte redovisas i balansräkningen, såsom säkringsinstrument som inte motsvaras av nettotillgångar i balansräkningen och som uppfyller kraven för säkringsredovisning.

För att fastställa verkligt värde på finansiella tillgångar och skulder har officiella marknadsnoteringar använts för de tillgångar och skulder som omsätts på en aktiv marknad.

I de fall marknadsnotering saknas har verkligt värde fastställts genom diskontering av framtida betalningsflöden till aktuell marknadsränta och valutakurs för likvärdiga instrument. För finansiella instrument som kundfordringar, leverantörsskulder och andra ej räntebärande finansiella tillgångar och skulder, vilka redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för eventuell nedskrivning, bedöms det verkliga värdet överensstämma med det redovisade värdet och dessa ingår därför inte nedan.

| | 2003 | |
|--|-----------------|------------------------------|
| | Redovisat värde | Verkligt värde ¹⁾ |
| Tillgångar | | |
| Långfristiga värdepappersinnehav ²⁾ | 56 | 69 |
| Långfristiga räntebärande fordringar ³⁾ | 11 796 | 11 917 |
| Räntebärande kortfristiga fordringar ³⁾ | 7 502 | 7 887 |
| Kortfristiga placeringar | 704 | 703 |
| Kassa och bank | 1 212 | 1 212 |
| Valutatermin för säkring av utländska nettoinvesteringar ⁴⁾ | -1 | -1 |
| Valutaderivat för säkring av framtida kassaflöden, avseende rörelsen ^{4), 5)} | 54 | 113 |
| Valutaderivat för säkring av lån, m m ⁴⁾ | 58 | 58 |
| Valutaräntewappar ⁴⁾ | -62 | -64 |
| Ränterelaterade derivat ⁴⁾ | 223 | 641 |
| Totalt tillgångar | 21 542 | 22 535 |
| Skulder | | |
| Kortfristig upplåning | 5 380 | 5 369 |
| Långfristig upplåning | 20 827 | 22 370 |
| Totalt skulder | 26 207 | 27 739 |

1) Räntebärande finansiella tillgångar och skulder har diskonterats till marknadsränta, utan hänsyn tagen till kreditmarginaler.

2) Redovisas i balansräkningen under Andelar i intressebolag m m.

3) Operationell leasing uppgående till MSEK 6 604 är ej inkluderad i tabellen.

4) Redovisas i balansräkningen under övriga kortfristiga fordringar.

5) Verkligt värde på säkringsinstrument som på balansdagen inte var upptagna i balansräkningen uppgick till MSEK 76.

Den främsta anledningen till att det verkliga värdet överstiger det bokförda värdet på räntebärande tillgångar och skulder är att den allmänna räntenivån var lägre vid årets slut jämfört med när kontrakten ingicks.

I vissa fall överstiger det bokförda värdet på fastförräntade tillgångar det verkliga värdet som en följd av förändringar i marknadsräntor. Nedskrivningar av dessa tillgångar sker endast när det finns anledning att tro att motparten inte kommer att fullfölja sina förpliktelser enligt avtal och inte som följd av förändringar i marknadsräntor.

Redovisning och värdering

Finansiella tillgångar redovisas i balansräkningen vid försäljningstidpunkten eller på affärsdagen till sitt anskaffningsvärde, vilket då motsvarar det verkliga värdet. Efter anskaffningstidpunkten värderas finansiella anläggningstillgångar till upplupet anskaffningsvärde efter avdrag för sannolika kreditförluster. Finansiella omsättningstillgångar värderas till det lägsta av det upplupna anskaffningsvärdet och marknadsvärdet.

Finansiella skulder redovisas i balansräkningen till upplupet anskaffningsvärde. Över- eller underkurs, inklusive transaktionskostnader, periodiseras över lånets löptid. Finansiella tillgångar och skulder i utländsk valuta värderas till balansdagens kurs.

Scania använder sig av **derivatinstrument** för att kontrollera förändringar i valutakurser och räntesatser. Förväntade framtida betalningar i utländsk valuta säkras främst genom försäljning av valuta på termin. Realiserade vinster respektive förluster på kontrakt som är avsedda för säkring redovisas inte löpande i resultatet utan först vid samma tidpunkt som resultatet av det säkrade flödet. Vid valutasäkring av fordringar och skulder med terminskontrakt används dagskursen den dag valutasäkringen görs vid värdering av underliggande fordran eller skuld. Skillnaden mellan avistakursen och terminkursen vid kontraktets ingång periodiseras över kontraktets löptid. Erhållna och erlagda optionspremier periodiseras på motsvarande sätt.

Scania använder ränteswappar för att uppnå önskad räntebindning. Ränteutgifter och -kostnader relaterade till ränteswappar periodiseras löpande enligt kontraktsvillkoren. För att anpassa upplåningen till önskad finansieringsvaluta används valutaswappar. När ett lån i en valuta har konverterats till en annan valuta genom swapavtal värderas lånet och swapavtalet till den kurs som gäller på balansdagen för den nya valutan.

Säkring av nettotillgångar i utländska dotterbolag förekommer endast i den mån dotterbolag har betydande monetära tillgångar i lokal valuta. Kursdifferensen på terminskontrakt redovisas då direkt i eget kapital. Räntedelen på terminskontrakt periodiseras över löptiden och redovisas bland finansiella intäkter och kostnader.

Derivat där kraven för säkringsredovisning inte anses vara uppfyllda värderas i balansräkningen till det lägsta av anskaffningsvärdet och det verkliga värdet.

FÖRTECKNING ÖVER DOTTERBOLAG

| | Org nummer | Säte | | Ägarandel % | | Org nummer | Säte | | Ägarandel % |
|--|--------------------|---------------|---------------------|-------------|--|--------------------|-----------------------|----------------|-------------|
| Aconcagua Vehiculos Com. S.A. | 30-70737179-6 | Mendoza | Argentina | 100,00 | Scania Botswana (Pty) Ltd | CO.2000/6045 | Gaborone | Botswana | 100,00 |
| Automotores del Atlantico S.A. | 30-70709795-3 | Mar del Plata | Argentina | 100,00 | Scania Bourgogne S.A. | 384 957 353 | Dijon | Frankrike | 100,00 |
| Automotores Pesados S.A. | 30-55137605-9 | Tucuman | Argentina | 99,38 | Scania Bulgaria EOOD | 2 220 100 629 | Sofia | Bulgarien | 100,00 |
| Beers N.V. | NL003779439B01 | Haag | Nederländerna | 100,00 | Scania Bus & Coach UK Ltd | 1609770 | Milton Keynes | Storbritannien | 100,00 |
| Buenos Aires Camiones | 33-70791031-9 | Buenos Aires | Argentina | 99,99 | Scania Bus Europe N.V.-S.A. | BE460.870.259 | Diegem | Belgien | 100,00 |
| Codema Coml Import LTDA | 60849197/001-60 | Guarulhos | Brasilien | 99,98 | Scania Bus France | 341 533 099 | Anger | Frankrike | 100,00 |
| DABCOM SP.ZD.Q | 28202 | Warsawa | Polen | 100,00 | Scania Bus France | 341 533 099 | Anger | Frankrike | 100,00 |
| Dynamate AB | 556070-4818 | Södertälje | Sverige | 100,00 | Scania Bus Germany GmbH | DE813579772 | Kerpen | Tyskland | 100,00 |
| Fastighets AB Katalysatorn | 556070-4826 | Södertälje | Sverige | 100,00 | Scania Bus Italy S.r.L | IT 01732680226 | Trento | Italien | 100,00 |
| Ferruform AB | 556528-9120 | Luleå | Sverige | 100,00 | Scania Bus Nordic AB | 556060-0586 | Katrineholm | Sverige | 100,00 |
| Ferruform Components AB | 556593-3016 | Vaxjö | Sverige | 100,00 | Scania Chile S.A. | 96.538.460-K | Santiago | Chile | 100,00 |
| GB&M Garage et Carrosserie SA | 218 687 | Geneve | Schweiz | 100,00 | Scania Commercial Vehicles Renting S.L. | ESA82853995 | Madrid | Spanien | 100,00 |
| Hedenlunda Konferenscenter AB | 556147-5871 | Flen | Sverige | 100,00 | Scania Credit AB | 556062-7373 | Södertälje | Sverige | 100,00 |
| ItalSCANIA SPA | IT 01632920227 | Trento | Italien | 100,00 | Scania CV AB | 556084-0976 | Södertälje | Sverige | 100,00 |
| Lauken S.A. | 21.150044.0016 | Montevideo | Uruguay | 99,99 | Scania Czech Republic s.r.o. | 060-61251186 | Prag | Tjeckien | 100,00 |
| Metropol Re Ltd | 190572 | Dublin | Irland | 100,00 | Scania DAB A/S | DK 13925542 | Herlev | Danmark | 100,00 |
| Norsk Lastebilutleie AS | 875346822 | Drammen | Norge | 100,00 | Scania Danmark A/S | DK 17045210 | Herlev | Danmark | 100,00 |
| Norsk Scania AS | 879 263 662 | Oslo | Norge | 100,00 | Scania Danmark Holding A/S | DK 17886843 | Köpenhamn | Danmark | 100,00 |
| Omni Katrineholm AB | 556060-5809 | Katrineholm | Sverige | 100,00 | Scania de Mexico S.A. de CV | SME-930629-JT3 | Mexiko | Mexiko | 99,99 |
| OOO Scania Leasing | 7705392920 | Moskva | Ryssland | 100,00 | Scania de Venezuela S.A. | J-30532829-3 | Valencia | Venezuela | 99,99 |
| OOO Scania Russia | 5 032 073 106 | Moskva | Ryssland | 100,00 | Scania del Peru S.A. | 101-36300 | Lima | Peru | 99,99 |
| Oy Autokuvio Ab | 1505472-2 | Hämeenlinna | Finland | 100,00 | Scania Deutschland GmbH | DE148787117 | Koblenz | Tyskland | 100,00 |
| Oy Autolinna Ab | 1568949-6 | Jyväskylä | Finland | 100,00 | Scania Deutschland Holding GmbH | DE812893584 | Frankfurt/Main | Tyskland | 100,00 |
| Oy Maakunnan Auto Ab | 1568951-7 | Seinäjoki | Finland | 100,00 | Scania East Adriatic Region d.o.o. | 1 605 810 | Ljubljana | Slovenien | 100,00 |
| Oy Scan-Auto Ab | FI0202014-4 | Helsingfors | Finland | 100,00 | Scania Eesti AS | 10 238 872 | Tallinn | Estland | 100,00 |
| S C I Mittelfeld | 382 744 241 | Angers | Frankrike | 98,00 | Scania Empr. Part. | 01.612.789/0001-02 | Saõ Bernardo do Campo | Brasilien | 99,99 |
| S C I Occitane du Val d'Oise | 344 962 105 | Angers | Frankrike | 100,00 | Scania Europe Holding B.V. | NL800564364B01 | Zwolle | Nederländerna | 100,00 |
| S.A.R.L Carrosseries d'Ile de France | 378 060 289 | Goussainville | Frankrike | 100,00 | Scania Finance Belgium N.V. S.A. | BE 413 545 048 | Diegem | Belgien | 99,90 |
| S.A.S. Scania Holding France | 40309278600017 | Angers | Frankrike | 100,00 | Scania Finance Czech Republic s.r.o. | 060-256574496 | Prag | Tjeckien | 100,00 |
| Scanexpo S.A. | 21.173422.0012 | Montevideo | Uruguay | 99,99 | Scania Finance Deutschland GmbH | DE811292425 | Koblenz | Tyskland | 100,00 |
| Scania (Malaysia) SDN BHD | 518606-D | Kuala Lumpur | Malaysia | 100,00 | Scania Finance France S.A. | 350 890 661 | Angers | Frankrike | 100,00 |
| Scania Administradora de Consórcios Ltda | 96.479.258/0001-91 | Cotia | Brasilien | 99,98 | Scania Finance Great Britain Ltd | 581 016 364 | Milton Keynes | Storbritannien | 100,00 |
| Scania Alsace S.A.S. | 678 502 279 | Strasbourg | Frankrike | 100,00 | Scania Finance Hispania EFC S.A. | ESA82853987 | Madrid | Spanien | 100,00 |
| Scania Aquitaine | 465 201 093 | Bordeaux | Frankrike | 100,00 | Scania Finance Holding Great Britain Ltd | 4031225 | Milton Keynes | Storbritannien | 100,00 |
| Scania Argentina S.A. | 30-51742430-3 | Buenos Aires | Argentina | 100,00 | Scania Finance Italy S.p.A | 01204290223 | Trento | Italien | 100,00 |
| Scania Asset Management AB | 556528-9088 | Södertälje | Sverige | 100,00 | Scania Finance Korea | 613 812 7196 | Kyoung Sang Nam-Do | Syd Korea | 100,00 |
| Scania Australia Pty Ltd | 000537333 | Melbourne | Australien | 100,00 | Scania Finance Luxembourg S.A. | 2001 2217 359 | Luxemburg | Luxemburg | 100,00 |
| Scania Belgium SA-NV | BE402607507 | Diegem | Belgien | 100,00 | Scania Finance Polska Sp.z.o.o. | 521 15 79 028 | Warsawa | Polen | 100,00 |
| Scania BH d.o.o. | 1-23174 | Sarajevo | Bosnien-Hercegovina | 100,00 | | | | | |

| | Org nummer | Säte | | Ågarandel % | | Org nummer | Säte | | Ågarandel % |
|---------------------------------|-------------------|-----------------------|----------------|-------------|--------------------------------------|------------------|------------------|---------------|-------------|
| Scania Finance Pty Ltd | 52006002428 | Melbourne | Australien | 100,00 | Scania Tanzania Ltd | 39320 | Dar Es Salaam | Tanzania | 100,00 |
| Scania Finans AB | 556049-2570 | Södertälje | Sverige | 100,00 | Scania Thailand Co Ltd | 9802/2534 | Bangkok | Thailand | 99,99 |
| Scania France S.A.S. | 30716693400033 | Angers | Frankrike | 100,00 | Scania Trade Development | 556013-2002 | Södertälje | Sverige | 100,00 |
| Scania Great Britain Ltd | 831017 | Milton Keynes | Storbritannien | 100,00 | Scania Treasury AB | 556528-9351 | Södertälje | Sverige | 100,00 |
| Scania Hainaut S.A. | BE439.418.908 | Mons | Belgien | 99,90 | Scania Treasury Ireland | 31 78 76 | Dublin | Irland | 100,00 |
| Scania Hispania Holding | B82853938 | Madrid | Spanien | 100,00 | Scania Treasury S.A | 2208031 | Luxemburg | Luxemburg | 100,00 |
| Scania Hispania S.A. | ESA59596734 | Madrid | Spanien | 100,00 | Scania Truck AG | CH-020.3.926.624 | Kloten | Schweiz | 100,00 |
| Scania Hrvatska d.o.o. | 1 351 923 | Sagreb | Kroatien | 100,00 | Scania Truck Financing AB | 556020-4231 | Södertälje | Sverige | 100,00 |
| Scania Hungaria KFT | 10415577 | Biatorbagy | Ungern | 100,00 | Scania Ukraine LLC | 30 107 866 | Kiev | Ukraina | 100,00 |
| Scania Ile de France S.A. | 648 204 139 | Goussainville | Frankrike | 100,00 | Scania USA Inc | 06-1288161 | San Antonio | USA | 100,00 |
| Scania Imports Pty Ltd | 53000971102 | Melbourne | Australien | 100,00 | Scania Vastgoed B.V. | NL800564364B05 | Zwolle | Nederländerna | 100,00 |
| Scania Infotronics AB | 556548-4739 | Södertälje | Sverige | 100,00 | Scania Österreich GmbH | AT 43324602 | Brunn am Gebirge | Österrike | 100,00 |
| Scania Int. Fleet Development | 4006517 | Milton Keynes | Storbritannien | 100,00 | Scania-Bilar Stockholm AB | 556084-1198 | Stockholm | Sverige | 100,00 |
| Scania Italy Holding SRL | 01668350224 | Trento | Italien | 100,00 | Scania-Bilar Syd AB | 556528-9112 | Malmö | Sverige | 100,00 |
| Scania Jugoslavija d.o.o. | 173 333 | Belgrad | Jugoslavien | 100,00 | Scania-Bilar Väst AB | 556040-0938 | Göteborg | Sverige | 100,00 |
| Scania Korea Ltd | 136-81-15441 | Seoul | Sydkorea | 100,00 | SIA Scania Latvia | LV000311840 | Riga | Lettland | 100,00 |
| Scania Latin America Ltda | 635 010 727 112 | São Bernardo do Campo | Brasilien | 99,99 | Suvesa Super Veics Pesados LTDA | 88301668/0001-10 | Canoas | Brasilien | 99,98 |
| | | | | | Svenska Mektek AB | 556616-7747 | Södertälje | Sverige | 100,00 |
| Scania Locations S.A.S. | 402 496 442 | Angers | Frankrike | 100,00 | UAB Scania Lietuva | 2 387 302 | Vilnius | Litauen | 100,00 |
| Scania Luxembourg S.A. | LU165291-18 | Münsbach | Luxemburg | 99,90 | UAB Skanvita | 4 170 814 | Klaipeda city | Litauen | 100,00 |
| Scania Maroc S.A. | 06100472 | Casablanca | Marocko | 100,00 | Vabis Försäkrings AB | 516401-7856 | Södertälje | Sverige | 100,00 |
| Scania Méditerranée S.A.S. | 311 798 110 | Marseille | Frankrike | 100,00 | Véhicules Industriels Paris EST S.A. | 320 102 999 | Goussainville | Frankrike | 100,00 |
| Scania Nederland B.V. | NL800564364B04 | Zwolle | Nederländerna | 100,00 | Vestfold Elektrodiesel AS | 83344182 | Tönsberg | Norge | 100,00 |
| Scania Nederland Holding B.V. | NL800564364B03 | Zwolle | Nederländerna | 100,00 | WM Data Zwolle B.V | NL807308432B01 | Zwolle | Nederländerna | 100,00 |
| Scania Parts Logistics AB | 556528-9104 | Södertälje | Sverige | 100,00 | WM Data Angers | FR17412 282 626 | Angers | Frankrike | 99,00 |
| Scania Peter OOO | 78:111158:25 | St Petersburg | Ryssland | 100,00 | WM-Data Scania AB | 556084-1206 | Södertälje | Sverige | 100,00 |
| Scania Plan S.A. | 30-61086492-5 | Buenos Aires | Argentina | 79,98 | | | | | |
| Scania Polska S.A. | 521-10-14-579 | Warsawa | Polen | 100,00 | | | | | |
| Scania Production Angers S.A.S. | 378 442 982 | Angers | Frankrike | 100,00 | | | | | |
| Scania Production Slupsk S.A. | 839-000-53-10 | Slupsk | Polen | 100,00 | | | | | |
| Scania Properties Ltd | 895484 | Milton Keynes | Storbritannien | 100,00 | | | | | |
| Scania Real Estate AB | 556084-1180 | Katrineholm | Sverige | 100,00 | | | | | |
| Scania Rhône Alpes S.A.S. | 397 588 906 | Lyon | Frankrike | 100,00 | | | | | |
| Scania Risk Management AG | 010062J73643/6 | Kloten | Schweiz | 100,00 | | | | | |
| Scania Romania SRL | J40/10908/1999 | Bukarest | Rumänien | 100,00 | | | | | |
| Scania Service S.A. | 33-70784693-9 | Buenos Aires | Argentina | 99,99 | | | | | |
| Scania Siam Co Ltd | 865/2543 | Bangkok | Thailand | 80,00 | | | | | |
| Scania Slovakia | 0035826649/801 | Bratislava | Slovakien | 100,00 | | | | | |
| Scania Slovenija d.o.o. | 1 124 773 | Ljubljana | Slovenien | 100,00 | | | | | |
| Scania South Africa Pty Ltd | 95/0 1275/07 | Sandton | Sydafrika | 100,00 | | | | | |
| Scania Sverige AB | 556051-4621 | Södertälje | Sverige | 100,00 | | | | | |
| Scania Switzerland Holding Ltd | CH_170.3024.547-0 | Zug | Schweiz | 100,00 | | | | | |

Noter Moderbolaget

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

NOT 1 Finansiella intäkter och kostnader

| | 2003 | 2002 | 2001 |
|---|-------|-------|------|
| Ränteintäkter | | | |
| Från dotterbolag | 63 | 102 | 107 |
| Övrigt | 1 | 12 | 0 |
| Summa | 64 | 114 | 107 |
| Räntekostnader | 0 | 0 | -2 |
| Kursdifferenser på terminsavtal avseende valutasäkring av nettotillgångar i utländska dotterbolag | 29 | 68 | -54 |
| Utdelning | 1 500 | 1 000 | 650 |
| Finansiella intäkter och kostnader, netto | 1 593 | 1 182 | 701 |

NOT 2 Skatt

| | 2003 | 2002 | 2001 |
|---------------|------|------|------|
| Aktuell skatt | -105 | -121 | -273 |

Skatteeffekt till följd av lämnat koncernbidrag, MSEK 105 (121) har redovisats direkt mot eget kapital. Skatt att betala uppgår till noll.

NOT 3 Aktier i koncernföretag

| Dotterbolag/org. nr/säte | Ägarandel, % | Redovisat värde | | |
|---|--------------------|-----------------|---------------|---------------|
| | | 2003 | 2002 | 2001 |
| 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 | 99,9 ¹⁾ | 358 | 298 | 298 |
| Scania Chile S.A., 96.538.460-K, Chile | 99,9 ¹⁾ | 4 | - | - |
| Scania del Peru S.A, 101, 36300, Peru | 5,2 ¹⁾ | 15 | 15 | 15 |
| Totalt | | 11 035 | 10 971 | 10 971 |

1) Koncernens ägarandel uppgår till 100 procent.

NOT 4 Eget kapital

| | Aktie- kapital | Reserv- fond | Fritt eget kapital | Totalt |
|---------------------------------------|----------------|--------------|--------------------|--------|
| 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 december 2002 | 2 000 | 1 120 | 8 054 | 11 174 |
| 2003 | | | | |
| Ingående eget kapital | 2 000 | 1 120 | 8 054 | 11 174 |
| Utdelning | | | -1 100 | -1 100 |
| Koncernbidrag | | | -272 | -272 |
| Nettovinst för 2003 | | | 1 772 | 1 772 |
| Utgående kapital per 31 december 2003 | 2 000 | 1 120 | 8 454 | 11 574 |

NOT 5 Obeskattade reserver

| Periodiseringsfond | 2003 | 2002 | 2001 |
|--------------------|--------------|--------------|--------------|
| Tax 1997 | - | - | 250 |
| Tax 1998 | - | 284 | 284 |
| Tax 1999 | 637 | 637 | 637 |
| Tax 2000 | 705 | 705 | 705 |
| Tax 2001 | 634 | 634 | 634 |
| Tax 2002 | 326 | 326 | 326 |
| Totalt | 2 302 | 2 586 | 2 836 |

Av obeskattade reserver utgör MSEK 645 (724 respektive 794) en uppskjuten skatteskuld, vilken ingår i Scaniagruppens uppskjutna skatteskuld.

NOT 6 Ansvarsförbindelser

| | 2003 | 2002 | 2001 |
|---|---------------|---------------|---------------|
| Ansvarsförbindelse avseende kreditförsäkring i FPG (koncernföretag) | 1 588 | 1 457 | 1 456 |
| Ansvarsförbindelse avseende kreditförsäkring i FPG (intressebolag) | - | - | 159 |
| Borgensförbindelser till förmån för koncernföretag ¹⁾ | 22 051 | 25 228 | 25 257 |
| Totalt | 23 639 | 26 685 | 26 872 |

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

NOT 7 Information avseende löner och ersättningar till ledande befattningshavare och revisorer

Den verkställande direktören i Scania AB och den övriga företagsledningen upprätthåller identiska befattningar i Scania CV AB. Löner och ersättningar bestrides av Scania CV AB, varför hänvisningar sker till Scaniagruppens Not 26 samt 28. Ersättning till revisorer har utgått med KSEK 13 (18 respektive 11) avseende moderbolaget.

Förslag till vinstdisposition

Gruppens fria egna kapital enligt koncernbalansräkningen uppgår till MSEK 12 974, varav årets nettovinst är MSEK 3 034.

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

| Belopp i MSEK | |
|--|--------------|
| Balanserade vinstmedel | 6 682 |
| Årets nettovinst | 1 772 |
| Summa | 8 454 |
| disponeras enligt följande: | |
| Till aktieägarna utdelas 6,00 kronor per aktie | 1 200 |
| Till nästa år balanseras | 7 254 |
| Summa | 8 454 |

Efter genomförande av föreslagen vinstdisposition får moderbolaget följande egna kapital:

| Belopp i MSEK | |
|------------------|---------------|
| Aktiekapital | 2 000 |
| Reservfond | 1 120 |
| Balanserad vinst | 7 254 |
| Summa | 10 374 |

Södertälje den 6 februari 2004

Dr. Bernd Pischetsrieder
Ordförande

Peggy Bruzelius

Andreas Deumeland

Clas Åke Hedström

Cees J.A. van Lede

Lothar Sander

Rolf Stomberg

Marcus Wallenberg

Kjell Wallin

Jan Westberg

Leif Östling
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har avgivits den 1 mars 2004

Caj Nackstad
Auktoriserad revisor

Jan Birgeron
Auktoriserad revisor

Revisionsberättelse

Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Scania AB (publ)

Org nr 556184-8564

Vi har granskat årsredovisningen, koncernredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning i Scania AB (publ) för år 2003. 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 revisions-sed 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 räk-

skapshandlingarna. 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 1 mars 2004

Caj Nackstad
Auktoriserad revisor
KPMG Bohlins AB

Jan Birgersson
Auktoriserad revisor
Ernst & Young AB



Resultat och leveranser per kvartal

| MSEK om ej annat anges | Oktober – december | | | Juli – september | | | April – juni | | | Januari – mars | | |
|--|--------------------|---------|---------|------------------|--------|--------|--------------|--------|---------|----------------|--------|--------|
| | 2003 | 2002 | 2001 | 2003 | 2002 | 2001 | 2003 | 2002 | 2001 | 2003 | 2002 | 2001 |
| Levererade fordon, antal | | | | | | | | | | | | |
| Lastbilar | 13 019 | 12 130 | 11 767 | 9 755 | 8 435 | 9 166 | 11 656 | 10 198 | 11 833 | 10 615 | 9 132 | 10 893 |
| Bussar | 1 467 | 1 278 | 1 399 | 1 239 | 730 | 1 178 | 1 080 | 858 | 1 261 | 1 124 | 908 | 834 |
| Total | 14 486 | 13 408 | 13 166 | 10 994 | 9 165 | 10 344 | 12 736 | 11 056 | 13 094 | 11 739 | 10 040 | 11 727 |
| Resultaträkning | | | | | | | | | | | | |
| Försäljningsintäkter, Scaniaprodukter | 13 995 | 13 448 | 15 165 | 11 567 | 10 381 | 11 707 | 12 843 | 12 115 | 13 788 | 12 176 | 11 341 | 12 405 |
| Kostnad för sålda varor | -10 560 | -10 059 | -12 400 | -8 986 | -8 014 | -9 506 | -9 613 | -9 384 | -11 107 | -9 113 | -8 803 | -9 588 |
| Bruttoresultat | 3 435 | 3 389 | 2 765 | 2 581 | 2 367 | 2 201 | 3 230 | 2 731 | 2 681 | 3 063 | 2 538 | 2 817 |
| Forskning- och utvecklingskostnader | -406 | -360 | -548 | -339 | -339 | -401 | -366 | -346 | -521 | -373 | -392 | -485 |
| Försäljningskostnader | -1 405 | -1 441 | -1 655 | -1 260 | -1 223 | -1 299 | -1 289 | -1 257 | -1 384 | -1 275 | -1 285 | -1 256 |
| Administrationskostnader | -232 | -229 | -171 | -181 | -181 | -183 | -245 | -218 | -231 | -195 | -229 | -200 |
| Kundfinansiering | 90 | 60 | 55 | 100 | 82 | 81 | 94 | 85 | 72 | 82 | 81 | 70 |
| Andel av intressebolags resultat | 7 | 0 | 17 | 2 | 4 | 3 | 6 | 3 | 33 | 1 | 16 | 6 |
| Rörelseresultat Scaniaprodukter | 1 489 | 1 419 | 433 | 903 | 710 | 386 | 1 430 | 998 | 615 | 1 303 | 729 | 929 |
| Avytttrad | | | | | | | | | | | | |
| Personbilsverksamhet | - | - | 30 | - | - | 16 | - | 509 | 35 | - | 41 | 23 |
| Rörelseresultat | 1 489 | 1 419 | 463 | 903 | 710 | 402 | 1 430 | 1 507 | 650 | 1 303 | 770 | 952 |
| Finansiella intäkter och kostnader | -89 | -159 | -446 | -138 | -178 | -104 | -140 | -141 | -243 | -154 | -206 | -133 |
| Resultat efter finansiella intäkter och kostnader | 1 400 | 1 260 | 17 | 765 | 532 | 298 | 1 290 | 1 366 | 407 | 1 149 | 564 | 819 |
| Skatter | -482 | -351 | -9 | -270 | -162 | -101 | -445 | -292 | -140 | -368 | -180 | -246 |
| Minoritetsandel | -3 | -1 | 3 | 0 | 2 | 2 | -1 | 2 | -2 | -1 | -1 | 0 |
| Nettovinst | 915 | 908 | 11 | 495 | 372 | 199 | 844 | 1 076 | 265 | 780 | 383 | 573 |
| Resultat per aktie, SEK | 4,57 | 4,54 | 0,05 | 2,48 | 1,86 | 0,99 | 4,22 | 5,38 | 1,33 | 3,90 | 1,92 | 2,87 |
| Rörelsemarginal, Scaniaprodukter | 10,6% | 10,6% | 3,1% | 7,8% | 6,8% | 3,7% | 11,1% | 8,2% | 4,9% | 10,7% | 6,4% | 8,2% |

Nyckeltal¹⁾ och definitioner

| | 2003 | 2002 | 2001 |
|-------------------------------------|------|------|------|
| Scaniagruppen | | | |
| Rörelsemarginal, % | 10,1 | 9,3 | 4,6 |
| Vinst per aktie, SEK | 15,2 | 13,7 | 5,2 |
| Avkastning på eget kapital, % | 17,4 | 17,2 | 6,5 |
| Soliditet, % | 27,7 | 25,6 | 23,4 |
| Fordon och Service | | | |
| Rörelsemarginal, % | 9,4 | 7,5 | 4,1 |
| Överskottsgrad, % | 10,0 | 9,2 | 4,7 |
| Kapitalomsättningshastighet, gånger | 2,21 | 1,89 | 1,93 |
| Avkastning på sysselsatt kapital, % | 22,0 | 17,4 | 9,1 |
| Nettoskuldsättningsgrad | 0,17 | 0,31 | 0,58 |
| Räntetäckningsgrad, gånger | 6,2 | 4,6 | 2,0 |
| Kundfinansiering | | | |
| Rörelsemarginal, % | 1,4 | 1,2 | 1,2 |
| Soliditet, % | 11,5 | 11,9 | 9,5 |

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

Rörelsemarginal

Rörelseresultat i procent av försäljningsintäkterna.

Rörelsemarginal, Kundfinansiering

Rörelseresultat i procent av genomsnittlig portfölj.

Vinst per aktie

Årets nettovinst i relation till antal aktier.

Avkastning på eget kapital

Årets nettovinst i procent av eget kapital.

Överskottsgrad

Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i procent av försäljningsintäkterna.

Kapitalomsättningshastighet

Försäljningsintäkter i relation till sysselsatt kapital (totalt kapital med avdrag för räntefria skulder).

Avkastning på sysselsatt kapital

Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i procent av sysselsatt kapital.

Nettoskuldsättningsgrad

Kort- och långfristig upplåning (exklusive pensionsskulder) 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 per respektive balansdag.

Flerårsöversikt

| MSEK om ej annat anges | 2003 | 2002 | 2001 | 2000 | 1999 | 1998 | 1997 | 1996 | 1995 | 1994 | 1993 |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Försäljningsintäkter per marknadsområde | | | | | | | | | | | |
| Västra Europa | 38 252 | 36 127 | 36 732 | 36 489 | 33 249 | 28 962 | 23 102 | 21 009 | 21 715 | 14 880 | 10 920 |
| Centrala och östra Europa | 4 067 | 3 139 | 2 624 | 1 826 | 1 330 | 1 814 | 1 398 | 827 | 732 | 266 | 195 |
| Amerika | 3 836 | 3 542 | 5 576 | 5 529 | 4 247 | 5 974 | 6 798 | 4 800 | 5 742 | 6 109 | 4 619 |
| Asien | 3 936 | 3 123 | 2 898 | 2 390 | 1 118 | 1 018 | 1 932 | 1 740 | 1 904 | 1 504 | 1 171 |
| Övriga marknader | 2 896 | 2 529 | 2 364 | 2 050 | 1 784 | 1 907 | 1 857 | 1 578 | 1 623 | 1 329 | 1 062 |
| Intäktsperiodisering ¹⁾ | -2 406 | -1 175 | -1 884 | -2 425 | -3 066 | -2 166 | -1 783 | -1 160 | -568 | | |
| Summa Scaniaprodukter | 50 581 | 47 285 | 48 310 | 45 859 | 38 662 | 37 509 | 33 304 | 28 794 | 31 148 | 24 088 | 17 967 |
| Avytttrad Personbilsverksamhet ²⁾ | - | - | 4 755 | 5 539 | 5 382 | 5 637 | 4 632 | 3 776 | 3 124 | 2 560 | 2 222 |
| Totalt | 50 581 | 47 285 | 53 065 | 51 398 | 44 044 | 43 146 | 37 936 | 32 570 | 34 272 | 26 648 | 20 189 |
| Rörelseresultat | | | | | | | | | | | |
| Fordon och Service | 4 759 | 3 548 | 2 089 | 4 623 | 4 655 | 3 251 | 2 716 | 2 787 | 5 011 | 3 731 | 971 |
| Kundfinansiering | 366 | 308 | 278 | 179 | 140 | 91 | 73 | 55 | 98 | 5 | -91 |
| Avytttrad Personbilsverksamhet ²⁾ | - | 550 | 100 | 277 | 250 | 250 | 258 | 215 | 243 | 173 | 121 |
| Totalt | 5 125 | 4 406 | 2 467 | 5 079 | 5 045 | 3 592 | 3 047 | 3 057 | 5 352 | 3 909 | 1 001 |
| Rörelsemarginal % | | | | | | | | | | | |
| Fordon och Service | 9,4 | 7,5 | 4,3 | 10,1 | 12,0 | 8,7 | 8,2 | 9,7 | 16,1 | 15,5 | 5,4 |
| Avytttrad Personbilsverksamhet ²⁾ | - | - | 2,1 | 5,0 | 4,6 | 4,4 | 5,6 | 5,7 | 7,8 | 6,8 | 5,4 |
| Totalt | 10,1 | 9,3 | 4,6 | 9,9 | 11,5 | 8,3 | 8,0 | 9,4 | 15,6 | 14,7 | 5,0 |
| Finansnetto ³⁾ | -521 | -684 | -926 | -630 | -545 | -378 | -296 | -351 | -505 | -223 | -537 |
| Nettoreultat ³⁾ | 3 034 | 2 739 | 1 048 | 3 080 | 3 146 | 2 250 | 1 943 | 1 981 | 3 280 | 2 556 | 404 |
| Utgifter för forskning och utveckling ⁴⁾ | -2 153 | -2 010 | -1 955 | -1 621 | -1 267 | -1 168 | -1 248 | -1 084 | -923 | -805 | -783 |
| Bruttoinvesteringar i anläggningstillgångar exklusive uthyrningstillgångar och renting | 3 196 | 3 025 | 1 980 | 1 825 | 1 876 | 2 026 | 2 566 | 2 579 | 2 182 | 2 149 | 1 485 |
| Lageromsättningshastighet, gånger ⁵⁾ | 5,8 | 6,1 | 6,0 | 6,2 | 5,6 | 5,3 | 5,3 | 5,7 | 6,6 | 6,5 | 4,9 |

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

2) Den svenska Personbilsverksamheten avyttrades per 1 januari 2002.

3) 1993 Proforma.

4) Från och med 2002 ingår aktiverade utgifter för utveckling, år 2003 med MSEK 669 och år 2002 med MSEK 573.

5) Beräknad som försäljningsintäkter i förhållande till genomsnittligt lager (justerat för avyttrad Personbilsverksamhet).

| | 2003 | 2002 | 2001 | 2000 | 1999 | 1998 | 1997 | 1996 | 1995 | 1994 | 1993 |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Antal producerade fordon | | | | | | | | | | | |
| Lastbilar | 45 985 | 41 433 | 43 487 | 51 409 | 45 779 | 45 546 | 43 555 | 38 455 | 41 974 | 31 937 | 22 624 |
| Bussar | 5 291 | 3 712 | 4 664 | 4 172 | 3 703 | 4 515 | 4 586 | 3 901 | 4 464 | 2 845 | 2 569 |
| Totalt | 51 276 | 45 145 | 48 151 | 55 581 | 49 482 | 50 061 | 48 141 | 42 356 | 46 438 | 34 782 | 25 193 |
| Antal levererade lastbilar per marknadsområde | | | | | | | | | | | |
| Västra Europa | 29 456 | 28 335 | 30 416 | 38 476 | 36 106 | 32 686 | 26 756 | 26 249 | 26 596 | 17 814 | 13 052 |
| Centrala och östra Europa | 4 014 | 3 099 | 2 579 | 2 287 | 1 551 | 2 237 | 1 833 | 1 030 | 951 | 312 | 248 |
| Amerika | 4 739 | 3 633 | 6 181 | 6 777 | 6 253 | 7 621 | 9 649 | 7 377 | 7 964 | 8 713 | 6 678 |
| Asien | 5 317 | 3 486 | 2 994 | 3 438 | 1 481 | 1 410 | 3 096 | 2 997 | 3 329 | 2 818 | 2 256 |
| Övriga marknader | 1 519 | 1 342 | 1 489 | 1 340 | 1 260 | 1 599 | 1 058 | 1 375 | 1 627 | 1 178 | 851 |
| Totalt | 45 045 | 39 895 | 43 659 | 52 318 | 46 651 | 45 553 | 42 392 | 39 028 | 40 467 | 30 835 | 23 085 |
| Antal levererade bussar per marknadsområde | | | | | | | | | | | |
| Västra Europa | 2 345 | 1 618 | 1 701 | 1 618 | 1 935 | 1 731 | 1 595 | 1 655 | 1 642 | 983 | 835 |
| Centrala och östra Europa | 228 | 126 | 127 | 84 | 67 | 106 | 95 | 83 | 45 | 40 | 35 |
| Amerika | 1 072 | 958 | 1 595 | 1 843 | 1 237 | 1 697 | 1 829 | 1 641 | 1 878 | 1 287 | 1 459 |
| Asien | 631 | 440 | 666 | 278 | 160 | 78 | 308 | 309 | 304 | 140 | 133 |
| Övriga marknader | 634 | 632 | 583 | 351 | 364 | 505 | 757 | 275 | 301 | 237 | 215 |
| Totalt | 4 910 | 3 774 | 4 672 | 4 174 | 3 763 | 4 117 | 4 584 | 3 963 | 4 170 | 2 687 | 2 677 |
| Totalt antal levererade fordon | 49 955 | 43 669 | 48 331 | 56 492 | 50 414 | 49 670 | 46 976 | 42 991 | 44 637 | 33 522 | 25 762 |
| Totalmarknad tunga lastbilar och bussar, antal | | | | | | | | | | | |
| Västra Europa: | | | | | | | | | | | |
| Lastbilar | 213 000 | 211 700 | 235 000 | 243 700 | 235 900 | 207 300 | 170 300 | 172 000 | 173 300 | 133 300 | 114 100 |
| Bussar | 21 100 | 21 800 | 23 500 | 23 500 | 22 400 | 21 000 | 18 000 | 17 500 | 15 600 | 13 400 | 15 300 |
| Antal anställda⁶⁾ | | | | | | | | | | | |
| Produktion och centrala staber | 17 400 | 16 891 | 16 422 | 17 143 | 16 762 | 16 834 | 17 145 | 16 948 | 18 559 | 16 350 | 14 406 |
| Marknadsbolag | 11 391 | 11 030 | 11 868 | 10 029 | 9 431 | 6 559 | 6 511 | 5 183 | 4 375 | 4 003 | 4 127 |
| Summa Fordon och Service | 28 791 | 27 921 | 28 290 | 27 172 | 26 193 | 23 393 | 23 656 | 22 131 | 22 934 | 20 353 | 18 533 |
| Kundfinansiering | 321 | 309 | 251 | 194 | 166 | 144 | 107 | 75 | 90 | 72 | 60 |
| Totalt | 29 112 | 28 230 | 28 541 | 27 366 | 26 359 | 23 537 | 23 763 | 22 206 | 23 024 | 20 425 | 18 593 |

6) Inklusive tillfälligt anställd personal

STYRELSEN



Bernd Pischetsrieder

Bernd Pischetsrieder

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



Clas Åke Hedström

Clas Åke Hedström

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



Leif Östling



Peggy Bruzelius

Peggy Bruzelius

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



Andreas Deumeland

Andreas Deumeland

Född: 1956.
Ledamot sedan 2003.
Chef för Volkswagen AGs general-
sekretariat. Övriga styrelseuppdrag
i SEAT S.A, Spanien.
Scaniaaktier: 0



Cees J. A. van Lede

Cees J. A. van Lede

Född 1942.
Ledamot sedan 1999.
Övriga styrelseuppdrag i Dutch
Central Bank, Heineken,
International Council JP Morgan,
Sara Lee Corporation, USA,
Akzo Nobel, Reed Elsevier, KLM,
Philips Electronics och L'Air Liquide.
Scaniaaktier: 0



Lothar Sander

Lothar Sander

Född 1950.
Ledamot sedan 2000.
Styrelsemedlem i Volkswagen Brand.
Övriga styrelseuppdrag i Flughafen
Braunschweig GmbH och TAS Tvrnica
Automobilia Sarajevo. Härutöver före-
kommer ett flertal styrelseuppdrag i
dotterbolag inom Volkswagenkoncernen.
Scaniaaktier: 0



Rolf Stomberg

◀ Leif Östling

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



Marcus Wallenberg

Marcus Wallenberg

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



Kjell Wallin

Kjell Wallin

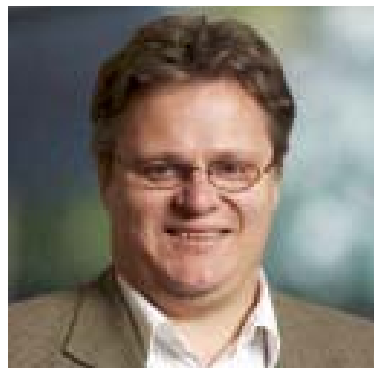
Född 1943.
Ledamot sedan 1998.
Representant för
Metall vid Scania.
Scaniaaktier: 0



Jan Westberg

Jan Westberg

Född 1944.
Ledamot sedan 1996.
Representant för
PTK/Privattjänstemanna-
kartellen vid Scania.
Scaniaaktier: 0



Niclas Wilhelmsson

Niclas Wilhelmsson

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

◀ Rolf Stomberg

Född 1940.
Ledamot sedan 1998.
Styrelseordförande i Manage-
ment Consulting Group PLC,
Storbritannien. Övriga styrelse-
uppdrag i Reed Elsevier PLC,
Storbritannien, Smith &
Nephew PLC, Storbritannien,
TPG Group, Nederländerna,
Deutsche BP Aktiengesellschaft
och Hoyer GmbH, Hamburg.
Scaniaaktier: 1 000



Katrin Rosenqvist

Katrin Rosenqvist

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

REVISORER

Caj Nackstad

Auktoriserad revisor,
KPMG Bohlins AB

Jan Birgeron

Auktoriserad revisor,
Ernst & Young AB

Suppleanter

Thomas Thiel

Auktoriserad revisor,
KPMG Bohlins AB

Björn Fernström

Auktoriserad revisor,
Ernst & Young AB



Verkställande ledning

1. Leif Östling

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

2. Kaj Lindgren

Född 1945.
Anställd 1977–1984 och
sedan 1989.
Scaniaaktier: 0
Group Vice President, Chief of
Staff, CoS, Head of Corporate
Development.
Fr o m 1 februari 2004
Chief Executive Advisor

3. 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, General
Counsel samt vissa andra staber

4. Per Hallberg

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

5. 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, CIO

6. Gunnar Rustad

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

Ledningsenheter

7. Håkan Ericsson

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

8. Johan Haeggman

Född 1960.
Anställd 1989–1999 och
sedan 2003.
Senior Vice President
Corporate Relations
Scaniaaktier: 20

9. Magnus Hahn

Född 1955.
Anställd sedan 1985.
Senior Vice President
Business Communications.
Fr o m januari 2004
Human Resources Sweden
Scaniaaktier: 0

10. Lennart Hjelte

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

11. Hans-Christer Holgersson

Född 1953.
Anställd sedan 1985.
Senior Vice President
Scania Latin America
Scaniaaktier: 166

12. Peter Härnwall

Född 1955.
Anställd sedan 1983.
Senior Vice President
Corporate Control
Scaniaaktier: 16

13. Claes Jacobsson

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

14. Urban Johansson

Född 1945.
Anställd 1971–1995 och
sedan 1999.
Senior Vice President
Powertrain Development
Scaniaaktier: 800

15. Thomas Karlsson

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

16. Christoffer Ljungner

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

17. Hans Narfström

Född 1951.
Anställd sedan 1977.
Senior Vice President
Corporate Human Resources
Scaniaaktier: 10

18. Lars Orehall

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

19. Carl Riben

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

20. Robert Sobocki

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

21. Mikael Sundström (ej med på bild)

Född 1957.
Anställd sedan 1 mars 2004.
Senior Vice President
General Counsel
Scaniaaktier: 0

22. P O Svedlund

Född 1955.
Anställd sedan 1976.
Senior Vice President
Purchasing and CIO
Scaniaaktier: 166

23. Lars Wrebo

Född 1961.
Anställd sedan 1986.
Senior Vice President
Chassis and Cabs Production
Scaniaaktier: 0



ADRESSER

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

■ PRODUKTIONSENHETER

**Scania
Chassiverkstäder**
Jan Hillerström
SE-151 87 SÖDERTÄLJE
Sverige
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
Axelproduktion**
Anders Williamsson
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
Lars Dahl (maj 2004)
SE-280 63 SIBBHULT
Sverige
Tel: +46 44 495 00
Fax: +46 44 481 08

Ferruform AB
Peter Björk
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 DO
CAMPO-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 Luís
Roger Johansson
Prol Av Industrias 4640
Esq Eje 134
C P 78395 Zona Industrial
SAN LUIS DE POTOSÍ
Mexiko
Tel: +52 4448 269 000
Fax: +52 4448 240 504

■ UTVECKLING, PRODUKTION BUSSKAROSSER

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

Scania Production Słupsk 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
Urban Eriksson
8, Ljubotinsky pr.
196084 ST. PETERSBURG
Ryssland
Tel: +7 812 346 68 70
Fax: +7 812 346 68 79

■ FÖRSÄLJNINGS- 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
Christopher Podgorski
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 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 Lehtio
PB 59
FI-00391 HELSINKI
Finland
Tel: +358 10 555 010
Fax: +358 10 555 5361

Scania France S.A.S.
Marc Haezenberghe
B.P. 30106
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-38104 TRENTO
Italien
Tel: +39 046 199 6111
Fax: +39 046 199 6198

Scania Latvia SIA
Ervins 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-2053 VILNIUS
Litauen
Tel: +370 5 268 5505
Fax: +370 5 268 5504

Scania (Malaysia) Sdn. Bhd
Åke Månsson
No 1, Jalan Tiang U8/93
40150 Shah Alam SELANGOR
Malaysia
Tel: +603 7845 1000
Fax: +603 7845 2000

Scania Maroc S.A.
Serge Habib
Georgij Smirnov (juli 2004)
Rue Capitaine Vuillainier Km 7, R.P.1.
AIN SEBAÄ – CASABLANCA
Marocko
Tel: +212 22 34 33 23
Fax: +212 22 34 33 24

Scania de México S.A. de C.V.
Silvio Bracesco
Calzada Vallejo, no. 1044, 1er Piso
Delegación Azcapotzalco
C.P. 02300 MEXICO-D.F.
Mexiko
Tel: +52 555 078 03 00
Fax: +52 555 87 05 33

Beers Bedrijfsauto BV
Anders Grundströmer
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 – Surquillo
LIMA
Peru
Tel: +51 1 241 3016
Fax: +51 1 241 6391

Scania Polska S.A.
Tommy Sjöo
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.
Alfred Bussmann
Nicolae Caramfil Nr. 77
Sector 1, BUCHAREST
Rumänien
Tel: +40 21 233 0830
Fax: +40 21 233 1077

Scania Russia
P G Nilsson
43 km Minskoe 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 Singapore Private Limited

Norman Koh
14, Joo Koon Crescent
Singapore 629014
Tel: +65 686 11918
Fax: +65 686 15808

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 Badia
Apartado de correos 1.066 – Parque
Empresarial
ES-28830 S. FERNANDO DE HERNANDES
(MADRID)
Spanien
Tel: +34 91 678 80 00
Fax: +34 91 675 74 50

Scania (Great Britain) Ltd.

Dan Hoij
Delaware Drive
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-Gu
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.

Bengt Thorsson
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 Ltd.

Håkan Sundström
100, Stolichnoye Shosse
UA-03045 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.

Bernt Lindstedt
Urb. Parque Ind. Castillito –
Distribuidor Divenca
Prolongacion Av. Branger – Parcela L-4
VALENCIA – ESTADO CARABOBO
Venezuela
Tel: +58 241 871 80 90
Fax: +58 241 871 59 95

Scania Österreich Ges.m.b.H.

Ulf Ekström
Johann-Steinböck-Strasse 4
AT-2345 BRUNN AM GEBIRGE
Österrike
Tel: +43 223 639 020
Fax: +43 223 639 0286

**■ BUSS
FÖRSÄLJNINGSBOLAG**
Scania Bus Belgium sa-nv

Fredrik Morsing
J.F. Kennedylaan 4
BE-1831 DIEGEM
Belgien
Tel: +32 2 704 4000
Fax: +32 3 704 4010

Scania Bus France S.A.S.

Philippe Oberman
19, rue Gaston Monmousseau Z.A.B.
FR-95190 GOUSSAINVILLE
Frankrike
Tel: +33 1 48 26 41 50
Fax: +33 607 38 97 94

Scania Bus Italy S.R.L.

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, Worksoop
NOTTINGHAMSHIRE S81 7DJ
Storbritannien
Tel: +44 1909 5008 22
Fax: +44 1909 5001 65

Scania Sverige Bussar AB

Christer Fridell
Verkstadsvägen 11
SE-151 87 SÖDERTÄLJE
Sverige
Tel: +46 8 553 864 00
Fax: +46 8 553 511 50

Scania Bus Deutschland GmbH

Waltraud Matzenberger
Dieselstrasse 1
DE- 50170 KERPEN-SINDORF
Tyskland
Tel: +49 227 398 9910
Fax: +49 227 398 9920

■ 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
2 Boulevard de l'Industrie Z.I.
d'Ecouflant
FR-49009 ANGERS Cedex 01
Frankrike
Tel: +33 241 41 33 95
Fax: +33 241 34 70 46

Scania Finance Italy s.p.a.

Pierre de Bantel
Via Lombardini, no 13
IT-20143 MILANO
Italien
Tel: +39 02 581 161
Fax: +39 02 581 166 66

Scania Finance Nederland 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 65
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 1 908 48 7530
Fax: +44 1 908 48 7730

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 Ltd.

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 Czech Republic

Zuzana Tomeckova
Chrástany 186
CZ-25219 Posta Rudná u Prahy
PRAHA
Tjeckien
Tel: +420 2 579 507 00
Fax: +420 2 579 507 31

**Scania Finance
Deutschland GmbH**

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

■ SUPPORTBOLAG
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 8 553 828 45
Fax: +46 8 553 861 90



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

*För mer information se
www.scania.com*