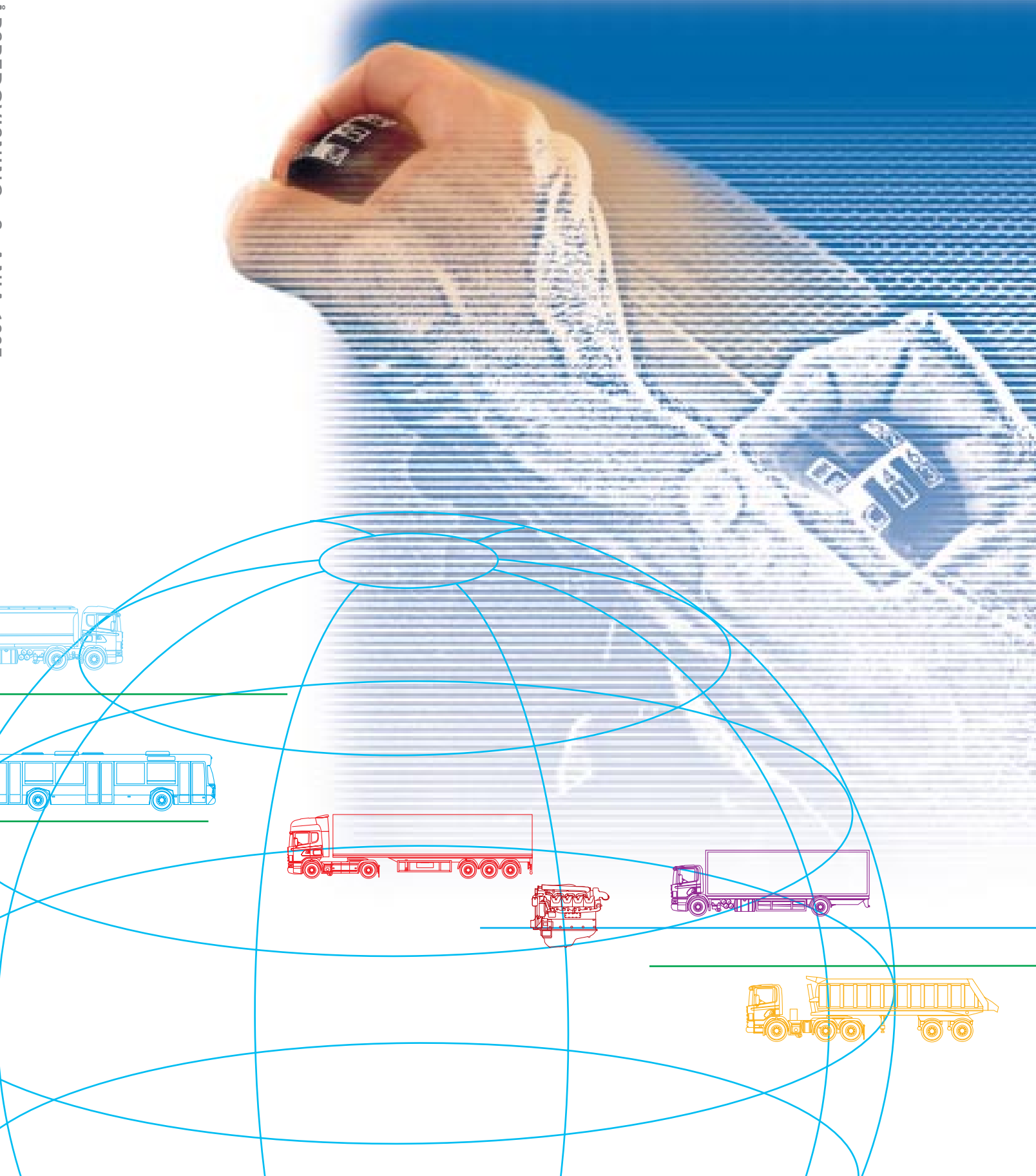


ÅRSREDOVISNING SCANIA 1997



INNEHÅLL

Verksamheten i sammandrag	1
Scania idag	2
Styrelsens ordförande	4
Scania-aktien	6
Verkställande direktörens kommentar	8
Affärsidé och strategier	11
Verksamhetsöversikt	13
Kvartalsredovisning, nyckeltal och definitioner	32
Resultaträkning	34
Balansräkning	35
Kassaflödesanalys	36
Moderbolaget	37
Redovisningsprinciper	38
Noter, koncernen	41
Ekonomisk information enligt U.S. GAAP	47
Noter, moderbolaget	48
Förslag till vinstdisposition	49
Revisionsberättelse	50
Förädlingsvärde	51
Flerårsöversikt	52
Att möta kundens totala transportbehov	54
Kundstyrd produktion	59
Scania och miljön	62
Lärande och utveckling i det globala Scania	65
Styrelse	66
Företagsledning	68

Förvaltningsberättelsen omfattar sidorna 1–49.

Bolagsstämma

Ordinarie bolagsstämma hålls onsdagen den 22 april 1998 klockan 17.30 i Scaniarinken, Södertälje.

Deltagande

Aktieägare som vill delta i bolagsstämman ska dels vara införd i aktieboken som förs av Värdepapperscentralen VPC AB senast torsdagen den 9 april 1998, dels anmäla sig till bolaget per post under adress Scania AB, 151 87 Södertälje, eller per telefon 020-62 25 25 senast fredagen den 17 april 1998 kl 16.00.

Förvaltarregistrerade aktier

För att äga rätt att delta i bolagsstämman måste aktieägare som låtit förvaltarregistrera sina aktier genom banks notariatavdelning eller enskild fondhandlare, tillfälligt inregistrera aktierna i eget namn hos VPC. Aktieägare som önskar sådan omregistrering måste underrätta förvaltaren om detta i god tid före den 9 april 1998.

Utdelning

Som avstämningsdag för utdelning föreslås måndagen den 27 april 1998. Sista dag för handel inklusive utdelning är onsdagen den 22 april 1998. Beslutar stämman enligt förslaget verkställs utdelning tisdagen den 5 maj 1998.

Information från Scania

Utöver årsredovisningen kan följande informationsmaterial beställas från Scania AB, 151 87 Södertälje.

Telefon 08-55 38 10 00,
telefax 08-55 38 55 59.

Internet www.scania.com

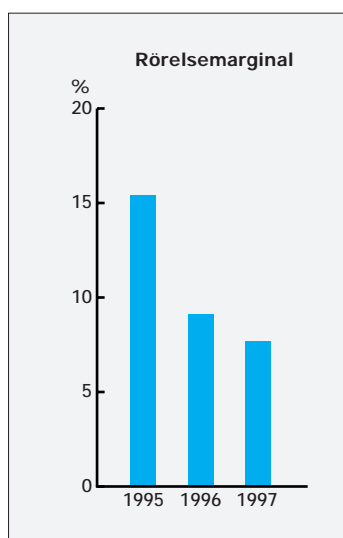
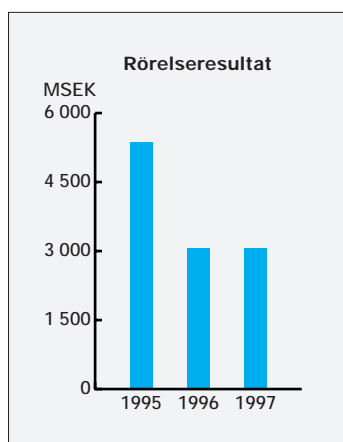
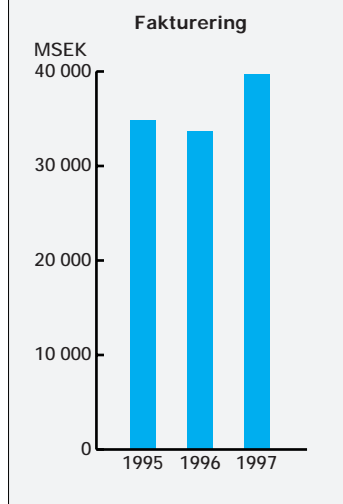
Bokslutskommuniké 1997

Delårsrapport kvartal 1 22 april 1998

Delårsrapport kvartal 2 3 augusti 1998

Delårsrapport kvartal 3 26 oktober 1998

VERKSAMHETEN I SAMMANDRAG



Nyckeltal	1997	1996	1995
Fakturering, antal			
Lastbilar	42 392	39 028	40 467
Bussar	4 584	3 963	4 170
Totalt	46 976	42 991	44 637
Fakturering, MSEK			
Scaniaprodukter	35 087	29 954	31 716
Svenska Volkswagenprodukter	4 632	3 776	3 124
Totalt	39 719	33 730	34 840
Rörelseresultat, MSEK			
Scaniaprodukter	2 789	2 842	5 109
Svenska Volkswagenprodukter	258	215	243
Totalt	3 047	3 057	5 352
Rörelsemarginal i %			
Scaniaprodukter	7,9	9,5	16,1
Svenska Volkswagenprodukter	5,6	5,7	7,8
Totalt	7,7	9,1	15,4
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader, MSEK	2 751	2 706	4 847
Årets nettovinst, MSEK	1 985	1 981	3 280
Vinst per aktie, SEK	9,90	9,90	16,40
Vinst per aktie enligt U.S. GAAP, SEK	11,10	10,30	15,75
Avkastning i %			
på eget kapital	20,9	23,1	60,1
på sysselsatt kapital	13,2	16,2	31,0
på sysselsatt kapital exklusive kundfinansieringsverksamheten	16,3	19,4	36,4
Nettoskuldsättningsgrad	0,70	0,65	0,75
Soliditet i %	26,8	27,7	28,2
Investeringar i anläggningar, MSEK	2 566	2 579	2 182
Kostnader för forskning och utveckling, MSEK	1 169	1 084	923
Antal anställda 31 december	23 763	22 206	23 024

SCANIA IDAG

Scania är en av världens ledande tillverkare av lastbilar och bussar. Scania är det fjärde största märket på världsmarknaden för tunga lastbilar och det tredje största i Europa. Scania är det fjärde största bussmärket i världen.

Scania har tillverkat tunga fordon i nära hundra år. Idag kan Scania erbjuda sina kunder ett totalåtagande som förutom fordonet kan innefatta allt från reservdelar till fast kilometerpris. Scania möter 2000-talet med en ny generation lastbilar och bussar, 4-serien.

Scania-aktien är noterad på Stockholms Fondbörs och på New York Stock Exchange.

Scania i världen

Scania är representerat i cirka hundra länder genom 1 000 distributionsställen och 1 500 serviceanläggningar. De största marknaderna för Scantias lastbilar under 1997 var Brasilien, Storbritannien, Tyskland, Frankrike och Nederländerna och för bussar Brasilien, Egypten och Spanien.

Scania grundades 1891. Den första lastbilen byggdes 1902 och 1911 tillverkades den första bussen.



Produktionsanläggningar finns i åtta länder i Europa och Latinamerika: Sverige, Danmark, Frankrike, Nederländerna, Polen, Brasilien, Argentina och Mexiko. Därutöver finns sammansättningsfabriker i ytterligare tio länder.

Vid utgången av 1997 hade Scania cirka 23 800 anställda världen över.

Forskning och utveckling är koncentrerad till Sverige.

Scantias produkter

Scania tillverkar lastbilar med en totalvikt över 16 ton för fjärrtrafik, regional och lokal distribution samt anläggningstransporter.

Scantias bussprogram består av helbyggda stads- och linjebussar samt busschassier för fler än 30 passagerare avsedda för stads-, linje- och turisttrafik.

Scantias industri- och marinmotorer används till bland annat generatoraggregat, entreprenad- och jordbruksmaskiner samt fartyg och fritidsbåtar.

Scania och Volkswagen äger 50 procent vardera av Svenska Volkswagen AB, som är importör i Sverige av Volkswagen, Audi, Seat, Skoda och Porsche.

Scantias styrka

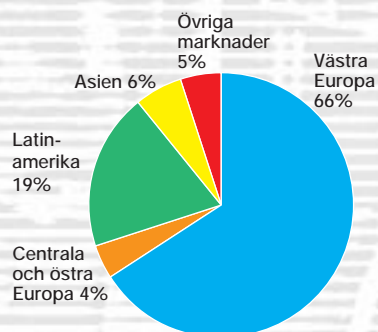
Scantias fordon kan skräddarsys för varje kund. Scaniafordonen har lång livslängd och låga driftkostnader, vilket skapat Scantias ställning som högkvalitetsmärke. Scantias framgångar bygger på:

- Koncentration på fordon avsedda för tunga gods- och passagerartransporter
- Ett modulbaserat produktsystem och ett globalt produktionssystem
- Service, reservdelar och andra tjänster som en integrerad del av verksamheten
- Fokusering på tillväxtmarknader

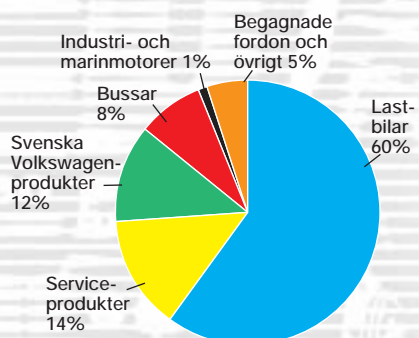


*Scania är representerat i cirka 100 länder.
Produktionsanläggningar finns i åtta länder i Europa och Latinamerika. Forskning och utveckling är koncentrerad till Sverige.*

**Fakturering per marknadsområde 1997
Scaniaprodukter**



Fakturering per produkt 1997



STYRELSENS ORDFÖRANDE

Scanias övergripande mål är att ge krävande kunder i det tunga transportsegmentet runt om i världen optimala lösningar. Koncentrationen till det tunga segmentet har över tiden visat sig mycket framgångsrik.

Scania befinner sig i en förändrings- och utvecklingsprocess där fokus successivt breddas genom en ökad satsning på tjänsteinnehållet i den totalaffär bolaget erbjuder sina kunder. Under 1997 inleddes ett offensivt investeringsprogram inom Scanias marknadsorganisation. Nu avslutas de senaste årens produkt- och produktionsrelaterade investeringar genom att 4-serieprogrammet nu introduceras i Latinamerika. Scania har därmed, som första tillverkare av tunga fordon i världen, samma produktprogram på alla marknader.

Europa – Scanias viktigaste marknad

I Europa, som svarar för cirka 70 procent av bolagets fakturering, har processen mot den gemensamma marknaden fullbordats. Samtidigt har det planerade införandet av valutan Euro alltmer tydligt påverkat utvecklingen av de nationella ekonomierna. Transportmarknaden inom EU har avreglerats. Konkurrensen på de förut prismässigt väsentligen avskärmade nationella marknaderna har därmed ökat.

Den avreglerade gemensamma marknaden skapar förutsättningar för framväxten av stora flernationella transportföretag. Kärnverksamheten i dessa företag är professionellt transport- och logistikkunnande medan transportmedelsdelen gärna överläts åt företag specialiserade på tillverkning, underhåll och drift av for-

don. Detta skapar utökade möjligheter för Scania att bredda sin verksamhet på en marknad värdemässigt mångdubbelt större än nybilsförsäljningen.

Det är mot bakgrund av denna potential Scanias marknadssatsningar ska betraktas. Strategin är väl beprövad och har med stor framgång genomförts av Scania i Storbritannien, den först avreglerade transportmarknaden i Europa.

EMU-anpassning ställer högre krav

Inom det blivande gemensamma europeiska valutaområdet sker nu successivt en harmonisering av priserna. Det innebär att såväl Scania som all annan svensk exportindustri med stora delar av affären i Europa måste anpassa sig till en verklighet där möjligheterna att dra fördelar av fluktuationer mellan olika valutor samt av olika prisnivåer på nationella marknader försvinner.

I detta perspektiv blir det fortsatta arbetet med att utveckla och bredda affären än viktigare för Scania. Med en fast valuta finns inte heller några lättköpta segrar i den rådande hårda konkurrensen. Denna utveckling tvingar varje företag att arbeta hårt på produktivtets- och kostnadssidan för att kunna hänga med och utvecklas. Fördelarna med Scanias nya produktionssystem och produktprogram ger bolaget goda förutsättningar att lyckas väl i denna situation.

Tillväxt i centrala och östra Europa

Scania har ägnat stor kraft åt den snabba utvecklingen i centrala och östra Europa. Den ekonomiska tillväxten i östra Europa inklusive Ryssland ökar starkt i takt med att marknadsekonomin utvecklas och fasta legala spelregler för affärlivet etableras. Det är viktigt att vara tidigt med i denna dynamiska utveckling för att på några års sikt säkra en



Anders Scharp

affär med hög lönsamhet i denna del av Europa. Styrelsen tog därför under 1997 beslut om att öka investeringarna i centrala och östra Europa.

Scania starkt i Latinamerika

I Latinamerika, som representerar cirka en femtedel av Scania-affären, har många länder haft en snabb ekonomisk tillväxt. Även om finanskrisen i Asien också momentant påverkar den latinamerikanska kontinenten så präglas den i allt väsentligt av en stark underliggande positiv ekonomisk utvecklingsstyrka.

Frihandelssamarbetet Mercosur, som visserligen i jämförelse med den europeiska gemensamma marknaden ännu befinner sig i ett inledande skede, driver på utvecklingen mot ökad marknads ekonomi och demokrati. Övergången från hög- till låginflationsekonomier har stabiliserat utvecklingen. En betydande handel mellan länderna i Latinamerika har kommit igång och utvecklas. Scantias ställning i Latinamerika är stark.

Finansiell instabilitet i Sydostasien

Under andra halvåret 1997 förstärktes den finansiella instabiliteten i Sydostasien. Detta har hittills inte påverkat Scania mer än marginellt eftersom inte

mer än cirka sex procent av bolagets volymer säljs i Asien. Under senare delen av 1997 gick de flesta av länderna i området in i ett läge med betydligt lägre ekonomisk aktivitet.

Den ekonomiska krisen i länderna i Sydostasien driver fram förändringar som på lite sikt leder till sundare och stabilare ekonomier. Flera av länderna synes nu gå mot mer traditionell marknadsekonomi med mångfald och konkurrens på lika villkor. På några års sikt finns det goda skäl att räkna med att tillväxten åter stabiliseras.

Långsiktigt perspektiv nödvändigt

Scania har i en branschjämförelse en god lönsamhet. Trots detta har bolaget inte motsvarat aktiemarknadens resultatförväntningar. Men jag vill understryka vikten av att ha ett långsiktigt perspektiv vid bedömningen av företag som Scania. Bolaget arbetar i en bransch som kännetecknats av konjunkturcykler på tio år och produktlivscykler på femton. Det är i detta perspektiv Scantias prestationer ska bedömas.

Mot denna bakgrund har styrelsen beslutat föreslå bolagsstämman en utdelning på 5,50 kronor per aktie.

Väl medveten om att det gångna året varit arbetsamt och krävande för alla som arbetat i Scania vill jag och mina kollegor i styrelsen uttrycka ett varmt tack till verkställande direktören och till alla medarbetare runt om i världen för de insatser som gjorts för att göra Scania ännu bättre rustat för framtidens krav.

Anders Scharp
Styrelseordförande

SCANIA-AKTIE

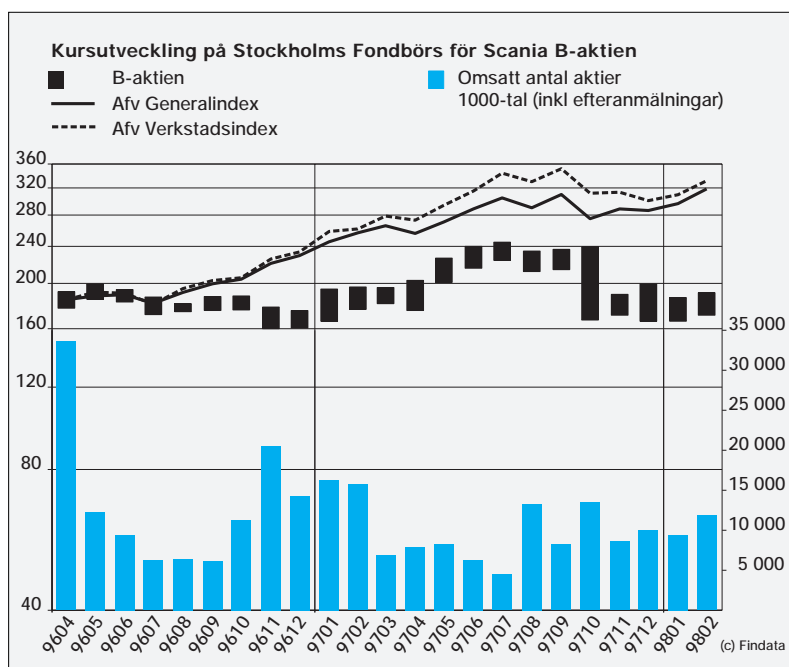
Scanias aktiekapital är fördelat på 100 miljoner A-aktier och 100 miljoner B-aktier.

Varje A-aktie representerar en röst och varje B-aktie en tiondels röst. I övrigt föreligger inga skillnader mellan aktieslagen. Det nominella värdet per aktie är 10 SEK.

Scanias båda aktieslag, serie A och serie B, är sedan 1 april 1996 noterade på Stockholms Fondbörs och New York Stock Exchange. På New York Stock Exchange noteras Scania-aktierna i form av depåbevis. Scania-aktierna handlas också via SEAQ International i London.

Handel under 1997

Scanias mest omsatta aktieslag, B-aktien, steg med fem procent under 1997, medan verkstadsindustrin i genomsnitt steg med 30 procent och Stockholms Fondbörs generalindex med 24 procent.



Vid årets slut noterades B-aktien till kursen 179 kronor, vilket motsvarar ett marknadsvärde på 35 650 MSEK, att jämföras med 34 050 MSEK vid årets början.

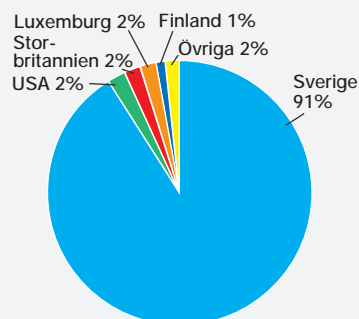
Ett sätt att mäta fluktuationerna hos en specifik aktie i relation till börsen som helhet är dess betavärde. Enligt Stockholmsbörsens beräkningar uppgick Scania-aktiens betavärde till 0,91 vid årets slut. Detta innebär att Scania-aktien i genomsnitt har fluktuerat nio procent mindre än börsen i genomsnitt.

I genomsnitt omsattes cirka 480 000 aktier per handelsdag i Stockholm, vilket ger en omsättningshastighet på 60 procent, att jämföras med 66 procent för Stockholms Fondbörs som helhet. I New York omsattes i genomsnitt cirka 4 900 depåbevis per dag. Vid årets slut var 1 720 460 depåbevis utestående, att jämföras med 2 792 000 vid årets början.

Aktieägarstruktur

Vid årsskiftet uppgick antalet aktieägare i Scania till cirka 45 000, en minskning med 6 000 sedan årets början. De tio största aktieägargrupperna svarade vid årets utgång för 72 procent av röstvärdet och 71 procent av kapitalet. Fjärde AP-Fonden ökade under året sitt innehav i Scania och återfinns nu bland de tio största aktieägarna. Nordbankens aktiefonder, SPP och S-E-Bankens aktiefonder ökade också sina innehav, medan Fidelity fonder, Trygg-Hansa Försäkring och SHBs aktiefonder reducerade sina innehav. Det utländska ägandet minskade under året från 16 procent till 9 procent av kapitalet. Den största minskningen skedde hos investerare registrerade i USA med en nedgång under 1997 från 6,6 procent till 2,1 procent. I Storbritannien noterades en minskning från 5,2 procent till 1,9 procent. Andelen ägare registrerade i Luxemburg ökade från 1,0 procent till 1,6 procent.

Ägarfördelning/kapital, 1997



Köptioner (warrants)

I samband med börsintroduktionen av Scania delade Investor AB ut cirka 190 miljoner köptioner, motsvarande cirka 20 procent av kapitalet i Scania, till sina dåvarande aktieägare. Dessa köptioner har tre års löptid och ger innehavaren en rättighet (men inte en skyldighet) att till och med 4 juni 1999 köpa en aktie i Scania för varje femtal köptioner. Fem köptioner samt erläggande av lösenpriset 180 kr ger rätt att köpa en aktie i Scania av serie B från Investor. Utnyttjande av dessa köptioner medför inte någon utspädning för övriga aktieägare, eftersom de är utfärdade mot Investors innehav.

Utdelningspolitik

Styrelsens nuvarande avsikt beträffande framtida utdelningar är att dessa skall avspegla det långsiktiga resultatet av Scantias verksamhet snarare än mellan olika räkenskapsår uppkomna fluktuationer i resultatet till följd av konjunktursvängningar inom den tunga fordonsindustrin.

Scania på Internet

På Scantias Internet-hemsida (<http://www.scania.com>) finns bland annat information om Scania-aktiens kursutveckling, kvartalsrapporter och årsredovisningar samt möjlighet att kontakta Scantias Investor Relations-funktion.

De tio största aktieägarna

31 december 1997

	% av röster	% av antal aktier
Investor	45,4	45,5
FöreningsSparbankens aktiefonder	7,7	7,9
SPP	3,8	3,6
Nordbankens aktiefonder	3,2	3,4
S-E-Bankens aktiefonder	3,1	2,8
Trygg-Hansa Försäkring	2,5	1,7
Fjärde AP-fonden	2,1	1,8
Skandia	1,8	1,9
SHBs aktiefonder	1,6	1,3
AMF Sjukförsäkring AB	1,2	1,1
Summa	72,4	71,0

Aktieägarstruktur

31 december 1997

Antal aktier	% av aktieägare	% av aktier
1 - 500	87,5	3,3
501 - 2 000	9,4	2,2
2 001 - 10 000	2,0	1,9
10 001 - 50 000	0,7	3,1
50 001 - 100 000	0,2	2,4
> 100 000	0,2	87,1
Totalt	100,0	100,0

Data per aktie

31 december	1997	1996
(i kronor om ej annat anges)		
Vinst	9,9	9,9
Eget kapital	51,2	44,9
Utdelning		
(1997 enligt förslag)	5,5	5,5
Börskurser B-aktien		
(vid stängning)		
årshögsta	240,0	199,5
årslägsta	166,5	161,5
vid årets slut	179,0	170,5
P/E-tal, B-aktien, gånger	18,1	17,2
Utdelningsandel i procent	55,6	55,6
Direktavkastning i procent (B-aktien) ¹⁾	3,1	3,2
Genomsnittligt antal omsatta aktier per dag på		
- Stockholms Fondbörs	A 162 000	
	B 318 000	
	Totalt 480 000	
- New York		
Stock Exchange	A-ADRs 4 300	
	B-ADRs 600	
	Totalt 4 900	

Omsättningshastighet på årsbasis 60%

Antal aktieägare, cirka 45 000

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

VERKSTÄLLANDE DIREKTÖRENS KOMMENTAR

1997 års volym sålda lastbilar och bussar blev den bästa i Scantias historia, men rörelseresultatet låg kvar på 1996 års nivå.

Både våra ägare och vi själva hade högt ställda förväntningar inför 1997. Därför anser jag att det är viktigt att redogöra för ett antal faktorer som påverkat Scantias resultatutveckling.

Konkurrens och prispress i Europa

Konkurrensen på våra huvudmarknader i västra Europa tilltog. Framför allt de tyska tillverkarna av tunga fordon positionerar sig mycket hårt för att med prisvapnet ta tillbaka de marknadsandelar de förlorat sedan början av 90-talet. Trots detta lyckades vi hålla en väsentligen oförändrad marknadsandel i västra Europa.

Vid introduktionen av 4-serien räknade vi med att få ut högre priser jämfört med 3-serien. Den hårdnande konkurrensen har inte gjort det möjligt att ta ut de priser vi hade kalkylerat med. Samtidigt står det klart att Scania hade haft en mindre stark position om vi inte hade kunnat erbjuda våra kunder den nya produktgenerationen.

Min bedömning är att konkurrens-klimatet inte kommer att förändras under 1998.

Latinamerika och Asien

Under året utvecklades den latinamerikanska marknaden väl fram till det fjärde kvartalet. Då vidtog den brasilianska regeringen ekonomisk-politiska åtgärder som kylde av efterfrågan.

Utvecklingen i Sydostasien blev alltmär dyster under det andra halvåret.

Efterfrågan mattades starkt i flertalet länder. Den finansiella krisen fortsätter in i 1998, och en svag efterfrågan är därför att vänta under större delen av året. Vår prioritet i regionen i detta läge är att säkra våra distributörers överlevnad.

Produktionsomställningen klar under 1998

Sedan slutet av 1995, då 4-seriens lastbilar började tillverkas, har Scania varit inne i den mest omfattande produkt- och produktionsomställningen någonsin. Omställningen i Europa har inte varit problemfri och har medfört högre kostnader än beräknat.

Under 1997 ställdes vår europa-produktion av bussar och busschassier om till 4-serien. Denna omställning, som beräknas vara genomförd vid halvårsskiftet 1998, påverkade 1997 års resultat med cirka 100 miljoner kronor och kommer att ha resultatpåverkan även under 1998. När omställningen väl är genomförd, kommer tidsåtgången i monteringen att vara 20–30 procent lägre än för det bussprogram vi just lämnat och bidra till ökad produktivitet.

Våra investeringar i det nya produktprogrammet samt i ökad kapacitet i såväl produktion som distributions- och serviceorganisation har visserligen medfört ökade avskrivningar och en högre volymkänslighet. Men investeringarna är avgörande för att Scania skall vara en av de ledande lastbils- och busstillverkarna även i framtiden.

4-serien lanseras i Latinamerika

Under andra halvåret 1997 påbörjades förberedelserna i Brasilien och Argentina för omställningen till 4-serien. Mot slutet av året byggdes ett betydande lager av den utgående modellen upp för att överbrygga produktionsbortfallet under ombyggnaden av monteringsanläggningarna.



Leif Östling

Under februari 1998 återupptogs produktionen i låg takt för att successivt ökas med målet att nå full nivå under juni. Under denna period räknar vi med att tappa marknadsandelar, trots en lägre total efterfrågan.

Omställningen i Latinamerika har inte belastat 1997 års resultat nämnvärt, men kommer att påverka 1998 med tyngdpunkt på första kvartalet.

Högre garanti- och goodwillkostnader

Distributionsorganisationen i Europa har under 1997 befunnit sig på en inlärningskurva när det gäller de nya produkterna. Det går inte att specificera en 4-seriebil på samma sätt som en bil ur 3-serieprogrammet.

Scaniaförsäljarnas uppgift är att tillsammans med kunderna hitta rätt i det nya produktprogrammet. Felspecifikationer har förekommit. Dessutom är det omöjligt att testa alla tänkbara kombinationer under utvecklingsfasen. Detta har bidragit till ökade garanti- och goodwillkostnader. Baserat på erfarenheter från tidigare generationsskiften räknade vi med att dessa kostnader under de första

två åren skulle fördubblas per fordon. Och där är vi nu.

För 1997 har resultatet därför belastats med omkring 400 miljoner kronor i ökade garanti- och goodwillkostnader. Vi kommer att bibehålla den högre avsettningsnivån i europaverksamheten under en stor del av 1998 för att därefter sänka den mot en normal nivå. Vi räknar med motsvarande utveckling efter introduktionen i Latinamerika.

Omstrukturering i transportbranschen

Konkurrens klimatet har under de senaste åren hårdnat även för transportörerna. Avregleringen och integrationen i Europa driver fram en kraftig konsolidering och specialisering av transportnäringen. Nya kunder och kundkonstellationer medför nya krav på vårt distributions- och servicenät samt på de produkter och tjänster vi erbjuder marknaden.

Outsourcing av tjänster kring fordonen blir allt vanligare, i första hand underhåll och reparationer, men även exempelvis finansiering och försäkringar. I den mest utvecklade formen av "Vehicle Management" disponerar kunden fordonet till ett fast kilometerpris under en period på tre till fem år.

Den utvidgade service- och tjänstemarknaden har en betydande potential. Vi utvecklar Scantias utbud och marknadsorganisation för att ta en ökande andel av denna marknad.

Investeringar i marknadsorganisationen

Under första halvan av 1990-talet strukturerades vår organisation i Storbritannien om till färre och större strategiska återförsäljare med kvalificerade serviceverkstäder knutna till dessa. Nya affärskoncept utvecklades och Scantias marknadsandel ökade från cirka 10 till 20 pro-

cent. I Nederländerna har vår delägda distributör Beers' nått liknande resultat. I Frankrike och Tyskland påbörjades under 1996 förändringsprogram med samma inriktning.

I centrala och östra Europa fortsätter utvecklingen mot marknadsekonomi. Framförallt Polen är på väg att bli en betydande marknad. Scania's distributions- och servicenät byggs nu snabbt ut. I Ryssland etablerade vi under 1997 ett eget importörsbolag, och en distributions- och serviceorganisation byggs nu upp.

Under 1997 ökade investeringarna i den europeiska distributions- och serviceorganisationen med 600 miljoner kronor. Denna expansion, som fortsätter in i 1998, drar med sig extra kostnader. Men vi ser dem som en avgörande investering i vår framtid.

Fokus på tillväxt

Vi har under perioden 1995-1997 haft en hög investeringsnivå i nya produkter och i ökad kapacitet i produktion och marknadsorganisation. Syftet är att erbjuda de bästa produkterna på marknaden, förstärka vår marknadsposition på huvudmarknaderna, bredda Scania-affären och nå volymtillväxt på nya marknader.

Under de närmaste åren kommer investeringarna i produktionsapparaten att sänkas till en lägre nivå. Däremot kommer vi att fortsätta investera offensivt i marknadsorganisationen. Parallellt med detta arbetar vi intensivt med att förbättra vår kostnadsstruktur samt med att öka såväl kvaliteten som miljöegenskaperna på våra produkter och tjänster för att förbättra lönsamheten i Scania.

Ett förändrat distributionsupplägg i västra Europa, nya distributörer i centrala och östra Europa liksom en fortsatt utbyggnad av nätet i övriga delar av världen är förutsättningar för att vi effektivt skall kunna leverera den bästa intjäningsmaskinen – en Scania lastbil, en Scania buss eller en Scania motor – till våra kunder.

Endast genom att skapa ett högt kundvärde kan vi leverera ett bra aktieägarvärde.



Leif Östling
Verkställande direktör

AFFÄRSIDÉ OCH STRATEGIER

Scania har som affärsidé att förse sina kunder med fordon och service för varu- och persontransporter på väg. Genom att fokusera på kundens behov skall Scania växa med uthållig lönsamhet och därmed skapa värde för aktieägarna.

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

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

Koncentration på fordon för tunga transporter

Scania är den enda europeiska lastbilstillverkaren med verksamheten koncentrerad på tunga fordon. Bussverksamheten är på samma sätt inriktad på det tunga segmentet av marknaden.

I takt med ekonomisk tillväxt och förbättrad infrastruktur blir det ekonomiskt fördelaktigt med större transportenheter. Därför ökar efterfrågan på tunga lastbilar och bussar i förhållande till den totala efterfrågan på kommersiella fordon.

Teknologi och produktionssystem för tunga fordon är specialiserade och skiljer sig från de lättare segmenten. Individuellt specificerade produkter kräver individuell prissättning. Scanias lastbilar och bussar är etablerade som kvalitetsprodukter både vad gäller prestanda och pris.

Scania är den enda europeiska lastbilstillverkaren med verksamheten koncentrerad på tunga fordon.



Modulbaserat produktsystem och globalt produktionssystem

Köpare av tunga transportfordon efterfrågar alltmer individuella lösningar. Ju bättre anpassat fordonet är till uppgiften, desto bättre transportekonomi ger det.

Scanias modulsystem, som utvecklats under decennier, bygger på att samma komponenter används i rader av olika specifikationer. Det gör det möjligt att konstruera produkter som svarar mot kundernas behov. Produkterna kan samtidigt utvecklas, tillverkas och distribueras kostnadseffektivt. Det totala antalet komponenter som ingår i Scanias produktprogram begränsas, och modulsystemet ger betydligt längre produktionsserier än ett konventionellt produktsystem.

Efter omställningen till 4-serien av lastbilar och bussar vid de latinamerikanska anläggningarna under 1998 har Scania ett globalt produktprogram med standardiserade, utbytbara komponenter och globala kvalitetskrav. Det möjliggör samma processteknik över hela världen samt att anläggningar i olika länder och världsdelar kan komplettera varandra vid ojämnt kapacitetsutnyttjande.

Integrering av fordon och tjänster

Som en integrerad del i Scanias verksamhet ingår, utöver fordon och motorer, också andra produkter och tjänster som underhåll, reservdelar, reparationer och finansiering.

Transportörerna behöver snabb tillgång dygnet runt till löpande service och reparationer. Scania utvecklar därför sitt distributions- och servicenät på samtliga marknader för att tillförsäkra sina kunder största möjliga tillgång till fordonen.

På de mest utvecklade marknaderna blir det allt vanligare att transportföretag lägger ut en ökande del av driften av fordonen på utomstående leverantörer.

Många efterfrågar helhetslösningar, där kunden betalar ett fast kilometerbaserat pris för ständig tillgång till fordonet. En ökande del av Scanias försäljning utgörs därför av olika slag av reparations-, tillsyns- och totalkostnadsavtal. Scania utvecklar sitt affärskoncept "Scania Vehicle Management" i syfte att möta denna efterfrågan, vilken ger möjlighet till ökad affärsvolym.

Tillväxtmarknader i fokus

En stor del av den långsiktiga tillväxten i efterfrågan på tunga lastbilar förväntas uppstå på Scanias tre huvudmarknader: Europa, Latinamerika och Asien.

I västra Europa pågår en omstrukturering och integrering över gränserna av transportbranschen. Denna utveckling erbjuder tillväxtmöjligheter för de lastbilstillverkare som har förmågan att möta kundernas totala behov av fordon och tjänster.

Utvecklingen av transportsektorn i centrala och östra Europa är mycket snabb, och en allt större del av efterfrågan riktas mot västeuropeiska lastbils- och bussfabrikat.

I Latinamerika utvecklas de nationella ekonomierna liksom handeln mellan länderna. En ökande andel av såväl gods- som persontransporterna sker med tunga fordon. Scanias mycket starka marknadsställning i de största länderna är en god bas för ytterligare expansion.

Asien utgör på sikt en viktig tillväxtmarknad. I takt med att infrastrukturen byggs ut, möjliggörs en effektivisering av transportsektorn. Detta kommer i sin tur att öka efterfrågan på tunga fordon. Scania konsoliderar och förstärker sin distributions- och serviceorganisation för att befästa ställningen som ledande europeiskt märke i regionen.

VERKSAMHETSÖVERSIKT

Scania verkar på marknaderna för tunga fordon i Europa, Latinamerika, Asien (utom Japan), Afrika samt Oceanien. De latinamerikanska marknaderna försörjs i huvudsak av Scanias produktion där, medan övriga marknader försörjs från Europaproduktionen. Scanias rörelseresultat redovisas uppdelat på Europaverksamheten respektive Latinamerikaverksamheten.

Total produktion i världen

Världsproduktionen av tunga lastbilar (exklusive det forna östblocket) ökade under 1997 med nio procent till cirka 545 000 fordon (500 000). De större europeiska och amerikanska märkena ökade sin produktion medan de japanska minskade. Scania var liksom föregående år det fjärde största märket i världen.

Världsproduktionen av stads-, linje- och turistbussar i Scanias segment – bussar för mer än 30 passagerare – var cirka 72 000 fordon (56 000), en ökning med 29 procent. Scania var liksom föregående år det fjärde största bussmärket i världen.

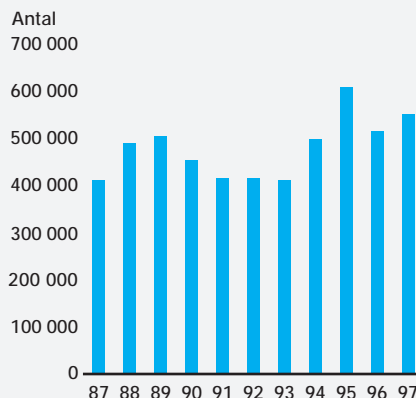
Europaverksamheten

Lastbilsmarknad Västeuropa

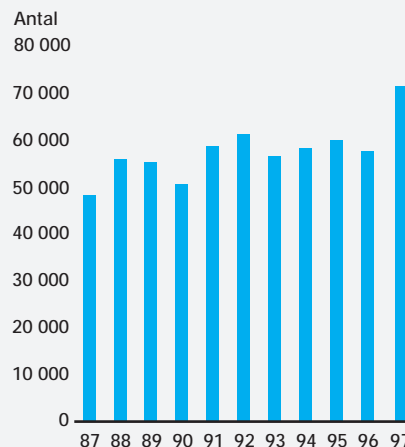
Antalet registreringar av tunga lastbilar i Västeuropa under 1997 var i stort sett oförändrat jämfört med de två senaste åren. Totalt registrerades 170 000 tunga lastbilar jämfört med 172 000 under 1996 och 173 000 under 1995.

Under början av året fortsatte den tydliga nedgång som kännetecknade senare delen av 1996. Registreringarna för första kvartalet 1997 av lastbilar över 16 ton var 20 procent lägre än motsvarande period året innan.

Världsproduktion av tunga lastbilar (exklusive forna östblocket)



Världsproduktion av tunga bussar (exklusive forna östblocket)



Världsproduktion av tunga lastbilar 10 största märkena

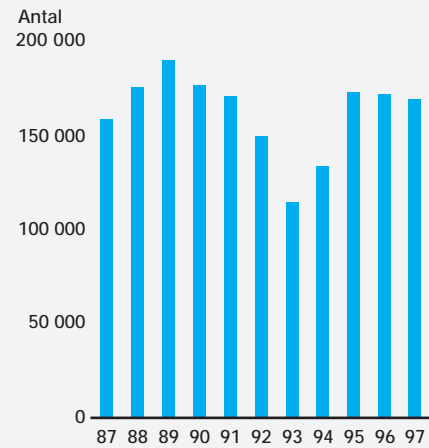
Antal	1997 *	1996
Mercedes	66 000	47 000
Freightliner	61 000	55 000
Volvo	60 000	56 000
Scania	44 000	38 000
International	41 000	32 000
Mack	28 000	24 000
MAN	26 000	24 000
Iveco	23 000	24 000
RVI	23 000	22 000
Kenworth	22 000	20 000

* 1997 preliminärt

Efterfrågan förstärktes successivt från slutet av första kvartalet. Registreringarna under första halvåret 1997 var 11 procent lägre än motsvarande period 1996. Vid årets slut hade minskningen reducerats till drygt en procent.

Av de största länderna i Västeuropa utvecklades den tyska marknaden bäst efter flera år av stagnerande efterfrågan, och registreringarna av tunga lastbilar ökade med sex procent till 41 000 fordon. På den brittiska marknaden minskade registreringarna med 12 procent till 26 000 lastbilar. I Frankrike minskade registreringarna med 10 procent till 31 000 fordon. Under hösten vände emellertid utvecklingen i både Storbritannien och Frankrike, och registreringarna ökade åter.

Registrering av tunga lastbilar i västra Europa



Scantias ökade satsning på bygg- och anläggningsfordon har fallit väl ut under 1997.



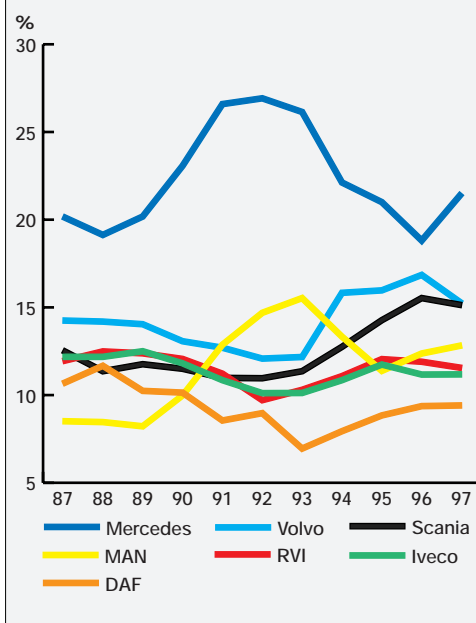
Den svaga efterfrågan under 1996 och inledningen av 1997 ledde till ett lågt kapacitetsutnyttjande i den europeiska lastbilsindustrin. Priskonkurrensen skärptes avsevärt, och har fortsatt även sedan efterfrågan stigit. I samband med introduktionen av sin nya lastbilsgeneration uttalade Mercedes-Benz sin strävan att med prisvapnet ta tillbaka marknadsandelar som företaget förlorat under 1990-talet, vilket ytterligare ökat konkurrensstrycket.

Scantias genomsnittliga intäkt per lastbil blev, rensad från valutaeffekter, drygt en procent högre än 1996. Faktureringen under året från den europeiska produktionen avsåg helt fordon ur 4-serien. Av 1996 års fakturering avsåg 40 procent 4-serien och 60 procent 3-serien.

Scantias andel av den västeuropeiska marknaden för tunga lastbilar minskade något under 1997 till 15,1 procent från 15,5 procent för 1996. Andelen för 1995 var 14,3 procent. Av de viktigaste konkurrenterna noterade Volvo en minskning till 15,2 procent från 16,9 procent 1996 och 16,0 procent 1995. Mercedes-Benz nådde 1997 en andel av 21,5 procent, jämfört med 18,8 procent 1996 och 21,0 procent 1995.

Scantias ordergång på den västeuropeiska marknaden under 1997 var 29 400 lastbilar (23 900), en ökning med

Marknadsandelsutveckling i västra Europa



23 procent. Ordergången var något lägre under första kvartalet jämfört med motsvarande period 1996. Därefter förbättrades ordergången och var särskilt stark under andra halvåret.

De största procentuella ökningarna jämfört med 1996 skedde i Spanien, Belgien och Storbritannien. Genom ökad produktionstakt under hösten minskade den genomsnittliga leveranstiden för nytecknade order från fem-sex månader i slutet av september till tre-fyra månader vid årsskiftet.

Från början av 1997 har det kompletta produktprogrammet inom Scantias nya produktgeneration, 4-serien, funnits tillgängligt på den europeiska marknaden. Scantias breddade produktutbud ger möjlighet att öka penetrationen i icke-traditionella marknadssegment såsom anläggningsbilar. Inbrytningar gjordes framför allt bland bygg- och anläggnings-transportörer i Spanien och Österrike.

Scantias tio största lastbilsmarknader						
	Antal registrerade lastbilar			Marknadsandel i %		
	1997	1996	1995	1997	1996	1995
Brasilien	7 050	5 226	6 540	39,5	38,2	33,9
Storbritannien	5 403	5 591	5 380	20,5	18,6	16,6
Tyskland	3 227	2 990	2 975	7,9	7,7	7,4
Frankrike	2 854	3 276	3 144	9,3	9,6	9,8
Nederländerna	2 333	2 878	2 256	20,1	23,1	20,8
Spanien	2 050	1 285	1 544	14,9	12,1	13,2
Italien	1 880	2 257	2 208	13,4	15,0	14,0
Argentina	1 728	1 509	1 069	34,8	42,0	39,3
Sverige	1 429	2 181	1 203	43,0	48,6	43,6
Danmark	1 320	1 281	1 286	31,5	31,1	30,4

Lastbilsmarknad centrala och östra Europa

Marknaden i centrala och östra Europa för tunga lastbilar av västeuropeiska fabriker fortsatte att öka och försäljningen fördubblades jämfört med 1996. Volymen för de lokala tillverkarna fortsatte att minska. Större delen av efterfrågan på importerade lastbilar var emellertid fortfarande inriktad på begagnade fordon. Scantias fakturering av nya lastbilar till regionen ökade med 80 procent till 1 800 lastbilar (1 000).

Det land som kommit längst i utvecklingen är Polen, där marknaden snabbt närmar sig strukturen i västra Europa. Nybilsmarknaden för tunga lastbilar i Polen ökade under året med 60 procent till 3 900 fordon. Scantias marknadsandel steg till 19,1 procent (13,4).

Den ryska lastbilsmarknaden växer snabbt. Scantias ordergång mer än fördubblades under 1997.

Den potentiellt största marknaden i området är Ryssland, där det totala årliga behovet av tunga lastbilar beräknas till i storleksordningen 40 000–60 000. Marknaden domineras ännu av inhemska tillverkare, men västeuropeiska märken fortsatte under året att öka sin andel. Scantias ordergång mer än tredubblades till 253 lastbilar (72).

Under året startade Scania ett helägt importörsbolag, Scania Russia, med huvudkontor i Moskva. Dessutom startades två nya återförsäljare och fyra serviceverkstäder. I regionen finns potential i Ukraina liksom i Vitryssland, som är strategiskt viktig då landet utgör transitled för transporter mellan Tyskland och centrala Ryssland.

Servicemarknad Europa

Servicemarknadsförsäljningen i Europa ökade under 1997. Faktureringen av service och reservdelar steg med 23 procent till 5 025 MSEK (4 085). Under året fortsatte satsningen på förstärkning av företagets försäljnings- och serviceorganisation. Detta arbete bedrivs med prioritet på Tyskland och Frankrike, där en omstrukturering av marknadsorganisationen genomförs.

Syftet är att etablera en optimal struktur i förhållande till transportströmmarna och anpassa lokalisering, servicegrad och öppethållande efter kundernas behov.

De totala nettoinvesteringarna i form av förvärv och nya anläggningar i den europeiska marknadsorganisationen uppgick under året till cirka 900 MSEK. Satsningarna inom marknadsorganisationen medförde ökade kostnader i försäljningsledet på 500 MSEK. Halva ökningen är hänförlig till förvärv. Scantias importör på den schweiziska marknaden, Truck AG, samt återförsäljare i Storbritannien, Tyskland och Frankrike förvärvades under året.

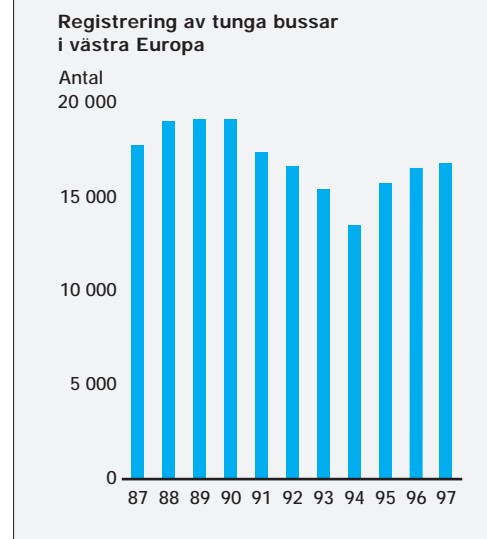


Utbyggnaden av marknadsorganisationen i centrala och östra Europa fortsatte. Helägda importörsbolag finns nu i flertalet länder i området och antalet försäljnings- och serviceställen ökade.

Bussmarknad Europa

Marknaden för tunga bussar i Västeuropa var oförändrad jämfört med 1996. Registreringarna uppgick till 16 700 bussar (16 400). På de största marknaderna skedde en uppgång i Tyskland och Spanien, medan registreringarna var oförändrade i Frankrike och minskade i Storbritannien.

Avregleringen av persontransporterna fortsatte. Allt större del av trafiken ombesörjs av färre och större operatörer, som är aktiva i flera länder. Efterfrågan inriktas i ökande utsträckning på standardiserade fordonsflottor med högre utnyttjandegrad. Efterfrågan ökar på service- och finansieringskontrakt liksom på avtal, där



operatören betalar ett fast kilometerpris för bussen.

Faktureringen av Scaniabussar och busschassier i Europa minskade med tre procent till 1 690 jämfört med 1 740 1996 och 1 690 år 1995. Marknadsandelen i Västeuropa minskade till 8,4 procent jämfört med 9,9 procent 1996, främst

I Europa har avregleringar lett till en utveckling mot färre men större bussbolag. Det leder till ökad efterfrågan på service- och finansieringsavtal.



till följd av nedgång i efterfrågan på traditionellt starka Scaniamarknader som Storbritannien och de nordiska länderna samt lägre produktionskapacitet under produktionsomställningen till den nya bussgenerationen. Spanien blev åter Scantias främsta marknad i Europa med 363 registrerade Scaniabussar (335). Scantias ordergång i Europa ökade under året med 23 procent till 1 850 bussar och busschassier (1 500).

Under senare delen av 1997 började Scania leverera den nya bussgenerationen. Från att tidigare tillverka 45 olika modeller bygger Scantias nya bussprogram nu på sju chassimoduler. Den nya bussgenerationen kan genom kombinationer av dessa moduler tillgodose ett betydligt större antal olika transportbehov, kombinerat med ökad tillförlitlighet och servicevänlighet genom ett minskat antal komponenter.

I augusti startade sammansättning av kompletta stadsbussar vid Scantias anläggning i Angers i Frankrike. Denna enhet levererar i första hand till den franska marknaden och andra sydeuropeiska marknader.

Genom standardiseringen av det nya bussprogrammet ökar valmöjligheterna för kunden samtidigt som service och underhåll förenklas.

Industri- och marinmotorer

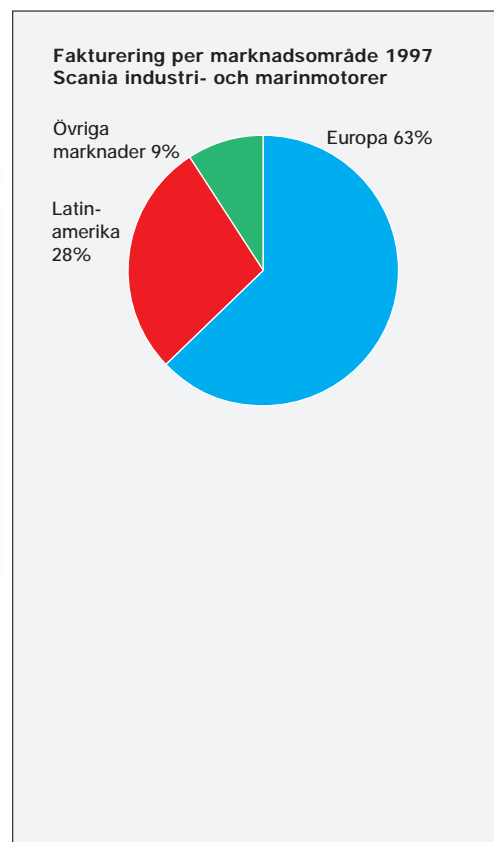
Scantias totala antal fakturerade industri- och marinmotorer ökade under 1997 med 12 procent till 3 060 (2 730).

I Europa steg faktureringen med fyra procent till 1 920 (1 840) till följd av en uppgång i bland annat Spanien, Storbritannien och Nederländerna, medan leveranserna i Norden sjönk. Ordergången var stabil under året.



I september 1997 introducerades Scantias nya 12-litersmotor för industriellt bruk.

Under året introducerades en ny 12-liters industrimotor inom effektområdet 330–540 hästkrafter, som bygger på Scantias nya motorprogram.



Scanias fem största bussmarknader						
	Antal registrerade bussar			Marknadsandel i %		
	1997	1996	1995	1997	1996	1995
Brasilien	1 351	1 369	1 516	10,1	9,1	8,9
Egypten*	438	-	-	-	-	-
Spanien	363	335	350	16,8	17,3	19,2
Sverige	262	325	269	27,6	38,0	36,5
Storbritannien	231	272	285	10,4	11,0	12,5

* Fakturerade

Asien, Afrika och Australien

Under första halvåret var marknadsutvecklingen i Asien positiv och Scanias leveranser steg med 17 procent jämfört med samma period 1996. Scanias fakturering av tunga lastbilar i Asien för året 1997 ökade med tre procent till 3 100 fordon jämfört med 3 000 för 1996 och 3 300 för 1995. Leveranserna ökade under första halvåret starkt i Taiwan, Indonesien och Hongkong. Under senare delen av året skedde en uppgång av leveranserna till Turkiet.

Den finansiella krisen i Sydostasien ledde till drastiskt minskad ordergång under andra halvåret. I Sydkorea, Indonesien och Thailand stannade efterfrågan upp. I Sydkorea måste Scanias marknadsorganisation omorganiseras. Marknaderna i Hongkong och Taiwan har visat något större stabilitet än övriga marknader. Efterfrågan har dock sjunkit markant även där.

Fortsatt turbulens på de sydostasiatiska marknaderna hämmar investeringsaktiviteterna och möjligheterna för transportörer att finansiera köp. Efterfrågan på nya fordon bedöms bli låg på flertalet marknader i regionen under 1998.

Servicemarknadens omfattning påverkas i mindre grad, då uppskjuten förnyelse av fordonsbestånd ökar behovet av underhåll och reservdelar. Scania fortsatte under året att konsolidera och utveckla sitt servicenät.

På övriga marknader, som främst innefattar Afrika och Australien, minskade

faktureringen av lastbilar med cirka 23 procent. Minskningen skedde främst i Etiopien, Tunisien och Sydafrika medan Marocko ökade.

Bland de icke-europeiska bussmarknader som försörjs av Europaproduktionen ökade leveranserna kraftigt till Egypten, som under 1997 blev Scanias näst största bussmarknad. På flertalet övriga marknader sjönk leveranserna.

Leveranserna av industri- och marinmotorer till dessa marknader fördubblades jämfört med 1996, men ökningen var koncentrerad till första halvåret. Till följd av krisen i Sydostasien skedde i stort sett inga beställningar i regionen under senare delen av året.

Produktion Europaverksamheten

Produktionstakten vid de europeiska anläggningarna var relativt låg i början av 1997 till följd av den svaga ordergången under hösten 1996. I takt med stigande ordergång under året ökades produktionstakten och den totala produktionen var i nivå med 1995.

Under de senaste åren har Scania gjort investeringar i det nya produktprogrammet samt byggt ut produktionskapaciteten. Dessa investeringar har resulterat i väsentligt höjd avskrivningsnivå. Avskrivningar i den europeiska produktionen ökade med cirka 150 MSEK under 1996 och med ytterligare 200 MSEK under 1997. Förutsatt att nuvarande tekniska kapacitet är tillräcklig, bedöms investeringsstakten kunna reduceras under de närmaste åren.

I syfte att nå ökad effektivitet och bättre utnyttjande av gjorda investeringar sker en renodling av företagens tillverkningsenheter. Förberedelser har påbörjats för flyttning av monteringen av motorer och axlar från Zwolle till Södertälje respektive Falun. Därigenom renodlas Zwolle-anläggningen som sammansätt-

Det pågår ett kontinuerligt arbete inom Scania för att minska materialkostnaderna och samtidigt öka kvalitet och leveransprecision för 4-seriens lastbilar.



ningsfabrik, och ytterligare kapacitet frigörs.

En planerad reduktion i bemanning med cirka 1 500 personer från toppnivån i slutet av första kvartalet 1996 slutfördes under första halvåret 1997. Under andra halvåret skedde en nyrekrytering av cirka 400 personer för att täcka den ökande produktionen, varför bemanningen vid slutet av 1997 var densamma som vid årets början. Antalet anställda ökade emellertid inte i samma takt som produktionen. Den nyrekryterade arbetsstyrkan har en kompetensprofil som bättre passar företagets aktuella behov.

Produktiviteten, mätt som antal tillverkade fordon i förhållande till arbetade timmar, ökade med drygt åtta procent för helåret 1997 jämfört med fjärde kvartalet 1996. Detta var delvis en följd av ökade volymer men också av rationaliserings-effekten i omställningen till 4-serien. Ökad produktivitet motverkades av

ökade lönekostnader och en bonus på 200 MSEK till personalen. Vid sidan av löneavtalen påverkades lönekostnaderna av höjd kompetensnivå samt tidvis omfattande övertidsuttag under hösten som konsekvens av snabbt ökad produktions-takt.

Ett avtal om flexibel arbetstid trädde i kraft under senare delen av 1996 för merparten av de anställda inom den europeiska verksamheten. Syftet är att Scania skall få ökade möjligheter att möta variationer i efterfrågan på ett kostnads-effektivt sätt.

Materialkostnaderna per fakturerad lastbil ökade till följd av att uteslutande 4-seriebilar fakturerades, jämfört med föregående år då 60 procent av faktureringen bestod av 3-seriebilar. 4-seriebilarna säljs med en högre teknisk specifikation och ett mer avancerat bränsleinsprutningssystem för att uppfylla nya emissionsbestämmelser. I slutet av 1997 var

emellertid materialkostnaderna för 4-seriens lastbilar cirka två procent lägre i lokal valuta än vid ingången av året.

Under större delen av året tillverkades alltså komponenter till det utgående bussprogrammet, vilket fördyrade material- och hanteringskostnaderna. Under hela 1997 producerades 3-seriens lastbilar i Latinamerika, vilket påverkade kostnaderna i de europeiska enheter, som levererar komponenter till den latinamerikanska produktionen. Efter omställningen i Latinamerika, kommer Scania totala produktion av lastbilar, bussar samt industri- och marinmotorer att baseras på 4-serien. Detta ökar möjligheterna till så kallad global sourcing, vilket på sikt ger förutsättningar för sänkning av material- och komponentkostnaderna.

I samband med introduktionen av 4-serien gjordes bedömningen att garanti-kostnaderna per levererat fordon skulle komma att fördubblas under de två första åren. Erfarenheterna hittills bekräftar denna bedömning.

Leveransprecisionen, som sjönk i samband med produktionsomställningen, steg under året och nådde samma nivå som före omställningen.

Latinamerikaverksamheten Lastbilsmarknad

Den positiva utvecklingen på lastbilsmarknaderna i Latinamerika, som inledes under senare delen av 1996, fortsatte under 1997. Uppgången var tydligast under det första halvåret, medan efterfrågan sjönk under sista kvartalet. Frihandelsarbetet inom Mercosur har en positiv effekt på transportefterfrågan, då den ökade ekonomiska integrationen mellan länderna ger upphov till en expansion i handeln över gränserna.

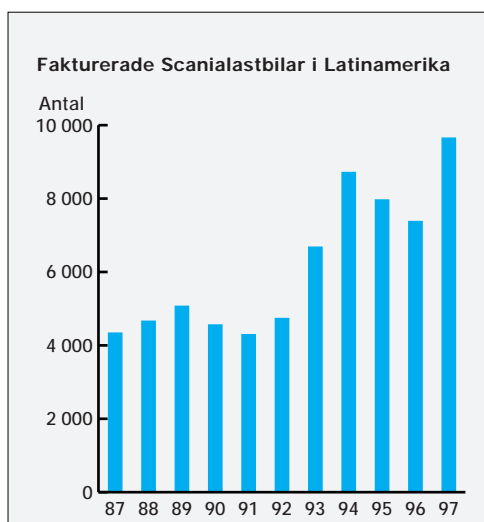
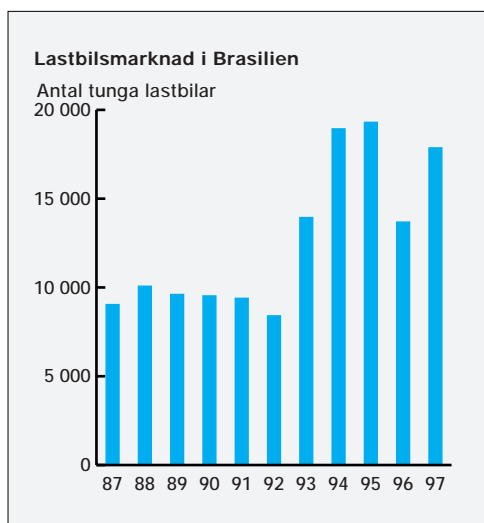
Scania fakturering på de latinamerikanska marknaderna ökade med 30 procent till 9 600 lastbilar (7 400). Orderingången i den latinamerikanska produktionen ökade under 1997 med 34 procent till 9 900 lastbilar (7 400).

När produktionsomställningen i Latinamerika är genomförd kan Scania som enda tillverkare erbjuda samma produkter på samtliga marknader.



I Brasilien, den dominerande marknaden, ökade efterfrågan kraftigt under andra och tredje kvartalen. Jämfört med 1996 växte marknaden för tunga lastbilar med 30 procent och nådde 17 900 fordon. Denna nivå är den tredje högsta någonsin i Brasilien och är en följd av den långsiktigt positiva utvecklingen av landets ekonomi. Effektiviseringen av Brasiliens transportnät fortsätter, vilket ökar efterfrågan på tunga lastbilar.

Under hösten 1997 uppstod obalans i den brasilianska ekonomin, vilket föran-



ledde regeringen att införa ett ekonomiskt åtgärdsprogram med bland annat betydande ränte- och skattehöjningar. Dessa åtgärder orsakade vikande efterfrågan på tunga lastbilar, som bedöms bestå under första halvåret 1998. Under början av 1997 utvecklades priserna på tunga lastbilar positivt, men en hård priskonkurrens inträdde igen mot slutet av året genom att efterfrågan mattades.

Scania befäste sin position som marknadsledare i Brasilien med en marknadsandel på 39,5 procent (38,2). Antalet registrerade Scania-lastbilar uppgick till 7 100 (5 200), en uppgång med 37 procent.

Den argentinska marknaden för tunga lastbilar ökade med 38 procent till 5 000 fordon, även detta en av de högsta nivåerna någonsin. Landets ekonomi är inne i en fas av tillväxt.

Scanias leveranser i Argentina ökade med drygt 15 procent till 1 728 lastbilar, vilket är den högsta volymen någonsin. Scania behöll ställningen som marknadsledare med en andel på 34,8 procent (42,0). Under året förstärktes försäljnings- och serviceorganisationen. Bland annat invigdes en ny importörsanläggning i Buenos Aires.

Även i andra delar av Latinamerika förbättrades efterfrågan. I Mexiko ökade Scanias volymer avsevärt. Scanias satsning i Chile, med bland annat ett helägt importörsbolag sedan 1996, börjar ge resultat. Volymererna är alltjämt begränsade, men landets goda tillväxt ger utvecklingsmöjligheter.

Även servicemarknadsförsäljningen utvecklades positivt, och faktureringen av reservdelar i Latinamerika ökade med drygt 20 procent.

I Latinamerika har Scania främst konkurrerat på marknaden för långfärdsbussar. Produktionsstarten av den nya bussgenerationen stärker Scantias konkurrenskraft på marknaden för stadsbussar.



Bussmarknad Latinamerika

Bussmarknaden i Brasilien minskade med drygt tio procent under 1997. Scantias registreringar var i stort sett oförändrade, med 1 350 bussar, och marknadsandelen ökade till 10,1 procent (9,1). Leveranserna av Scaniabussar ökade på flertalet marknader. Scantias totala leveranser av bussar i Latinamerika uppgick till 1 800 (1 600), en ökning med 12 procent.

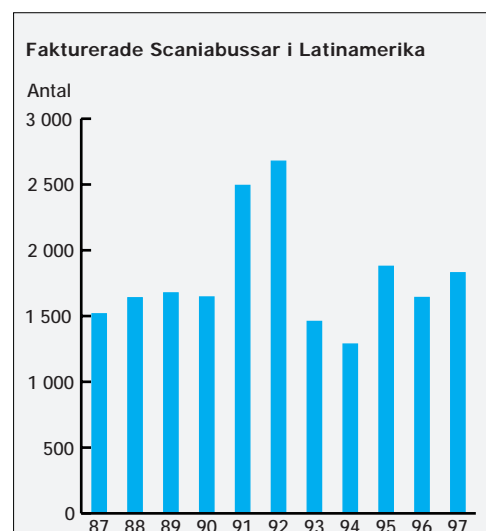
Scania satsar nu på inbrytningar utanför det traditionella segmentet (bussar för linjetrafik). Stadsbussar utgör en avsevärt större del av den totala bussmarknaden, och stadsbussar från Scania går nu i provtrafik i bland annat São Paulo och Buenos Aires.

Industri- och marinmotorer

Leveranserna i Latinamerika av industri- och marinmotorer steg med åtta procent till 740 (685) efter en uppgång i Brasilien.

Produktion Latinamerika

Vid årsskiftet 1997 avslutades produktionen av 3-seriens lastbilar vid de latinamerikanska produktionsenheterna. Som ett led i effektiviseringen av verksamheten koncentrerades tillverkningen av växellådor och transmissionskomponenter till Tucumán i Argentina. En ny, separat monteringslina för bussar togs i bruk vid anläggningen i São Paulo.



Produktionsvolymen steg kraftigt under året till följd av den snabbt stigande orderingången och var den högsta någonsin. En lageruppbyggnad som vid utgången av året resulterade i ett lager på 1 300 lastbilar genomfördes för att kompensera förväntat bortfall i produktionen under första halvåret 1998 till följd av omställningen till 4-serien.

Bemanningen har varit i stort sett oförändrad under året trots den rekordhøga volymen.

Kostnaderna för material och komponenter var relativt stabila under året. Inför produktionsomställningen till 4-serien har inköpsstrukturen förändrats och antalet leverantörer halverats.

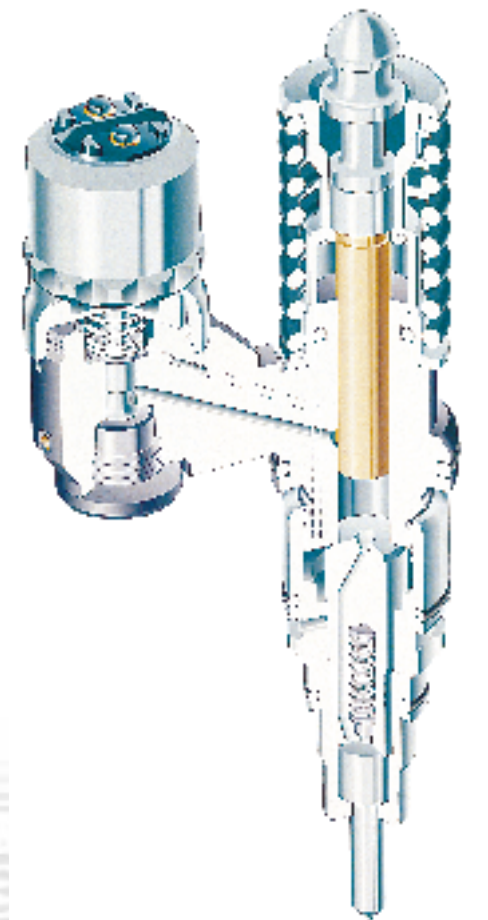
I december 1997 påbörjades produktionsomställningen vid Scantias anläggningar i Latinamerika till 4-serien vad gäller lastbilar. Den beräknas vara slutförd under första halvåret 1998.

Omställningen av bussproduktionen påbörjas i april och beräknas vara slutförd under tredje kvartalet. Under omställningen kommer produktionskapaciteten att vara begränsad. Efter bytet till 4-serien i Latinamerika blir Scania den enda tillverkaren av tunga lastbilar och bussar med samma produktprogram på samtliga marknader.

Forsknings- och utvecklingskostnader

Scaniagruppens forsknings- och utvecklingskostnader uppgick under året till 1 169 MSEK (1 084). En avsevärd del av arbetet avsåg fortsatt motorutveckling. En ny 11-litersmotor presenterades i februari 1998. En ny typ av insprutnings-system, enhetsinsprutare, lanserades i början av 1998 för Scantias nya 11- och 12-litersmotorer.

Scantias nya enhetsinsprutare – en kombination av insprutningspump och insprutare för varje cylinder – gör underhållet mycket enkelt. Varje cylinder kan repareras var för sig utan att övriga delar av motorn påverkas.



Försäljningskostnader

Scaniagruppens försäljningskostnader ökade med 992 MSEK till 4 786 MSEK (3 794).

I Europaverksamheten ökade kostnaderna med cirka 750 MSEK. Cirka 600 MSEK är hänförliga till marknadsbolagen. Ökade goodwillkostnader svarade här för cirka 100 MSEK. Den fortsatta expansionen i marknadsorganisationen påverkade kostnaderna med cirka 500 MSEK, varav 250 MSEK i förvärvade verksamheter. Även försäljnings-, distributions- och goodwillkostnader i fabriksledet ökade, bland annat till följd av högre volymer.

Försäljningskostnaderna i Latinamerikaverksamheten ökade med cirka 200 MSEK, varav 80 MSEK var valutaeffekt.

Svenska Volkswagenprodukter

Resultatet efter finansnetto 1997 för importörsverksamheten Svenska Volkswagen Gruppen uppgick till 290 MSEK (286). Hälften av detta resultat ingår som intressebolagsandel i Scaniagruppens rörelseresultat. Svenska Volkswagens andel av den svenska personbilsmarknaden 1997 ökade till 20,4 procent (19,2). För lätta transportfordon uppgick marknadsandelen till 43,1 procent (38,8).

Försäljning och distribution sker i huvudsak genom det återförsäljarnät, som även säljer Scantias egna produkter på den svenska marknaden. Ett trettioital av dessa återförsäljarbolag är helägda av Scania. Deras fakturering av Svenska Volkswagenprodukter uppgick till 4 632 MSEK (3 776). Rörelseresultatet för Svenska Volkswagenprodukter inklusive resultatandelen i importörsverksamheten ökade till 258 MSEK (215).

*Under året
introducerades nya
Volkswagen Golf.*



SCANIA

1997

SCANIA

Fakturering

Scaniagruppens totala fakturering ökade med 18 procent till 39 719 MSEK (33 730). Faktureringen av Scaniaprodukter ökade med 17 procent. Exklusive valutaeffekter var ökningen cirka tio procent. Antalet fakturerade fordon ökade med nio procent till 46 976 (42 991). Faktureringen av serviceprodukter ökade under året med 22 procent till 5 649 MSEK (4 616).

Fakturering per produkt

Belopp i MSEK	1997	1996	1995
Lastbilar	24 005	20 636	22 296
Bussar	3 251	2 852	2 955
Motorer	392	344	370
Serviceprodukter	5 649	4 616	4 790
Begagnade fordon och övrigt	1 790	1 506	1 305
Summa			
Scaniaprodukter	35 087	29 954	31 716
Svenska Volkswagenprodukter	4 632	3 776	3 124
Totalt	39 719	33 730	34 840

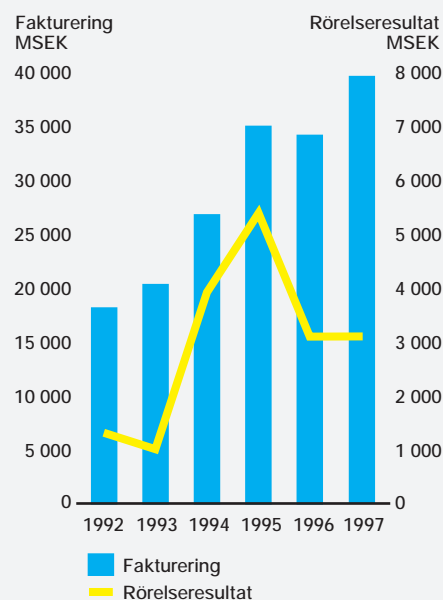
Fakturering per marknadsområde

Belopp i MSEK	1997	1996	1995
Scaniaprodukter			
Västra Europa	23 102	21 059	21 581
Centrala och östra Europa	1 393	827	732
Europa	24 495	21 886	22 313
Latinamerika	6 799	4 800	5 742
Asien	1 936	1 740	1 904
Övriga marknader	1 857	1 528	1 757
Totalt Scania-produkter	35 087	29 954	31 716

Fakturerat antal fordon per marknadsområde

	1997	1996	1995
Lastbilar			
Västra Europa	26 756	26 249	26 596
Centrala och östra Europa	1 833	1 030	951
Europa	28 589	27 279	27 547
Latinamerika	9 649	7 377	7 964
Asien	3 096	2 997	3 329
Övriga marknader	1 058	1 375	1 627
Totalt lastbilar	42 392	39 028	40 467
Bussar			
Västra Europa	1 595	1 655	1 642
Centrala och östra Europa	95	83	45
Europa	1 690	1 738	1 687
Latinamerika	1 829	1 641	1 878
Asien	308	309	304
Övriga marknader	757	275	301
Totalt bussar	4 584	3 963	4 170

Fakturering och rörelseresultat



Rörelseresultat

Scaniagruppens rörelseresultat uppgick till 3 047 MSEK (3 057) vilket motsvarar en marginal på 7,7 procent (9,1). Med beaktande av positiva engångseffekter i form av tvister avseende indirekta skatter i Latinamerika var rörelseresultatet 2 877 MSEK (2 477) vilket motsvarade en marginal på 7,2 procent (7,3). Vid en statisk jämförelse påverkades rörelseresultatet positivt av valutaeffekter på cirka 900 MSEK, exklusive effekter av valutasäkringar vilka uppgick till cirka -100 MSEK. Investeringarna i det nya produktprogrammet samt utbyggnaden av kapacitet i såväl produktion som marknadsorganisation resulterade i ökade avskrivningar om 344 MSEK.

Rörelseresultatet för den europeiska verksamheten (som omfattar samtliga marknader utom Latinamerika) var 2 309 MSEK (2 276). Resultatet påverkades positivt av något högre fakturerade lastbilsolymer och högre fakturering av serviceprodukter samt positiva valutaeffekter.

I lokala valutor var den genomsnittliga intäkten per lastbil i Europaverksam-

heten drygt en procent högre än 1996. Årets fakturering bestod uteslutande av 4-seriebilar medan de utgjorde 40 procent av faktureringen föregående år.

Materialkostnaderna per fakturerad lastbil ökade till följd av att uteslutande 4-seriebilar fakturerades. 4-seriebilarna säljs med en högre teknisk specifikation och ett mer avancerat bränsleinsprutningssystem för att uppfylla nya emissionsbestämmelser. I slutet av 1997 var materialkostnaderna för 4-seriens lastbilar cirka två procent lägre i lokal valuta än vid ingången av året. En ökad produktivitet motverkades av ökade lönekostnader och en bonus på 200 MSEK till personalen.

Garanti- och goodwillkostnader i såväl marknads- som fabriksled ökade med cirka 400 MSEK. Satsningar inom marknadsorganisationen resulterade i ökade kostnader i försäljningsledet på 500 MSEK. Hälften av ökningen är hänförlig till förvärv. Resterande belopp har uppkommit genom satsningar och omstrukturering i distributionsledet.

Omställningseffekter till följd av lågt kapacitetsutnyttjande i bussproduktionen i Europa har påverkat resultatet med cirka 100 MSEK.

Latinamerikaverksamhetens rörelseresultat uppgick till 407 MSEK (511).

Med beaktande av positiva engångseffekter i form av avgjorda tvister avseende indirekta skatter var rörelseresultatet 237 MSEK (-69). Rörelseresultatet förbättrades till följd av högre volymer och något förbättrade marginaler, vilket till viss del motverkades av omställningskostnader inför övergången till 4-serien samt andra kostnader av engångskaraktär.

Fakturering och resultat per verksamhetsområde

Fakturering	1997	1996	1995
Antal fordon			
Europa-verksamheten	35 521	33 986	34 809
Latinamerika-verksamheten	11 455	9 005	9 828
Scaniaprodukter totalt	46 976	42 991	44 637

Fakturering värde

Belopp i MSEK	1997	1996	1995
Europa-verksamheten	28 114	25 200	25 783
Latinamerika-verksamheten	6 973	4 754	5 933
Scaniaprodukter totalt	35 087	29 954	31 716
Svenska Volkswagen-produkter	4 632	3 776	3 124
Totalt	39 719	33 730	34 840

Rörelseresultat

Belopp i MSEK	1997	1996	1995
Europa-verksamheten	2 309	2 276	4 598
Latinamerika-verksamheten	407	511	413
Kundfinansierings-verksamheten	73	55	98
Scaniaprodukter totalt	2 789	2 842	5 109
Svenska Volkswagen-produkter	258	215	243
Totalt	3 047	3 057	5 352

Rörelsemarginal

%	1997	1996	1995
Europa-verksamheten ¹⁾	8,5	9,3	18,2
Latinamerika-verksamheten	5,8	10,7	7,0
Scaniaprodukter totalt	7,9	9,5	16,1
Svenska Volkswagen-produkter	5,6	5,7	7,8
Totalt	7,7	9,1	15,4

¹⁾ Inklusive kundfinansieringsverksamheten.

Finansiella intäkter och kostnader

Gruppens finansnetto förbättrades med 55 MSEK till -296 MSEK (-351) varav 71 MSEK avsåg en positiv engångseffekt vid försäljning av värdepapper i Latinamerikaverksamheten. Negativt kassaflöde till följd av ökade investeringar tillsammans med lägre ränteintäkter i Latinamerika motverkades av lägre räntenivåer på upplåningen i Europaverksamheten.

Skatter

Gruppens skattekostnad uppgick till 764 MSEK (725) vilket motsvarade 28 procent (27) av resultatet efter finansiella intäkter och kostnader. Den procentuella ökningen är till stor del följd av en icke skattepliktig engångsintäkt i Latinamerika under 1996.

Finansiell ställning

Kassaflöde

Det operativa kassaflödet exklusive kundfinansieringsverksamheten uppgick till -55 MSEK (1 625).

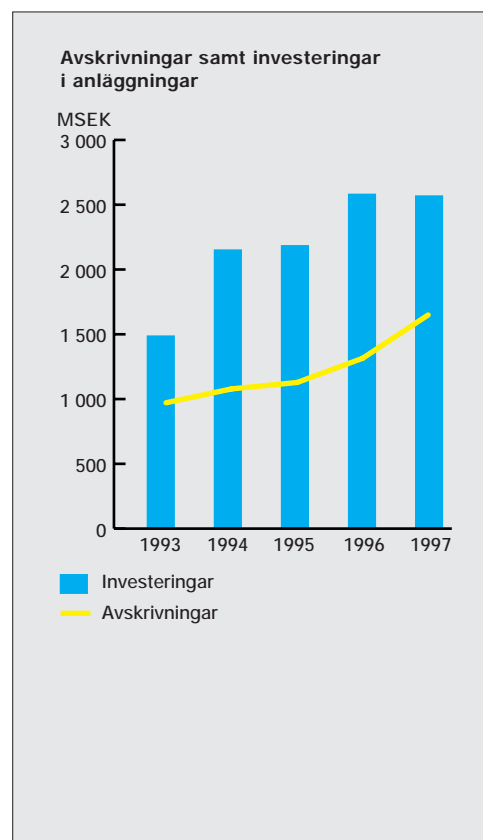
Tillförda medel från verksamheten ökade med 400 MSEK till följd av det förbättrade resultatet före avskrivningar.

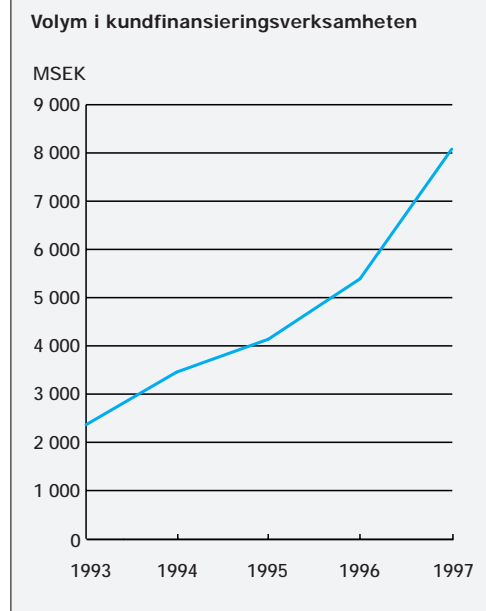
Rörelsekapitalbindningen ökade med cirka 900 MSEK. Hela ökningen är hänförlig till Latinamerikaverksamheten, där kapitalbindningen påverkades av en inbetalning av cirka 600 MSEK för en skattetvist samt en lageruppbyggnad som resulterade i ett lager på omkring 1 300 lastbilar. Lageruppbyggnaden tillsammans med stödleveranser från Europa är till för att kompensera det väntade produktionsbortfallet då omställningen till produktion av 4-serien genomförs under första halvåret 1998.

I Europaverksamheten var rörelsekapitalbindningen oförändrad under året jämfört med en minskning under föregående år på cirka 900 MSEK.

Nettoinvesteringarna ökade med knappt 300 MSEK. I Europaverksamheten var de oförändrade. En ökning av investeringarna i marknadsorganisationen med cirka 600 MSEK kompenseras av minskade investeringar i produktionen med motsvarande belopp. I Latinamerikaverksamheten ökade nettoinvesteringarna med cirka 300 MSEK inför övergången till det nya lastbils- och bussprogrammet.

Kundfinansieringsverksamheten expanderade kraftigt under året vilket medförde ett kassaflöde på -2 319 MSEK (-1 060). Expansionen var särskilt stark under fjärde kvartalet 1997.





Kundfinansieringsverksamheten

Resultatet för kundfinansieringsverksamheten uppgick till 73 MSEK (55).

Kundfinansiering utgör ett viktigt stöd för marknadsföringen av företagets produkter. Verksamheten växte kraftigt och utlåningsvolymen ökade med 2 700 MSEK under 1997 till totalt 8 100 MSEK, det vill säga med 50 procent. Bidragande orsaker är en allt större fokusering och satsning på kundfinansieringsverksamheten inom företaget samt att kunderna söker lösningar som kombinerar leasing med olika typer av underhålls- och reparationsavtal. Dessutom har satsningar på kundfinansiering i Polen, Finland, Norge och Danmark bidragit till den ökade finansieringsvolymen.

Verksamheten bedrivs huvudsakligen genom egna finansbolag på de större marknaderna i Europa (Sverige, Storbritannien, Frankrike, Tyskland, Belgien och sedan 1997 Polen). I flertalet andra länder erbjuder Scania finansiering i samarbete med internationella kreditgivare. På den holländska marknaden erbjuder Scantias importör Beers' (till 50 procent ägd av Scania) kundfinansiering. På de

marknader där Scania bedriver finansbolagsverksamhet uppgick andelen lastbilar finansierade via egna finansbolag till totalt 31 procent för 1997 mot 24 procent under 1996. De största marknaderna utgörs av Sverige och Storbritannien med en andel för 1997 på 44 respektive 34 procent.

I centrala och östra Europa växte verksamheten starkt under 1997. Det polska finansbolaget startade under hösten 1997 och fick en kraftfull start med en andel finansierade fordon på cirka 35 procent.

I Latinamerika erbjuder Scania huvudsakligen kundfinansiering i samarbete med internationella kreditgivare.

Finansierad volym vid årets slut utgjordes av 3 230 MSEK operationell leasing, 2 538 MSEK finansiell leasing och 2 332 MSEK lånefinansiering.

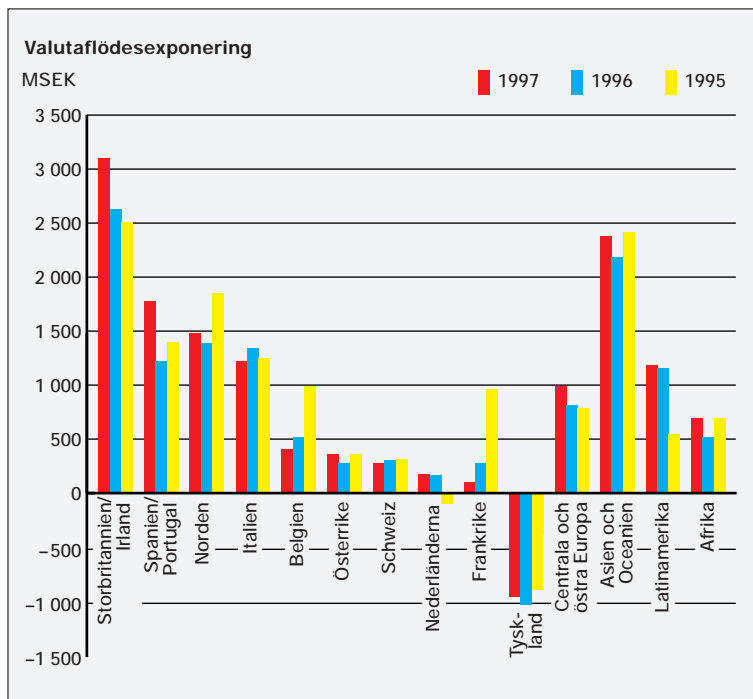
Den ökade exponeringen ställer krav på kontinuerlig kreditprövning och uppföljning av finansierade kontrakt. Scantias totala åtaganden följs upp på koncernnivå och risken begränsas genom att limiter sätts för exponeringen på olika länder och kunder.

Kreditförluster hänförliga till finansbolagsverksamheten uppgick 1997 till 25 MSEK och utgörs till största delen av förändringar i kundförlustreserven. Uttryckt i procent av total finansierad volym motsvarar detta 0,3 procent.

Nettoskuldsättning och refinansiering

Nettoskuldsättningen exklusive pensionskulld och nettoupplåning i kundfinansieringsverksamheten ökade med 1 284 MSEK till 7 143 MSEK (5 859). Nettoskuldssättningsgraden ökade till 0,70 (0,65). Nettoskulden inklusive kundfinansieringsverksamheten uppgick till 14 054 MSEK (10 304).

Enligt Scantias policy skall det finnas likvida medel, långfristig finansiering och



bekräftade låneramar som täcker 125 procent av det finansieringsbehov som kan förutses för de närmaste två åren.

Scania har en bekräftad kreditfacilitet på 1 850 MUSD i den internationella bankmarknaden som förfaller i december år 2004. Vid årets utgång var 425 MUSD av denna facilitet utnyttjad.

Under 1997 utökades koncernens Medium Term Note-program till 5 000 MSEK, under vilket Scania kan uppta lån på löptider mellan ett och tio år. Vid årets utgång hade 3 300 MSEK emitterats under programmet.

Ränte- och kreditrisk

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

Den genomsnittliga upplåningskostnaden var 5,5 procent under 1997. Under

året var den genomsnittliga räntebindningen på Scanias låneportfölj (exklusive finansbolagen) mellan tre och nio månader. Vid årets utgång var den genomsnittliga räntebindningstiden sex månader.

För att hantera ränteriskerna i koncernen används derivatinstrument. Samtliga uppgifter ovan är inklusive effekterna av dessa derivatinstrument. Skillnaden mellan marknadsvärde och bokfört värde för dessa instrument var vid årsskiftet ej väsentligt.

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

Valuta

I diagrammet för flödesexponering visas nettot av intäkter och rörelsekostnader per land. Nettoexponeringen av valutor uppgick 1997 till cirka 13 000 MSEK. De största inflödesvalutorna är USD och GBP. Baserat på 1997 års geografiska intäkts- och kostnadsfördelning medför en procentenhets förändring av SEK en rörelseresultatpåverkan på årsbasis om cirka 130 MSEK.

Scanias nuvarande policy är att säkra nettoflödet av valutor under en tidsperiod som omfattar tiden från order till betald leverans. Den sammanlagda perioden som säkras är i normalfallet 3–4 månader. Vid årsskiftet var cirka tre månaders beräknade nettoflöden i samtliga valutor säkrade.

I nedanstående tabell visas koncernens nettotillgångar i utländska valutor vid årets slut. Scanias policy är att utländska nettotillgångar i dotterbolag i normala fall ej säkras. I den mån dotterbolag är

överkapitaliserade eller om det finns överlikviditet i ett dotterbolag skall valutaskyddsåtgärder ske. Vid årets slut var 1 173 MSEK av de utländska nettotillgångarna säkrade.

Nettotillgångar utanför Sverige, MSEK

Valuta	31 dec 1997	31 dec 1996	31 dec 1995
Europa			
NLG	810	704	1 070
FRF	311	447	743
GBP	111	307	199
Övriga europeiska valutor	1 520	1 231	1 523
Latinamerika			
USD	1 831	2 062	835
Real, Peso och andra lokala valutor	2 007	709	727
Övriga			
USD	27	23	37
Övriga valutor	308	353	346
Totalt	6 925	5 836	5 480

Personal

Antalet anställda inklusive kontraktsanställda uppgick vid årets utgång till 23 763, en ökning med 1 557 personer från årets början.

I Europaverksamheten ökade antalet anställda i produktionen med 193 personer till 13 197 (13 004). Utbyggnaden av marknadsorganisationen fortsatte, och i försäljningsbolagen ökade antalet anställda med 1 283 personer till 6 160 (4 877), varav drygt 620 avsåg förvärvade enheter i Schweiz, Tyskland, Storbritannien, Frankrike och Belgien. I kundfinansieringsverksamheten ökade antalet anställda till 107 (75).

Inom Latinamerikaverksamheten var antalet anställda i stort sett oförändrat med 4 299 personer (4 250).

Datumhantering år 2000

Med anledning av kommande sekelskifte beslutade Scantias ledning under december 1996 att inleda ett samordningsprojekt med uppgift att säkerställa att Scantias globala verksamhet inte äventyras på grund av fel i IT-systemens datumhantering.

Nödvändiga åtgärder i IT-systemen genomförs till årsskiftet 1998/1999 vad gäller verksamhetskritiska och hög-prioriterade områden. Här ingår de flesta datortillämpningar samt inbäddade system i produkter och produktion. Övriga insatser kommer att genomföras under 1999.

Moderbolaget

Moderbolaget Scania AB är ett publikt bolag och dess tillgångar består av aktier i och mellanhavanden med dotterbolaget Scania CV AB, aktier i de latinamerikanska dotterbolagen samt det 50-procentiga aktieinnehavet i Svenska Volkswagen AB.

Scania CV AB är ett publikt bolag och moderbolag för Europaverksamheten, vilken omfattar europeiska produktions- och marknadsbolag samt övriga bolag utanför Latinamerika.

Nettoresultatet för Scania AB uppgick till 851 MSEK (595).

FAKTURERING OCH RESULTATSAMMANDRAG PER

Fakturering och resultatsammandrag per kvartal

	Januari – mars			April – juni		
	1997	1996	1995	1997	1996	1995
Fakturering, antal						
Lastbilar	9 190	10 658	10 056	11 023	10 028	10 773
Bussar	969	1 033	784	1 251	1 293	1 198
Totalt	10 159	11 691	10 840	12 274	11 321	11 971
Fakturering, MSEK						
Scaniaprodukter	7 717	7 873	7 807	8 921	7 594	8 628
Svenska Volkswagenprodukter	1 087	853	718	1 216	1 056	862
Totalt	8 804	8 726	8 525	10 137	8 650	9 490
Rörelseresultat, MSEK						
Scaniaprodukter	585	1 189	1 484	722	1 006	1 477
Svenska Volkswagenprodukter	57	40	37	59	58	56
Totalt	642	1 229	1 521	781	1 064	1 533
Rörelsemarginal i %						
Scaniaprodukter	7,6	15,1	19,0	8,1	13,2	17,1
Svenska Volkswagenprodukter	5,2	4,7	5,2	4,9	5,5	6,5
Totalt	7,3	14,1	17,8	7,7	12,3	16,2
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader, MSEK	577	1 113	1 401	771	989	1 405

NYCKELTAL ¹⁾ OCH DEFINITIONER

	1997	1996	1995
Vinst per aktie, SEK	9,90	9,90	16,40
Vinst per aktie enligt U.S. GAAP, SEK	11,10	10,30	15,75
Avkastning på eget kapital, %	20,9	23,1	60,1
Överskottsgrad, gånger	8,6	10,5	17,2
Kapitalomsättningshastighet, gånger	1,91	1,85	2,11
Avkastning på sysselsatt kapital exklusive kundfinansieringsbolag, %	16,3	19,4	36,4
Avkastning på sysselsatt kapital, %	13,2	16,2	31,0
Nettoskuldssättningsgrad	0,70	0,65	0,75
Räntetäckningsgrad, gånger	4,8	4,1	4,9
Soliditet, %	26,8	27,7	28,2

KVARTAL

Juli – september			Oktober – december		
1997	1996	1995	1997	1996	1995
9 441	8 113	8 327	12 738	10 229	11 311
1 160	747	1 161	1 204	890	1 027
10 601	8 860	9 488	13 942	11 119	12 338
8 168	6 372	6 725	10 281	8 115	8 556
1 079	818	702	1 250	1 049	842
9 247	7 190	7 427	11 531	9 164	9 398
553	77	781	929	570	1 367
67	59	53	75	58	97
620	136	834	1 004	628	1 464
6,8	1,2	11,6	9,0	7,0	16,0
6,2	7,2	7,5	6,0	5,5	11,5
6,7	1,9	11,2	8,7	6,9	15,6
503	40	706	900	564	1 335

Vinst per aktie

Årets nettovinst i relation till antal aktier.

Avkastning på eget kapital

Årets nettovinst i relation till genomsnittligt eget kapital.

Överskottsgrad

Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i procent av faktureringen.

Kapitalomsättningshastighet

Fakturering dividerat med genomsnittligt sysselsatt kapital.

Avkastning på sysselsatt kapital

Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i procent av genomsnittligt totalt kapital med avdrag för icke räntebärande skulder.

Avkastning på sysselsatt kapital exklusive kundfinansieringsbolag

Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter med avdrag för kundfinansieringsverksamhetens resultat som procentandel av genom-

snittligt totalt kapital och med avdrag för icke räntebärande skulder med kundfinansieringsbolagen redovisade enligt kapitalandelsmetoden.

Nettoskuldsättningsgrad

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

Räntetäckningsgrad

Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter dividerat med finansiella kostnader.

Soliditet

Eget kapital i förhållande till balansomslutningen.

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

SCANIAGRUPPENS RESULTATRÄKNING

Belopp i MSEK	1997	1996	1995
Fakturerings (Not 1)	39 719	33 730	34 840
Kostnad för sålda varor	(30 407)	(25 539)	(25 150)
Bruttoresultat	9 312	8 191	9 690
Forsknings- och utvecklingskostnader	(1 169)	(1 084)	(923)
Försäljningskostnader	(4 786)	(3 794)	(3 384)
Administrationskostnader	(668)	(611)	(472)
Resultat för kundfinansieringsverksamheten (Not 2)	73	55	98
Andel av intressebolagens resultat (Not 3)	285	300	343
Rörelseresultat (Not 4)	3 047	3 057	5 352
Finansiella intäkter och kostnader (Not 5)			
Ränteintäkter	416	526	746
Räntekostnader	(689)	(869)	(1 256)
Andra finansiella intäkter och kostnader	(23)	(8)	5
Summa finansiella intäkter och kostnader	(296)	(351)	(505)
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader	2 751	2 706	4 847
Skatter (Not 6)	(764)	(725)	(1 566)
Minoritetsandel	(2)	0	(1)
Årets nettovinst	1 985	1 981	3 280

SCANIAGRUPPENS BALANSRÄKNING

Belopp i MSEK	Kundfinansieringsbolagen enligt kapitalandelsmetoden, proforma					
	1997	1996	1995	1997	1996	1995
TILLGÅNGAR						
Anläggningstillgångar						
Immateriella anläggningstillgångar (Not 7)	134	53	12	134	53	12
Materiella anläggningstillgångar (Not 8)	16 258	13 908	12 116	13 012	11 839	10 805
Finansiella anläggningstillgångar						
Andelar i intressebolag m m (Not 9)	1 230	1 128	1 045	1 952	1 637	1 591
Räntebärande fordringar (Not 10)	3 294	2 190	1 671	603	398	323
Summa anläggningstillgångar	20 916	17 279	14 844	15 701	13 927	12 731
Omsättningstillgångar						
Varulager (Not 11)	6 902	5 848	5 656	6 803	5 811	5 632
Fordringar						
Räntebärande kundfordringar (Not 12)	2 950	2 271	2 002	817	748	547
Kundfordringar	3 715	3 047	3 811	3 691	3 035	3 781
Övriga fordringar	1 261	812	1 102	1 088	739	1 027
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	355	273	227	330	249	191
Summa fordringar	8 281	6 403	7 142	5 926	4 771	5 546
Kortfristiga placeringar (Not 13)	1 429	1 825	761	1 420	1 825	757
Kassa och Bank	704	1 012	286	644	963	275
Summa omsättningstillgångar	17 316	15 088	13 845	14 793	13 370	12 210
Summa tillgångar	38 232	32 367	28 689	30 494	27 297	24 941
EGET KAPITAL OCH SKULDER						
Eget kapital						
Aktiekapital	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000
Bundna reserver	2 634	1 875	1 651	2 634	1 875	1 651
Summa bundet eget kapital	4 634	3 875	3 651	4 634	3 875	3 651
Fria reserver	3 617	3 125	1 165	3 617	3 125	1 165
Årets nettovinst	1 985	1 981	3 280	1 985	1 981	3 280
Summa fritt eget kapital	5 602	5 106	4 445	5 602	5 106	4 445
Summa eget kapital (Not 14)	10 236	8 981	8 096	10 236	8 981	8 096
Minoritetsandel i dotterbolag	15	16	17	15	16	17
Avsättningar						
Avsättningar för pensioner (Not 15)	1 889	1 764	1 540	1 887	1 762	1 538
Avsättningar för latent skatt (Not 16)	1 882	1 741	1 652	1 596	1 492	1 524
Övriga avsättningar (Not 17)	1 667	1 614	1 735	1 662	1 599	1 724
Summa avsättningar	5 438	5 119	4 927	5 145	4 853	4 786
Skulder						
Långfristig upplåning (Not 18)	7 003	8 046	7 458	6 834	7 883	5 541
Kortfristig upplåning (Not 18)	9 184	5 095	3 119	2 373	764	1 659
Förskott från kunder	466	406	246	408	364	185
Skulder till leverantörer	2 375	1 808	1 949	2 262	1 766	1 904
Skatteskulder	236	239	570	230	239	567
Övriga skulder	1 022	802	721	854	655	708
Upplupna kostnader och förutbet intäkter (Not 19)	2 257	1 855	1 586	2 137	1 776	1 478
Summa skulder	22 543	18 251	15 649	15 098	13 447	12 042
Summa eget kapital och skulder	38 232	32 367	28 689	30 494	27 297	24 941
Ställda säkerheter och ansvarsförbindelser						
Ställda säkerheter (Not 20)	223	158	321			
Ansvarsförbindelser (Not 21)	522	789	739			

SCANIAGRUPPENS KASSAFLÖDESANALYS¹⁾

Belopp i MSEK	1997	1996	1995
Kassaflöde från verksamheten			
Årets nettovinst	1 922	2 002	3 260
Icke kassaflödespåverkande poster (Not 22)	1 757	1 270	1 673
Tillförda medel från verksamheten	3 679	3 272	4 933
Förändring av rörelsekapital m m			
Varulager	(549)	(30)	(1 579)
Fordringar	(1 016)	935	(1 028)
Avsatt till pensioner	97	256	141
Räntefria skulder och avsättningar	524	(285)	102
Summa förändring av rörelsekapital m m (Not 22)	(944)	876	(2 364)
Summa kassaflöde från verksamheten	2 735	4 148	2 569
Nettoinvesteringar (Not 22)	(2 790)	(2 523)	(2 139)
Operativt kassaflöde exklusive kundfinansieringsverksamheten	(55)	1 625	430
Kundfinansieringsverksamheten			
Internt tillförda medel	208	85	94
Förändring av finansiella fordringar	(1 418)	(473)	(254)
Förändring av uthyrningstillgångar	(1 031)	(627)	(445)
Förändring av övriga tillgångar och skulder	(78)	(45)	98
Kassaflöde kundfinansieringsverksamheten	(2 319)	(1 060)	(507)
Kassaflöde inklusive kundfinansieringsverksamheten	(2 374)	565	(77)
Förändring av nettoskuldsättning från finansieringsaktiviteter (Not 22)	2 527	2 280	(1 026)
Utdelning	(1 100)	(1 100)	(800)
Nettoförändring av likvida medel och kortfristiga placeringar	(947)	1 745	(1 903)
Effekt av valutakursförändringar på likvida medel och kortfristiga placeringar	243	45	(237)
Likvida medel och kortfristiga placeringar vid årets början	2 837	1 047	3 187
Likvida medel och kortfristiga placeringar vid årets slut	2 133	2 837	1 047

¹⁾ Industriverksamhetens kassaflödesanalys har renodlats genom att eliminering av internvinster i operationell leasing via ägda finansbolag ej reducerar nettoinvesteringsbegreppet. Vidare redovisas investering i förvärvade dotterbolag (i enlighet med Redovisningsrådets utkast till rekommendation "Redovisning av kassaflöden") som erlagd köpeskilling med avdrag för likvida medel i bolaget vid förvärvet. Tidigare års siffror har omarbetats för jämförbarhet.

MODERBOLAGET SCANIA AB

Resultaträkning

Belopp i MSEK	1997	1996	1995
Rörelseresultat	0	0	0
Finansiella intäkter och kostnader (Not 1)	(180)	(250)	(451)
Erhållet utdelning (Not 1)	50	55	1 173
Erhållet koncernbidrag	1 600	1 250	2 900
Avsättning till periodiseringsfond	(284)	(250)	(600)
Skatt (Not 2)	(335)	(210)	(671)
Årets nettovinst	851	595	2 351

Balansräkning

Belopp i MSEK	1997	1996	1995
---------------	------	------	------

TILLGÅNGAR

Finansiella anläggningstillgångar

Aktier (Not 3)	11 269	11 269	11 269
Fordran på dotterbolag	-	-	173
Summa tillgångar	11 269	11 269	11 442

EGET KAPITAL OCH SKULDER

Eget kapital (Not 4)	9 558	9 807	10 312
Obeskattade reserver (Not 5)	1 134	850	600

Kortfristiga skulder

Skulder till dotterbolag	234	400	-
Skatteskulder	335	210	507
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	8	2	23
Summa kortfristiga skulder	577	612	530

Summa eget kapital och skulder

11 269	11 269	11 442
---------------	---------------	---------------

Ställda säkerheter och ansvarsförbindelser

Ställda säkerheter	Inga	Inga	Inga
Ansvarsförbindelser (Not 6)	1 330	1 254	1 191

Kassaflödesanalys

Belopp i MSEK	1997	1996	1995
---------------	------	------	------

Kassaflöde från verksamheten

Årets nettovinst	851	595	2 351
------------------	-----	-----	-------

Icke kassaflödespåverkande poster

Erhållna koncernbidrag	(1 600)	(1 250)	(2 900)
Avsättning till obeskattade reserver	284	250	600

Tillförda medel från verksamheten

(465)	(405)	51
-------	-------	----

Förändring av rörelsekapitalet

Andra kortfristiga skulder	131	(318)	419
----------------------------	-----	-------	-----

Skuld till förutvarande moderbolag	-	-	(812)
------------------------------------	---	---	-------

Summa kassaflöde från verksamheten

(334)	(723)	(342)
-------	-------	-------

Förändring av nettoskuldsättning genom finansieringsaktiviteter

Förändring av skulder till dotterbolag	1 434	1 823	8 518
--	-------	-------	-------

Förändring av skulder till förutvarande moderbolag	-	-	(7 376)
--	---	---	---------

Utdelning	(1 100)	(1 100)	(800)
-----------	---------	---------	-------

Netto tillförda medel genom finansieringsaktiviteter

334	723	342
-----	-----	-----

Likvida medel och kortfristiga placeringar vid årets slut	-	-	-
---	---	---	---

REDOVISNINGSPRINCIPER

Koncernredovisning

Scaniagruppen tillämpar svenska redovisningsprinciper som i allt väsentligt överensstämmer med International Accounting Standards Committees (IASC) principer. Vid en jämförelse med amerikanska redovisningsprinciper (U.S. GAAP) föreligger för Scaniagruppen begränsade avvikelser. En redogörelse finns på sidan 47.

Från 1997 tillämpas den nya EU-anpassade årsredovisningslagen. Denna har för företaget främst inneburit förändringar i uppställningen av resultat- och balansräkningarna. Jämförelseårens resultat- och balansräkningar har anpassats enligt de nya reglerna. De nya reglerna har endast obetydligt inverkat på företagets värderingsprinciper.

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

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

Koncernredovisningen upprättas enligt RR1:96 och enligt den sk förvärvsmetoden. Denna innebär att förvärvade dotterbolags tillgångar och skulder redovisas till marknadsvärde enligt en upprättad förvärvsanalys. Överstiger anskaff-

ningsvärdet för aktier i dotterbolaget det beräknade marknadsvärdet av bolagets nettotillgångar enligt förvärvsanalysen, utgörs skillnaden av koncernmässig goodwill, vilken skrivs av över 5 år om ej annan tid särskilt kunnat motiveras. Endast resultat uppkomna efter förvärvstidpunkten ingår i koncernens egna kapital.

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

Utländska dotterbolag och intressebolag

Resultat- och balansräkningar för dessa bolag omräknas till svenska kronor enligt dagskursmetoden med undantag för dotterbolag i Latinamerika med ännu ej betryggande stabilt penningvärde, vilka omräknas enligt den monetära/icke-monetära metoden.

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

Den monetära/icke-monetära metoden innebär att monetära poster omräknas till balansdagens kurs och icke-monetära poster till kursen vid investeringstillfället. Varulager, anläggningar och eget kapital omräknas till investeringskurs och övriga tillgångar och skulder till balansdagens kurs. Icke-monetära poster som i dotterbolag redovisas till det verkliga värdet per balansdagen, omräknas dock till balansdagens kurs. Med undantag för varuförbrukning och avskrivningar på anläggningstillgångar, som omräknas till

investeringskurs, omräknas intäkter och kostnader till årets vägda medelkurs.

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

Fordringar och skulder i utländsk valuta

Fordringar och skulder i utländsk valuta har värderats till balansdagens kurs och orealiserade kursvinster och -förluster ingår i resultatet. Terminssäkrade fordringar och skulder har värderats till gällande terminskurs.

Kortfristiga placeringar

Kortfristiga placeringar värderas till det lägsta av anskaffningsvärdet och marknadsvärdet.

Varulager

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

Maskiner, inventarier och fastigheter

Maskiner, inventarier och fastigheter redovisas till sina anskaffningsvärden med avdrag för ackumulerade avskrivningar.

Intäktsredovisning

Försäljningsintäkter redovisas vid leverans av produkter och tjänster vid den tidpunkt då huvudsakligen alla risker och rättigheter övergår till köparen.

Leasingavtal

Leasingavtal med kunder redovisas såsom finansiell leasing i de fall alla risker och förmåner förenade med innehavet av tillgången huvudsakligen har överförts till leasingtagaren. Detta innebär att sådana transaktioner redovisas som försäljning vid avtalets ikraftträdande med åtföljande redovisning av intäkt och fordran. Övriga leasingkontrakt redovisas som operationell leasing och intäkterna redovisas då de intjänas över kontraktets löptid.

Avskrivningar

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

Forsknings- och utvecklingskostnader

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

Garantikostnader

Beräknade kostnader för produktgaranti belastar rörelseresultatet när produkten faktureras.

Valutadifferenser

Valutadifferenser som avser kort- och långfristig upplåning redovisas som finansiell intäkt respektive kostnad medan övriga valutadifferenser redovisas i rörelseresultatet.

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

Skatter

Koncernens totala skatt utgörs av betald skatt och latent skatt. Latent skatt utgörs i huvudsak av skatt på skillnaden mellan tillgångars och skulders värde i redovisningen och ur skattehänseende. Ett undantag är latent skatt hänförliga till länder med ännu icke betryggande stabilt penningvärde vilka icke värderas. Latenta skattefordringar avseende outnyttjade

underskottsavdrag är värderade i den mån dessa sannolikt beräknas kunna utnyttjas.

Skattelagstiftningen i Sverige och i vissa andra länder medger avsättning till särskilda reserver och fonder. Härigenom kan företagen inom vissa gränser disponera och kvarhålla redovisade vinster i rörelsen utan att de omedelbart beskattas. De obeskattade reserverna blir föremål för beskattning först då de upplöses. För den händelse att verksamheten skulle gå med förlust, kan dock de obeskattade reserverna tas i anspråk för att täcka förlusten utan att någon skattebetalning blir aktuell.

I koncernens balansräkning redovisas de enskilda bolagens obeskattade reserver uppdelade på eget kapital och latent skatteskuld. I resultaträkningen redovisas som latent skatt den skatt som är hänförlig till årets förändring av obeskattade reserver.

NOTER TILL KONCERNREDOVISNINGEN

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

Not 1 Fakturering

	1997	1996	1995
Lastbilar	24 005	20 636	22 296
Bussar	3 251	2 852	2 955
Motorer	392	344	370
Serviceprodukter	5 649	4 616	4 790
Begagnade fordon och övrigt	1 790	1 506	1 305
Summa Scaniaprodukter	35 087	29 954	31 716
Svenska Volkswagenprodukter ¹⁾	4 632	3 776	3 124
Totalt	39 719	33 730	34 840

¹⁾ Avser Scantias försäljning genom helägda återförsäljarbolag.

Not 2 Kundfinansieringsverksamheten

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

Resultaträkning	1997	1996	1995
Ränteintäkter	308	280	306
Leasingintäkter	628	418	382
Räntekostnader	(318)	(252)	(247)
Avskrivningar	(436)	(297)	(223)
Kundförluster	(25)	(16)	11
Övriga kostnader	(84)	(78)	(131)
Resultat för kundfinansieringsverksamheten	73	55	98

Balansräkning	1997	1996	1995
TILLGÅNGAR			
Uthyrningstillgångar	3 230	2 063	1 304
Finansiella fordringar	4 870	3 323	2 829
Övriga tillgångar	437	201	195
Totalt	8 537	5 587	4 328

EGET KAPITAL OCH SKULDER

Eget kapital	722	509	546
Låneskulder	7 022	4 500	3 280
Övriga skulder	793	578	502
Totalt	8 537	5 587	4 328

Kassaflödesanalys	1997	1996	1995
Årets nettovinst	63	(21)	20
Icke kassaflödespåverkande poster	145	106	74
Tillförda medel från verksamheten	208	85	94
Förändring av finansiella fordringar	(1 418)	(473)	(254)
Förändring av uthyrningstillgångar	(1 031)	(627)	(445)
Förändring av övriga tillgångar och skulder	(78)	(45)	98
Operativt kassaflöde	(2 319)	(1 060)	(507)
Uthyrningstillgångar			
Anskaffningsvärde	4 043	2 626	1 625
Ackumulerad avskrivning	(813)	(563)	(321)
Planenligt restvärde vid årets slut ¹⁾	3 230	2 063	1 304

¹⁾ Ingår i koncernen i maskiner och inventarier efter avdrag för internvinster.

Nettoinvesteringar i finansiella leasingavtal

	1997	1996	1995
Fordringar avseende framtida minimileaseavgifter	2 905	2 137	1 331
Avgår belopp för:			
Inkassokostnader och reserv för osäkra fordringar	(68)	(69)	(62)
Beräknad ränta	(299)	(281)	(165)
Nettoinvestering ²⁾	2 538	1 787	1 104

²⁾ Ingår i räntebärande kundfordringar samt långfristiga räntebärande fordringar.

Framtida inbetalningar	Operationell leasing	Finansiell leasing
1998	881	1 064
1999	603	807
2000	401	599
2001	190	304
2002	132	111
2003 och därefter	40	20
Totalt	2 247	2 905

Not 3 Andel av intressebolagens resultat

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

	1997	1996	1995
Scaniaprodukter	146	162	179
Svenska Volkswagenprodukter	139	138	164
Totalt	285	300	343

Not 4 Avskrivningar

Avskrivningar enligt plan fördelade per funktion

	1997	1996	1995
Kostnad för sålda varor	1 356	1 085	929
Forsknings- och utvecklingskostnader	80	71	60
Försäljningskostnader	212	155	132
Administrationskostnader	24	17	15
Totalt	1 672 ¹⁾	1 328 ¹⁾	1 136 ¹⁾

¹⁾ Avskrivningar i kundfinansieringsverksamheten ingår ej. Se not 2.

Not 5 Finansiella intäkter och kostnader

	1997	1996	1995
Ränteintäkter			
Kortfristiga placeringar	70	328	466
Långfristiga fordringar	201	49	60
Räntedel av valutaterminer för säkring av nettotillgångar	(6)	58	97
Övrigt	151	91	123
Summa ränteintäkter	416	526	746
Räntekostnader			
Upplåning	(637)	(800)	(1 189)
Ränta på pensionsskuld (PRI)	(52)	(69)	(67)
Summa räntekostnader	(689)	(869)	(1 256)
Övrigt	(23)	(8)	5
Finansiella intäkter och kostnader, netto	(296)	(351)	(505)

Not 6 Skatter

	1997	1996	1995
Inkomstskatt	(592)	(487)	(743)
Källskatter på utdelningar och räntor	2	-	(164)
Betald skatt	(590)	(487)	(907)
Latent skatt	(82)	(140)	(551)
Andel av skatt i intressebolag	(92)	(98)	(108)
Totalt	(764)	(725)	(1 566)

Geografisk fördelning av resultat före skatter och minoritetsandelar:

Sverige	1 820	1 703	3 396
Övriga världen	931	1 003	1 451
Totalt	2 751	2 706	4 847

Geografisk fördelning av skattekostnaden:

Inkomstskatt			
Sverige	(369)	(295)	(552)
Övriga världen	(221)	(192)	(355)
Summa	(590)	(487)	(907)

Latent skatt			
Sverige	(109)	(145)	(468)
Övriga världen	27	5	(83)
Summa	(82)	(140)	(551)
Skatt i intressebolag	(92)	(98)	(108)
Totalt	(764)	(725)	(1 566)

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

	1997	1996	1995
	%	%	%
Svensk nominell skattesats	28	28	28
Värdering av underskottsavdrag	1	(2)	-
Skillnad mellan svensk och utländsk skattesats	1	1	3
Utländska källskatter	-	-	4
Ej skattepliktiga intäkter	(2)	(3)	(3)
Ej avdragsgilla kostnader	1	3	1
Justering av skatt avseende tidigare år	-	-	(3)
Övrigt	(1)	-	2
Effektiv skattesats	28	27	32

Not 7 Immateriella anläggningstillgångar

Goodwill	1997	1996	1995
Ackumulerade anskaffningsvärden			
Vid årets början	60	16	19
Tillkommande under året	102	45	2
Årets omräkningsdifferens	(1)	(1)	(5)
Summa	161	60	16
Ackumulerade avskrivningar enligt plan			
Vid årets början	7	4	7
Årets avskrivningar enligt plan	20	3	2
Årets omräkningsdifferens	-	-	(5)
Summa	27	7	4
Planenligt restvärde vid årets slut	134	53	12

Not 8 Materiella anläggningstillgångar

	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier	Pågående nyanl. och förskott
Planenligt restvärde 1995-01-01	5 293	5 238	318
Förändring av ackumulerade anskaffningsvärden 1995	91	1 832	55
Förändring av ackumulerade avskrivningar 1995	(194)	(516)	(1)
Planenligt restvärde 1995-12-31	5 190	6 554	372
Förändring av ackumulerade anskaffningsvärden 1996	238	2 291	225
Förändring av ackumulerade avskrivningar 1996	(265)	(697)	-
Planenligt restvärde 1996-12-31	5 163	8 148	597

1997 Ackumulerade anskaffningsvärden			
Vid årets början	6 886	14 996	598
Nyanskaffningar	422	3 223	654
Förvärv av dotterbolag	361	169	3
Avyttringar och utrangeringar	(86)	(1 337)	-
Omklassificeringar	35	(25)	(46)
Årets omräkningsdifferens	82	501	73
Summa	7 700	17 527	1 282

Ackumulerade avskrivningar enligt plan			
Vid årets början	1 771	6 848	-
Förvärv av dotterbolag	90	104	-
Avyttringar och utrangeringar	(19)	(830)	-
Omklassificeringar	-	(45)	-
Årets avskrivningar enligt plan på anskaffningsvärde	279	1 810	-
Årets omräkningsdifferens	27	225	-
Summa	2 148	8 112	-

Ackumulerade uppskrivningar			
Vid årets början	49	-	-
Avyttringar och utrangeringar	(16)	-	-
Årets avskrivningar enligt plan på uppskrivet belopp	(1)	-	-
Summa	32	-	-

Ackumulerade nedskrivningar			
Vid årets början	-	-	-
Årets nedskrivningar	-	22	-
Årets omräkningsdifferens	-	1	-
Summa	-	23	-

Planenligt restvärde vid årets slut	5 584	9 392	1 282 ²⁾
varav Maskiner		6 013	
varav Inventarier		626	
varav Uthyrningstillgångar		2 753 ¹⁾	

Taxeringsvärden, byggnader (i Sverige)	1 399
motsvarande planenligt restvärde	3 099
Taxeringsvärden, mark (i Sverige)	380
motsvarande planenligt restvärde	449

Fasta åtaganden avseende hyra av lokaler fördelar sig enligt nedan:

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Hyresbetalning	39	41	35	27	19	15	14

¹⁾ Efter avdrag för internvinst.

²⁾ Avser till största delen maskininvesteringar inför omställningen till nytt modellprogram i Latinamerika vilka ännu ej tagits i bruk.

Not 9 Kapitalandelar i intressebolag m m

Kapitalandelar i intressebolag	1997	1996	1995
Akkumulerade anskaffningsvärden	796	796	789
Akkumulerade resultatandelar	425	318	245
Bokfört värde	1 221	1 114	1 034

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

Intressebolag/ org nr/säte	Ägarandel %	Bokfört värde hos modern	Kapitalandelens värde i koncernen		
			1997	1996	1995
Beers' N.V., NL003779439B01, Nederländerna	50	483	601	558	497
Oy Scan-Auto Ab, FI0202014-4, Finland	50	82	107	105	140
Svenska Volkswagen AB, 556084-0968, Sverige	50	298	490	439	397
WM-Data Scania AB, 556084-1206, Sverige	50	7	23	12	-
Aktier i intressebolag			1 221	1 114	1 034
Aktier i övriga bolag			9	14	11
Totalt			1 230	1 128	1 045

Aktier i Beers' N.V. är börsnoterade och marknadsvärdet uppgick till 824 (741 respektive 577) MSEK vid årsskiftet.

Skillnaden mellan kapitalandelsvärde med kapitalandelsmetod i koncernredovisningen (1 221 MSEK) och ägarandelen i intressebolagens egna kapital (1 256 MSEK) uppgår till 35 MSEK.

Icke utdelade ackumulerade vinstandelar i intressebolagen utgör en del av koncernens bundna reserver och uppgår till 424 (319 respektive 245) MSEK.

Not 10 Räntebärande fordringar (långfristiga)

	1997	1996	1995
Forordningar inom kundfinansieringsverksamheten	2 691	1 792	1 348
Forordningar på andra	603	398	323
Totalt	3 294	2 190	1 671

Forordningar på andra inkluderar placeringar hos finansiella institutioner om 136 (114 respektive 33) MSEK som var bundna genom avtal med externa motparter.

Not 11 Varulager

	1997	1996	1995
Råmaterial	1 241	1 097	1 407
Produkter under arbete	648	745	625
Färdiga produkter	5 013	4 006	3 624
Totalt	6 902	5 848	5 656

Not 12 Räntebärande kundfordringar (omsättningstillgångar)

	1997	1996	1995
Räntebärande kundfordringar	817	748	547
Forordningar inom kundfinansieringsverksamheten	2 133	1 523	1 455
Totalt	2 950	2 271	2 002

Not 13 Kortfristiga placeringar

	1997	1996	1995
Likvida placeringar (löptid kortare än 90 dagar)	571	1 165	521
Kortfristiga placeringar	858	660	240
Totalt	1 429	1 825	761

Placeringar till ett sammanlagt värde av 502 (223 respektive 42) MSEK var bundna genom avtal med externa motparter. Se även not 10.

Not 14 Eget kapital

Gruppens egna kapital har förändrats på följande sätt:

1996	Aktie- kapital	Bundna reserver	Fritt eget kapital	Totalt
Ingående eget kapital	2 000	1 651	4 445	8 096
Utdelning			(1 100)	(1 100)
Nettovinst för 1996			1 981	1 981
Årets omräkningsdifferens			1	1
Årets kursdifferens på terminsavtal			18	18
Förskjutning mellan bundet och fritt kapital		224	(224)	0
Övrigt			(15)	(15)
Utgående kapital per 31 december 1996	2 000	1 875	5 106	8 981

1997	Aktie- kapital	Bundna reserver	Fritt eget kapital	Totalt
Ingående eget kapital	2 000	1 875	5 106	8 981
Utdelning			(1 100)	(1 100)
Nettovinst för 1997			1 985	1 985
Årets omräkningsdifferens			444	444
Årets kursdifferens på terminsavtal			(70)	(70)
Förskjutning mellan bundet och fritt kapital		759	(759)	0
Övrigt			(4)	(4)
Utgående kapital per 31 december 1997	2 000	2 634	5 602	10 236

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

Not 15 Avsatt till pensioner och liknande förpliktelser

	1997	1996	1995
Avsatt till FPG/PRI-pensioner	1 168	1 063	988
Avsatt till övriga pensioner, tryggade	342	399	265
Särskild pensionsavsättning	119	112	88
Avsatt till sjukvårdsförmåner	260	190	199
Totalt	1 889	1 764	1 540

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

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

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

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

Not 16 Latenta skatteskulder

Latent skatt utgör skatt på skillnaden mellan redovisningsmässig och skattemässig värdering av tillgångar och skulder:

	1997	1996	1995
Latenta skattefordringar			
Ej utnyttjade underskottsavdrag	72	106	97
Övrigt	120	33	10
Summa	192	139	107
Latenta skatteskulder			
Anläggningar	1 719	1 612	1 492
Varulager	8	8	84
Periodiseringsfond	326	238	168
Övrigt	21	22	15
Summa	2 074	1 880	1 759
Latent skatteskuld, netto	1 882	1 741	1 652

Ej utnyttjade underskottsavdrag härrör från Nederländerna, Frankrike och Tyskland och kan utnyttjas utan tidsbegränsning.

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

Not 17 Övriga avsättningar

	1997	1996	1995
Garantiavsättningar	1 259	934	811
Övrigt	408	680	924
Totalt	1 667	1 614	1 735

Not 18 Upplåning

I november 1997 omfinansierades den hittillsvarande kreditfaciliteten varvid rambeloppet utökades från 1 700 MUSD till 1 850 MUSD. Löptiden förlängdes till år 2004. Vid årsskiftet var 425 MUSD av denna facilitet utnyttjad.

Under 1997 utökades Medium Term Note-programmet från 3 000 MSEK till 5 000 MSEK. På detta program kan Scania upptaga lån på löptider mellan 1 och 10 år. Vid årsskiftet hade 3 300 MSEK emitterats under programmet.

Under 1997 har företagscertifikatsprogram etablerats i Sverige och Belgien med rambelopp om 4 000 MSEK respektive 5 000 MBEF. Vid årsskiftet var 475 MSEK respektive 1 719 MBEF utnyttjat.

Kort- och långfristig upplåning fördelat på olika valutor¹⁾

	1997	1996	1995
SEK	5 189	1 214	178
USD	5 042	7 810	670
GBP	2 412	1 303	1 112
Andra valutor	3 544	2 814	1 785
Summa ²⁾	16 187	13 141	3 745
Skuld till förutvarande moderbolag	-	-	6 832
Totalt	16 187	13 141	10 577

¹⁾ Tar ej hänsyn till eventuella valutasäkringar.

²⁾ I dessa belopp ingår upplåning för kundfinansieringsverksamheten uppgående till 7 022 MSEK (4 500 respektive 3 280).

Den genomsnittliga räntenivån på upplåning, inklusive upplåning för kundfinansiering men exklusive skuld till förutvarande moderbolag, var per balansdagen 5,5 (5,4 respektive 7,2) procent.

Ovanstående lån förfaller till betalning på följande sätt:

1998	9 184
1999	1 894
2000	1 151
2001	355
2002	168
2003 och senare	3 435
Totalt	16 187

Nettoskuldssättning

	1997	1996	1995
Kassa och bank samt kortfristiga placeringar	2 133	2 837	1 047
Kortfristig upplåning	(9 184)	(5 095)	(3 119)
Långfristig upplåning	(7 003)	(8 046)	(626)
Skuld till förutvarande moderbolag	-	-	(6 832)
Summa	(14 054)	(10 304)	(9 530)
varav hänförligt till kundfinansieringsverksamheten	(6 911)	(4 445)	(3 362)
Nettoskuldssättning	(7 143)	(5 859)	(6 168)

Not 19 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

Posten består i huvudsak av sedvanliga periodiseringsposter varav cirka 300 MSEK avser finansiella poster.

Not 20 Ställda säkerheter

	1997	1996	1995
Fastighetsinteckningar	166	71	261
Företagsinteckningar	16	17	-
Fordringar	41	70	60
Totalt	223	158	321

Samtliga ställda säkerheter utgör säkerhet för egna skulder.

Säkerheterna för 1997 är alla ställda till kreditinstitut och fördelar sig mellan kortfristig upplåning 41 MSEK och långfristig upplåning 182 MSEK.

Not 21 Ansvarsförbindelser

	1997	1996	1995
Garantiåtaganden, FPG/PRI avseende koncernföretag	25	22	7
Garantiåtaganden, FPG/PRI avseende intressebolag	113	72	69
Borgensförbindelser	41	176	92
Diskonterade växlar och kontrakt	75	208	232
Övriga garantiförbindelser	268	311	339
Totalt	522	789	739

Utöver ansvarsförbindelser ovan har återköpsgarantier lämnats för fordon till ett värde av 995 MSEK. Av dessa avsåg 449 MSEK åtaganden gentemot Svenska Volkswagen Finans AB.

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

Not 22 Scaniagruppens kassaflödesanalys

Icke kassaflödespåverkande poster

	1997	1996	1995
Avskrivningar	1 672	1 328	1 136
Orealiserade kursdifferenser	(84)	(39)	(10)
Osäkra fordringar	73	1	59
Icke utdelat intressebolagsresultat	(108)	(93)	(100)
Latent skatt	5	37	468
Övrigt	199	36	120
Totalt	1 757	1 270	1 673

Förändring av rörelsekapitalet

Räntebärande långfristiga fordringar	(140)	10	77
Varulager	(549)	(30)	(1 579)
Kortfristiga fordringar	(876)	925	(1 105)
Avsatt till pensioner	97	256	141
Förskott från kunder	1	165	(141)
Skulder till leverantörer	223	(217)	70
Skuld till förutvarande moderbolag	-	-	(812)
Andra skulder och avsättningar	300	(233)	985
Totalt	(944)	876	(2 364)

Nettoinvesteringar

Investeringar i materiella anläggningstillgångar	(2 615)	(2 565)	(2 225)
Försäljning av materiella anläggningstillgångar	308	127	177
Ersättning från försäljning av aktier	5	36	-
Förvärv av dotterbolag	(488)	(121)	(91)
Totalt	(2 790)	(2 523)	(2 139)

Förändring av nettoskuldsättning genom finansieringsaktiviteter

Nettoförändring av kortfristig upplåning	3 655	1 958	1 593
Återbetalning av långfristig upplåning	(1 271)	(324)	(303)
Ökning av långfristig upplåning	147	7 673	355
Förändring av skuld till förutvarande moderbolag	-	(6 948)	(2 750)
Nettoförändring av spärrade medel	(4)	(79)	79
Totalt	2 527	2 280	(1 026)

Not 23 Löner och ersättningar, medelantal anställda och antal anställda

	1997	1996	1995
Löner och ersättningar			
<i>Verksamheten i Sverige:</i>			
Styrelser, verkställande och vice verkställande direktörer	33	32	26
varav tantiem	4	6	5
Övriga anställda	2 840	2 651	2 430
<i>Verksamheten i utlandet:</i>			
Styrelser, verkställande och vice verkställande direktörer	104	71	67
varav tantiem	5	6	8
Övriga anställda	2 474	2 010	2 119
Summa	5 451	4 764	4 642
Pensionskostnader och andra sociala kostnader	1 919	1 762	1 865
varav pensionskostnader ¹⁾	326	471	403
Totalt löner och ersättningar, pensionskostnader och andra sociala kostnader	7 370	6 526	6 507

	1997	1996	1995
Löner och andra ersättningar fördelade per land			
<i>Verksamheten i Sverige:</i>	4 077	3 889	3 597
<i>Verksamheten i utlandet:</i>			
Brasilien	1 012	872	1 089
Nederländerna	465	478	517
Frankrike	310	229	239
Argentina	290	218	303
Danmark	224	193	160
Storbritannien	222	132	117
Tyskland	185	127	118
Schweiz	138	-	-
Belgien	121	111	122
32 länder med < 100 MSEK ²⁾	326	277	245
Summa	3 293	2 637	2 910
Totalt	7 370	6 526	6 507

Medelantal anställda

<i>Verksamheten i Sverige:</i>			
Medelantal anställda	10 519	11 094	10 815
<i>Verksamheten i utlandet:</i>			
Antal länder	40	37	36
Medelantal anställda	11 759	10 248	10 115
Totalt medelantal anställda	22 278	21 342	20 930

Medelantal anställda

<i>Verksamheten i Sverige:</i>	10 519	11 094	10 815
- varav män	9 055	9 698	9 112
- varav kvinnor	1 464	1 396	1 703

Verksamheten i utlandet:

Brasilien	3 092	2 911	3 485
Nederländerna	1 773	1 820	1 784
Storbritannien	1 247	705	552
Argentina	1 104	1 150	1 156
Frankrike	927	888	757
Danmark	737	642	479
Tyskland	493	295	284
Belgien	419	306	314
Australien	306	341	331
Österrike	305	272	246
Schweiz	262	-	-
Polen	249	172	102
Tanzania	177	189	196
Sydafrika	117	88	30
26 länder med < 100 anställda ³⁾	551	469	399
Totalt	11 759	10 248	10 115
- varav män	10 379	9 293	9 247
- varav kvinnor	1 380	955	868
Totalt medelantal anställda	22 278	21 342	20 930

Antal anställda per 31/12 1997

	1997	1996	1995
<i>Europaverksamheten</i>			
Produktion och olika centrala staber	13 197	13 004	14 364
Marknadsbolag	6 160	4 877	4 050
Kundfinansieringsbolag	107	75	90
Summa	19 464	17 956	18 504
<i>Latinamerikaverksamheten</i>	4 299	4 250	4 520
Totalt	23 763	22 206	23 024
- varav tillfälligt inhyrd personal	807	308	782

¹⁾ Av koncernens pensionskostnad avser 38 (19 respektive 24) MSEK styrelser och VD:er i Scaniagruppen.

²⁾ 1996 hade 30 länder och 1995 28 länder mindre än 100 MSEK.

³⁾ 1996 hade 25 länder och 1995 24 länder mindre än 100 anställda.

Not 24 Information angående ledande befattningshavares ersättningar

Enligt bolagsstämmans beslut uppgår arvodet till de stämмоvalda styrelseledamöterna till 1 900 000 kr. Till ordföranden Anders Scharp utgår 700 000 kr. I lön och tantiem till verkställande direktören Leif Östling har utbetalats 4 638 387 kr, varav tantiem 541 200 kr. Verkställande direktören har rätt – respektive skyldighet om bolaget så begär – att avgå med pension från och med 60 års ålder varvid pension utgår med 70 procent av den pensionsberättigade lönen, ITP och allmän pension inräknat. Från och med 65 års ålder utgår ålderspension med drygt 65 procent av den pensionsberättigade lönen. Pensionen minskar med 10 procent per år från och med 75 års ålder för att efter 10 år utgöra summan av ITP och allmän pension.

För verkställande direktören gäller vid uppsägning från bolagets sida ett avgångsvederlag motsvarande högst två årslöner. För övriga ledande befattningshavare finns inga överenskommelser om avgångsvederlag.

Scanias incentiveprogram för ledande befattningshavare omfattar tantiem/bonus som baseras på verksamhetens avkastning definierad som Scaniagruppens nettovinst efter avdrag för kostnader för eget kapital. Vid en positiv förändring av ovanstående avkastning kan tilldelning dessutom ske i form av aktierelaterade instrument. Någon tilldelning avseende 1997 kommer ej att ske.

Styrelsen har under 1997 fattat beslut om en ny Trygghets- och pensionsplan för ledande befattningshavare. Till skillnad från den äldre pensionsplanen från Saab-Scania perioden, innehåller den nya planen regler om tidsbegränsade pensionsförmåner kompletterade med egenavgifter. Ålderspensionen skall utgå med drygt 65 procent av den pensionsberättigade lönen under 10 år räknat från och med 65 års ålder. Motsvarande tidsbegränsning gäller för efterlevandepension. För vissa högre befattningshavare gäller rätt respektive skyldighet att avgå med ålderspension från och med 62 års ålder, varvid pensionen före 65 års ålder utgör 50 procent av den nämnda lönen.

Äldre utfästelser om livslång pension har omförhandlats och den nya planen gäller med undantag för en mindre grupp befattningshavare med kortare tid kvar till pension.

Samtliga ledande befattningshavare erbjuds förmån av bil.

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

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

(a) Goodwill

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

(b) Pensionskostnad

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

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

(c) Skatt

Gruppen redovisar latent skatt på skillnader mellan redovisningsmässiga och skattemässiga värden med undantag för länder med ännu ej betryggande stabilt penningvärde. Enligt U.S. GAAP fastställs latent skatt på samtliga skillnader mellan redovisningsmässiga och skattemässiga värden.

(d) Transaktioner i utländsk valuta

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

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

Gruppen använder sig av terminskontrakt i USD för att säkra nettoinvesteringar i de latinamerikanska bolagen eftersom dessas nettotillgångar i huvudsak utgörs av USD. I den svenska koncernredovisningen förs därvid omräkningsdifferenser direkt till eget kapital.

Enligt U.S. GAAP skall dessa omräkningsdifferenser redovisas i resultaträkningen och ifrågavarande terminskontrakt marknadsvärderas.

(e) Aktivering av kostnader

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

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

Årets nettovinst	1997	1996	1995
Årets nettovinst enligt svenska redovisningsprinciper	1 985	1 981	3 280
Goodwill (a)	(12)	(12)	(12)
Pensionskostnader (b)	12	21	23
Skatter (c)	(112)	13	24
Transaktioner i utländska valutor (d)	338	59	(169)
Aktivering av kostnader (e)	12	10	10
Skatteeffekt av U.S. GAAP-justeringar	(8)	(9)	(7)
Förändring av årets nettovinst	230	82	(131)
Nettovinst enligt U.S. GAAP	2 215	2 063	3 149
Vinst per aktie enligt U.S. GAAP	11,10	10,30	15,75
Eget kapital	1997	1996	1995
Eget kapital enligt svenska redovisningsprinciper	10 236	8 981	8 096
Redovisning av goodwill (a)	400	412	424
Pensionskostnader (b)	245	233	212
Skatter (c)	65	177	164
Transaktioner i utländska valutor (d)	-	(2)	-
Aktivering av kostnader (e)	(22)	(34)	(44)
Skatteeffekt av U.S. GAAP-justeringar	(60)	(53)	(44)
Förändring av eget kapital	628	733	712
Eget kapital enligt U.S. GAAP	10 864	9 714	8 808

NOTER TILL MODERBOLAGETS REDOVISNING

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

Not 1 Finansiella intäkter och kostnader

	1997	1996	1995
Intäktsräntor			
Från dotterbolag	-	-	252
Räntedel på valutaterminer för säkring av nettotillgångar	-	18	45
Summa	-	18	297
Kostnadsräntor			
Till dotterbolag	(64)	(239)	(185)
Till förutvarande moderbolaget	-	-	(714)
Räntedel på valutaterminer för säkring av nettotillgångar	(13)	-	-
Summa	(77)	(239)	(899)
Kursdifferenser på terminsavtal avseende valutasäkring av nettotillgångar i utländska dotterbolag	(103)	(29)	151
Summa finansiella intäkter och kostnader	(180)	(250)	(451)
Utdelningar			
Från koncernbolag	-	-	1 080
Från intressebolag	50	55	93
Summa	50	55	1 173
Totalt	(130)	(195)	722

Not 2 Skatt

	1997	1996	1995
Betald skatt	(335)	(210)	(507)
Källskatter på utdelningar och räntor	-	-	(164)
Totalt	(335)	(210)	(671)

Not 3 Aktier

	1997	1996	1995
Dotterbolag/ org.nr/säte	Ägarandel %	Bokf. värde	Bokf. värde
Scania CV AB, 556084-0976, Sverige	100	8 401	8 401
Scania Latin America Ltda, 635,010,727,112, Brasilien	100	2 257	2 257
Scania Argentina S.A. ¹⁾ 30-51742430-3, Argentina	73,6	298	298
Scania del Peru S.A. ¹⁾ 101, 36300, Peru	54,7	15	15
Intressebolag			
Svenska Volkswagen AB, 556084-0968, Sverige	50	298	298
Totalt ²⁾		11 269	11 269

¹⁾ Koncernens ägarandel uppgår till 100 procent.

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

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

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

Not 4 Eget kapital

	Aktie kapital	Reserv- fond	Fritt eget kapital	Totalt
Ingående eget kapital 1996	2 000	1 120	7 192	10 312
Utdelning			(1 100)	(1 100)
Nettovinst för 1996			595	595
Utgående kapital per 31 december 1996	2 000	1 120	6 687	9 807
Utdelning			(1 100)	(1 100)
Nettovinst för 1997			851	851
Utgående kapital per 31 december 1997	2 000	1 120	6 438	9 558

Not 5 Obeskattade reserver

	1997	1996	1995
Periodiseringsfond	1 134	850	600
Totalt	1 134	850	600

Not 6 Ansvarförbindelser

	1997	1996	1995
Garantiätaganden, FPG/PRI avseende koncernföretag	1 192	1 083	1 025
Garantiätaganden, FPG/PRI avseende intressebolag	113	123	69
Borgensförbindelser	25	48	97
Totalt	1 330	1 254	1 191

FÖRSLAG TILL VINSTDISPOSITION

Gruppens fria egna kapital enligt koncernbalansräkningen uppgår till 5 602 MSEK, varav årets vinst är 1 985 MSEK. Styrelsen och verkställande direktören föreslår att till bolagsstämmans förfogande stående vinstmedel:

Belopp i MSEK

Balanserade vinstmedel	5 587
Årets vinst	851
Summa	6 438

disponeras enligt följande:

Till aktieägarna utdelas 5,50 kronor per aktie	1 100
Till nästa år balanseras	5 338
Summa	6 438

Efter genomförande av föreslagen vinstdisposition får moderbolaget följande egna kapital:

Belopp i MSEK

Aktiekapital	2 000
Reservfond	1 120
Balanserad vinst	5 338
Summa	8 458

Södertälje den 20 februari 1998

Anders Scharp
Ordförande

Tommy Bäcklund	Clas Åke Hedström
Lars V Kylberg	Claes von Post
Mauritz Sahlin	Tom Wachtmeister
Marcus Wallenberg	Jan Westberg

Leif Östling
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har avgivits den 21 februari 1998

Caj Nackstad
Auktoriserad revisor

Gunnar Widhagen
Auktoriserad revisor

REVISIONSBERÄTTELSE

Vi har granskat årsredovisningen, koncernredovisningen och räkenskaperna samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning i Scania AB för år 1997. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för räkenskapshandlingarna och förvaltningen. Vårt ansvar är att uttala oss om årsredovisningen, koncernredovisningen och förvaltningen på grundval av vår revision.

Revisionen har utförts i enlighet med god revisionssed. Det innebär att vi planerat och genomfört revisionen för att i rimlig grad försäkra oss om att årsredovisningen och koncernredovisningen inte innehåller väsentliga fel. En revision innefattar att granska ett urval av underlagen för belopp och annan information i räkenskapshandlingarna. I en revision ingår också att pröva redovisningsprinciperna och styrelsens och verkställande direktörens tillämpning av dem samt att bedöma den samlade informationen i årsredovisningen och koncernredovisningen. Vi har granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i bolaget för att kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören är ersättningskyldig mot bolaget eller på annat sätt har handlat i strid mot 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, varför vi tillstyrker

att resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och för koncernen fastställs och
att vinsten i moderbolaget disponeras enligt förslaget i förvaltningsberättelsen.

Styrelseledamöterna och verkställande direktören har inte vidtagit någon åtgärd eller gjort sig skyldiga till någon försummelse som enligt vår bedömning kan föranleda ersättningskyldighet mot bolaget, varför vi tillstyrker

att styrelsens ledamöter och verkställande direktören beviljas ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Södertälje den 21 februari 1998

Caj Nackstad
Auktoriserad revisor
KPMG Bohlins AB

Gunnar Widhagen
Auktoriserad revisor
Ernst & Young AB

FÖRÄDLINGSVÄRDE

Belopp i MSEK per anställd i TSEK	Totalt		Totalt 1996	Per anställd		
	1997	Per anställd 1997		1996	Per anställd 1996	
Fakturering och resultat i kundfinansieringsverksamheten	39 792	1 786	33 785	1 614	34 938	1 669
Kostnad för inköp av varor och tjänster	(27 986)	(1 256)	(23 166)	(1 107)	(22 286)	(1 065)
Förädlingsvärde	11 806	530	10 619	507	12 652	604

FÖRDELNING AV FÖRÄDLINGSVÄRDET

Anställda

Löner	5 451	46%	245	4 786	45%	229	4 642	37%	222
Sociala avgifter	1 919	16%	86	1 762	17%	84	1 865	15%	89
Summa	7 370	62%	331	6 548	62%	313	6 507	51%	311

Stat och kommun

Inkomstskatt	672	6%	30	627	6%	30	1 458	12%	70
--------------	------------	-----------	-----------	-----	----	----	-------	-----	----

Långivare

Kostnader nettoskuldsättning	296	3%	13	352	3%	17	505	4%	24
------------------------------	------------	-----------	-----------	-----	----	----	-----	----	----

Aktieägare

Utdelning	1 100	9%	49	1 100	10%	53	800	6%	38
-----------	--------------	-----------	-----------	-------	-----	----	-----	----	----

Återfört till verksamheten

För förslitning av anläggningarna (avskrivning)	1 654	14%	75	1 325	12%	62	1 136	9%	54
För fortsatt expansion	714	6%	32	667	6%	32	2 246	18%	107

Totalt bibehållet i verksamheten	2 368	20%	107	1 992	19%	94	3 382	27%	161
----------------------------------	--------------	------------	------------	-------	-----	----	-------	-----	-----

Förädlingsvärde	11 806	100%	530	10 619	100%	507	12 652	100%	604
-----------------	---------------	-------------	------------	--------	------	-----	--------	------	-----

FLERÅRSÖVERSIKT

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Fakturering, MSEK											
Västra Europa	10 117	10 822	12 612	12 838	12 218	11 424	10 920	14 881	21 524	21 055	22 928
Centrala och östra Europa	18	17	34	114	133	289	195	266	732	827	1 393
Asien	501	786	1 257	863	2 286	1 084	1 171	1 504	1 904	1 740	1 936
Övriga markn (exkl Latinamerika)	1 008	1 136	1 046	936	787	715	1 062	1 329	1 623	1 578	1 857
Totalt Europaverksamheten	11 644	12 761	14 949	14 751	15 424	13 512	13 348	17 980	25 783	25 200	28 114
Latinamerikaverksamheten	2 060	2 599	2 982	2 920	2 566	3 040	4 619	6 108	5 933	4 754	6 973
Summa Scaniaprodukter	13 704	15 360	17 931	17 671	17 990	16 552	17 967	24 088	31 716	29 954	35 087
Svenska Volkswagenprodukter	1 294	1 561	1 602	1 377	1 399	1 470	2 222	2 560	3 124	3 776	4 632
Totalt	14 998	16 921	19 533	19 048	19 389	18 022	20 189	26 648	34 840	33 730	39 719
Rörelseresultat, MSEK											
Europaverksamheten	2 239	2 325	2 526	2 072	1 452	1 069	488	2 816	4 598	2 276	2 309
Finansbolag i Europa	0	0	0	0	-23	-38	-91	5	98	55	73
Totalt Europa	2 239	2 325	2 526	2 072	1 429	1 031	397	2 821	4 696	2 331	2 382
Latinamerikaverksamheten	157	493	501	441	136	242	483	915	413	511	407
Summa Scaniaprodukter	2 396	2 818	3 027	2 513	1 565	1 273	880	3 736	5 109	2 842	2 789
Svenska Volkswagenprodukter	133	193	155	17	86	33	121	173	243	215	258
Totalt	2 529	3 011	3 182	2 530	1 651	1 306	1 001	3 909	5 352	3 057	3 047
Rörelsemarginal, %											
Europaverksamheten	19,2	18,2	16,9	14,0	9,3	7,6	3,0	15,7	18,2	9,3	8,5
Latinamerikaverksamheten	7,6	19,0	16,8	15,1	5,3	8,0	10,5	15,0	7,0	10,7	5,8
Summa Scaniaprodukter¹⁾	17,5	18,3	16,9	14,2	8,7	7,7	4,9	15,5	16,1	9,5	7,9
Svenska Volkswagenprodukter	10,3	12,4	9,7	1,2	6,1	2,2	5,4	6,8	7,8	5,7	5,6
Totalt	16,9	17,8	16,3	13,3	8,5	7,2	5,0	14,7	15,4	9,1	7,7
Bruttoinvesteringar i anläggningar exklusive leasingtillgångar, MSEK											
Europaverksamheten	1 016	1 083	967	1 380	1 201	1 319	1 209	1 851	1 727	1 908	1 592
Latinamerikaverksamheten	78	109	157	154	107	182	276	298	455	671	974
Totalt	1 094	1 192	1 124	1 534	1 308	1 501	1 485	2 149	2 182	2 579	2 566
Kostnader för forskning och utveckling, MSEK											
Forskning och utveckling	397	420	466	619	761	738	783	805	923	1 084	1 169

¹⁾ Inklusiv kundfinansiering.

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Antal producerade fordon											
Europaverksamheten											
Lastbilar	22 516	23 134	26 616	23 853	23 721	19 893	16 014	23 367	33 459	31 316	33 092
Bussar	1 945	2 187	2 119	1 462	1 321	1 557	1 176	1 542	2 373	2 326	2 817
Latinamerikaverksamheten											
Lastbilar	4 745	4 792	5 744	4 765	4 234	4 587	6 610	8 570	8 515	7 139	10 463
Bussar	1 511	1 731	1 771	1 688	2 626	2 533	1 393	1 303	2 091	1 575	1 769
Totalt	30 717	31 844	36 250	31 768	31 902	28 570	25 193	34 782	46 438	42 356	48 141
Antal fakturerade lastbilar per marknadsområde											
Västra Europa	20 638	20 298	22 912	20 749	18 463	16 366	13 052	17 814	26 596	26 249	26 756
Centrala och östra Europa	42	32	80	254	260	507	248	312	951	1 030	1 833
Latinamerika	4 336	4 660	5 067	4 558	4 293	4 734	6 678	8 713	7 964	7 377	9 649
Asien	1 122	1 583	2 549	1 731	5 530	2 440	2 256	2 818	3 329	2 997	3 096
Övriga marknader	1 249	1 272	1 110	991	587	611	851	1 178	1 627	1 375	1 058
Totalt	27 387	27 845	31 718	28 283	29 133	24 658	23 085	30 835	40 467	39 028	42 392
Antal fakturerade bussar per marknadsområde											
Västra Europa	1 470	1 447	1 448	1 199	1 067	879	835	983	1 642	1 655	1 595
Centrala och östra Europa	0	2	0	2	2	16	35	40	45	83	95
Latinamerika	1 517	1 639	1 676	1 645	2 493	2 677	1 459	1 287	1 878	1 641	1 829
Asien	215	364	499	224	144	249	133	140	304	309	308
Övriga marknader	284	252	261	233	276	355	215	237	301	275	757
Totalt	3 486	3 704	3 884	3 303	3 982	4 176	2 677	2 687	4 170	3 963	4 584
Totalmarknad											
tunga lastbilar och bussar, antal											
Västra Europa											
Lastbilar	158 000	175 000	189 000	176 000	170 000	149 000	114 100	133 300	173 300	172 000	170 300
Bussar	17 600	18 900	19 000	19 000	17 200	16 500	15 300	13 400	15 600	16 400	16 700
Brasilien											
Lastbilar	9 037	10 071	9 606	9 524	9 389	8 402	13 938	18 931	19 299	13 682	17 861
Bussar	9 606	12 315	8 994	9 730	16 220	13 222	11 073	12 266	16 969	15 087	13 424
Antal anställda¹⁾											
Europaverksamheten											
Produktionsbolag	12 384	13 215	13 830	13 218	12 736	11 417	10 493	12 374	14 364	13 004	13 197
Marknadsbolag	4 076	4 036	4 332	4 219	4 043	4 278	3 823	3 694	4 050	4 877	6 160
Kundfinansieringsbolag	7	13	33	34	52	65	60	72	90	75	107
Summa Europaverksamheten	16 467	17 264	18 195	17 471	16 831	15 760	14 376	16 140	18 504	17 956	19 464
Latinamerikaverksamheten											
Totalt	20 513	21 683	22 908	22 238	21 772	20 193	18 593	20 425	23 024	22 206	23 763

¹⁾ Inklusive tillfälligt inhyrd personal.

ATT MÖTA KUNDENS TOTALA TRANSPORTBEHOV

Scanias hela marknadsorganisation – återförsäljare, importörer och centrala marknadsavdelningar – spelar en avgörande roll för att möta kundernas krav på kostnadseffektiva totallösningar.

Den genomförda avregleringen på transportmarknaderna i Europa har skärpt konkurrensen, vilket leder till snabba förändringar i transportföretagens struktur. Mellan länderna i västra Europa pågår en integration av transportsystemen, som i grunden kommer att förändra arbetsvillkoren för tillverkarna av tunga lastbilar. Framförallt ställs större krav på en rationell marknadsorganisation.

Utvecklingen av Scanias marknadsorganisation inriktas på att öka kvaliteten och kundnyttan i Scanias totala erbjudande. Därigenom kan företaget ta större marknadsandelar, öka andelen serviceprodukter av den totala försäljningen, öka kundtroheten samt minska försäljnings- och marknadsföringskostnaderna.

Ett attraktivare produktutbud

Från att i stor utsträckning varit lokalt förankrad har den europeiska transportbranschen konsoliderats under senare år. Stora nationella åkerier har bildats genom sammanslagningar eller förvärv, och de medelstora åkerierna har minskat i betydelse. De nationella marknaderna domineras i ökad utsträckning av stora fordonsflottor med flera hundra fordon. Detta har varit en naturlig följd av den avreglering som skett i flertalet länder.

Nu står västra Europa inför en ny omstrukturering. Hindren mot konkurrens från ickenationella operatörer avlägsnas, och transportmarknaden integreras över gränserna. Detta leder till att ännu större, flernationella transportbolag bildas. Dessa bolag ställer krav på ett mer sofistikerat produkt- och serviceutbud från lastbilstillverkarna. Dessutom krävs ett effektivare distributions- och servicenät.

Kunder, som tidigare köpte en lastbil eller en buss, vill nu ofta ha en transportlösning – ett paket som kan innehålla ett totalansvar för fordonet inklusive finansiering, service och underhåll. Många kunder vill betala ett fast pris per kilometer för att alltid ha sitt fordon rullande utan att behöva bekymra sig för service, underhåll och tillgänglighet. Scanias marknadsorganisation utvecklar därför ett allt bredare utbud av tjänster, som gör det möjligt för kunden att koncentrera sig på sin kärnaffär – transporter och logistik.



Marknadstrender

Transporterna över gränserna fortsätter att öka

Transportbolagen slås ihop och blir allt större

Operatörerna måste maximera användningen

Outsourcing bli allt vanligare

Scanias strategi

Samordnad försäljning och service oavsett nationsgränser

Mer sofistikerat produkt- och serviceutbud

Snabbare och flexiblare service och reparationer

Skräddarsydda erbjudanden som reducerar kundens risk

Den västeuropeiska marknaden för tunga lastbilar uppgår till cirka 150 miljarder SEK. Om man därtill lägger dagens marknad av service och andra kringprodukter, är omsättningen mellan 300 och 350 miljarder SEK. Scania bedömer att det finns betydande möjligheter att ta en ökad andel av denna marknad.

Scania Vehicle Management

Under 90-talet har ett affärskoncept utvecklats, där Scania tar ett totalansvar för kundens tillgång till transportkapacitet. Scania äger fordonet och ställer det till kundens förfogande enligt de krav som kundens transportuppgift ställer. Scania svarar således för finansiering, underhåll och reparationer samt andra tjänster såsom administration och försäkringar. Den nya relationen med kunden kräver förmåga i Scania-organisationen att professionellt hantera denna verksamhet liksom den ökade exponeringen vad gäller kreditrisker och restvärden på fordonen.

”Scania Vehicle Management” har utvecklats längst i Storbritannien och Nederländerna. Dessa marknader var de första som avreglerades i Europa och har därför kommit längst. Scania har börjat

arbeta med motsvarande erbjudanden till kunder på andra marknader i Europa. Utvecklingen tyder på att detta koncept har en mycket god potential.

Under 1996 startade Scania (Great Britain) Ltd dotterbolaget Scania Vehicle Management Ltd för att sköta denna verksamhet i Storbritannien. Under 1997 skedde 33 procent av Scanias försäljning av nya lastbilar i Storbritannien inom ramen för ”Scania Vehicle Management”.

Scania Approved Used Trucks

I början av 1997 startade Scania ett program för försäljning av begagnade Scania-lastbilar i Storbritannien. Systemet drivs av Scanias återförsäljare men koordineras av Scania-importören och syftar till att skapa en strukturerad för-



säljning av begagnade Scaniabilar. Den som köper en "Scania Approved Used Truck" erbjuds i princip samma tjänster som en nybilskund. Scanias samlade utbud av begagnade fordon återfinns på Internet.

För att få säljas som en "Scania Approved Used Truck" får fordonet inte vara äldre än sex år. Det skall vara dokumenterat välskött, ha genomgått en omfattande besiktning och säljas genom en Scania-återförsäljare med minst tre månaders garanti på drivlinan. Ur kundens synpunkt innebär "Scania Approved Used Trucks" att utbudet breddas med pålitliga fordon till lägre pris. Inte minst kan detta vara attraktivt för att överbrygga kapacitetstoppar och för att säkra kapacitet vid långa leveranstider för nya fordon.

Programmet har snabbt fått genomslag i Storbritannien, och antalet genom Scania-organisationen sålda, begagnade Scaniabilar ökade avsevärt jämfört med 1996. Konceptet utvecklas successivt i hela Europa.

En organisation som betjänar kunderna

Transportbolagen är starkt konkurrensutsatta och deras marginaler är pressade. Därför måste transportutrustningen fungera utan uppehåll i kontinuerlig drift. Varje stillestånd innebär intäktsbortfall och måste undvikas eller förkortas. Den ökande trafiken över gränserna innebär problem för lastbilsoperatörer, då det kan vara komplicerat, dyrt och tidskrävande att ordna service och reparationer vid andra verkstäder än den ordinarie på hemorten.

Scania bedriver en intensiv utveckling av sin marknadsorganisation i syfte att skapa ett nätverk som snabbt och flexibelt täcker kundernas servicebehov. Organisationen skall vara enhetlig, lätt nåbar och av samma höga standard överallt.

Effektiv servicestruktur

En omstrukturering av Scanias serviceorganisation pågår i syfte att lokalisera verkstäderna på ett optimalt sätt i för-

Varje stillestånd innebär intäktsbortfall för kunden. Scania utvecklar därför sitt nätverk för att snabbt och flexibelt täcka kundens servicebehov.



Många kunder efterfrågar alltmer en transportlösning som innehåller totalansvar för fordonet inklusive finansiering, service och underhåll.



hållande till transportströmmarna. Det primära är inte att ha ett så stort antal serviceställen som möjligt utan att de är anpassade efter var kunderna bedriver sin verksamhet och där servicebehov uppstår.

Ett nätverk av större verkstäder med all tänkbar service håller på att byggas upp och kompletteras av satellitverkstäder. Detta har visat sig rationellt då den ökade tekniska komplexiteten i dagens lastbilar ställer krav på specialistkompetens och avancerad utrustning vid komplicerade reparationer. Mera rutinmässiga reparationer och service kan därmed ombesörjas mer kostnadseffektivt av enklare verkstäder.

Enhetlig kvalitet genom "Dealer Operating Standard"

Scanias marknadsorganisation har länge haft som mål att erbjuda den bästa servicen på orten. I det alltmer integrerade Europa ställer emellertid kunderna nya krav på homogen service. Scania måste därför kunna erbjuda såväl en hög som jämn kvalitet i samtliga kontakter med

varje kund. Även i Latinamerika börjar dessa krav ställas.

Ett omfattande förbättringsarbete pågår inom den europeiska Scania-organisationen för att skapa en gemensam, hög nivå beträffande kunskap, kvalitet och produktivitet. Detta avser bland annat arbetsmetodik, tidsåtgång för olika moment och priser för specificerat arbete. System avseende exempelvis fordons- och kunddatabaser, fakturering samt kredit- hantering integreras. Planering pågår av motsvarande projekt inom andra marknadsområden.

Ökad fordonstillgänglighet

I syfte att tillförsäkra kunden tillgänglighet till fordonet erbjuder Scania "Plus24 Emergency Assistance". Detta är en tjänst där kunden kan få assistans dygnet runt, alla dagar på året. Den redan etablerade verksamheten förstärks nu genom att regionala larmcentraler etableras på flera platser i Europa. Syftet är att effektivare samordna Scania-organisationens totala insats vid oplanerade stillestånd.



*Scania "Plus24
Emergency Assistance"
innebär att kunden
kan få assistans dygnet
runt, årets alla dagar.*

Leveransprecision och kapade ledtider i distributionen

Ett traditionellt problem för köpare av lastbilar och bussar är att det varit svårt att få garanti för en viss leveransdag. Genom effektivisering och processororientering har Scania lyckats reducera ledtiderna i produktionen och åstadkommit ökad säkerhet i leverans från fabrik. Däremot har ledet från fabrik till kund inte utvecklats i samma utsträckning.

Bilden kompliceras av att många lastbilar skall passera en påbyggare för att få ändamålsenlig utrustning monterad på chassiet, och att busschassierna i allmänhet skall passera externa karossörer. Utöver detta har leveranser över gränserna varit omständliga.

Scanias distributionssystem genomgår en förändring, där leveranskedjan från produktion till kund skall utgöra en sammanhållen process.

Ökad samverkan mellan Scania och påbyggare samt karossörer spelar också en nyckelroll i ökad leveransprecision och reduktion av ledtider. Genom att bättre samordna Scanias och påbyggarnas produktionsprocesser kan effektiviteten och leveransprecisionen öka betydligt. Dessutom sker ett ökat tekniskt utbyte, så att chassierna i högsta möjliga utsträckning är förberedda för påbyggnader och karosser. I och med Scanias 4-serie togs ett stort steg i denna tekniska anpassning.

KUNDSTYRD PRODUKTION

Köpare av tunga fordon efterfrågar den mest kostnads-effektiva transportlösningen. De fordon som Scania tillverkar är i detalj specificerade för kundens behov. De är oftast skräddarsydda.

Scanias 4-serie innebär jämfört med den tidigare 3-serien att antalet möjliga kundspecifikationer ökat på samma gång som antalet artiklar och komponenter i produktionen kommer att reduceras med cirka 40 procent.

I allt högre utsträckning utnyttjas gemensamma komponenter i lastbilar, bussar och industrimotorer. Detta rationaliserar produktionen, förenklar reservdelsförsörjningen och underlättar service och underhåll.

Med den nya bussgenerationen nås en upp till 85-procentig integration mellan lastbils- och busschassier. I det nya motorprogrammet utnyttjas samma motorblock och cylinder för att bygga två olika motorer, en 11-liters och en 12-liters motor. I den fortsatta modulariseringen

av motorprogrammet kommer en V8-motor och en 9-liters motor att utvecklas. Genom att utnyttja en cylinder och ett gemensamt bränsleinsprutningssystem uppnår Scania skalfördelar i såväl utveckling som produktion. Scanias industri- och marinmotorer är utvecklade med lastbilmotorerna som bas.

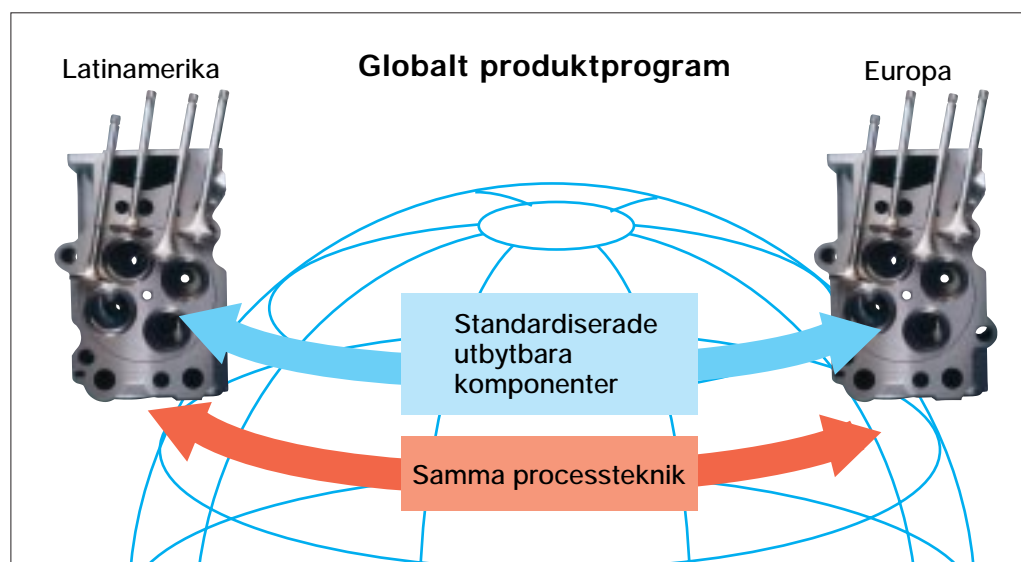
Den globala produkten

Efter omställningen till 4-serien vid de latinamerikanska produktionsanläggningarna har Scania ett globalt produktprogram med standardiserade, utbytbara komponenter och globala kvalitetskrav.

Scanias produktprogram, modulsystem och produktionssystem utvecklas kontinuerligt för att möta olika kunders och marknadssegments krav på fordon anpassade för en specifik användning, öka kostnadseffektiviteten för kunden och Scania samt förbättra fordonens miljöegenskaper.

Det globala produktprogrammet möjliggör samma processteknik över hela världen. Bästa gemensamma metoder för olika produktionsmoment kan utvecklas för koncernen som helhet. Standardise-

Scanias standardisering av produkter och komponenter innebär att produktionsanläggningar i olika länder och världsdelar kan komplettera och stödja varandra vid ojämt kapacitetsutnyttjande på olika marknader.



ringen av produkter och komponenter innebär vidare att produktionsanläggningar i olika länder och världsdelar kan komplettera och stödja varandra vid ojämnt kapacitetsutnyttjande.

Produktionsstrukturen

Scania fortsätter renodlingen av produktionsstrukturen i komponent- och monteringsverkstäder. Tillverkningen av huvudkomponenter koncentreras till en fabrik per världsdel, något som redan gäller för Latinamerikaverksamheten men som också skall gälla i Europa.

Produktionsanläggningen i Oskarshamn förser redan idag samtliga monteringsanläggningar i Europa med hytter. Den europeiska axeltillverkningen kon-

centreras till Falun och motortillverkningen till Södertälje. Under 1997 har monteringen av axlar och motorer i Zwolle börjat överföras till Falun respektive Södertälje.

Zwolle blir en renodlad monteringsfabrik för Storbritannien, Tyskland, Benelux-länderna och de centraleuropeiska marknaderna. Monteringsfabriken i Södertälje levererar för närvarande till de nordiska, ryska, baltiska, asiatiska och afrikanska marknaderna och Angers till de sydeuropeiska.

Tillverkning av det nya bussprogrammet inleddes i Europa under 1997. I Katrineholm tillverkas såväl chassier som karosserade bussar medan enbart karossering sker i Silkeborg, Danmark. I Slupsk, Polen monteras chassier och

För att renodla produktionsstrukturen koncentrerar Scania den europeiska axeltillverkningen till Falun och motortillverkningen till Södertälje.



karosser. Under året har en monteringslina för karossering av stadsbussar startats i Angers.

I Latinamerika tillverkas busschassier, och övergången till den nya bussgenerationen sker under 1998.

Industri- och marinmotorer tillverkas i Södertälje och São Paulo.

Produktutveckling

Arbetet med produktutveckling är koncentrerat till Södertälje för att förkorta kontaktvägarna och utvecklingstiden. Syftet med koncentrationen är att snabba ut produktförbättringar som värdesätts av kunderna.

Produktutvecklingsprocessen är ett samspel mellan många parter – kunder, leverantörer och olika slags funktioner och expertis inom Scania. Kundnyttan är direkt styrande för utvecklingsarbetet. Därför utnyttjas så kallade kundkliniker för test av produkter och funktioner.

Utvecklingsarbete Scania 2000

Scania 2000 är beteckningen för ett pågående förändringsarbete som omfattar såväl den egna verksamheten som leverantörs- och distributionsnätet.

Gemensamma bästa metoder för olika produktionsmoment och rutiner utvecklas för att tillämpas inom koncernen som helhet.

De fastlagda målen på produktionsområdet är att åstadkomma en hundra procentig leveransprecision, en årlig kostnadsreducering på minst fem procent vid konstant volym och en halvering av det rörelsekapital som är bundet i produktionsprocessen.

Inköpsstrukturen

Scanias inköpsstruktur utvecklas i riktning mot ett globalt leverantörsnät byggt på "partnerskap" med ett begränsat antal kvalificerade underleverantörer. Sedan introduktionen av 4-serien har antalet underleverantörer minskat med 30 procent till cirka 850, varav 600 i Europa och 250 i Latinamerika.

Delar av utvecklingsarbetet decentraliseras till underleverantörer och blir mer specialiserat. Kvalificerade underleverantörer skall bedriva ett självständigt arbete avseende såväl utveckling som produktion av komponenter. Därigenom kan Scanias eget utvecklingsarbete direkt fokuseras på funktionskrav och kundnytta.

Kortare leveranstid

För att korta leddtiden från order till leverans strävar Scania efter att öka andelen komplett utrustade fordon från fabrik. Så mycket som möjligt av färdigställandet, bland annat i form av tilläggsutrustning, skall ske under montering eller i omedelbar anslutning därtill.

SCANIA OCH MILJÖN

Scanias miljöarbete är en integrerad del av verksamheten och bedrivs i enlighet med den miljöpolicy som fastställdes 1996. Den övergripande målsättningen är att steg för steg minska produkternas miljöpåverkan under hela deras livscykel.

Mer utförlig information om Scanias miljöarbete under 1997 lämnas i en särskild miljöredovisning.

Möta morgondagens krav

Scanias strategi för att möta kommande krav från kunder och lagstiftare är att successivt förbättra och effektivisera den traditionella dieseltekniken för tunga fordon. Samtidigt utvecklar Scania fordon för alternativa bränslen, främst gas och etanol, avsedda för tätortstrafik inom segmenten stadsbussar och distributionslastbilar.

De senaste årens arbete med att utveckla Scanias fordon har koncentrerats på att minska avgasutsläppen och förbättra bränsleekonomin. Scanias motorer

uppfyller EUs avgasnorm Euro 2 för både lastbilar och bussar. Dessa motorer efterfrågas alltmer även på den latinamerikanska marknaden. Scania levererade under året 30 stadsbussar med Euro 2-motorer till Argentina. Kommande lagkrav, främst Euro 3, är nästa steg vad gäller att anpassa och utveckla Scanias fordon.

Miljödeklarationer efterfrågas

Ett fordons miljöegenskaper och prestanda blir allt viktigare i konkurrensen mellan olika transportlösningar. Från såväl kunder som kundernas kunder har Scania under 1997 noterat en ökad efterfrågan på information om fordonens miljöegenskaper, framförallt vad gäller emissioner från motorer samt återvinning av uttjänta fordon. Scania har under 1997 intensifierat arbetet med att, tillsammans med leverantörer, ta fram underlag för miljövarudeklarationer för samtliga produkter.

Intresset för fordon avsedda för tätortstrafik som drivs med alternativa bränslen har ökat både i Europa och Latinamerika. I kvantitet är efterfrågan på fordon av detta slag dock fortfarande relativt liten, främst beroende på att infrastrukturen för alternativa bränslen på de flesta marknader är dåligt utbyggd.

I Brasilien och Argentina, där tillgången på etanol respektive gas är stor och där miljökraven skärpts, finns redan idag en potential för fordon som drivs med alternativa bränslen. Under 1997 testkördes Scanias etanolbussar i Brasilien. Under året har Scania även levererat 145 gasbussar och 40 etanolbussar främst till marknader i Europa.

Miljöledning

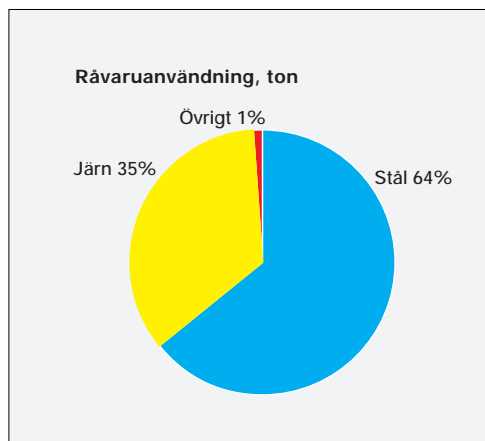
Scanias arbete med att systematisera miljöfrågorna i ett miljöledningssystem enligt ISO 14001 har visat sig vara ett gott komplement till det övriga förbättrings-

Scanias Miljöpolicy

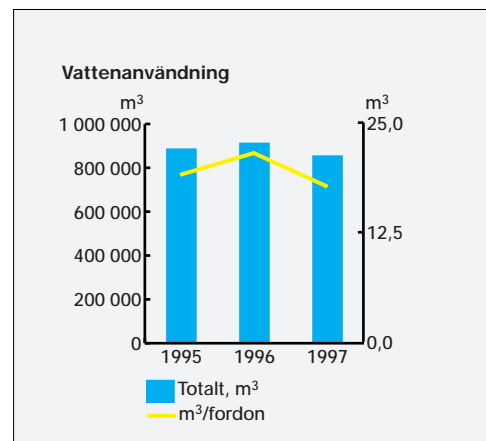
Hänsyn till miljön är av avgörande betydelse för Scanias långsiktiga utveckling och lönsamhet.

- 1 Scania skall uppnå och bibehålla en ledande ställning för en förbättrad miljö inom det egna kompetensområdet.
- 2 Scania skall genom framsynt forskning och utveckling ständigt minska miljöpåverkan från produktion, produkter och tjänster.
- 3 Scania skall aktivt verka för internationellt harmoniserade och miljöeffektiva lagar – gällande lagstiftning är för Scania en minimistandard.
- 4 Scania skall öka förtroendet för det egna miljöarbetet genom öppenhet och regelbunden miljöredovisning.

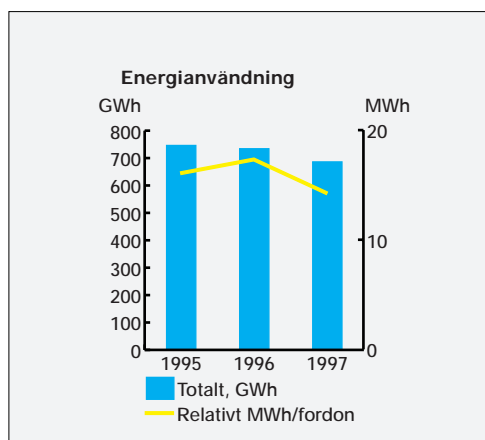
Produktion i siffror



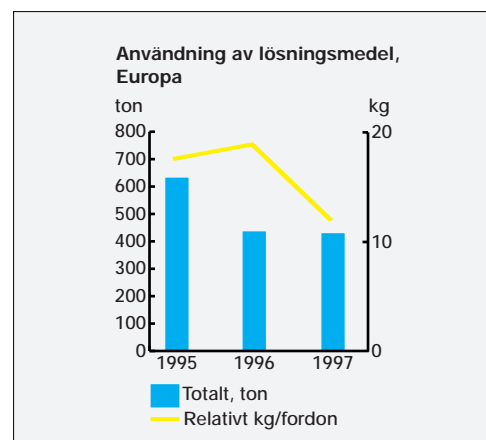
Råvaruåtgången under 1997 uppgick till cirka 200 000 ton, exklusive färdigtillverkade komponenter.



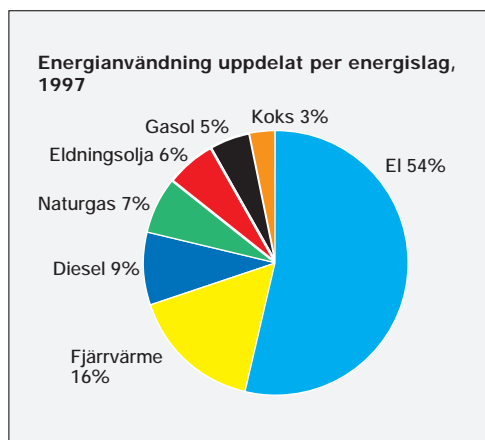
Vattenanvändningen uppgick år 1997 till 850 000 m³, vilket motsvarar cirka 18 m³ per fordon. Reduceringen från föregående år beror främst på minskat läckage och minskad direktkyllning med vatten.



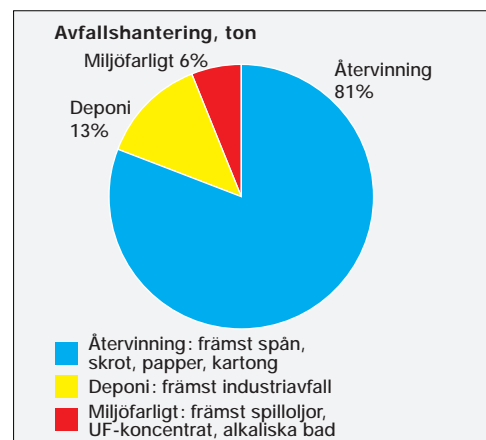
Energianvändningen under 1997 uppgick till knappt 700 GWh, vilket motsvarar 14 MWh per fordon.



Scanias lösningsmedelsanvändning för Europa uppgick år 1997 till cirka 430 ton vilket motsvarar 12 kg per fordon.



Merparten av energianvändningen utgörs av el och fjärrvärme. Diesel används främst för laboratorie- och leveransprovning av komponenter.



Mängden avfall uppgick år 1997 till totalt 59 000 ton. Mer än 80 procent av avfallet, främst spån och skrot, återvinns.

arbetet. I de inledningsvis genomförda miljöutredningarna, med syfte att kartlägga verksamheternas miljöaspekter, har en rad förbättringsmöjligheter identifierats, bland annat effektivare användning av energi och vatten samt effektivare hantering av restprodukter.

Samtliga Scantias enheter i Latinamerika har certifierats enligt ISO 14001 under 1997. Målet är att övriga verksamheter ska vara certifierade före 1998 års utgång.

Produktion

Att minimera miljöpåverkan och att skapa en god arbetsmiljö är två strategiska mål för Scania. Det innebär att Scania ständigt eftersträvar en minskad förbrukning av råvaror, förnödenheter, energi samt en övergång till mindre miljöfarliga ämnen.

Energianvändningen har minskats jämfört med föregående år vilket främst beror på ökad värmeåtervinning i produktionen. Målsättningen är att minska energianvändningen till år 2000 med tio procent med 1996 som basår. Under året tilldelades anläggningen i Södertälje EKO-energipris av Nutek för sina insatser.

I kemikalieanvändningen är utbytesprincipen vägledande inom Scania. Företaget satsar framförallt på att minska utsläppen av lösningsmedel genom minskad användning och övergång till färg som inte innehåller lösningsmedel.

Under året förnyades Scantias tillstånd enligt miljöskyddslagen för anläggningarna i Södertälje i en omfattning av totalt 30 000 produktenheter. Det motsvarar ett ungefärligt utökat produktionsutrymme på 20 procent.

Intresset för att använda fordon med gasdrift ökar. Scania har tillverkat sin första lastbil för biogasdrift till Stockholm Stad.



LÄRANDE OCH UTVECKLING I DET GLOBALA SCANIA

Scanias tjänster och produkter skall uppfylla samma kvalitetskrav oavsett i vilket land de produceras. Samma krav ställs därför på medarbetarnas kompetens världen över.

För att säkerställa en fortlöpande kompetensutveckling sker en kontinuerlig utbildning av medarbetarna inom Scania-koncernen. Ett organiserat erfarenhets- och kunskapsutbyte mellan olika enheter och med omvärlden gör att tjänster, produkter och tillverkningsprocesser kan förändras fortlöpande efter marknadens krav och att nya tekniska lösningar successivt tas i anspråk.

Ledarskap och rörlighet

Scania har stående program för regelbundet återkommande chefsutbildning och för att garantera den framtida ledarförsörjningen. Under 1997 deltog närmare 700 chefer från olika länder i seminarier om marknads- och produktutvecklingen och om Scanias affärsstrategier.

I ledarskaps- och utbildningsinsatserna har under året prioriterats ämnen och verksamheter som berör transportsektorns utveckling och kundernas situation.

”Scania Marketing Academy” är en akademisk kvalificerad utbildning som syftar till att förstärka affärsmannaskapet i marknadsorganisationen och i importörs- och återförsäljarleden. ”Scania Professional” utbildar personal hos återförsäljare i marknadsföring, reservdelshantering och verkstadstjänster. I Storbritannien genomförs utbildning i affärsmannaskap för personal och återförsäljare genom ”Scania Business School”.

”Personal Exchange Programme” är ett program för utveckling av medarbetare som innebär att de under ett halvår eller ett år arbetar i ett annat land. Sedan starten 1987 har närmare 200 Scania-medarbetare omfattats.

Rekrytering

Scania driver sedan 1941 ett industri-gymnasium i anslutning till anläggningen i Södertälje. Scania-anknutna industriskolor finns också i Nederländerna och Brasilien.

Scanias trainee-program innebär att nyanställda civilekonomer, civilingenjörer och systemvetare enligt en individuell utvecklingsplan arbetar med skiftande arbetsuppgifter inom koncernen under 15–20 månader. Scania trainees finns i Sverige, Brasilien och Argentina liksom i några av marknadsbolagen.

Industriforskarprogrammet ger civilingenjörer möjlighet att kombinera arbete vid Scania med forskning på doktorand-nivå.

I flera länder samarbetar Scania med de tekniska högskolorna om examensarbeten.

Personalrelationer

I relationerna till anställda och organisationerna på arbetsmarknaden följer Scania praxis för större industriföretag i respektive land.

Variationer av resultatbonus finns i Argentina, Brasilien, Frankrike och Sverige. Flexibel arbetstid förekommer vid de flesta av Scanias anläggningar i Europa och Latinamerika.

Från 1997 tillämpas rörligt arbetstidsuttag vid samtliga monteringsanläggningar i Frankrike, Nederländerna och Sverige. Systemet gör det möjligt att genom variationer i den schemalagda veckoarbetstiden möta växlingar i efterfrågan.

STYRELSE



Lars V Kylberg och Anders Scharp



Tom Wachtmeister och Leif Östling



Mauritz Sahlin och Marcus Wallenberg

Anders Scharp

Född 1934. Ordförande sedan 1994.

Styrelseordförande i AB Electrolux, Incentive AB, Saab AB, AB SKF, Atlas Copco AB och Svenska Arbetsgivareföreningen. Vice ordförande i Investor AB. Övriga styrelseuppdrag i bl a Email Ltd (Australien) och Sveriges Industriförbund. Aktier: 4 600, optioner: 8 000

Lars V Kylberg

Född 1940. Vice ordförande sedan 1995.

Styrelseordförande i Haldex AB och Standardiseringen i Sverige (SIS). Vice ordförande i ASG AB, Vasakronan AB. Ledamot i IBS AB, Intrum Justitia, Morgan Crucible (England), The Generics Group (England), NUTEK och Industriförbundet. Aktier: -, optioner: 91 967

Leif Östling

Född 1945. Ledamot sedan 1994.

Verkställande direktör i Scania AB. Övriga styrelseuppdrag i S-E-Banken Fonder, BT Industries AB, Inexa Profil AB och Kungliga Tekniska Högskolan. Aktier: 50 000, optioner: 245 000

Tommy Bäcklund

Född 1949. Ledamot sedan 1994.

Huvudskyddsombud för Metall vid Scania i Södertälje. Aktier: -, optioner: -

Clas Åke Hedström

Född 1939. Ledamot sedan 1995.

Verkställande direktör och koncernchef i Sandvik AB. Övriga styrelseuppdrag i Sandvik AB, Sveriges Verkstadsindustrier och Sveriges Industriförbund. Aktier: 800, optioner: -

Claes von Post

Född 1941. Ledamot sedan 1996.

Direktör i Investor AB. Aktier: -, optioner: 5 000

Mauritz Sahlin

Född 1935. Ledamot sedan 1996.

Styrelseordförande i Ovako Steel AB, Novare Kapital AB, Flexlink AB, Air Liquide AB och Elga AB. Övriga styrelseuppdrag i bl a Investor AB, Sandvik AB, AB SKF, Statoil Norge och Sveriges Industriförbund. Aktier: 400, optioner: -

Tom Wachtmeister

Född 1931. Ledamot sedan 1994.

Vice ordförande i Atlas Copco AB, Skattebetalarnas Förening och Exportföreningen. Övriga styrelseuppdrag i bl a Norsk Hydro och STORA. Aktier: 12 200, optioner: 40 000



Claes von Post och Clas Åke Hedström



Jan Westberg och Tommy Bäcklund



Rolf Leek och Sören Westerholm

Marcus Wallenberg

Född 1956. Ledamot sedan 1994.

Vice ordförande i AB Astra och Saab AB.
Övriga styrelseuppdrag i bl a Incentive AB,
Investor AB, S-E-Banken, AB L M Ericsson,
SAS Sverige AB samt Knut och Alice
Wallenbergs stiftelse.

Aktier: -, optioner: 255 500

Jan Westberg

Född 1944. Ledamot sedan 1996.

Representant för PTK/Privattjänstemanna-
kartellen.

Aktier: 166, optioner: -

Rolf Leek

Född 1956. Suppleant sedan 1997.

Representant för PTK/Privattjänstemanna-
kartellen.

Aktier: 166, optioner: -

Sören Westerholm

Född 1953. Suppleant sedan 1994.

Ordförande i Metall vid Scania, Oskarshamn.

Aktier: -, optioner: -

Revisorer

Caj Nackstad

Auktoriserad revisor, KPMG Bohlins AB

Gunnar Widhagen

Auktoriserad revisor, Ernst & Young AB

Suppleanter

Thomas Thiel

Auktoriserad revisor, KPMG Bohlins AB

Björn Fernström

Auktoriserad revisor, Ernst & Young AB

FÖRETAGSLEDNING



Leif Östling



Göran Löfgren



Håkan Samuelsson



Jaap Bergema



Alf Bexell



Åke Brännström



Lars Christiansson



Urban Erdtman



Hans Hedlund



Kaj Holmelius



Peter Härnwall



Arne Karlsson



Lars Orehall



Bertil Persson

Leif Östling

Född 1945.

Anställd inom Scania sedan 1972.

President and CEO

Aktier: 50 000, optioner: 245 000

Göran Löfgren*

Född 1936.

Anställd inom Scania sedan 1980.

Executive Vice President

Chief Administrative Officer

Aktier: 690, optioner: 10 000

Håkan Samuelsson

Född 1951.

Anställd inom Scania sedan 1977.

Executive Vice President

Chief Technical Officer

Aktier: 1 350, optioner: 18 500

Jaap Bergema

Född 1948.

Anställd inom Scania sedan 1971.

Senior Vice President

Truck Assembly

Aktier: -, optioner: -

Alf Bexell*

Född 1938.

Anställd inom Scania sedan 1961.

Senior Vice President

Industrial and Marine Engines

Aktier: 2 200, optioner: -

Åke Brännström

Född 1938.

Anställd inom Scania sedan 1970.

Senior Vice President

Scania Buses & Coaches

Aktier: 1 000, optioner: 1 500

Lars Christiansson**

Född 1946.

Anställd inom Scania sedan 1995.

Senior Vice President

Communications and Public Affairs

Aktier: 1 266, optioner: 10 000

Urban Erdtman

Född 1945.

Anställd inom Scania sedan 1981.

Senior Vice President

Sales and Marketing Europe

Aktier: 166, optioner: 33 000

Hans Hedlund*

Född 1936.

Anställd inom Scania sedan 1991.

President

Scania Latin America Ltda

Styrelseledamot i Electrolux, Brasilien

Aktier: -, optioner: -

Kaj Holmelius

Född 1940.

Anställd inom Scania sedan 1966.

Senior Vice President

Chassis and Cabs, Development and

Production

Aktier: 891, optioner: 6 000

Peter Härnwall

Född 1955.

Anställd inom Scania sedan 1983.

Senior Vice President

Accounting and Corporate Control

Aktier: 166, optioner: -

Arne Karlsson***

Född 1944.

Anställd inom Scania sedan 1978.

Senior Vice President

Sales and Marketing Overseas

Styrelseledamot i Gränges AB,

Skavsta Airport AB och Södra

Timber AB

Aktier: 166, optioner: -

Lars Orehall

Född 1947.

Anställd inom Scania sedan 1974.

Senior Vice President

Powertrain, Development and

Production

Aktier: 200, optioner: -

Bertil Persson**

Född 1961.

Anställd inom Scania sedan 1995.

Senior Vice President

Finance

Aktier: -, optioner: -

* Går i pension vid halvårsskiftet 1998.

** Lämnar Scania i samband med bolagsstämman 1998.

*** Fr o m 1/7 1998 Executive Vice President och chef för den nya funktionen Finance and Business Control.

En ny ledningsstab, Corporate Planning and Communication inrättas fr o m 1/7 1998.

Till Senior Vice President och chef för denna nya funktion utses nuvarande VD för Scania Argentina, Kaj Lindgren.

Fr o m 1/7 utses dessutom:

- Claes Torén till Senior Vice President, Sales and Marketing Overseas.
- Lennart Hjelte till Senior Vice President, Industrial and Marine Engines.



SCANIA

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