

# 2004

ÅRSREDOVISNING





# Innehåll 2004

Scania i korthet	4	Ekonomisk översikt	46
Viktiga händelser 2004	6	Resultaträkning	49
Koncernchefens kommentar	8	Balansräkning	50
Ledningsstruktur	10	Förändring i eget kapital	51
Styrelsearbete	11	Kassaflödesanalys	51
Mål och strategier	12	Moderbolaget Scania AB	52
Varumärke och värderingar	13	Redovisningsprinciper	53
Medarbetare	14	Noter	57
Scania i samhället	16	Dotterbolag	76
Miljö	18	Noter Moderbolaget	78
Kunder	20	Förslag till vinstdisposition	79
Trender och omvärld	22	Revisionsberättelse	80
Produkter	26	Kvartalsuppgifter	82
Forskning och utveckling	30	Nyckeltal och definitioner	83
Produktion	34	Flerårsöversikt	84
Scaniaaktien	38	Styrelse	86
Fakta om Scania	40	Företagsledning	88
– Lastbilsmarknaden		Bolagsstämma och information	90
– Bussmarknaden			
– Marknaden för industri- och marinmotorer			
– Medarbetare			
– Miljöekonomisk utveckling			

Scanias årsredovisning publiceras på svenska och engelska. Den svenska årsredovisningen är bindande version.

Förvaltningsberättelsen omfattar sidorna 4–79.

Scanias organisationsnummer: Scania AB (publ) 556184-8564

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

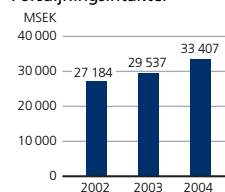
Årsredovisningen innehåller framåtriktad information som avspeglar företagsledningens nuvarande bedömningar med avseende på vissa framtida förhållanden och möjliga resultat. Denna typ av framåtriktad information innefattar risker och osäkerheter som på ett väsentligt sätt kan påverka framtida resultat.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

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

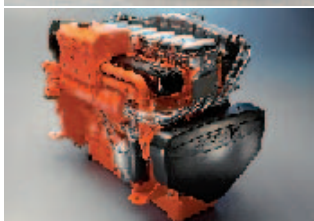
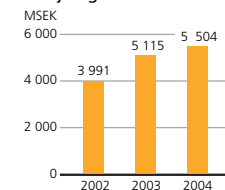
**FORDON OCH SERVICE**

**Lastbilar**

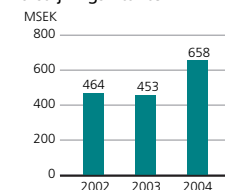
Scania utvecklar, tillverkar och marknadsför lastbilar med en totalvikt över 16 ton för fjärrtrafik, bygg- och anläggningstransporter samt för distribution.

**Försäljningsintäkter**

**Bussar**

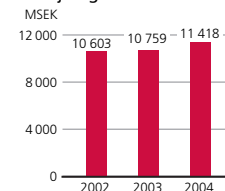
Scanias bussverksamhet är koncentrerad till tunga bussar med hög passagerarkapacitet för turist-, linje- och stadstrafik. Verksamheten är inriktad på chassier som främst karosseras hos fristående busskarossörer.

**Försäljningsintäkter**

**Industri- & Marinmotorer**

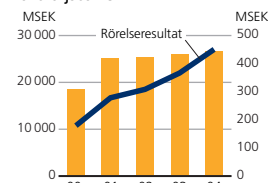
Scanias industri- och marinmotorer används i en rad olika applikationer till sjöss och på land.

**Försäljningsintäkter**

**Service**

Ett ständigt utökat utbud av servicelaterade produkter och tjänster garanterar Scanias kunder kostnadseffektiva lösningar och hög tillgänglighet.

**Försäljningsintäkter**

**KUNDFINANSIERING**


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

**Portföljstorlek**


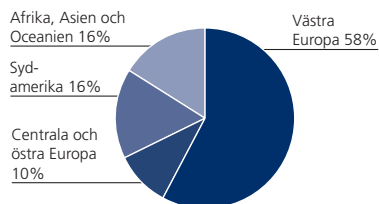
Nyckeltal	2004	2003	2002
<b>Leveranser, antal</b>			
Lastbilar	50 563	45 045	39 895
Bussar	5 519	4 910	3 774
Totalt	56 082	49 955	43 669
<b>Försäljningsintäkter, MSEK</b>			
Fordon och Service	56 788	50 581	47 285
<b>Rörelseresultat, MSEK</b>			
Fordon och Service	5 887	4 759	3 548
Kundfinansiering	450	366	308
Avyttrad personbilsverksamhet <sup>1)</sup>	–	–	550
Totalt	6 337	5 125	4 406
<b>Rörelsemarginal, i procent</b>	11,2	10,1	9,3
<b>Resultat före skatt, MSEK</b>	6 014	4 604	3 722
Årets nettovinst, MSEK	4 077	3 034	2 739
Vinst per aktie, SEK	20,39	15,17	13,70
<b>Kassaflöde, Fordon och Service, MSEK</b>	2 685	2 450	3 583
<b>Avkastning, i procent</b>			
på eget kapital	20,8	17,4	17,2
på sysselsatt kapital, Fordon och Service	28,1	22,0	17,4
<b>Nettoskuldssättningsgrad, Fordon och Service</b>	0,05	0,17	0,31
<b>Soliditet, i procent</b>	30,0	27,7	25,6
<b>Investeringar i anläggningar, MSEK</b>	2 737	3 196	3 025
<b>Utgifter för forskning och utveckling, MSEK <sup>2)</sup></b>	2 219	2 151	2 010
<b>Anställda 31 december, antal</b>	29 993	29 112	28 230

1) Den svenska Personbilsverksamheten avyttrades per 1 januari 2002.

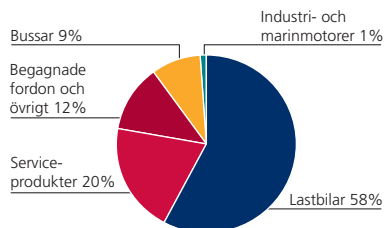
2) Från och med 2002 ingår nettoaktiverade utgifter för utveckling, år 2004 med MSEK 232, år 2003 med MSEK 667 och år 2002 med MSEK 573.

## SCANIA I VÄRLDEN

### Leveranser per marknadsområde år 2004

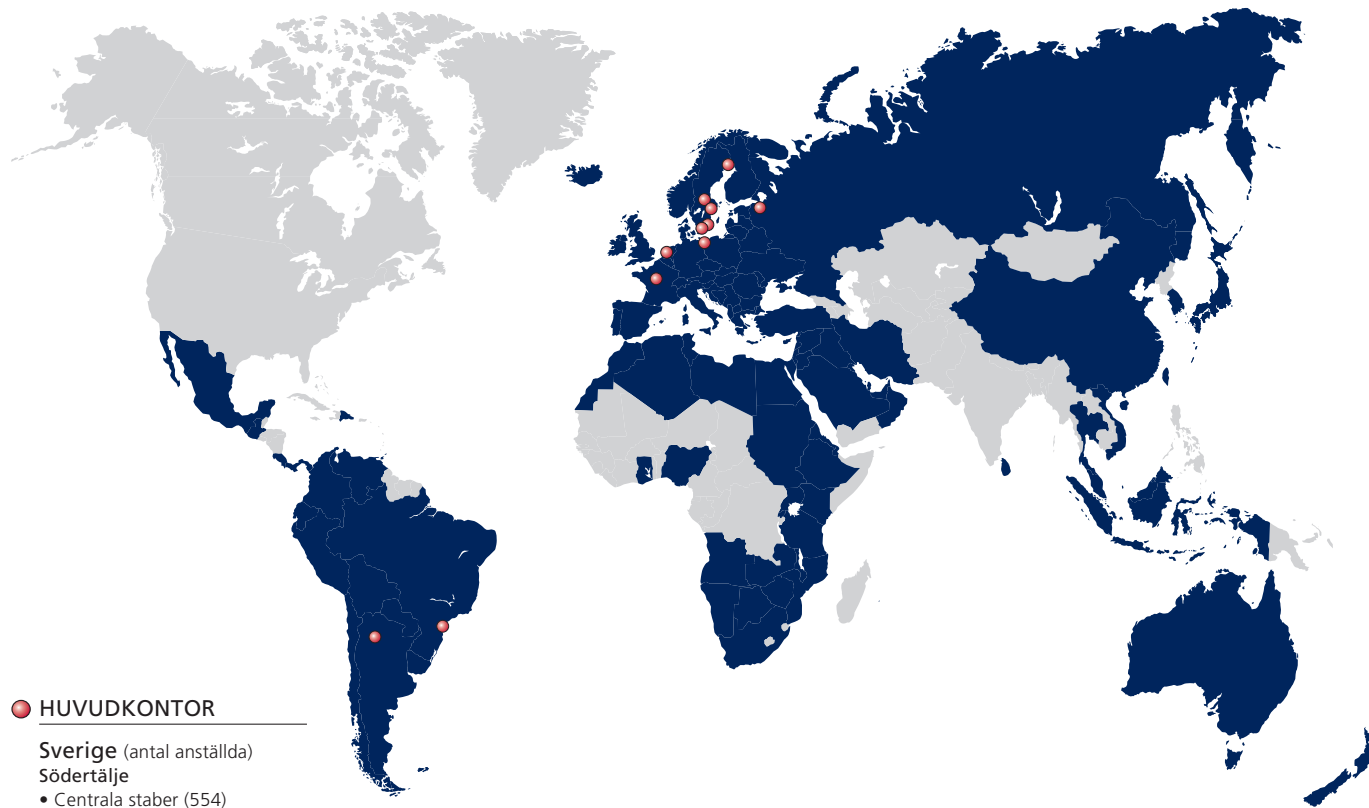


### Försäljningsintäkter per produktområde år 2004



### Intäkter per de tio största marknaderna, Fordon och Service

Jan-dec, MSEK	2004	2003	Förändring i %
Storbritannien	7 744	7 255	7
Tyskland	3 816	3 449	11
Brasilien	3 815	2 537	50
Frankrike	3 545	3 226	10
Sverige	3 499	3 349	4
Italien	3 276	2 979	10
Spanien	3 205	3 017	6
Nederländerna	2 448	2 047	20
Norge	2 220	1 957	13
Danmark	1 641	1 211	36



### HUVUDKONTOR

- Sverige** (antal anställda)  
Södertälje
- Centrala staber (554)
  - Forskning och utveckling (1 924)

### PRODUKTIONSENHETER

- |   |  |   |
|---|--|---|
| <b>Sverige</b><br>Södertälje (2 712)<br>Produktion av komponenter, motorer, lastbilar och busschassier. | <b>Argentina</b><br>Tucumán (649)<br>Produktion av växellådor och bakaxelväxlar.                           | <b>Nederländerna</b><br>Zwolle (1 437)<br>Montering av lastbilar.     |
| <b>Falun</b> (687)<br>Produktion av axlar.  | <b>Brasilien</b><br>São Paulo (2 299)<br>Produktion av motorer, axlar, hytter, lastbilar och busschassier. | <b>Polen</b><br>Stupsk (328)<br>Montering av busskarosser.            |
| <b>Luleå</b> (713)<br>Produktion av rambalkar och bakaxelbryggor.                                       | <b>Frankrike</b><br>Angers (548)<br>Montering av lastbilar.  | <b>Ryssland</b><br>St. Petersburg (204)<br>Montering av busskarosser. |
| <b>Oskarshamn</b> (2 172)<br>Produktion av hytter.  |  |   |
| <b>Sibbhult</b> (508)<br>Produktion av växellådor.  |  |   |

### FÖRSÄLJNING OCH SERVICE

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

### FINANSBOLAG

Scania har egna finansbolag på 15 marknader. Även på marknader där Scania saknar eget finansbolag får försäljningsbolag och kunder stöd med olika finansiella tjänster genom Scania Credit AB.

### SCANIAS GLOBALA INKÖP

Utöver den centrala inköpsfunktionen har Scania lokala inköpskontor i Ryssland, Polen, Tjeckien, USA samt under uppbyggnad i Shanghai i Kina.

# Viktiga händelser

# 2004



Vid IAA-mässan för kommersiella fordon tog VD Leif Östling emot utmärkelsen "International Truck of the Year 2005" av juryns ordförande Andy Salter.

## ■ Världspremiär för R-serien

Den sista mars var det världspremiär för Scantias nya R-serie avsedd för fjärrtrafik. Under våren och fram till mitten av juli genomfördes olika lanseringsaktiviteter i Södertälje för drygt 10 000 särskilt inbjudna kunder och mer än 200 journalister. Lanseringen var samtidigt något av examen för alla Scania-medarbetare som arbetat med att utveckla och konstruera samt förbereda produktion och marknadsföring av det nya lastbilsprogrammet. Övergången från 4-serien till det nya lastbilsprogrammet inom Scantias europeiska produktion gick så smidigt att den går till historien som Scantias hittills mest framgångsrika produktomställning.

## ■ Årets lastbil 2005

Den nya R-serien fick ett gott mottagande hos kunderna och i branschen. Lastbils-

serien utsågs till International Truck of the Year 2005, en prestigefylld utmärkelse som delas ut av en jury bestående av 18 representanter för Europas ledande fackpress. I motiveringen skriver juryn bland annat följande: "Den särskilda omtanke om förarens komfort som Scania ägnat vid utformningen av den nya hyttinteriören är imponerande. Förbättrad ergonomi och hyttkomfort samt ytterligare förfinade köregenskaper gör sammantaget R-serien till en mycket förarvänlig bil. Det ska även särskilt uppmärksammas att Scania lagt stor vikt vid drivlinan, ett nytt elsystem samt renare och effektivare motorer."

## ■ Nya produkter

På IAA-mässan för kommersiella fordon i Hannover visade Scania för första gången upp det nya lastbilsprogrammet i hela sin

bredd för en internationell publik. Det var också premiär för en ny turistbuss med mer strömlinjeformad kaross, uppdaterad interiör, bättre passagerarkomfort och ny förarplats.

## ■ Medvind i Sydamerika

De sydamerikanska ekonomierna stärktes under 2004 och så även Scantias försäljning i regionen. Utnyttjandet av produktionskapaciteten förbättrades genom ökad export till andra kontinenter. Detta hade en betydande positiv effekt på Scantias verksamhet och resultat. Scantias starka ställning i regionen manifesterades också på andra sätt. I Brasilien återtog Scania sin position som marknadsledare. Styrkan i varumärket bekräftades av att Scania utsågs till det mest beundrade företaget i en omröstning som gjordes av den ansedda

affärstidningen Carta Capital. I Argentina korades Scania till landets starkaste varumärke i en undersökning genomförd av affärstidningen Mercado.

## ■ Scania först att uppfylla emissionskrav

I september inledde Scania, som första tillverkare, leveranser av bilar försedda med en motor som uppfyller de emissionskrav (Euro 4) som blir obligatoriska från oktober 2006. Den nya 12-litersmotorn levereras huvudsakligen till kunder som trafikerar de tyska motorvägarna. På dessa infördes i januari 2005 vägavgifter baserade på fordonens miljöbelastning.



Mer än 10 000 inbjudna gäster från hela världen fick uppleva premiären av nya R-serien.



Vid världspremiären för R-serien fick gästerna bekanta sig med de olika hyttalternativen.

#### ■ Presentation av nya 9-litersmotorn

I oktober samlade Scania i Sydamerika kunder och journalister till São Paulo för presentation av en ny 9-litersmotor. Med denna motor, som är femcylindrig och finns i effekter mellan 230 och 310 hk, fullbordar Scania omställningen till ett modulärt motorprogram.

#### ■ Ny marinmotor

I juni presenterade Scania en ny 12-liters marinmotor. Den bygger på Scantias modulära motorprogram och är utrustad med Scantias elektroniska motorstyr-system, EMS. Motorn används bland annat i fiske- och lotsbåtar samt färjor.

I september presenterades ett utökat effektprogram för 12-litersmotorn som tillgodoser både dagens och morgondagens emissionslagstiftning.

#### ■ Ny tävling för unga yrkesförare

Under året inledde Scania planeringen för att genomföra en andra omgång av världens största trafiksäkerhetstävling för yrkesförare, Young European Truck Driver 2005. Tävligen, som blev en succé när den anordnades 2003, syftar till att stärka förarens roll för ökad trafiksäkerhet och ekonomisk körning. Den har vuxit till att i år omfatta 28 europeiska länder. Cirka 20 000 förare, födda 1970 eller senare, beräknas delta. Finalen sker i Sverige i september 2005.

#### ■ Seminarium om motorutveckling och alternativa bränslen

Under hösten samlade Scania ledamöter i det nyvalda Europaparlamentet, ledande tjänstemän inom EU-kommissionen samt branschexperter och myndighetsföreträdare

till ett seminarium om motorutveckling och alternativa bränslen.

Jämfört med andra alternativ erbjuder dieselmotorn den bästa effektiviteten. Dessutom är den inte begränsad till fossilt dieselbränsle. Läs mer om emissioner och prestanda på [www.scania.com](http://www.scania.com).

#### ■ Ökad handel i aktien

Sedan den 1 juli finns Scaniaaktien åter på Stockholmsbörsens lista över mest omsatta aktier. Detta efter att handeln med Scania-aktier ökat kraftigt sedan Volvo i enlighet med EU-kommissionens beslut avyttrat sitt innehav i Scania.

#### ■ Extra bolagsstämma

Vid en extra bolagsstämma den 19 november beslutade en klar majoritet av Scantias aktieägare att bolaget skulle avge ett

offentligt erbjudande till aktieägarna i Ainax AB (publ). Vid den tidpunkten handlades aktierna i Ainax AB (publ) på Nya Marknaden. Sedan den 24 november 2004 är Ainax-aktien noterad på Stockholmsbörsens O-lista. Genom Scania ABs förvärv av mer än 96 procent av rösterna och kapitalet i Ainax AB (publ) fullföljdes budet och Ainax blev ett dotterbolag till Scania AB 22 februari 2005. Det offentliga erbjudandet var ett led i en transaktion som syftar till att upplösa Ainax AB (publ) och göra dess aktieägare till direkta aktieägare i Scania. Det fullständiga erbjudandet framgår av det prospekt som publicerades den 21 december. Lagligheten av erbjudandet stöddes av sedvanliga utlåtanden från juridisk expertis.

# Scania är starkare än någonsin

Scania förändras i takt med kundernas behov. Sedan vi levererade vår första lastbil i början på förra seklet har vi målmedvetet arbetat oss framåt i värdekedjan för att komma närmare kunden och vara en kompetent och pålitlig partner i vidareutvecklingen av kundens affär.

Scania är både fordonstillverkare och avancerad tjänsteleverantör. Fordonet är basen i det produktutbud som även innefattar underhåll, reparationer, kundfinansiering och försäkringar, förarutbildning och assistans.

För kunden innebär detta trygghet i verksamheten. För Scania innebär det ett engagemang i en växande flotta av fordon och en stabil intäktskälla. Scania växer i genomsnitt med 5–6 procent per år. Det nya lastbilsprogram som lanserades under året kommer att spela en viktig roll för vår tillväxt.

Scanias kärnvärden – kunden först, respekt för individen och kvalitet – styr vårt dagliga arbete. Hur kunder bemöts är mycket viktigt. Det betyder i sin tur att ledarskapet blir avgörande. Det är människorna bakom produkterna som avgör Scanias framtida konkurrenskraft.

Ser vi tillbaka på det gångna året kan vi konstatera att efterfrågan på tunga fordon vände uppåt efter några svaga år.

Marknaderna i västra Europa utvecklades betydligt starkare än under de närmast föregående åren. Här drivs efterfrågan på lastbilar av ett starkt ersättningsbehov, kombinerat med en stor export av begagnade fordon till Central- och Östeuropa. I takt med att den västeuropeiska tillverkningsindustrin mer och mer flyttar produktion till öst, ökar också transportbehovet. Infrastrukturen byggs ut kraftigt på många håll i regionerna. EU-medlemskapet för de baltiska staterna, Polen, Tjeckien, Slovakien och Ungern kommer under många år framåt att vara en väsentlig drivkraft i moderniseringen av samhällena i det forna Comecon-blocket. Ett annat exempel är det vägnät som nu byggs från Östersjön till Vladivostok.

Som en följd av denna utveckling visade även Scanias verksamheter i Central- och Östeuropa en god tillväxt med ökad orderingång och leveranser.

Vi har under den senaste tioårsperioden byggt upp en betydande försäljnings- och serviceorganisation i regionen. Scania har idag en bra position och i ett antal länder är vi ledande.

Det ökande flödet av begagnade fordon från västeuropeiska marknader till central- och östeuropeiska betyder att Europa blir en alltmer integrerad marknad, något som förstärks av det utvidgade EU. Den ekonomiska tillväxten, framför allt i Europa, är av stor betydelse för Scania, eftersom transportbehovet – det som skapar efterfrågan på lastbilar och transporter – är direkt knutet till BNP-utvecklingen.

Ekonomierna i Sydamerika har stabiliserats politiskt och ekonomiskt efter de

svåra åren i början av 2000-talet. Tillväxten är nu stark. I Brasilien och Argentina ökade Scanias orderingång väl i takt med totalmarknaden.

Exporten av såväl hela fordon som komponenter till länder utanför Sydamerika fortsatte att öka. Under hösten lanserades en ny 9-litersmotor i Sydamerika. Scania har därmed en komplett motorfamilj, baserad på samma plattform, från 9-litersmotorn och uppåt.

Scania hade ett bra år också på de flesta av marknaderna utanför Europa och Sydamerika. Flera av marknaderna i Mellanöstern och Afrika visade en god volymtillväxt. Sydostasien i stort utvecklades bra under året.

Vi bygger nu upp en egen försäljnings- och serviceorganisation i Kina. Efterfrågan på tunga avancerade lastbilar, Scanias specialitet, är dock begränsad på grund





av mindre utvecklad logistik och infrastruktur.

Bussverksamheten fortsatte att utvecklas bra. Årets försäljning av bussar översteg fjolårets rekordnivå med god marginal. Den europeiska marknadspositionen förbättrades och orderingången accelererade under andra halvåret. Under året slutfördes arbetet med att kommersiellt integrera buss- och lastbilsverksamheten. De specialiserade bussbolagen har nu integrerats med försäljnings- och servicebolagen i Europa. Flytten av karosstillverkningen från Sverige till Polen har gett goda resultat och arbetet med att öka samutnyttjandet av komponenter mellan lastbilar och busschassier fortsätter. Under de närmaste åren kommer nya bussprogram att introduceras.

Vår försäljning av industri- och marinmotorer ökade kraftigt under året. Ökningen

gällde främst motorer som används för strömförsörjning, men våra motorer används också i till exempel containerlyftare, jordbruksmaskiner och båtar.

Genom samordnad utveckling av motorer för olika användningsområden nyttjar vi på ett effektivt sätt Scantias totala resurser.

Vi har fortsatt att utveckla vårt globala produktionssystem. I Europa har vår monteringsanläggning i Zwolle, Nederländerna fått ytterligare en monteringsline. Vi bygger systematiskt bort flaskhalsar i produktionen för att successivt öka kapaciteten. Vi står väl rustade för tillväxt. Produktmodifieringar införs löpande i produktionen. För våra kunder betyder det att varje ny Scania är lite bättre än den föregående.

Trots den positiva utveckling som vi sett under 2004 finns det frågetecken inför 2005. Bland annat kan höjda råvaru- och

oljepriser liksom den svaga ekonomiska utvecklingen i Kontinentaleuropa komma att påverka världsekonomin negativt.

Under hösten beslutade aktieägarna vid en extra bolagsstämma att Scania skulle lägga ett bud på samtliga aktier i Ainax, ett företag vars enda syfte är att förvalta de Scaniaaktier som tidigare ägdes av Volvo. Förslaget godkändes vid en extra bolagsstämma och ett bud lämnades i november. Avsikten med budet var att undanröja den osäkerhet som rått i Scantias ägarbild och samtidigt öka likviditeten i aktien.

Vid budtidens utgång hade över 96 procent accepterat budet. Ainax är nu ett dotterbolag till Scania.

Sammanfattningsvis kan man säga att 2004 var ett år med många stora händelser. Lanseringen av det nya lastbilsprogrammet och utnämningen "Internatio-

nal Truck of the Year 2005" var två. Vi är stolta över Scantias resultat och över vår ledande ställning inom tunga fordon och tjänster. Nu ser vi fram mot ett nytt år, där vår stora utmaning är att fullt ut ta vara på styrkan i vårt totala produkterbjudande.

Till sist vill jag tacka alla Scantias medarbetare för deras stora engagemang, goda arbetsinsatser under ett ansträngande år och ett mycket gott resultat. Tillsammans ska vi göra allt för att 2005 blir minst lika lyckosamt som 2004.

  
Leif Östling  
Verkställande Direktör  
och Koncernchef

# Ledarskap för **lönsam** tillväxt

För att kunna möta de kommande årens utmaningar är det nödvändigt att säkra kompetensförsörjningen i alla led och på alla nivåer. Detta ställer höga krav på ledarskap. Scantias ledarskapsprinciper är grunden för allt arbete i hela den globala organisationen.

För att leda 30 000 medarbetare runt om i världen krävs en tydlig strategi. Ledarskapet inom Scania ska omsätta ett gemensamt sätt att tänka till ett gemensamt sätt att arbeta.

Scania har i flera avseenden en ledande position inom sin bransch. För att förstärka denna position måste företagets operativa målsättningar vara integrerade med vision och affärsidé. Samma riktlinjer och mål ska gälla för Scania som helhet och för de olika enheterna i verksamheten.

## Ledningsstruktur

Under företagets styrelse utgörs Scantias högsta ledning av Verkställande ledningen. Den beslutar i frågor av långsiktig och strategisk karaktär.

Koncernledningen består av Verkställande ledning och cheferna för respektive Ledningsenhet (se sid 89). Dessa har det operativa ansvaret för att de fastlagda strategierna genomförs.

## Beslutsmöten

I Scantias beslutsstruktur ingår ett antal fasta möten inom de olika verksamhetsgrenarna. Beslut i frågor som rör marknadsföring, produktutveckling, varumärkesfrågor och produktionsplanering fattas i tvärfunktionella möten där Verkställande ledningen deltar.

## Strategic Update

Alla chefer inom Scania har ansvar för att Scantias strategi kommuniceras och att arbetet sker i enlighet med denna. Företagets strategiska inriktning sammanfattas en gång per år i Scania Strategic Update. Dokumentet är ett viktigt verktyg när verksamhetsplaner läggs fast.

## Global Management Summit

Scantias högsta chefer samlas årligen för en strategisk genomgång, Global Management Summit. Årliga möten hålls också med styrelseledamöter i Scantias dotterbolag runt om i världen.

## Corporate Governance

Alla bolag inom Scaniakoncernen arbetar i enlighet med principer fastlagda i Scantias Corporate Governance Manual. Scantias verkställande direktör utser representanterna i de lokala dotterbolagens styrelser, däribland ett antal externa ledamöter som med sina kompetenser och lokala kontaktnät bidrar till Scantias utveckling. Bolagsstyrelserna följer upp verksamheten samt fastställer strategi och mål.

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

## Scania Councils

För att ytterligare utveckla försäljnings- och servicebolagen har flera regionala Councils etablerats. Ett Council leds av en oberoende ordförande och består av bolagscheferna inom en region. Syftet är att utveckla affären genom benchmarking, erfarenhetsutbyte och gemensamma projekt.





Global Management Summit 2004 hade fokus på ledarskapet inom Scania.

# Stark styrelse stärker Scania

Scanias styrelse utses av den årliga bolagsstämman och utgör ytterst länken mellan företagets aktieägare och den operativa ledning som driver det dagliga arbetet. Styrelsen spelar en viktig roll i den kontinuerliga vidareutvecklingen av Scanias strategi och affär.

Enligt arbetsordningen ska Scanias styrelse hålla minst fem ordinarie sammanträden per år. Utöver det kan styrelsen mötas när det finns särskilda behov. Under 2004 höll styrelsen sammanlagt sju sammanträden. De sammanträden som hålls i januari/februari, april, juli/augusti och oktober/november, ägnas främst åt den ekonomiska rapporteringen från företaget. I det sammanträde som hålls i oktober/november behandlas långtidsplanerna och i december den ekonomiska prognosen för det kommande året.

Vid sina ordinarie sammanträden behandlar styrelsen de löpande frågorna och investeringsfrågor. De olika utskotten avrapporterar löpande sitt arbete till styrelsen. Styrelsen tar också regelbundet upp olika aspekter av företagets verksamhet som, till exempel, chefsförsörjning, finansiering, produktutveckling och marknadsfrågor. Detta sker i fördjupade genomgångar där berörda chefer från företaget deltar.

Det konstituerande sammanträde som hålls direkt efter bolagsstämman beslutar

om arbetsordning och arbetsformer för styrelsen. Här utses också ordförande, vice ordförande och utskottsledamöter. Man fastställer instruktioner och beslutar i vissa ersättningsfrågor.

Inför nomineringen av ledamöter till styrelsen genomför Scanias styrelse-ordförande Bernd Pischetsrieder och styrelseledamoten Peggy Bruzelius i god tid innan bolagsstämman samtal med företrädare för de fem största aktieägarna. Detta för att i samråd med dessa nominera personer till styrelsen.

Revisionskommittén som består av Marcus Wallenberg (ordförande), Vito H Baumgartner och Lothar Sander, har under året haft tre sammanträden. I enlighet med den arbetsordning som har antagits, har Revisionskommittén förberett frågor som rör intern kontroll, finansiell rapportering, redovisningsprinciper och externrevision.

Ersättningsfrågor för verkställande direktören och vissa av de ledande befattningshavarna behandlas av Ersättningskommittén, som består av Bernd Pischetsrieder

(ordförande), Peggy Bruzelius och Sune Carlsson. Under 2004 höll Ersättningskommittén två sammanträden.

Sedan tidigare finns också ett särskilt utskott som ska bestå av externa styrelseledamöter, fristående från de största aktieägarna. Arbetstagarledamöterna ingår inte här. Utskottet är avsett att bereda eventuella frågor för styrelsen rörande ägarstrukturen i Scania AB.

I en instruktion till Scanias verkställande direktör anger styrelsen dennes uppgifter och befogenheter. Till instruktionen hör riktlinjer för investeringar, finansiering, ekonomisk rapportering och extern kommunikation.

En svensk kod för bolagsstyrning lades fram den 16 december 2004 av en kommitté tillsatt av regeringen. Det är Scanias styrelses uppfattning att företaget i väsentliga delar uppfyller kodens krav, men då den ännu inte är implementerad har Scania inte tagit särskild hänsyn till koden i årsredovisningen för 2004.

# Att växa med uthållig lönsamhet

Om Scania fortsätter att växa i samma takt som hittills kommer vi nästa årionde att sälja 100 000 fordon per år och vara engagerade i service och underhåll för 800 000 fordon i drift runt om i världen.

## Koncentration på fordon för tunga transporter

Scanias verksamhet är fokuserad på fordon för tunga transporter, det segment där kraven – liksom marginalerna och lönsamheten – är som högst. Kunden betalar mer för ett högspecificerat fordon än för en standardprodukt. Fordon i det tunga segmentet körs dessutom långa körsträckor och har en hög nyttjandegrad, vilket ger en betydande serviceaffär.

## Modulärt produktsystem

Med Scanias modulära produktsystem kan kunden specificera det fordon han eller hon vill ha. Ju bättre fordon och tjänster kan anpassas till transportuppgiften, desto bättre blir kundens driftsekonomi.

Modulsystemet är viktigt för Scanias utveckling, produktion och produktkvalitet. Det förenklar också reservdelshållningen,

bidrar till en högre servicegrad och underlättar utbildningen av mekaniker.

Modulsystemet ger ett väl avvägt antal huvudkomponenter med stor flexibilitet. Detta ger betydligt längre produktionsserier än vad som är möjligt med konventionella produktsystem.

## Integrerad affär – fordon, tjänster och finansiering

Kunderna erbjuds kombinationer av fordon, tjänster och finansiering som bidrar till deras affärsverksamhet.

Scanias kunder använder ofta sina fordon dygnet runt och kräver snabb tillgång till underhåll och reparationer under dygnets alla timmar från vår serviceorganisation.

Kundfinansiering är en annan viktig del av Scanias kompletta produktprogram.

## Tillväxtmarknader i fokus

Scania är närvarande på marknader med förutsättningar för lönsam tillväxt. Scanias huvudmarknader – Europa, Sydamerika och Asien – har goda förutsättningar för en långsiktig tillväxt. Ett alltmer gränslöst Europa, med växande ekonomier och ett utvidgat EU, ger stora möjligheter.

I Sydamerika ökar efterfrågan på fordon och service i takt med att en allt större andel av såväl gods- som persontransporter sker med tunga fordon. Asien är en långsiktig tillväxtmarknad. Infrastrukturen byggs ut och logistiksystemen utvecklas.

## Vision

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

## Affärsidé

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

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

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



# Värderingar bygger **starkt** varumärke

Bakom varumärket Scania finns en stark företagskultur. Kunden står i centrum för verksamheten. Respekt för den enskilde medarbetaren och strävan efter hög kvalitet är viktiga värderingar inom Scania.

Scanias produkter ska ge Scanias kunder en hög lönsamhet. Hög kvalitet och kostnadseffektivitet utmärker varumärket Scania.

## **Stolthet och förtroende**

Kunden ska känna stolthet över att äga och köra ett Scaniafordon. Det ska förstärka yrkesrollen inför kollegor, konkurrenter och de egna kunderna. Han eller hon har gjort en stor och trygg investering. Det handlar inte bara om en investering i en fysisk produkt utan också om att kunna lita på att alltid ha tillgång till den kunskap och erfarenhet som finns i Scanias världsomspännande organisation.

## **Scanias tre kärnvärden**

Scanias identitet formas av värderingar och arbetssätt hos människorna inom företaget. Tre kärnvärden knyter samman företaget och bildar utgångspunkt för

Scanias företagskultur och affärsmässiga framgångar.

## ***Kunden först***

Allt arbete inom Scania är fokuserat på kundens behov och verksamhet. Kunden står i centrum för hela värdekedjan; från forskning och utveckling, över produktion och inköp, till försäljning, finansiering och service av fordonen när de är i drift. Genom kunskap om kundens behov och genom att Scania ser affären över fordonsnets hela livscykel uppstår ett partnerskap med kunden.

## ***Respekt för individen***

Respekt för individen är en hörnsten i Scanias ledarskap. Med utgångspunkt i denna värdering ska ledare inom Scania lära ut och tillämpa ett antal principer för ett bra arbetsresultat. Nya idéer och im-

pulser föds hela tiden i verksamheten och Scanias medarbetare utvecklar där sin kompetens. Kunskap, erfarenhet och attityden att ständigt vilja förbättra sitt arbete bidrar till ökad kvalitet och effektivitet samt större trivsel.

## ***Kvalitet***

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

# Människorna bakom produkterna

För att Scania ska kunna överträffa det kunderna förväntar sig krävs att hela organisationen är bemannad med kompetenta och motiverade medarbetare.

Att utveckla medarbetarnas kompetens är en hörnsten för Scania. Ett systematiskt arbete bedrivs kontinuerligt för att säkerställa och bibehålla hög kompetens i hela organisationen.

## Försäljning och Service växer

Antalet anställda i Scantias globala organisation var vid årsskiftet 29 993, en ökning med 3 procent jämfört med året innan. Ökningen är i huvudsak hänförlig till produktionen i Europa och Sydamerika samt delvis till expansion av servicenätet inklusive förvärv.

Försäljnings- och serviceorganisationen, omfattar idag cirka 35 procent av samtliga anställda jämfört med tio procent 1990. Cirka 15 procent av arbetsstyrkan är kvinnor.

## Ledarskapet i fokus

2004 var ett spännande år med lansering av det nya lastbilsprogrammet. Att arbeta fram lastbilarna, från idé till färdig produkt, har krävt en målinriktad organisation där styrkan är kompetenta medarbetare i kombination med gott ledarskap.

## Engagemang – dialog

För att vara en attraktiv arbetsgivare krävs ett ledarskap med samma höga kvalitet som företagets produkter och tjänster. Grunden är en strukturerad dialog mellan chefen och medarbetarna. Syftet är att skapa samsyn kring beteenden och arbetsätt som stöder Scantias kärnvärden. Styrkan i dessa strukturerade dialoger är att samtliga medarbetare är delaktiga. När alla drar åt samma håll, genom ett gemensamt sätt att tänka och arbeta, blir resultatet mycket positivt. Denna ledarskapsfilosofi etableras nu inom hela Scaniaorganisationen.

## Den goda arbetsplatsen

Scania ska vara en eftertraktad arbetsplats för sina anställda och framtida medarbetare. Alla medarbetare ska känna att de bidrar till företagets framgång, känna delaktighet och att de utvecklas inom Scania. För att få en bild av hur Scantias medarbetare mår och uppfattar sin arbetssituation, och för att kunna påverka och göra förbättringar, genomförs årligen medarbetar-

enkäter och individuella utvecklings-samtal.

Det är människan bakom produkterna som är, och även i framtiden kommer att vara nyckeln till Scantias framtida framgång.

Kompetensutvecklingen av våra medarbetare har alltid varit central för Scania, framförallt i det dagliga arbetet. Scantias produktionssystem bygger på ett kontinuerligt lärande. Tillvägagångssättet är nu även applicerat inom de administrativa funktionerna samt inom servicesektorn.

## Avtalsfrihet och medbestämmande

Majoriteten av våra medarbetare är medlemmar i någon facklig organisation. Överallt där Scania bedriver verksamhet, har medarbetarna rätt till insyn och medbestämmande enligt nationell lagstiftning.

Goda relationer mellan företaget och medarbetarna är mycket viktigt för Scantias framgång. Relationsbyggandet sker genom samråd och dialog mellan representanter för företaget och personalen. Ett exempel på sådant samrådsforum är Scania European Committee, som representerar

## Scantias personalpolicy

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

Scaniamedarbetare i 19 europeiska länder. Scania European Committee bildades 1998 och har sin utgångspunkt i europeisk lagstiftning om samråd i internationella koncerner.

## Arbetsmiljö och hälsa

Alla anställda inom Scania har rätt till en kreativ och sund arbetsmiljö. Samtidigt förväntas varje medarbetare ta ansvar för sin egen situation och hälsa.

Därför har Scania länge satsat på att öka medarbetarnas medvetande om balansen i tillvaron. När hälsomedvetenheten ökar, kan företaget tillsammans med medarbetarna samarbeta på ett positivt och förebyggande sätt genom att utveckla hälsa och då motverka risker för ohälsa och dålig arbetsmiljö.

Den totala sjukfrånvaron 2004 inom Scania koncernen var 3,5 procent. En detaljerad redovisning av sjukfrånvaron enligt svensk lagstiftning framgår av årsredovisningen för Scania CV AB, som är arbetsgivare för alla Scaniamedarbetare i Sverige.



Tommy Warren, Andy Hamann och Gary Power ser det som en självklarhet att arbeta med ständiga förbättringar i serviceverkstaden.

## Ständiga förbättringar i verkstaden

Med sin nära och täta kundkontakt har servicemekanikern en nyckelroll i Scantias organisation. Därför är arbetet med att rekrytera, behålla och utveckla skickliga mekaniker högt prioriterat.

Vid serviceverkstaden i byn Waterlip i sydvästra England arbetar nio av Scantias 8 000 mekaniker.

Verkstaden hör till de mest framgångsrika när det gäller att utveckla medarbetarna. Scantias kärnvärden; kunden först, respekt för individen och kvaliteten, styr arbetet.

Niomannateamet utvecklar hela tiden sina kunskaper. Om någon varit på utbildning, eller genom erfarenhet lärt sig något nytt, samlas alla efteråt och går igenom det tillsammans.

– Det har blivit självklart för oss att dela med oss av ny kunskap. Tänk om den enda som behärskar arbetsuppgiften blir sjuk, säger Andy Hamann, en av mekanikerna.

Arbetet med ständiga förbättringar är ett uppskattat inslag som stimulerar och utvecklar medarbetarna samtidigt som verkstadens kvalitet höjs utan att det krävs dyrbara investeringar.

– Vi har en fantastisk arbetsmiljö. Men det viktigaste är att kunderna är nöjda, och vi har väldigt få klagomål, säger verkstadschefen Gary Power.



# Långsiktiga relationer bidrar till en positiv utveckling

Scania är ett globalt företag som ekonomiskt, socialt och miljömässigt både påverkar och påverkas av de samhällen där företaget är verksamt. Den lokala närvaron skapar långsiktiga relationer som ska bidra till en positiv utveckling för både företaget och samhället.

Scania bidrar till en globalt hållbar utveckling och ställer sig bakom OECDs riktlinjer för multinationella företag. Dessa riktlinjer är utgångspunkten för Scantias arbete för en hållbar utveckling.

Scantias samhällsrelaterade insatser är främst inriktade på ökad trafiksäkerhet och minskad miljöbelastning – områden som ligger nära Scantias affärsverksamhet.

Efter tsunamikatastrofen i Indiska oceanen under julhelgen 2004 koncentrerade Scania sina hjälpinsatser via Internationella Röda Korset.

## Ökad öppenhet

Under 2004 har Scania fortsatt sträva mot ökad öppenhet så att alla intressenter lättare får tillgång till den information de söker.

Scania har förtydligat sina etiska och miljömässiga ställningstaganden, bland

annat genom att skärpa de sociala och miljömässiga kraven på sina leverantörer. Scania ser sådana krav som nödvändiga för att åstadkomma en långsiktigt hållbar utveckling.

## Förarstöd i alla situationer

Föraren är den mest betydelsefulla aktören för förbättrad trafiksäkerhet. Scantias vision är att förare av tunga fordon ska fungera som förebilder för andra vägtrafikanter. Scania strävar efter att ge föraren bästa möjliga stöd för säker körning.

För att främja trafiksäkerhet, förarkompetens och en positiv attityd i samhället gentemot yrkestrafiken genomför Scania under 2005 för andra gången en tävling för unga lastbilsförare. I september koras en ny vinnare i denna Europas största förartävling. Närmare 20 000 förare från EUs medlemsländer, plus Schweiz, Turkiet och

Norge beräknas delta i tävlingen, där trafiksäkert, miljöanpassat och ekonomiskt körsätt premieras.

Scania genomför tävlingen med stöd av EU-kommissionen och IRU (International Road Transport Union) och med Michelin och Shell som medsponsorer.

## Miljö

Att kombinera det växande behovet av transporter med minskad miljöbelastning är en förutsättning för en långsiktigt hållbar utveckling i världen och en utmaning för Scania som företag. Miljöpåverkan uppstår såväl i produktionsanläggningar som när produkterna – fordon och motorer – används av kunderna. Scania arbetar systematiskt med att minska miljöpåverkan i alla led av produktens livscykel. Miljöarbetet är inriktat på att göra rätt från början och i alla efterföljande led, att hushålla med rå-

varor och energi samt att erbjuda kunden fordon och motorer med låg bränsleförbrukning och låga avgasutsläpp. Scantias miljöpolicy och övergripande miljömål gäller för alla delar av företaget och finns på nästa uppslag och [www.scania.com](http://www.scania.com).



#### OECDs riktlinjer i korthet

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



Urban Johansson, ansvarig för drivlineutvecklingen på Scania, i samtal med chefredaktören för den ryska tidningen Gruzovikpress, Vjatcheslav Mamedov.

## Dialog för hållbara vägtransporter

Vägtransporterna har stor betydelse för samhällets ekonomiska, sociala och miljömässiga utveckling. En aktiv dialog med samhällets olika intressenter är därför en viktig del av Scantias samhällsansvar.

Då vägavgifter och bränslepriser har varit brännande diskussionsfrågor under 2004, samtidigt som nya avgasregler blir verklighet 2005/2006, har det funnits stort intresse för att diskutera utvecklingen av hållbara transporter.

Politikerseminarier och möten med myndigheter spelar en viktig roll, men för

att förmedla kunskap om dieselmotorns egenskaper och utvecklingspotential till kunder och allmänhet har media stor betydelse. Urban Johansson, ansvarig för drivlineutveckling vid Scania, tillbringade därför en intensiv vecka i tyska Koblenz med att diskutera Scantias framtida motorstrategi med journalister.

– Under de närmaste decennierna kommer dieselmotorn att förbli den mest effektiva omvandlaren av bränsle till nyttigt arbete för tunga transporter. För att uppfylla de allt hårdare lagkraven för

kväveoxid- och partikelnivåer i avgaserna, krävs ny emissionsteknik, säger Urban Johansson.

Scantias huvudlinje är avgasåterföring (EGR), en teknik som ger renare förbränning utan att påverka bränsleförbrukningen. Selektiv katalytisk reduktion (SCR) är ett alternativt sätt att minska kväveoxidutsläppen, via efterbehandling av avgaserna med en så kallad uralösning.

# Miljöpåverkan angrips vid källan

En ledstjärna för Scania är att minska miljöpåverkan i alla led av produkternas livscykel. Ren teknik är nyckeln till god miljöprestanda både hos produkter och i produktions- och serviceanläggningar.

## Ny miljöpolicy

Scanias miljöpolicy och övergripande miljösmål anger de ställningstaganden som är gemensamma för hela företaget.

Under året har miljöpolicyen reviderats för att bättre stödja Scanias verksamhet. Den nya miljöpolicyen tydliggör att miljö är en integrerad del av Scanias affärsmässiga prioriteringar. Miljöarbetets förhållande till försiktighetsprincipen har tydliggjorts, vilket är en naturlig följd av att Scania ställer sig bakom OECDs riktlinjer för multinationella företag. Enligt försiktighetsprincipen ska försiktighetsmått vidtas när det finns skäl att anta att en åtgärd kan skada människors hälsa eller miljön.

## En gemensam angelägenhet

Miljöarbetet är integrerat i Scanias verksamhet. En under året utförd undersökning visar att merparten av Scanias medarbetare känner sig involverade i miljöarbetet.

Den högsta beslutsnivån för miljöfrågor är Scanias Verkställande Ledning, som fattar de strategiska besluten. Löpande miljöärenden av gemensam karaktär bereds i Scania Environmental Committee, där miljökoordinatorer från olika verksamhetsområden möts under ledning av funktionen Kvalitet och Miljö.

De operativa besluten fattas inom linjeorganisationen där varje chef har miljöansvar inom sin verksamhet. Lokala ledningsgrupper ansvarar för mål och uppföljning på lokal nivå.

## Miljöledningssystemet

Samtliga produktionsanläggningar är certifierade enligt miljöledningssystemet ISO 14001.

Centrala funktioner som koncernledning, inköp och produktutveckling är certifierade. Rutinerna för miljöledning är integrerade i Scanias ledningssystem.

## Utsläppsrätter

I och med att Kyotoprotokollet trätt i kraft ska EU-länderna gemensamt minska koldioxidutsläppen med åtta procent under perioden 2008 till 2012, med 1990 som basår. Handel med utsläppsrätter, som inleddes 2005, är ett medel för att uppnå denna minskning. Transporter omfattas inte av systemet.

Scanias anläggningar för energiförsörjning i Oskarshamn och Södertälje inkluderas i handelssystemet. Den nyligen avslutade utbyggnaden av verksamheten i Oskarshamn får som effekt att Scania behöver köpa uppskattningsvis 4 000 utsläppsrätter från år 2005.

## Miljöanpassning av produkterna

Genom att tidigt ta hänsyn till miljöaspekter i produktutvecklingen ges möjlighet att minimera produktens inverkan på miljön över hela dess livscykel. Scania lägger stor

vikt vid att utforma fordonet för att minska den miljöbelastning som uppkommer då fordonet används. Förutom Scanias interna utvecklingsmål väger framtida lagkrav tungt i utvecklingsarbetet.

Strategiska områden för produktens miljöprestanda är bland annat utsläpp av fossil koldioxid och andra avgaskkomponenter, kemikalieinnehåll samt resthantering av uttjänta fordon.

## Scania som kund

Scania köper material och komponenter från leverantörer. Det är viktigt att leverantörernas agerande överensstämmer med Scanias miljösyn.

Oavsett var leverantören är lokaliserad ställer Scania krav på certifiering enligt ISO 14001. Scania kartlägger leverantörernas miljöarbete genom Environmental Self Assessment samt genom återkommande uppföljningar. Samarbetet i miljöfrågor

### Scanias miljöpolicy

Scania förbättrar ständigt miljöprestandan hos sina produkter, processer och tjänster. Förbättringsarbetet baseras på affärsmässiga såväl som andra krav, där lagkravs efterlevnad är grundläggande. Scanias miljöarbete är proaktivt, baserat på livscykelperspektiv och försiktighetsprincipen. (utgiven 2004)

Läs mer om Scanias miljöarbete på [www.scania.com](http://www.scania.com).

leder till ständiga förbättringar samt till att kompetens och miljömedvetenhet ökar hos leverantörerna.

### Miljöarbete i serviceanläggningarna

Inom försäljnings- och serviceorganisationen har implementeringen av interna miljökrav påbörjats. Den beräknas vara genomförd under 2006. Det innebär bland annat att interncertifierade Scaniaverkstäder kommer att ha en miljöansvarig och att det kommer att finnas en lokal aktivitetsplan med miljömål för till exempel kemikaliehantering.

Inom ramen för de interna kraven rekommenderas certifiering i enlighet med ISO 14001 eller likvärdigt. Vid utgången av 2004 hade 22 lokala distributörer tagit steget fullt ut och infört tredjepartscertifierade miljöledningssystem.



Scania var den enda tillverkaren som kunde erbjuda fordon med de nya renare Euro 4-motorerna vid införandet av de tyska motorvägsavgifterna. Därför tvekade Thorsten Pahmeier inte när Ronge Logistik skulle köpa nya fordon.

## Euro 4-motorerna rena sparbössan

Den för Scania viktiga europeiska marknaden påverkas i hög grad av lagstiftningen inom EU. Hårdare emissionsregler tillsammans med ekonomiska styrmedel som vägavgifter och skatter är drivande faktorer för Scanias motorutveckling.

Med några av världens första Euro 4-motorer i sin lastbilsflotta kan det tyska transport- och logistikföretaget Ronge Logistik spara stora pengar. Den 1 januari 2005 infördes motorvägsavgifter för lastbilstransporter i Tyskland, med rabatter för de nya, renare motorerna.

– Scania är den enda tillverkaren som kan erbjuda Euro 4-motorer från start, så valet var enkelt, säger Thorsten Pahmeier, ansvarig för fordonsinköp vid det framlynta transport- och logistikföretaget.

De Euro 4-motorer som Ronge Logistik nu har i sin flotta baseras på avgasåterföring (EGR), en teknik som angriper utsläppen vid källan utan någon efterbehandling eller tillsatser. Utsläpp av kväveoxider sänks med 30 procent och av partiklar med 80 procent jämfört med Euro 3. Eftersom bränsleförbrukningen är oför-

ändrad sker denna miljövinst inte på bekostnad av ökade koldioxidutsläpp.

Tysklands strategiska läge mitt i Europa gör att cirka en tredjedel av EU:s vägtrafik påverkas av de nya vägskatterna. Med Euro 4- och Euro 5-motorer får transportföretagen upp till 20 procents rabatt på motorvägsavgifterna.

– Med sex Euro 4-lastbilar som vardera kör 200 000 kilometer per år, varav 90 procent på motorväg, kommer vi att spara 10 000-tals Euro, konstaterar Thorsten Pahmeier.

# Närmare kunderna och deras krav

De stora transportföretagen konkurrerar idag med avancerade logistiksystem. Deras kunder kräver att godset levereras just-in-time – snabbt och på rätt tid, varje gång. Därför satsar transportföretagen på fordon och service med hög kvalitet och maximal tillgänglighet.

Internationalisering, strukturförändringar och allt mer aktiva kunder och konsumenter har förändrat transportbranschen. Krav på snabbare, säkrare och billigare leveranser tvingar transportföretagen att effektivisera varuflöden, tjänster och information. Allt fler transportföretag utvecklas till logistikföretag med totalansvar för sina kunders transportbehov. Samtidigt specialiserar sig många mindre åkerier eller blir underleverantörer till de stora logistikföretagen. Tjänster som finansiering, försäkringar, korttidsuthyrning och underhåll efterfrågas allt mer.

## Ny lagstiftning

Transport- och logistikföretagens verksamhet påverkas också av politiska beslut och ny lagstiftning. Nyligen antog EU-kommisionen ett förslag om förändringar i arbetstidsdirektivet (the Working Time Directive). För transportindustrin blir effekten bland annat kortare arbetstider. Syftet är att minska antalet olyckor orsakade av ut-

tröttade förare. Ett annat EU-direktiv ökar kraven på vidareutbildning av yrkesförare. Avsikten är att öka trafiksäkerheten och minska bränsleförbrukningen.

För att tillgodose de nya kundkraven har Scania under senare år gjort stora investeringar, inte minst i försäljnings- och servicenätverket. Huvuddelen av nätverket ägs idag av Scania. Integreringen har ökat närheten till kunderna, som från ett stort utbud av fordon, tjänster och finansiering kan sätta ihop den bästa transportlösningen.

## Lastbils kunder

Kundens val av en Scania lastbil handlar sällan enbart om priset på själva fordonet. Viktigare är de totala kostnader och intäkter fordonet genererar under hela sin livslängd. De stora transport- och logistikföretagen prioriterar fordon med hög driftsäkerhet och låg bränsleförbrukning. Ett väl utvecklat nätverk för service och assistans är viktigt när varje leverans måste

komma fram i tid. För de små åkerierna är fordonets pålitlighet och driftsäkerhet ofta avgörande. Inte sällan är det föraren själv som äger lastbilen. En hytt med bra förarmiljö, både för arbete och vila, är ofta ett tungt vägande inköpsargument för ensamåkaren. Image betyder också mycket då bilen blir det mindre företagets viktigaste visitkort.

I många europeiska länder råder idag brist på skickliga, välutbildade yrkesförare. Att ha den bästa lastbilen gör det lättare för åkeriet att rekrytera bra förare. Och bra förare som kör bra fordon ger högre lönsamhet.

På de sydamerikanska marknaderna, och främst i Brasilien, fortsatte utvecklingen mot allt större fordonsekipage, för tyngre transporter inom jordbrukssektorn, men också för tanktransporter. Så kallade "BiTrem", dragbilar med två påhäningsvagnar, används allt oftare för att förbättra den totala transportekonomin. Ekipagets totalvikt kan ökas till max 57 ton, mot tidigare 45 ton.

Utvecklingen har gynnat Scania, som dominerar detta segment. Utvecklingen stärker behovet av hög motorstyrka, vilket sammanfaller med Scantias strategi och erkänt robusta och starka motorer.

## Busskunder

Scantias kunder inom stadsbusstrafiken är ofta privata operatörer, i många fall verkamma i flera länder. De efterfrågar i allt större utsträckning totala transportlösningar. Service- och reparationsavtal, finansiering och trafikplanering är exempel på delar som kan ingå i bussaffären.

Kunderna i turistbussegmentet komponerade tidigare sin egen buss genom att beställa chassit från en tillverkare och karossen från en annan. Idag vill allt fler kunder, speciellt i Europa, köpa kompletta bussar från en leverantör, något som Scania löser med hjälp av partnerskap med ett antal utvalda karossörer.

På de sydamerikanska marknaderna

visar flera länder en ökad ambition att omstrukturera och effektivisera stadstrafiken. Projektet "TransMilenio", i Bogotá, Colombia – det mest avancerade stadstrafiksystemet i Sydamerika – är nu på väg att återupprepas i flera länder i Sydamerika.

#### Industri- och marinmotorkunder

Scanias industri- och marinmotorkunder återfinns i många olika branscher. Motorerna har blivit allt mer komplexa, vilket ställer höga krav på kundens kompetens både vid inköpstillfället och under den dagliga driften. Elektronik används i allt högre utsträckning, bland annat för att kunna optimera bränsleförbrukningen och hålla nere emissionerna.

Eftersom många av Scanias industri- och marinmotorkunder återfinns långt från serviceverkstäderna står tillförlitlighet högt upp på kundernas kravlista.

Totalekonomin under produktens hela livslängd är en annan viktig faktor.



Jan Rietman hör till de förare som deltar i det nederländska försöket med långa fordonskombinationer.

## Långa fordon sparar miljön

Transport- och logistikföretaget Rotras laster till Rotterdams hamn och flygplatsen Schiphol gick tidigare med två långtradare. Idag kan Jan Rietman köra allt i en 25,25 meter lång Ecocombi. Rotra minskar bränslekostnaderna och deras miljömedvetna kunder gläds över minskade avgasutsläpp.

Sedan hösten 2004 genomför Nederländernas transport- och kommunikationsdepartement ett test med långa fordonskombinationer. EUs lagstiftning tillåter idag lastbilsekipage som är 18,75 meter långa. Sverige och Finland, med glesare trafik och långa avstånd, har hittills varit enda undantaget.

Med försöken i Nederländerna får transportindustrin i Europa för första gången erfarenhet av längre fordon i mer tätbebyggda områden.

Scania har under flera år arbetat aktivt för en harmonisering av nationella lagar inom EU som tillåter långa fordonskombinationer på vissa vägsträckor. Fullt utvecklat skulle systemet kunna minska den tunga trafiken på Europas vägnät med upp till 30 procent, vilket också skulle öka trafiksäkerheten. Med ökad transporteffektivitet skulle också vägtransporternas miljöpåverkan kunna minskas.

– Om man bara planerar sin körning ordentligt är det ingen större skillnad att

köra en sådan här "Ecocombi", som vi kallar de långa ekipagen här i Nederländerna, förklarar föraren Jan Rietman.

Företagets verkställande direktör, Harm Roelofsen, konstaterar att man per år sparar 20 000 liter diesel för varje "Ecocombi" man använder.

– Alla våra erfarenheter hittills talar för att de långa fordonskombinationerna borde tillåtas permanent, över hela Europa, säger Harm Roelofsen.

# Ökat transportbehov med nya handelsvägar

Behovet av transporter följer den ekonomiska utvecklingen. Ekonomisk tillväxt ger ökad konsumtion, vilket ökar behovet av transporter.

Den breda uppgången i världsekonomin 2004 gjorde att efterfrågan på tunga fordon ökade på de flesta marknader, även om de höga oljepriserna hade en viss dämpande effekt.

På de flesta marknader är det idag bara lastbilar som kan erbjuda den flexibilitet och leveranssäkerhet som krävs för att försörjningskedjor och logistiksystem ska fungera.

## EUROPA

Västra Europa står för nära 70 procent av Scantias försäljning. Här är kraven på fordonen mycket höga och här säljs de högst specificerade fordonen.

Transportbranschen och distributionsystemen är avancerade, vilket gör driftsäkerhet och service till viktiga konkurrensfaktorer och ökar möjligheterna till försäljning av tjänster.

På dessa marknader äger Scania huvud-

delen av försäljnings- och serviceorganisationen. Detta ger direktkontakt med kunderna, som idag inte bara köper fordon utan även service, finansiering och andra tjänster. Denna nära kundkontakt är ovärderlig för Scantias produktutveckling, både när det gäller fordon och olika tjänsteprodukter.

Med ett mer integrerat Europa har handelsströmmarna ökat på kontinenten. De största konsumentmarknaderna ligger i väst, medan allt mer gods produceras i centrala och östra Europa. Detta skapar mycket stora transportbehov. För att finnas nära kunderna, följer Scantias investeringar i försäljnings- och servicenätverket samma mönster.

## Begagnade lastbilar österut

Scantias nya lastbilsprogram marknadsförs inledningsvis på de stora marknaderna i västra Europa. Här sker en naturlig för-

nyelse av existerande vagnparker, samtidigt som man behöver ersätta begagnade fordon som säljs vidare till länderna i centrala och östra Europa.

Dessa länder har en annan kostnadsstruktur och det finns en hög efterfrågan på begagnade kvalitetsfordon i det massiva uppbyggnadsarbete som pågår. Eftersom begagnade fordon kräver mer underhåll växer serviceaffären snabbt i dessa länder. Samtidigt påverkas efterfrågan i västra Europa strukturellt de närmaste 10–15 åren.

Den totala transportmarknaden i Europa beräknas omsätta 180 miljarder euro\* och växer med i genomsnitt 5–6 procent varje år, med högre tillväxttakt i de nya EU-länderna.

En lika stor procentuell tillväxt förväntas i handeln mellan Europa och Asien, som idag omsätter 360 miljarder euro\* per år. Med nybyggda transitvägar till Mellan-

östern och borte Asien kommer transportströmmarna till och från denna del av världen att förändras. Landvägen blir det möjligt att flytta gods från Bangkok till Berlin på 7–10 dygn, jämfört med en transporttid på flera veckor med fartyg.

Registreringarna i västra Europa uppgick till cirka 230 000 tunga lastbilar, jämfört med 213 000 under 2003. Scantias andel av den västeuropeiska marknaden var cirka 30 000 fordon (13,0 procent).

## Rekordår för bussförsäljningen

Scantias bussförsäljning utvecklades positivt och blev med 5 519 sålda fordon den högsta hittills. Försäljningen i Sydamerika nådde efter några år med låg efterfrågan tidigare nivåer. Brasilien blev Scantias enskilt största bussmarknad. På en minskande totalmarknad i Europa befäste Scania sin position.

\* Källa: EU-kommissionen.





## Bussprojektet som lyfte miljonstaden

Med nya, snabba, säkra och bekväma bussar har TransMilenio förändrat livet för hundratusentals kollektivtrafikanter i Colombias huvudstad Bogotá. Transportsystemet har också bildat skola för andra storstäder i Sydamerika.

Sjumiljonersstaden Bogotá var länge känt för sin kaotiska trafiksituation, sina luftföroreningar och sin förvirrande och långsamma kollektivtrafik.

Med trafikplaneringen i den brasilianska staden Curitiba som modell utvecklades

för fem år sedan TransMilenio-systemet. I mil efter mil av speciella bussar transporterar nu tusentals moderna bussar närmare en miljon passagerare varje dag. Scania levererar 130 av dessa nya bussar.

För att ytterligare bidra till renare luft och säkrare kollektivtrafik i Bogotá måste de företag som vunnit anbudet skrota en del av sina gamla bussar. Sammanlagt ska drygt 4 000 gamla bussar ersättas med nya.

Integrationen av bussverksamheten fortsatte under året. Från årsskiftet 2004/05 är Scantias samtliga bussbolag i Europa integrerade i de befintliga distributörsbolagen på respektive marknad. Integrationen med lastbil har givit bussverksamheten möjligheter att effektivisera organisationen och därmed stärka konkurrenskraften. Detta avspeglas i ett allt större bidrag till Scaniagruppens resultat.

Under våren koncentrerade Scania karosseringen av de egna stadsbussarna till anläggningarna i Polen och Ryssland. Detta som ett led i att uppnå lönsamhet och säkerställa dotterbolaget Scania Omnis långsiktiga konkurrenskraft. Kostnaden för att framställa en busskaross, som är en arbetsintensiv verksamhet, är markant lägre i dessa länder jämfört med Sverige.

Under andra halvåret 2005 flyttar Scania Omni sin resterande verksamhet, i huvudsak utveckling av karosser och prototypmontering från Katrineholm till Södertälje. Genom flytten kan Scania Omni dra nytta av närheten till utvecklingsidan för busschassier.

### Stabil marknad för industri- och marinmotorer

Scantias leveranser av industri- och marinmotorer uppgick till 5 014 (3 165). Ökningen gällde främst motorer för strömförsörjning, där de största kunderna finns i Spanien och Storbritannien.

Marknaden för industri- och marinmotorer är relativt stabil, men påverkas av bland annat skärpta emissionsregler.

### Service

Serviceförsäljningen fortsatte att utvecklas positivt under året. Scantias ökande fokusering på servicemarknaden är kopplad till hur transportindustrin förändras, speciellt påtagligt i Europa där tidigare enkla transporter idag ingår i sofistikerade logistikupplägg.

Detta har i sin tur lett till helt nya kundkrav. Och det av flera skäl: Kapitalkostnader och kostnaderna för att inte kunna leverera i tid kan oftast vara högre än företagets direkta kostnader för själva transporten som bränsle och löner.

Nya, strängare avgaskrav är andra utmaningar som möter Scantias kunder. Det i sin tur höjer kraven på moderna produkter och förstklassigt verkstadsunderhåll.

### ÖVRIGA MARKNADER

Scantias orderingång på marknaderna utanför Europa slog alla tidigare rekord. Bakom uppgången låg den starka ekonomiska utvecklingen i flera regioner.

Flertalet marknader i Afrika, Mellanöstern och Sydostasien visade god tillväxt.

Ekonomierna i Sydostasien växte kraftigt under året, till stor del beroende på en stark ökning av inhemsk efterfrågan, både genom hushållens konsumtion och genom företagets investeringar. Samtidigt ökade



handeln och transporter mellan länderna i regionen.

I Sydkorea dämpades dock utvecklingen efter flera års kraftig expansion.

I Taiwan ökade leveranserna kraftigt och Scania är idag det ledande europeiska märket både när det gäller lastbilar och bussar. Scania tog över distributionen i Singapore och utsåg en ny distributör i Indonesien.

#### Närmare kunderna i Kina

I början av 2004 tog Scania över försäljningsverksamheten i Kina från den tidigare privatägda distributören. Ett nytt huvudkontor öppnades i Beijing med försäljningskontor i Shanghai, Xiamen och Guangzhou.

Genom den nya egna organisationen och ett utbyggt servicenät kommer Scania närmare sina kunder och lägger grunden för en långsiktig satsning på den kinesiska marknaden.

#### Lastbilar

Till följd av ett kraftigt ökande behov av transporter, framförallt för jordbruket i Brasilien och Argentina, nådde försäljningen av tunga lastbilar i Sydamerika mycket höga nivåer. Scania blev marknadsledare i Brasilien, som även blev Scantias största nationella marknad för tunga lastbilar och bussar i världen.

Ökade exportintäkter och en generell förbättring av de sydamerikanska ekonomierna har skapat utrymme för en bety-

dande förnyelse och expansion av den rullande fordonsparken. Dessutom ger upprustning av äldre fordon en ökad potential för tjänsteförsäljning. Genomsnittsåldern på fordonsparken är fortfarande relativt hög, i Brasilien omkring 11 år på en total rullande flotta om cirka 300 000 tunga lastbilar, varav cirka 40 procent Scaniafordon.

#### Bussar

Scania har traditionellt en stark närvaro i Mellanöstern, mycket beroende på mål-

medvetna distributörer som tillvaratagit affärsmöjligheter. I Iran ökade Scania sin bussförsäljning kraftigt och blev största europeiska märke. I Damaskus, Syrien invigdes under året den största Scaniaanläggningen i regionen.

I södra Afrika har Scania, med Sydafrika som bas, byggt upp en stark närvaro. Under 2004 ökade marknadsandelen på en växande marknad.

Marknaderna utanför Europa och Sydamerika står för en fjärdedel av Scantias bussleveranser.

#### Industri- och marinmotorer

Brasilien är traditionellt Scantias största marknad för industri- och marinmotorer.

Under 2004 ökade Scantias försäljning kraftigt. Till exempel beslutade John Deere, en av världens största tillverkare av jordbruksmaskiner och traktorer, att använda Scaniamotorer i sina sockerrörs-tröskor.

Efterfrågan på industri- och marinmotorer för strömförsörjning var under året hög i Asien, inte minst i Kina som fick leveranser från Scantias partner Scangen.



I Mar del Plata, Argentina, bygger Astillero Naval Federico Contessi y Cia båtar av olika slag. Med en Scaniamotor ombord känner fiskaren sig trygg ute på Atlanten.

## Kundanpassade fordon och motorer

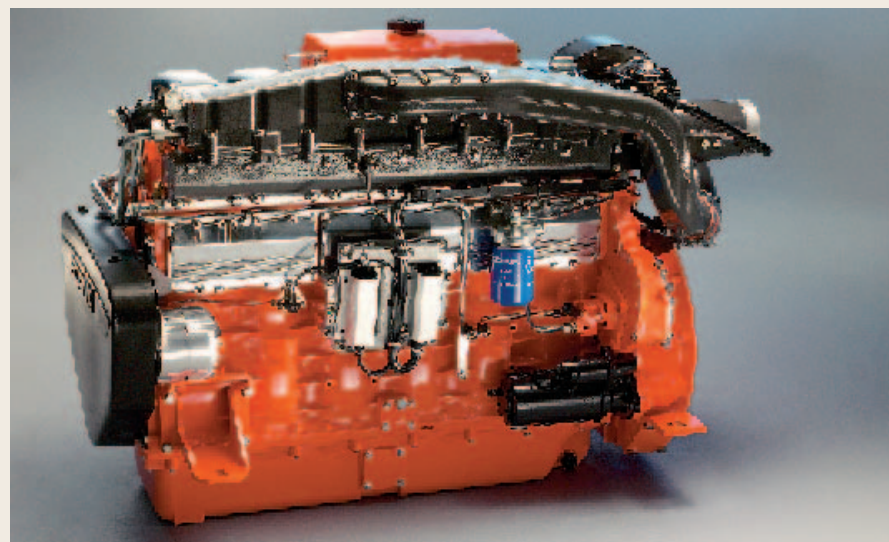
Basen i Scantias affär är lastbilar, bussar samt industri- och marinmotorer. Scantias sofistikerade modulsystem ger unika möjligheter att skräddarsy fordon efter kundens specifika önskemål. Grundtanken är en bygglåda där komponenterna kan användas i många olika kombinationer.



Scantias lastbilar har totalvikter från 16 ton och uppåt och är byggda för tunga transporter i fjärrtrafik, bygg- och anläggningskörning samt distribution. Scania har under året introducerat ett nytt lastbilsprogram med ytterligare förbättrade prestanda, inte minst på miljöområdet. De nya fordonen har också förbättrad bränsleekonomi jämfört med tidigare program.



Scania tillverkar bussar med hög passagerarkapacitet för linje-, stads- och turisttrafik. Produktionen är inriktad på chassier – mer än 90 procent av produktionen karosserades av fristående busskarosörer. Scantias egna busskarosser, Scania Omni, återfinns inom stads- och linjetrafiken.



Scantias industri- och marinmotorer säljs över hela världen och 2004 blev ett synnerligen starkt år med nytt volymrekord, 5 014 enheter.

# Från fordonstillverkare till leverantör av transportlösningar

Scania fortsatte under året att framgångsrikt driva verksamheten allt närmare kundens egen vardag, med målet att vara en pålitlig partner i vidareutvecklingen av kundens affär.

Scania säljer förutom lastbilar, bussar och industri- och marinmotorer, ett stort antal tjänster inom servicesektorn. Kunderna kan också välja mellan olika former av finansiering och försäkringar.

Scania fokuserar på kvalificerad support under fordonets hela kommersiella livslängd. För kunden betyder detta trygghet i verksamheten. Kunden garanteras högsta möjliga driftssäkerhet.

## Service stabiliserande faktor

På samma sätt som Scania under decennierna förfinat sitt modulsystem i forskning, utveckling och tillverkning utvecklas nu ett liknande system för den viktiga servicemarknaden. Ur ett utbud av tjänsteprodukter kan kunden välja dem som bäst bidrar till att utveckla den egna affärsverksamheten.

För Scania innebär service av den rullande flottan en betydande inkomstkälla. Det är dessutom en stabiliserande faktor i totalaffären: medan försäljningen av nya fordon varierar med konjunktursvängningarna, står servicemarknaden för ökad stabilitet. Antalet rullande Scaniafordon växer stadigt.

I Scantias scenario för tillväxt, som bygger på en historiskt genomsnittlig årlig volymtillväxt på 5–6 procent, handlar det i nästa årtionde om en årlig försäljning av 100 000 nya fordon och cirka 800 000 Scaniafordon i trafik. Idag rullar redan 500 000 fordon som behöver service.

Scenariot innebär ökad försäljning av tid och reservdelar i Scantias verkstäder för reparationer och förebyggande underhåll.

Serviceprodukterna svarade under 2004 för 20 procent av Scantias totala försäljningsintäkter.

Servicemarknaden är därmed – vid sidan av själva fordonen – en av Scantias viktigaste konkurrensfaktorer.

Scantias serviceerbjudanden varierar efter hur de lokala marknaderna utvecklas.

I Europa är servicenätet idag väl etablerat, på andra kontinenter är det ännu under uppbyggnad. Globalt disponerar Scantias kunder idag cirka 1 500 serviceanläggningar, varav cirka 1 000 i Europa. Scantias servicenät kvalitetssäkras inte bara i Europa. Även verkstäder i Sydamerika, Afrika, Asien och Mellanöstern genomgår kvalitetscertifiering.

## Service dygnet runt

Scantias kärnvärden som reglerar Scantias sätt att förhålla sig till kunder, samhälle och medarbetare – kunden först, respekt för individen och kvalitet – blir särskilt tydliga inom serviceverksamheten, med sina

nära kundkontakter. Här ställs samtliga dessa krav på sin spets. Ur ett kundperspektiv är högsta kvalitetsnivå på servicenätet lika viktigt som fordonens kvalitet.

Kunden, som är beroende av att hans Scaniafordon rullar, kräver maximal tillgänglighet. Scania ska respektera och uppfylla dessa krav i princip dygnet runt och leverera optimal service.

Just detta kundbehov, backup dygnet runt, rymms i servicemodulen Scania Assistance – 24-timmars hjälp på kundens eget språk och olika former av underhålls- och reparationskontrakt. Scania Assistance är idag heltäckande i Europa och finns dessutom på ett flertal av Scantias viktiga utom-europeiska marknader. Sammanlagt täcker 21 Scania Assistance-centra kunderna i 35 länder.

I Europa är den genomsnittliga tiden, räknat från larmet till Scania Assistance till



Scanias återförsäljare i turkiska Izmir ger kunderna 24-timmars assistans. Ofta är det Serdar Canpolat som rycker ut.

dess att bilen är tillbaka i arbete, nere i 4 timmar och 20 minuter. Dag som natt, vardag som helgdag.

Scania fortsatte under året uppgraderingen av sina verkstäder inom kvalitets-säkringssystemet, DOS (Dealer Operating Standards). I EU är nu 69 procent av samtliga cirka 1 000 Scania-verkstäder certifierade till DOS-standard vilket innebär en ökning med tolv procent jämfört med året innan.

Scania har därför under året fortsatt att investera i utbildning för mekaniker och säljare – men också för förare. Förarutbildning är idag allt mer efterfrågat bland Scantias kunder. Det senare mot bakgrund av allt dyrare bränsle men också till följd av en allmänt ökad medvetenhet om vikten av trafiksäkerhet. Varje år dör 50 000 personer i trafiken på det europeiska vägnätet, mångdubbelt fler skadas.



Finansiella tjänster är en viktig del av Scantias totalerbjudande.

### Kundfinansiering

Scania erbjuder sina kunder olika former av skraddarsydda finansieringsupplägg vid inköp av nya och begagnade fordon via Scantias återförsäljare. Finansiering kan även kombineras med olika service- och underhållskontrakt samt försäkringslösningar.

I västra och centrala Europa erbjuder Scania finansiering genom egna finansbolag i ett flertal länder. Också på viktiga

marknader i övriga delar av världen erbjuder Scania finansieringsmöjligheter, i vissa länder via samarbetsavtal med lokala banker.

Viktiga händelser under året inom finansiella tjänster var det intensifierade arbetet med att introducera försäkringslösningar, vilket nu kan erbjudas i kombination med finansiering på flertalet europeiska marknader. Under året etablerades även ett nytt finansbolag i Österrike. På

Scantias nyare marknader, som Ryssland och Polen, noteras en fortsatt god tillväxt rörande finansiering. Beslut har fattats om att etablera ett nytt, helägt finansbolag i Turkiet.

# Samlade resurser i världsklass

Kundernas behov står i centrum för Scantias forskning och utveckling. Scantias resurser inom forskning och utveckling för samtliga produktområden finns idag samlade i anslutning till Scania Tekniskt Centrum i Södertälje.

2004 uppgick Scantias utgifter för forskning och utveckling till MSEK 2 219 (2 151). De 1 700 teknikerna vid Scania Tekniskt Centrum har bland annat tillgång till 29 motorprovceller och närmare 20 km provbanor. De har också chassistriggar, skakriggar, köld- och värmekammare, bullerkammare och ett välutrustat laboratorium för kemisk analys.

Att all forskning och utveckling är samlad till en plats innebär fördelar såväl i fråga om personalutnyttjande och tekniska resurser, som kompetens och kunskaps-spridning. Utprovning och analys planeras gemensamt för lastbilar och bussar, liksom för industri- och marinmotorer. Personal och kompetens utnyttjas tvärfunktionellt för att utjämna variationer i arbetsbelastningen.

## Kundbehoven styr

För att ta reda på kundernas behov utnyttjas flera olika kanaler: kundkliniker, intervjuer, fältprov, konkurrent- och omvärldsbevakning och rapportsystem från marknaderna. Impulser till forskning och utvecklingsarbete uppstår också i samband med Scantias intensiva kvalitetsbevakning i produktion och på fältet. Forsknings- och utvecklingsprojekt kan också aktualiseras av krav som uppställs av myndigheter eller av att Scania identifierar framtida trender och utvecklingsmöjligheter.

## Emissioner största utmaningen

Den största utmaningen – tekniskt och resursmässigt – är att utveckla framtidens motorer. Scantias grundmurade rykte som leverantör av högeffektiva och lättkörda motorer är en viktig framgångsfaktor, som byggt upp varumärket genom åren.

Scania har här framgångsrikt försvarat och förstärkt sin ledande position under det senaste decenniet, inte minst genom övergången till ett helt modulariserat motorprogram. Det omfattar idag fem- och sexcylindriga radmotorer på 9–12 liter, samt en kraftfull V8-motor på 16 liter och effekter upp till 580 hk.


Scania har genom en rad egenutvecklade system – bland annat bränsleinsprutning, motorstyrning, turbocompound och avgasåterföring – skapat flexibilitet att möta de allt hårdare miljökrav som samhälle och myndigheter ställer. Systemen utnyttjas i olika kombinationer så att varje motor passar för sitt användningsområde.

Lagstiftningen anger i huvudsak gränsvärden för två substanser i avgaserna från tunga fordon: kväveoxider och partiklar. Utsläppen av den så kallade växthusgasen står också alltmer i fokus. Koldioxidutsläp-

pen står i direkt proportion till ett fordon's bränsleförbrukning, vilket leder till ett ökat intresse för bränslesnåla motorer.

I Europa gäller Euro-normen, där Euro 1 infördes i början av 1990-talet och där Euro 4 står närmast i tur – 2005 för nykonstruerade motorer och 2006 för samtliga – därefter Euro 5 år 2008/2009. Det finns för närvarande ingen global emissions- eller provningsstandard, vilket leder till extra utvecklingsarbete för globala aktörer. Såväl bransch som myndigheter strävar dock mot en samordning på global nivå för nästa steg, som beräknas vara aktuellt omkring 2012.

Utmaningen för en motorutvecklare är att en minskning av kväveoxiderna traditionellt leder till ökad bränsleförbrukning. Tekniska landvinningar genom åren har dock gjort det möjligt att successivt minska utsläppen utan ökad bränsleförbrukning.



Lage Dahlgren och Anders Lundgren på avdelningen styling diskuterar linjerna i en tänkbar framtida Scania lastbil.



### Teknikval

Scanias teknikval styrs av omsorg om kundernas situation. Avgasåterföring – EGR, exhaust gas recirculation – är den lösning som Scania föredrar för att minska utsläppen. EGR är enklast för föraren, som bara behöver tanka standardbränsle, utan tillsatser. Kombinationen av unik Scania-teknik ger en effektiv Euro 4-motor, som har samma förbrukning som Euro 3.

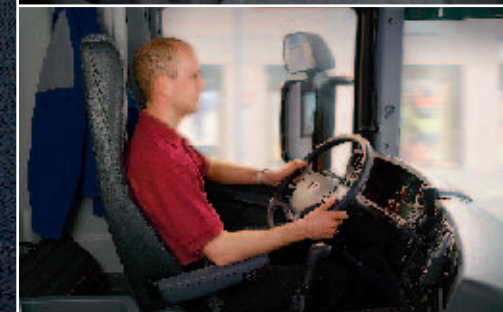
Ett EGR-system utnyttjar en del av fordonets kylkapacitet. Scania kommer därför också att använda en annan teknik – SCR, selective catalytic reduction – där en så kallad urealösning, AdBlue, kontinuerligt tillförs avgaserna i en katalysator för att minska mängden kväveoxider.

Denna teknik utnyttjas i Scanias starkaste Euro 4-motorer för att säkerställa kylkapaciteten. Fordonet måste ha en extra tank på cirka 100 liter och ett separat insprutningssystem för AdBlue.

För Euro 5 kommer Scania att introducera ett nytt egenutvecklat insprutningssystem och en vidareutvecklad motorplattform som gör det möjligt att använda EGR på samtliga motorer.



En av motiveringarna till att Scanias nya R-serie utsågs till "International Truck of the Year 2005" var den speciella omsorgen om förarens miljö.



## Körglädje i lastbil och buss

Scania har sedan många år haft en omvittnat bra förarmiljö, som bidragit till märkets höga image.

Det ligger många månår av erfarenhet, kundkontakter och utvecklingsarbete bakom en ny förarplats – som i Scanias nya lastbilsprogram.

Målsättningen för Scanias arbete med ergonomi är att föraren snabbt ska känna sig hemmastadd och kunna göra bästa tänkbara jobb. Funktioner och reglage ska vara intuitivt lätta att förstå. Fordonet ska hela tiden kommunicera hur effektivt det arbetar, vilket är viktigt för att föraren

ska kunna utnyttja prestanda optimalt.

Föraren av en Scania ska alltid behärska situationen och ha full kontroll över bilen. Det ger bra förutsättningar för att köra säkert, undvika olyckor, samt spara bränsle och därmed orsaka så liten belastning som möjligt på miljön.



## Kundens roll i produktutvecklingen

Scania ser affären över fordonets hela livscykel och vill ha en nära kontakt och ett partnerskap med kunden. Därför är kundernas medverkan i hela produktutvecklingsarbetet av stort värde.

Kundernas önskemål och krav kommer tidigt in i utvecklingsarbetet genom marknadsundersökningar och fältprov. Flera år innan lanseringen av det nya lastbilsprogrammet hade hundratals utvalda yrkesförare deltagit i omfattande fältprov. Fältprovsbilarna har testats i tretton länder, ofta i tuffa och påfrestande miljöer.

Erfarenheter och synpunkter från fältproven har i princip dagligen redovisats till Field & Reliability Testing och ansvariga i projekten vid Scania Tekniskt Centrum i Södertälje.

En annan viktig del i kundkontaktarna under utvecklingsarbetet var kundklinikerna, där nya lösningar demonstreras. Vid kundklinikerna får förare och kunder utvärdera prototyper.

Ett exempel på kundmedverkan i produktutvecklingen:

Sedan några år tillbaka har Scania ett samarbetsavtal med Yanmar om marinmotorer för nöjesbåtar. Ägare till nöjesbåtar har ofta specifika krav på sina motorer. Genom en ständig dialog mellan Scania och Yanmar kan varje kund få en passande motor.



Fältprovsförarnas synpunkter är viktig information för Scania. Här ses Scanias Anna Wallin och Mats Köpsén i samtal med franska yrkesförare vid ett utvärderingsmöte.

# Effektiva arbetsmetoder och **global produktion**

Gemensamma arbetssätt vid samtliga produktionsanläggningar gör att goda idéer snabbt kan få genomslag i den globala produktionen. Omställningen till det nya lastbilsprogrammet i den europeiska produktionen från 4-serien till de nya P-, R- och T-serierna inleddes under första halvåret.

Vid de europeiska anläggningarna har produktionen under 2004 successivt ställts om till det nya lastbilsprogrammet. I februari 2005 var omställningen fullbordad vid samtliga komponentverkstäder och monteringsanläggningar.

## Väl förberedd organisation

Till grund för omställningen låg ett omfattande samarbete mellan olika funktioner inom Scania – produktion, produktutveckling, inköp, försäljning och service – och Scantias leverantörer. Samarbetet fungerade mycket väl. Omställningen underlättades också av att Scania och leverantörerna framgångsrikt arbetat med att identifiera och förebygga möjliga störningar innan serieproduktionen inleddes. En väsentlig framgångsfaktor var de speciella utvecklingslinjer för provmontering som byggdes, för chassier och motorer i Södertälje och

för hytter i Oskarshamn. Vid linerna utvärderades och provades alla nya konstruktioner. Processerna förbättrades kontinuerligt.

Både produkten och monteringsarbetet kunde på så sätt anpassas och verifieras grundligt. Därmed har också kvaliteten kunnat säkras på ett tidigt stadium. Redan innan den första lastbilen levererades till kund hade en förserie på mer än 600 lastbilar producerats på utvecklingslinerna. Dessa fordon används som testbilar och av marknadsbolagen.

När serieproduktionen av den första produkten i det nya programmet, R-serien, inleddes, var kvalitetsnivån på samma nivå som i den utgående 4-serien. Genom att Scantias leverantörer på ett tidigt stadium involverats i utvecklingsarbetet var också kvaliteten på komponenterna på en hög nivå.

## Sydamerika

I Sydamerika fortsätter Scania att bygga 4-serien ytterligare några år.

Modellutbudet har breddats för att tillgodose behoven på samtliga Scania-marknader. Förbättringar introduceras kontinuerligt. Bland annat började den nya 9-liters motorn att produceras under hösten.

Produktionsenheterna i Sydamerika har fått en ny, global roll i Scantias produktionssystem. Scantias totala tekniska produktionskapacitet på 70 000 fordon per år, varav 20 000 i Sydamerika, kommer därmed att kunna utnyttjas optimalt. Under 2004 uppgick den sydamerikanska produktionen till närmare 15 000 enheter, den högsta nivån hittills.

## Engagerade medarbetare

Scantias produktionssystem SPS, som är grunden till allt förbättringsarbete har utvecklats av de egna medarbetarna. De värderingar, principer och prioriteringar som styr arbetsmetoderna är lika, oavsett var produktionen sker. Nya lösningar som införs av en förbättringsgrupp införs systematiskt vid övriga produktionsanläggningar.

Detta systematiska arbetssätt har också legat till grund för arbetet på utvecklingslinerna, där alla nya konstruktioner utvärderats och provats.

Genom att arbetssättet är gemensamt för samtliga produktionsanläggningar, har medarbetare från produktionsorterna i Frankrike, Holland och Sverige kunnat arbeta tillsammans vid utvecklingslinen i Södertälje med att utveckla arbetsmetoderna för det nya lastbilsprogrammet.



I februari 2005 hade samtliga Scantias komponentverkstäder och monteringsanläggningar i Europa ställt om produktionen till det nya lastbilsprogrammet.

Detta förberedande arbete är en viktig förklaring till att omställningen till det nya lastbilsprogrammet kunnat genomföras på ett mycket effektivt sätt vid samtliga europeiska anläggningar.

#### Långsiktig samverkan med leverantörer

En långsiktig samverkan med leverantörerna, samt tydliga krav, har varit Scantias

strategi för att säkra leveranserna till det nya lastbilsprogrammet.

Nyckelleverantörerna har på ett tidigt stadium involverats i utvecklingsprocessen. Tydliga samverkansformer som respekteras av båda parter har resulterat i att materialförsörjningen till produktionen löpt i stort sett störningsfritt. En viktig parameter i arbetet har varit användandet av

standarden QS 9000, som främst definierar krav på leverantörerna – men även vad Scania ska bidra med. QS 9000 innebär att leverantörerna kvalitetssäkrar sina produkter och processer, vilket resulterat i leveranser med ökad kvalitet och precision. Detta är en förutsättning för att Scania ska kunna ha ett högt direktflöde i produktionen.

Sammantaget har förbättringarna inom

Scania och i gränssnittet till leverantörerna bidragit till en effektiv omställning med få kvalitetsavvikelser.

#### Förändrad leverantörsstruktur

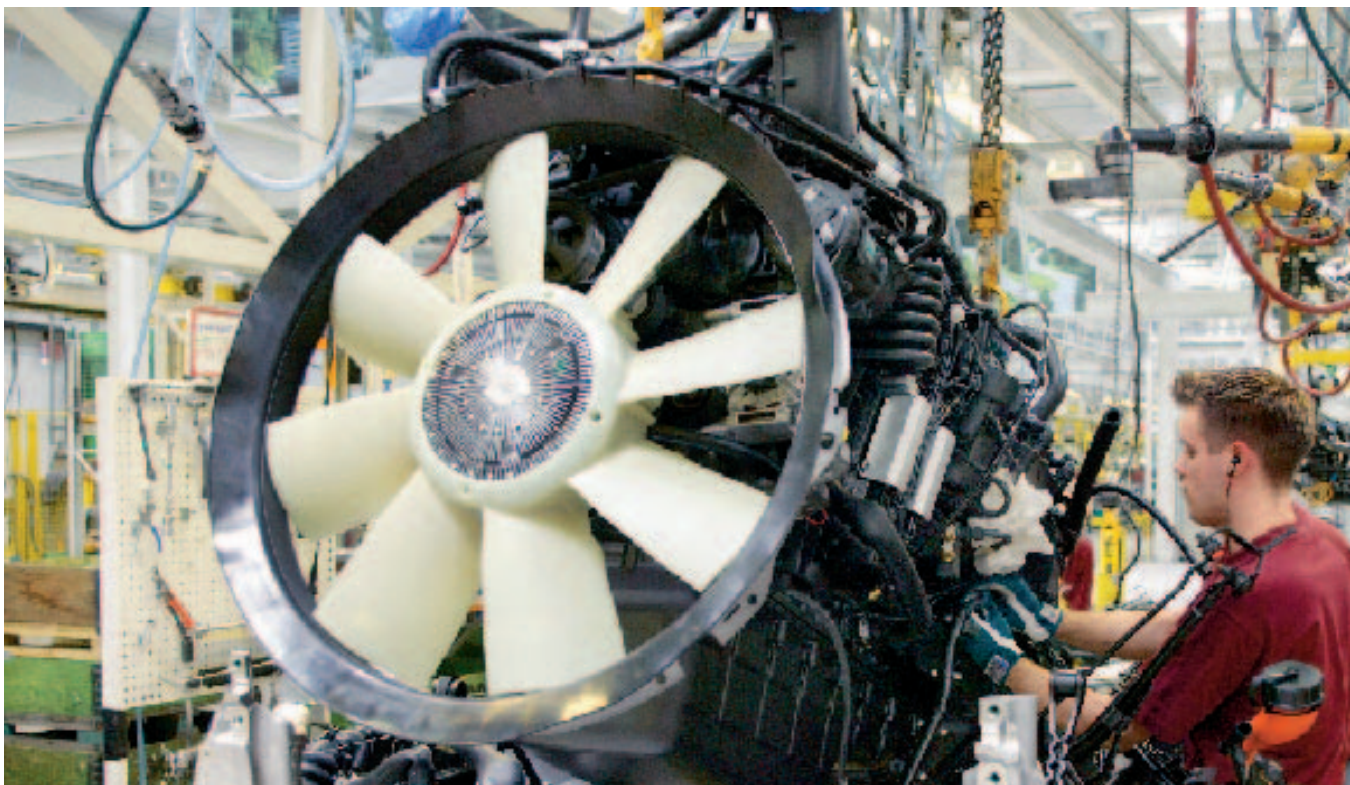
Utvecklingen av Scantias inköp går mot en mer internationell leverantörsstruktur. Det innebär att Scania i allt högre grad kommer att använda fler än en leverantör för en och samma artikel. Den globalt samordnade produktionen påverkar också var Scania köper sitt produktionsmaterial.

Utvecklingen mot en förändrad leverantörsbas har snabbats på i takt med att nya produkter fasats in. Scania etablerar inköpskontor i fler länder och utvecklar en särskild infrastruktur för att kunna ta fler komponenter och delar till Europa från bland annat Sydamerika.

#### Fortsatta produktionsomställningar

Under 2005 inleder Scania omställningen till ett nytt modellprogram på bussidan. Övergången sker även här i takt med kundernas och marknadens krav på senast tillgängliga teknik och med ett globalt utnyttjande av produktionsresurserna.

Nya lösningar och förbättringar införs kontinuerligt i produktionen.





## Sida vid sida i internationell miljö

En förklaring till den mycket framgångsrika lanseringen av Scania's nya lastbilsprogram är utvecklingslinjen vid chassiverkstaden i Södertälje. Här är målet att förbättra processen och lösa problem som annars hade kunnat uppstått i produktionen på de ordinarie linerna. På utvecklingslinjen provas och utvärderas också alla nya konstruktioner.

Den internationella atmosfären har varit påtaglig under arbetet med det nya lastbilsprogrammet. Montörer och produktionstekniker från Sverige, Nederländerna och Frankrike har arbetat i nära samarbete med Scania's konstruktörer. Syftet har varit att de ska dela med sig av sina lokala erfarenheter, samtidigt som de förberetts inför produktionsstarten av de nya fordonen hemma i franska Angers och nederländska Zwolle.

Mark Leegte från Zwolle, Yves Mace och Stephane Gasnier, Angers, och Jonas Gustafsson, Södertälje, har arbetat, tränat och vidareutvecklats tillsammans vid utvecklingslinjen.

# Förbättrad aktieomsättning

Klimatet på världens börser förbättrades under 2004.

Både Stockholmsbörsens All-Share index och Industrials index visade en positiv utveckling under året.

Stockholmsbörsens All-Share index, som mäter utvecklingen på börsen som helhet, steg med 18 procent under året. Det index, som mäter utvecklingen inom sektorn industrivaror och tjänster, där också Scaniaaktien ingår, steg med 19 procent. Aktie-omsättningen på Stockholmsbörsen var fortsatt hög och sedan den 1 juli finns Scaniaaktien åter på listan Mest omsatta på Stockholmsbörsen.

Scanias B-aktie steg med 30 procent under året, och stängde på SEK 263,00 den 30 december. Det motsvarar ett totalt marknadsvärde på MSEK 52 600, vilket gör Scania till Stockholmsbörsens 14:e största bolag.

## Omsättning och handel

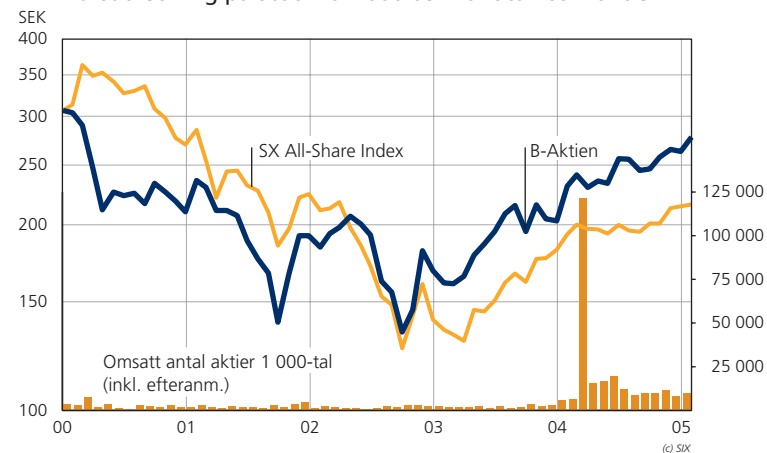
Omsättningen i Scanias B-aktie ökade kraftigt jämfört med föregående år och uppgick till i genomsnitt 977 000 omsatta aktier per dag. En anledning till detta var att Volvo sålde sitt innehav av Scanias B-aktier till Deutsche Bank som i sin tur sålde aktierna till olika aktörer på marknaden. Omsättnings hastigheten för Scanias B-aktie var 247 (28) procent. För Stock-

holmsbörsen som helhet var den 124 (113) procent.

## Aktieägarstruktur

Antalet aktieägare i Scania uppgick den 31 januari 2005 till 46 407. Det utländska ägandet, uppgick den 31 januari 2005 till 38 procent av rösterna och 34 procent av kapitalet i Scania. De tre största ägarna var Volkswagen AG, Ainax AB och Investor AB. Ainax AB ägde den 31 januari 25 procent av rösterna och 14 procent av kapitalet. I november 2004 beslutade en extra bolagsstämma i Scania att lämna ett offentligt bud på samtliga aktier i Ainax, det bolag som förvaltar de Scania A-aktier som tidigare ägdes av Volvo. Syftet med budet är att återgå till en normal ägarstruktur och undanröja den osäkerhet som i snart sex år rått runt Scanias ägarbild. Aktieägarna i Ainax erbjöds en Scania A-aktie i utbyte mot varje Ainax-aktie, vilket innebär att de som tackat ja får direkt rösträtt på Scanias bolagsstämma i april 2005. Genom Scania ABs förvärv av mer än 96 procent av rösterna och kapitalet i Ainax AB (publ) fullföljdes budet och

Kursutveckling på Stockholmsbörsen för Scanias B-aktie



## Om Scaniaaktien

Scanias aktiekapital är fördelat på 100 miljoner A-aktier och 100 miljoner B-aktier. Varje A-aktie representerar en röst och varje B-aktie en tiondels röst. I övrigt föreligger ingen skillnad mellan aktieslagen. Det nominella värdet är 10 kronor.

## Notering

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

Ainax blev ett dotterbolag till Scania AB 22 februari 2005.

## Utdelning

Styrelsen förslår bolagsstämman en utdelning om SEK 15,00 per aktie för räkenskapsåret 2004. Utdelningen har sedan börsintroduktionen 1996 uppgått till i genomsnitt 53 procent av nettovinsten.

## Betavärde

Enligt Delphi Economics beräkningar uppgår beta-värdet för Scanias B-aktie till 0,96, vilket innebär att Scaniaaktien i genomsnitt fluktuerade mindre än börsen i helhet. Förklaringsvärdet för Scanias B-aktie är 0,64, vilket innebär att kursutvecklingen till 64 procent kan förklaras av utvecklingen på börsen i stort.

### Data per aktie

SEK (om ej annat anges)	2004	2003	2002
Vinst	20,39	15,17	13,70
Eget kapital	105,25	91,26	84,66
Utdelning (2004 enligt förslag)	15,00	6,00	5,50
Börskurser B-aktien			
årshögsta	280,00	227,00	215,00
årslägst	204,00	148,50	125,50
vid årets slut (stängningskurs)	263,00	203,00	168,50
P/E-tal, B-aktien, ggr	13	13	12
Utdelningsandel, %	74	40	40
Direktavkastning, % <sup>1)</sup>	5,7	3,0	3,3
Omsättningshastighet på årsbasis, B-aktien, %	247	28	23
Aktieägare, antal <sup>2)</sup>	46 400	39 000	39 000
Genomsnittligt antal omsatta aktier per dag 2004 på Stockholmsbörsen		A	39 000
		B	977 000
		<b>Totalt</b>	<b>1 016 000</b>

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

2) Per 31 januari 2005.

### Aktieägarstruktur 28 februari 2005

Antal aktier	% innehav	% röster
1– 500	3,23	2,62
501– 2 000	2,08	1,07
2 001– 10 000	2,34	0,97
10 001– 50 000	3,17	1,10
50 001– 100 000	2,47	0,86
> 100 001	86,71	93,38
<b>Totalt</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

### De tio största aktieägarna 28 februari 2005

Namn	A-aktier	B-aktier	% av kapital <sup>1)</sup>	% av röster <sup>2)</sup>	Kapitalandel beräknat på utestående aktier, %	Röstandel beräknat på utestående aktier, %
Volkswagen AG	37 400 000	0	18,70	34,32	16,53	27,44
Investor AB	21 186 757	308 693	10,75	19,47	9,50	15,57
Knut och Alice Wallenberg Stiftelsen	10 642 440	0	5,32	9,77	4,70	7,81
Renault S.A.S.	5 697 042	0	2,85	5,23	2,52	4,18
Alecta	2 294 345	1 223 700	1,76	2,22	1,55	1,77
AMF Pensionsförsäkrings AB	1 306 650	8 736 000	5,02	2,00	4,44	1,60
Enskilda Securities AB	1 814 105	31 208	0,92	1,67	0,82	1,33
Fjärde AP-fonden	1 247 284	4 136 600	2,69	1,52	2,38	1,22
Robur Fonder	892 161	7 339 600	4,12	1,49	3,64	1,19
SEB Fonder	1 004 214	4 413 410	2,71	1,33	2,39	1,06
10 största ägarna	83 484 998	26 189 211	54,84	79,01	48,46	63,17
Övriga	15 490 672	73 810 789	44,65	20,99	39,46	16,78
<b>Exklusive Ainax</b>	<b>98 975 670</b>	<b>100 000 000</b>	<b>99,49</b>	<b>100,00</b>	<b>87,93</b>	<b>79,95</b>
Ainax <sup>2)</sup>	27 320 838		13,66	0,00	12,07	20,05
<b>Utestående antal aktier <sup>3)</sup></b>	<b>126 296 508</b>	<b>100 000 000</b>			<b>100,00</b>	<b>100,00</b>
Eliminering av Scantias andel av Ainax <sup>4)</sup>	– 26 296 508		– 13,15	0,00		
<b>Totalt</b>	<b>100 000 000</b>	<b>100 000 000</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>		

1) Beräknat på 200 000 000 aktier. Formellt finns det 226 296 508 utestående aktier i Scania men Scania äger indirekt genom Ainax motsvarande 26 296 508 A-aktier. En kapitalandel baserat på 200 000 000 aktier beaktar att endast utdelningen till minoritetsaktieägarna i Ainax är koncernextern.

2) Beräknat på 108 975 670 röster, varav 98 975 670 röster avser A-aktier i Scania och 10 000 000 röster avser B-aktier. Ainax har såsom dotterbolag till Scania, ej rösträtt på bolagsstämman och därför har de 27 320 838 A-aktier som ägs av Ainax exkluderats.

3) Antalet utestående A-aktier i Scania efter genomförd förvärv av Ainax uppgår till 126 296 508 st, varav 27 320 838 A-aktier ägs av dotterbolaget Ainax.

4) 26 296 508 A-aktier motsvarar Scantias andel (96,3 %) av Ainax A-aktier i Scania. Vid beräkning av vinst per aktie i Scania och andra finansiella nyckeltal elimineras det koncerninterna innehavet och det är därför viktigt att notera att antalet aktier i Scania vid sådan analys fortsatt uppgår till 100 000 000 A-aktier och 100 000 000 B-aktier.

# Fakta om Scania

## LASTBILSMARKNADEN

### Scanias tio största lastbilsmarknader, fordon levererade till kund

Placering	Land	2004	2003	Förändring i %
1 (2)	Brasilien	6 047	4 107	47
2 (1)	Storbritannien	5 863	6 307	- 7
3 (3)	Frankrike	3 650	3 787	- 4
4 (5)	Tyskland	3 455	3 254	6
5 (4)	Spanien	3 187	3 345	- 5
6 (6)	Italien	3 149	2 782	13
7 (7)	Nederländerna	2 287	2 231	3
8 (10)	Turkiet	1 969	1 543	28
9 (9)	Sverige	1 966	1 861	6
10 (14)	Polen	1 357	897	51

De totala Scanialeveranserna till kund nådde drygt 50 500 lastbilar under 2004, en ökning med tolv procent jämfört med 2003.

### Registrerade lastbilar över 16 ton

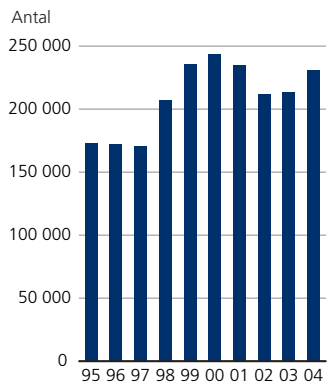
Antal	2004	2003	2002
<b>VÄSTRA EUROPA</b>			
<b>Totalt</b>	<b>230 933</b>	<b>213 032</b>	<b>211 687</b>
varav Scania	30 006	29 930	28 524
<b>Storbritannien</b>	<b>34 005</b>	<b>34 303</b>	<b>31 055</b>
varav Scania	5 818	6 570	5 050
<b>Tyskland</b>	<b>53 988</b>	<b>46 278</b>	<b>43 528</b>
varav Scania	3 776	3 436	3 628
<b>Frankrike</b>	<b>38 341</b>	<b>36 683</b>	<b>40 483</b>
varav Scania	3 382	3 720	3 871
<b>Spanien</b>	<b>28 890</b>	<b>26 757</b>	<b>25 512</b>
varav Scania	3 218	3 448	3 171
<b>Italien</b>	<b>23 915</b>	<b>22 954</b>	<b>25 813</b>
varav Scania	3 194	2 826	3 358
<b>Nederländerna</b>	<b>11 458</b>	<b>10 535</b>	<b>11 488</b>
varav Scania	2 212	2 102	1 958
<b>Sverige</b>	<b>4 376</b>	<b>4 214</b>	<b>4 054</b>
varav Scania	1 980	1 870	1 907
<b>CENTRALA OCH ÖSTRA EUROPA</b>			
<b>Polen</b>	<b>8 449</b>	<b>5 361</b>	<b>3 736</b>
varav Scania	1 412	893	514
<b>Ryssland <sup>1)</sup></b>	<b>3 160</b>	<b>2 157</b>	<b>1 863</b>
varav Scania	1 126	837	716
<b>Tjeckien</b>	<b>4 908</b>	<b>3 341</b>	<b>3 773</b>
varav Scania	807	566	588
<b>Ungern</b>	<b>3 432</b>	<b>2 436</b>	<b>2 004</b>
varav Scania	397	362	218

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

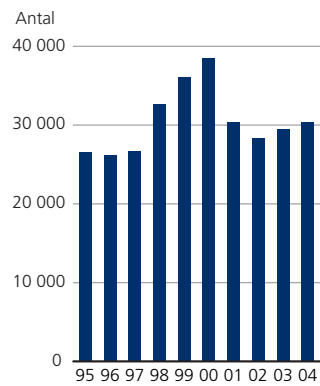
Antal	2004	2003	2002
<b>SYDAMERIKA</b>			
<b>Brasilien</b>	<b>25 194</b>	<b>17 856</b>	<b>13 916</b>
varav Scania	6 093	4 106	3 205
<b>Argentina</b>	<b>9 149</b>	<b>3 471</b>	<b>813</b>
varav Scania	893	241	48
<b>Chile</b>	<b>3 549</b>	<b>1 983</b>	<b>1 479</b>
varav Scania	352	214	178
<b>Mexiko</b>	<b>15 610</b>	<b>13 517</b>	<b>14 028</b>
varav Scania	168	86	55
<b>ASIEN, AFRIKA OCH OCEANIEN</b>			
<b>Turkiet</b>	<b>28 830</b>	<b>17 751</b>	<b>8 430</b>
varav Scania	1 837	1 515	226
<b>Sydkorea</b>	<b>13 580</b>	<b>15 699</b>	<b>13 833</b>
varav Scania	1 206	1 985	1 736
<b>Sydafrika</b>	<b>6 438</b>	<b>4 567</b>	<b>3 335</b>
varav Scania	687	396	303
<b>Taiwan</b>	<b>2 634</b>	<b>1 660</b>	<b>1 841</b>
varav Scania	499	270	241
<b>Australien</b>	<b>10 320</b>	<b>8 688</b>	<b>6 592</b>
varav Scania	410	461	408



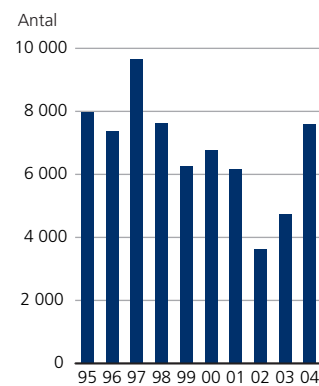
**Totalt antal registrerade lastbilar över 16 ton i västra Europa**



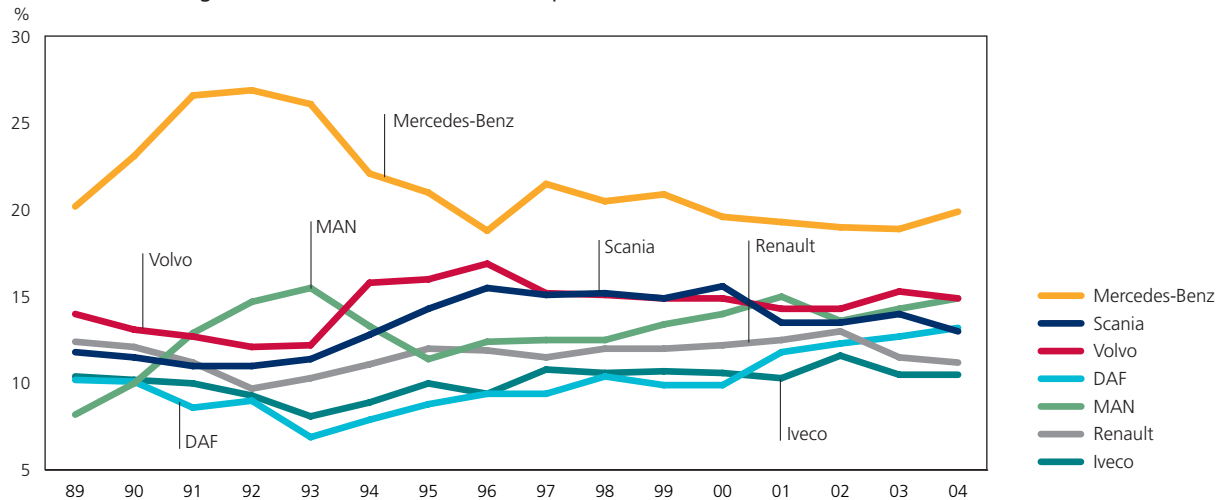
**Leveranser av Scania-lastbilar i västra Europa**



**Leveranser av Scania-lastbilar i Sydamerika**



**Marknadsutveckling, lastbilar över 16 ton i västra Europa**



## BUSSMARKNADEN

Scanias tio största bussmarknader, fordon levererade till kund

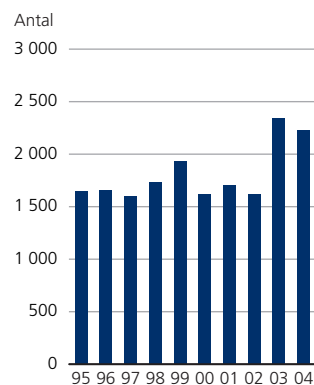
Placering	Land	2004	2003	Förändring i %
1 (1)	Brasilien	623	505	23
2 (2)	Spanien	592	479	24
3 (3)	Storbritannien	444	473	- 6
4 (6)	Mexico	381	287	33
5 (4)	Italien	325	399	- 19
6 (14)	Iran	300	104	189
7 (11)	Ryssland	270	149	81
8 (7)	Taiwan	256	223	15
9 (9)	Australien	205	187	10
10 (29)	Malaysia	160	41	290

De totala Scanialeveranserna till kund nådde drygt 5 500 bussar under 2004, en ökning med tolv procent jämfört med 2003.

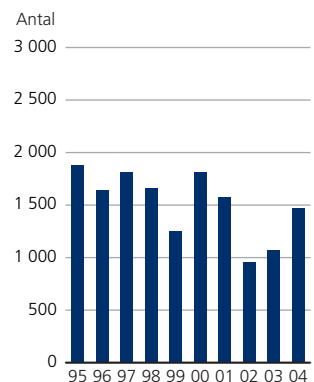
### Registrerade bussar över 12 ton

Antal	2004	2003	2002
<b>VÄSTRA EUROPA</b>			
Totalt	22 380	21 735	22 522
varav Scania	2 160	2 062	1 643
<b>Spanien</b>			
Totalt	2 603	2 383	2 247
varav Scania	569	458	394
<b>Storbritannien</b>			
Totalt	3 137	3 268	2 600
varav Scania	473	459	188
<b>Italien</b>			
Totalt	3 247	2 558	2 969
varav Scania	339	310	347
<b>Finland</b>			
Totalt	257	268	269
varav Scania	122	158	159
<b>Sverige</b>			
Totalt	913	884	896
varav Scania	69	199	153

Leveranser av Scaniabussar i västra Europa



Leveranser av Scaniabussar i Sydamerika



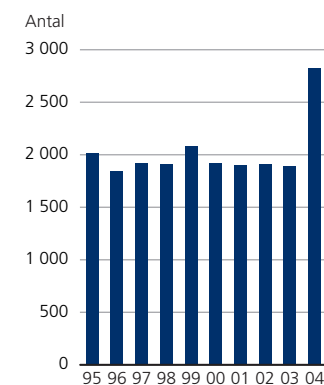
## MARKNADEN FÖR INDUSTRI- OCH MARINMOTORER

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

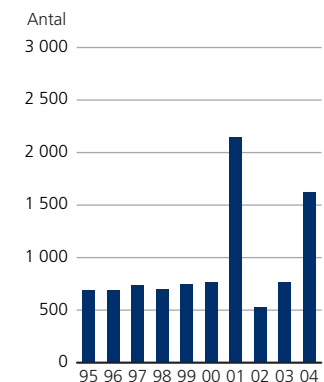
Placering	Land	2004	2003	Förändring i %
1 (1)	Brasilien	1 392	614	127
2 (4)	Spanien	734	264	178
3 (2)	Sverige	505	500	1
4 (3)	Storbritannien	355	278	28
5 (6)	Nederländerna	313	196	60
6 (11)	Singapore	272	88	209
7 (13)	Norge	217	81	168
8 (7)	Argentina	211	145	46
9 (5)	Italien	202	200	1
10 (14)	Finland	174	61	185

De totala Scanialeveranserna till kund nådde drygt 5 000 enheter, en ökning med 58 procent jämfört med 2003.

Leveranser av Scaniamotorer i västra Europa

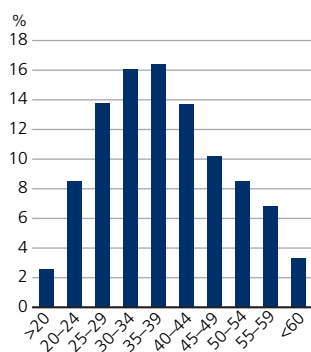


Leveranser av Scaniamotorer i Sydamerika



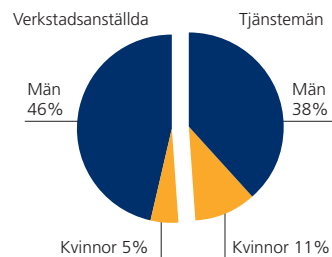
## MEDARBETARE

### Åldersfördelning

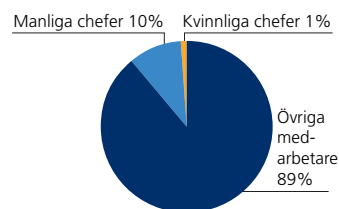


En majoritet av de Scaniaanställda har många produktiva år kvar i arbetslivet.

### Könsfördelning/verkstadsanställda och tjänstemän

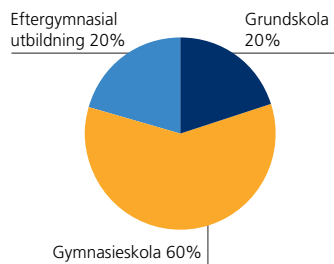


### Fördelning chefer och övriga medarbetare



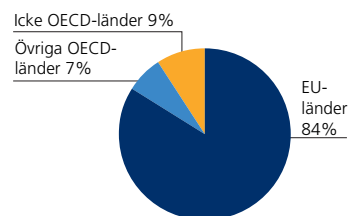
Scaniagruppen hade vid årets slut 29 993 medarbetare, en ökning med 881 personer från 2003. Kvinnor utgör drygt 15 procent av de anställda. Andelen chefer inom Scania är 11 procent av medarbetarna.

### Utbildningsnivå



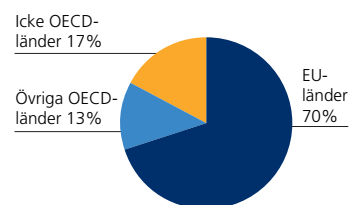
80 procent av de anställda har en utbildning motsvarande lägst gymnasiekompetens.

### Löner och sociala avgifter per region



En stor andel av både försäljningsintäkter och löneutbetalningar hänförs till EU-länderna. Försäljningen utanför OECD-området har ökat jämfört med föregående år.

### Försäljningsintäkter per region



## MILJÖEKONOMISK UTVECKLING

Arbete med förbättrad resurshushållning och minskade utsläpp är kostnadseffektivt och gynnar miljön. Scania följer varje år upp råvaru- och kemikalieförbrukning samt energi- och vattenanvändning gentemot koncerngemensamma miljömål.

### Miljö och ekonomi

Under 2004 uppgick kostnaderna för råvaror, kemikalier, energi och vatten till cirka MSEK 2 048, motsvarande 3,6 procent av Scantias omsättning.

Utsläppen av koldioxid från produktionsanläggningar uppgick till 74 000 ton. I förhållande till Scantias omsättning innebär det 1,3 g/SEK. Utsläppen per producerat fordon minskade i förhållande till året innan. Arbetet med att minska klimatpåverkande utsläpp sker med stöd av Scantias position i klimatfrågan. Positionen och en detaljerad redogörelse för miljöprestanda i produktion återfinns på [www.scania.com](http://www.scania.com).

### Miljöinvesteringar

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

En investering motiveras oftast av flera olika skäl, varav miljöpåverkan kan vara ett. Scania föredrar att ta miljöhänsyn direkt vid investeringar i stället för att i efterhand arbeta med filter och separata reningsanläggningar.

Med vald investeringsstrategi blir effekten i form av miljöförbättring god per satsad krona. Det innebär att Scania inte ser höga miljöinvesteringar enligt definitionen som ett självändamål. Under 2004 investerade Scania totalt MSEK 2 372 i produktionsanläggningar. Av det klassas MSEK 14,4 som miljöinvesteringar.

### Markinventering och sanering

Orienterande inventering och riskbedömning av mark- och grundvattenföroreningar har genomförts vid samtliga produktionsanläggningar.

I Meppel har mestadelen av konstaterad grundvattenförorening renats, arbetet beräknas pågå minst ett år till. I Falun har 30 ton jord förts bort och sanerats till följd av emulsionläckage. Preventiva åtgärder har också vidtagits. I Slupsk har 200 ton oljeförorenad jord förts bort och sanerats, arbetet fortgår.

### Hantering av miljörisiker

Scantias riskhantering är inriktad på förebyggande åtgärder för att skydda personal och företagets samlade värden. Rutinerna för hantering av miljöskaderiska är inte grerade i övrig riskhantering.

### Tillstånd för verksamheten

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

Produktionsvolymen för anläggningen i Falun ligger inom ramen för gällande tillstånd. Tillståndsprövning för utökad verksamhet pågår och förväntas bli klar under 2005.

Sedan 2004 är verksamheten i Katrineholm inte längre tillståndspliktig då den i huvudsak flyttats. Efter markundersökningar som inte påvisade några störningar av betydelse har fastigheten sålts.

Tillståndsansökan för det nya måleriet i Meppel som planeras tas i bruk 2007/2008 pågår.

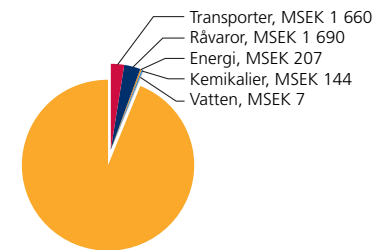
Anläggningen i São Paulo håller på att förnya sitt tillstånd. Det nya tillståndet beräknas vara klart under 2005.

Under 2004 förekom inga överträdelser av gällande villkor. Inga incidenter, som föranlett betydande miljöpåverkan eller orsakat större saneringskostnader har förekommit.

### Målgång för miljömål i produktion

De flesta av Scantias mål för miljöprestanda i produktion är satta till 2004. De senaste fem årens ansträngningar har gett goda resultat, även om målen inte helt uppfyllts.

Miljörelaterade kostnader i förhållande till Scantias omsättning



I takt med att miljöarbetet nått en ökad mognadsgrad har det blivit allt svårare att förbättra resurshushållning och minska utsläppen. Ständiga förbättringar är en viktig del av miljöarbetet samtidigt som det är vid nyinvesteringar och ombyggnationer som större förbättringar uppnås.

I framtiden kommer ansträngningarna tydligare intensifieras till enskilda frågor. På så sätt möjliggörs lokalisering av resurser där de beräknas få störst utväxling. Det fortsatta förbättringsarbetet koncentreras till energi. Målet är att energianvändningen per fordon vid jämförbar produktionsvolym och i befintlig produktionsstruktur ständigt ska minskas. Detta ska uppnås genom ständiga förbättringar och lokala energikartläggningar med efterföljande effektiviseringsprojekt.

## Produktionens miljöprestanda i sammandrag

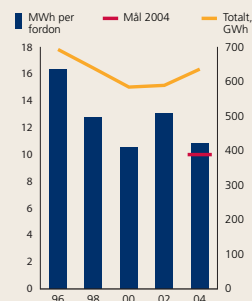
År	2004	2003	2002
<b>Antal producerade fordon</b>			
	58 672	51 276	45 145
<b>Försäljningsintäkter, MSEK</b>			
Scaniaprodukter	56 788	50 581	47 285
<b>Förbrukning av råvaror</b>			
Per fordon, kg	3 400	3 500	3 600
Totalt, ton	199 000	179 000	164 000
Totalt, MSEK	1 690	1 400	1 220
<b>Förbrukning av kemikalier</b>			
Per fordon, m <sup>3</sup>	0,083	0,085	0,087
Totalt, m <sup>3</sup>	4 900	4 400	3 900
Totalt, MSEK	144	118	116
<b>Energianvändning</b>			
Per fordon, MWh	11	12	13
Totalt, GWh	640	620	590
Totalt, MSEK	207	180	157
<b>Utsläpp av koldioxid</b>			
Per fordon, kg	1 300	1 400	1 600
Totalt, ton	74 000	74 000	72 000
<b>Vattenanvändning</b>			
Per fordon, m <sup>3</sup>	10	11	13
Totalt, 1000 m <sup>3</sup>	580	550	580
Totalt, MSEK	7	7	7
<b>Utsläpp av lösningsmedel<sup>1)</sup></b>			
Per fordon, kg	5,2	5,5	6,7
Totalt, ton	300	280	300
<b>Återvinning av restprodukter och avfall</b>			
Per fordon, kg	1 000	1 050	1 050
Totalt, ton	59 000	54 000	47 000
Intäkter, MSEK	54	24	19
<b>Deponering<sup>2)</sup> och externt omhändertagande:</b>			
Per fordon, kg	190	210	200
Totalt, ton	11 000	11 000	9 000
Totalt, MSEK	21	20	14

1) Från målning/rostskyddsbehandling.

2) Exklusive gjuterisand, cirka 21 500 ton konstruktionsmaterial till tipp.

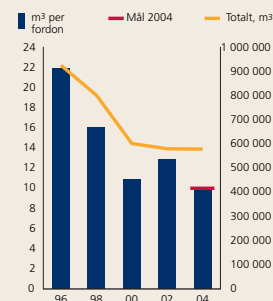
## MILJÖPRESTANDA I PRODUKTIONEN

### Användning av energi



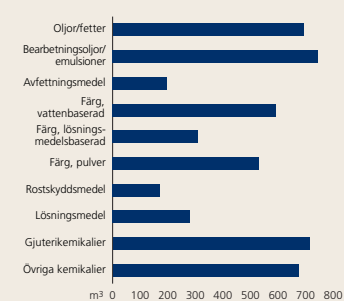
Under år 2004 uppgick energiförbrukningen till cirka 640 GWh totalt, vilket motsvarar cirka 11 000 kWh per fordon.

### Användning av vatten



Under år 2004 uppgick vattenförbrukningen till cirka 580 000 m<sup>3</sup>, vilket motsvarar 10 m<sup>3</sup> per fordon.

### Användning av kemikalier



För år 2004 uppgick förbrukningen av kemikalier till cirka 4 900 m<sup>3</sup>, vilket motsvarar 83 liter per fordon.

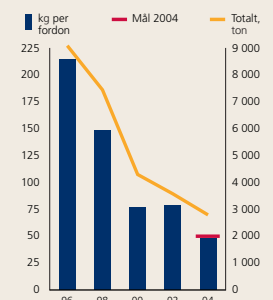
### Utsläpp av koldioxid relaterad till användning av energi

	Användning av energi, GWh		Utsläpp av koldioxid, kton	
	2004	1996	2004	1996
El	394	360	22	23
Fjärrvärme	51	130	4	9
Fossila bränslen	191	200	48	51
<b>Totalt</b>	<b>636<sup>3)</sup></b>	<b>690<sup>3)</sup></b>	<b>74</b>	<b>83</b>
Per fordon	11 000 kWh		1,3 ton	

Utsläppen av koldioxid från Scantias produktion uppgick år 2004 till 1,3 ton per fordon, totalt 74 000 ton.

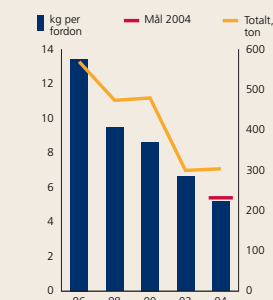
3) Delsummer och totalsummer är avrundade.

### Deponering av restprodukter



Mängden restprodukter till deponering uppgick under år 2004 till cirka 2 800 ton, vilket motsvarar 48 kg per fordon, exklusive gjuterisand.

### Utsläpp av lösningsmedel



Under år 2004 uppgick utsläppen av organiska lösningsmedel från målning/rostskyddsbehandling till cirka 300 ton, vilket motsvarar 5,2 kg per fordon.

# Ekonomisk översikt

## INTÄKTER

**Scaniagruppens försäljningsintäkter**, inom segmentet Fordon och Service, uppgick till MSEK 56 788 jämfört med MSEK 50 581 år 2003, vilket motsvarar en ökning med 12 procent. Intäkterna påverkades positivt främst på grund av ökade volymer. Negativa valutaeffekter påverkade intäkterna med cirka MSEK 1 100. Intäkter från försäljning av nya fordon ökade med 12 procent och uppgick till MSEK 38 911 (34 652). Serviceintäkterna uppgick till MSEK 11 418 (10 759), en ökning med 6 procent. I lokala valutor ökade serviceintäkterna med cirka 7 procent.

Försäljningsintäkter per produkt		
MSEK	2004	2003
Lastbilar	33 407	29 537
Bussar	5 504	5 115
Motorer	658	453
Serviceprodukter	11 418	10 759
Begagnade fordon och övrigt	6 792	7 123
Intäktsperiodisering fordon <sup>1)</sup>	- 991	- 2 406
Fordon och Service totalt	56 788	50 581
Kundfinansiering	3 427	3 479
Eliminering	- 1 748	- 1 822
Scaniagruppen totalt	58 467	52 238

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

**Ränte- och leasingintäkter**, inom segmentet Kundfinansiering, minskade med 2 procent och uppgick till MSEK 3 427 (3 479). Minskningen hänför sig till

en lägre andel av operationella leasingkontrakt i portföljen.

## ANTAL FORDON

**Scaniagruppen levererade** under året 50 563 (45 045) nya lastbilar, en ökning med 12 procent. Antal levererade nya bussar uppgick till 5 519 (4 910), en ökning med 12 procent.

Levererade och finansierade fordon		
Antal	2004	2003
<b>Fordon och Service</b>		
Lastbilar	50 563	45 045
Bussar	5 519	4 910
Totalt nya fordon	56 082	49 955
Begagnade fordon	15 897	15 010
<b>Kundfinansiering</b>		
<b>Antal kontrakt (nya under året)</b>		
Lastbilar	12 876	13 468
Bussar	302	326
Totalt nya fordon	13 178	13 794
Begagnade fordon	4 693	3 673
Totalt antal kontrakt i portföljen	67 254	64 233

## RESULTAT

**Scaniagruppens rörelseresultat** ökade med 24 procent till MSEK 6 337 (5 125). Rörelsemarginalen uppgick till 11,2 (10,1) procent.

**Fordon och Service rörelseresultat** ökade med 24 procent till MSEK 5 887 (4 759). Högre fordonsvolymer och ett ökat kapacitetsutnyttjande bidrog främst till resultatförbättringen. Den ökade service-

försäljningen bidrog positivt. Ovanstående positiva effekter motverkades till en del av ökade kostnader för införandet av det nya lastbilsprogrammet. Scania's utgifter för forskning och utveckling uppgick till MSEK 2 219 (2 151). Efter justering för aktivering med MSEK 316 (669) och avskrivningar på tidigare aktivering med MSEK 84 (2) ökade den redovisade kostnaden till MSEK 1 987 (1 484). Rörelsemarginalen ökade till 10,4 procent att jämföra med 9,4 procent föregående år. Jämfört med 2003 uppgick valutaeffekterna avista till cirka MSEK - 135. Valutasäkringsresultatet uppgick till MSEK 65. Under 2003 påverkade valutasäkringar resultatet positivt med MSEK 620. Jämfört med 2003 uppgick därmed den totala negativa valuta-effekten till MSEK 690.

## Kundfinansieringens rörelseresultat

ökade med 23 procent och uppgick till MSEK 450 (366), vilket motsvarar 1,71 (1,43) procent i rörelseresultat uttryckt i procent av årets genomsnittsportfölj. Resultatet påverkades positivt av ökade volymer på marknader med högre räntemarginal. Detta motverkades något av ökade rörelsekostnader. Dessutom förbättrades resultatet av lägre kostnader för såväl befarade som konstaterade kreditförluster. Värdet på portföljen uppgick vid utgången av december till cirka MSEK 26 600, vilket innebär en ökning sedan utgången av 2003 med cirka MSEK 700.

I lokala valutor ökade portföljen med 3 procent.

Resultat		
	2004	2003
<b>Rörelseresultat per verksamhetsområde, MSEK, (rörelsemarginal %)</b>		
Fordon och Service	5 887	4 759
<i>Fordon och Service</i>	10,4	9,4
Kundfinansiering	450	366
<i>Kundfinansiering<sup>1)</sup></i>	1,7	1,4
Summa rörelseresultat	6 337	5 125
<i>Scaniagruppen</i>	11,2	10,1
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader	6 014	4 604
Skatt	- 1 935	- 1 565
Nettovinst	4 077	3 034
Vinst per aktie, SEK	20,39	15,17
Avkastning på eget kapital, %	20,8	17,4

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

**Scaniagruppens finansnetto** förbättrades till MSEK - 323 (- 521). Förbättringen var hänförlig till lägre nettoskuldssättning samt lägre räntenivåer i Sydamerika.

**Resultat efter finansiella intäkter och kostnader** uppgick till MSEK 6 014 (4 604).

**Skattekostnaden** för året uppgick till MSEK 1 935 (1 565), vilket motsvarar 32,2 (34,0) procent av resultatet efter finansiella intäkter och kostnader. Den lägre skattesatsen jämfört med föregående år berodde huvudsakligen på högre skattekostnader i Sydamerika under 2003.

**Årets nettoresultat** uppgick till MSEK 4 077 (3 034), vilket motsvarar en vinst per aktie på SEK 20,39 (15,17).

## KASSAFLÖDE

**Fordon och Service kassaflöde** uppgick till MSEK 2 685 (2 450). Rörelsekapitalbindningen ökade med MSEK 1 153 (236) under 2004, huvudsakligen beroende på ökade lager och fordringar relaterade till ökade volymer. Nettoinvesteringar uppgick till MSEK 2 847 (3 311), varav aktivering av utvecklingskostnader ingick med MSEK 316 (669). Effekterna av förvärv av verksamheter uppgick till MSEK 49 (26).

**Kundfinansierings kassaflöde** uppgick till MSEK – 285 (– 1 456). Nettoinvesteringar i kundfinansieringskontrakt uppgick till MSEK 478 (1 868).

## FINANSIELL STÄLLNING

### Nyckeltal relaterade till balansräkningen

	2004	2003
Soliditet	<b>30,0%</b>	27,7%
Soliditet, Fordon och Service	<b>40,3%</b>	37,1%
Soliditet, Kundfinansieringen	<b>11,2%</b>	11,5%
Eget kapital per aktie, SEK	<b>105,25</b>	91,26
Nettoskudsättning, exkl avsatt till pensioner, MSEK	<b>23 115</b>	24 291
Nettoskudsättning, Fordon och Service, exkl avsatt till pensioner, MSEK	<b>854</b>	2 647
Avkastning på sysselsatt kapital, Fordon och Service	<b>28,1%</b>	22,0%
Nettoskudsättningsgrad, Fordon och Service	<b>0,05</b>	0,17

Scaniagruppens egna kapital ökade under året med MSEK 2 799 och uppgick vid

årets utgång till MSEK 21 050 (18 251). Årets nettoresultat tillförde MSEK 4 077 (3 034) samtidigt som lämnad utdelning minskade det egna kapitalet med MSEK 1 200 (1 100). Därutöver har det egna kapitalet minskat med MSEK 104 (614) avseende kursdifferenser som uppkommit vid omräkning av utländska nettotillgångar samt ökat med MSEK 26 (0) hänförliga till ändrade redovisningsprinciper.

Av styrelsen föreslagna utdelning för räkenskapsåret 2004 uppgår till SEK 15,00 (6,00) per aktie.

## ANTALET ANSTÄLLDA

**Scaniagruppens** antal anställda uppgick vid året slut till 29 993 (29 112), en ökning med 881 personer.

**Inom Fordon och Service** uppgick antalet anställda till 29 639 (28 791) vid årets slut varav försäljnings- och serviceorganisationen uppgick till 11 747 (11 460). Den senare ökningen på 287 personer var hänförliga till expansion i östra Europa, Asien och Afrika för att möta den ökade servicevolymen samt till förvärvade verksamheter i västra Europa. Inom den globala industriverksamheten ökade antalet anställda med 561 personer med öknings i både Europa och Sydamerika. I Europa var ökningen hänförlig till introduktionen av det nya lastbilsprogrammet och ökad produktionsvolym. Ökningen i Sydamerika var hänförlig till en ökad produktionsvolym.

**Inom Kundfinansieringsverksamheten** ökade antalet anställda med 33 till

354 (321). Detta främst beroende på expansion i Öst- och Västeuropa.

## FINANSIELLA RISKER

### Upplåning och refinansieringsrisk

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

Vid årsskiftet uppgick upplåningen till SEK 25,6 miljarder. Utöver utnyttjad upplåning har Scania två icke utnyttjade bekräftade kreditfaciliteter på motsvarande SEK 11,1 miljarder samt icke utnyttjade kapitalmarknadsprogram på motsvarande SEK 21,8 miljarder.

Utnyttjad upplåning förfaller med cirka SEK 5,8 miljarder under 2005, SEK 6,0 miljarder under 2006, SEK 7,2 miljarder under 2007 och SEK 6,5 miljarder 2008 eller senare.

### Ränterisk

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

## Valutarisk

Valutaflödesexponeringen uppgick 2004 totalt till cirka SEK 19 miljarder. De största flödesvalutorna var euro och brittiska pund. Baserat på 2004 års geografiska intäkts- och kostnadsfördelning medför procentenhets förändring av den svenska kronan mot övriga valutor en rörelseresultatpåverkan på årsbasis om cirka MSEK 190.

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

Scanias nettotillgångar i utländsk valuta uppgick vid utgången av 2004 till MSEK 8 761. Utländska nettotillgångar i dotterbolag säkras i normala fall inte. I den mån dotterbolag har betydande monetära tillgångar i lokal valuta kan dock säkring ske.

## Kreditrisk

För att upprätthålla en kontrollerad kreditrisknivå inom Kundfinansieringen stöds kreditprocessen av en kreditpolicy samt kreditinstruktioner. Inom kundfinansieringen uppgick årets kostnad för kreditförluster till MSEK 89 (166) motsvarande 0,34 (0,66) procent av genomsnittsportföljen varav MSEK 44 (100) utgjorde konstaterade förluster.

Den totala reserven för sannolika men ej konstaterade kreditförluster inom Kundfinansieringen uppgick vid årets slut till

MSEK 500 (458) motsvarande 1,9 (1,8) procent av portföljen vid årets utgång.

Portföljen uppgick vid årets utgång till MSEK 26 596 (25 926) fördelad på cirka 20 500 kunder, varav 99,0 procent var mindre kunder där kreditexponeringen per kund understiger MSEK 15.

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

#### **ANDRA KONTRAKTERADE RISKER** **Restvärdeexponering**

En del av Scantias försäljning sker med återköpsåtaganden alternativt med restvärdegaranti. Värdet på samtliga utestående åtaganden uppgick vid årsskiftet till MSEK 5 615 (5 925). Utestående åtaganden minskade något, främst på grund av den starkare svenska kronan. Under år 2004 nytecknades sådana avtal volymmässigt med cirka 4 600 (6 500).

#### **Serviceavtal**

En stor del av Scantias försäljning av reservdelar och verkstadstimmar sker genom reparations- och serviceavtal. Dessa avtal innebär att kunderna betalar en fast avgift för en given tidsperiod under vilken kunden erhåller bland annat tillsyner och reparationer av sitt Scaniafordon. Genom en fast avgift sätts ett tak för vad

tillsyner och reparationer kommer att kosta.

Genom servicenätverket skrivs fleråriga reparations- och serviceavtal med kunder. Antalet kontrakterade fordon uppgick år 2004 till 40 148 (38 719).

#### **MODERBOLAGET**

Moderbolaget Scania AB äger aktierna i Scania CV AB och har under året sålt aktierna i övriga koncernbolag till Scania CV AB till bokfört värde och äger därefter endast aktierna i Scania CV AB och driver i övrigt ingen verksamhet.

Scania CV AB är ett publikt bolag och moderbolag i Scania CV-gruppen, vilken omfattar samtliga produktions-, marknads- och finansbolag inom Scania AB-gruppen. Bolaget är dotterbolag till Scania AB vars aktier är noterade på Stockholms fondbörs.



# Scaniagruppens resultaträkning

Januari–december, MSEK	Not	2004	2003	2002
<b>Fordon och Service</b>				
Försäljningsintäkter	2	56 788	50 581	47 285
Kostnad för sålda varor		- 42 570	- 38 272	- 36 260
Bruttoresultat		14 218	12 309	11 025
Forsknings- och utvecklingskostnader <sup>1)</sup>		- 1 987	- 1 484	- 1 437
Försäljningskostnader		- 5 550	- 5 229	- 5 206
Administrationskostnader		- 806	- 853	- 857
Andel av intressebolags resultat		12	16	23
<b>Rörelseresultat Fordon och Service</b>		<b>5 887</b>	4 759	3 548
<b>Kundfinansiering</b>	3			
Ränte- och leasingintäkter		3 427	3 479	3 763
Kostnader för räntor och avskrivningar		- 2 572	- 2 666	- 3 033
Ränteintäkter, netto		855	813	730
Andra intäkter och kostnader		2	15	17
Bruttoresultat		857	828	747
Kreditförluster		- 89	- 166	- 175
Försäljnings- och administrationskostnader		- 318	- 296	- 264
<b>Rörelseresultat Kundfinansiering</b>		<b>450</b>	366	308
Realisationsvinst avseende personbilsverksamheten		-	-	550
<b>Rörelseresultat</b>		<b>6 337</b>	5 125	4 406
Ränteintäkter		326	286	260
Räntekostnader		- 618	- 761	- 857
Övriga finansiella intäkter och kostnader		- 31	- 46	- 87
Summa finansiella intäkter och kostnader	4	- 323	- 521	- 684
<b>Resultat efter finansiella intäkter och kostnader</b>		<b>6 014</b>	4 604	3 722
Skatter	5	- 1 935	- 1 565	- 985
Minoritetsandel		- 2	- 5	2
<b>Årets nettovinst</b>		<b>4 077</b>	3 034	2 739
Avskrivningar ingår i rörelseresultatet med <sup>2)</sup>	6	- 2 184	- 2 000	- 2 093
Resultat per aktie, SEK <sup>3)</sup>		20,39	15,17	13,70
Föreslagen utdelning per aktie, SEK		15,00	6,00	5,50

1) Se Not 7, Immateriella anläggningstillgångar, för specifikation av de totala utgifterna för forskning och utveckling.

2) Avser Fordon och Service.

3) Inga potentiella utspädningseffekter föreligger.

# Scaniagruppens balansräkning

31 december, MSEK	Not	2004	2003	2002
<b>TILLGÅNGAR</b>				
<b>Anläggningstillgångar</b>				
Immateriella anläggningstillgångar	7	2 460	2 395	1 938
Materiella anläggningstillgångar	8	23 598	23 892	23 640
Finansiella anläggningstillgångar				
Andelar i intressebolag m m	9	92	122	126
Långfristiga fordringar				
Långfristiga räntebärande fordringar	10	12 756	11 796	11 354
Uppskjutna skattefordringar	5	383	381	466
Andra långfristiga fordringar		174	134	224
Summa långfristiga fordringar		13 313	12 311	12 044
Summa anläggningstillgångar		39 463	38 720	37 748
<b>Omsättningstillgångar</b>				
Varulager	11	9 487	8 506	7 862
Kortfristiga fordringar				
Skattefordringar		733	352	224
Räntebärande kundfordringar	12	7 875	7 502	7 136
Icke räntebärande kundfordringar	12	7 641	6 345	6 497
Övriga kortfristiga fordringar	12	2 528	2 494	2 281
Summa kortfristiga fordringar		18 777	16 693	16 138
Kortfristiga placeringar	13	1 379	704	1 669
Kassa och bank		1 119	1 212	2 670
Summa omsättningstillgångar		30 762	27 115	28 339
<b>Summa tillgångar</b>		<b>70 225</b>	<b>65 835</b>	<b>66 087</b>

31 december, MSEK	Not	2004	2003	2002
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>				
<b>Eget kapital</b>				
	14			
Aktiekapital		2 000	2 000	2 000
Bundna reserver		2 905	3 277	4 608
Summa bundet eget kapital		4 905	5 277	6 608
Fria reserver		12 068	9 940	7 584
Årets nettovinst		4 077	3 034	2 739
Summa fritt eget kapital		16 145	12 974	10 323
Summa eget kapital		21 050	18 251	16 931
<b>Minoritetsandel</b>				
		5	4	58
<b>Avsättningar</b>				
Avsättningar för pensioner	15	2 499	2 274	2 225
Avsättningar för uppskjuten skatteskuld	5	2 202	2 180	2 060
Övriga avsättningar	16	2 602	2 762	2 129
Summa avsättningar		7 303	7 216	6 414
<b>Skulder</b>				
Långfristiga räntebärande skulder	17	19 809	20 827	22 514
Kortfristiga skulder				
Kortfristiga räntebärande skulder	17	5 804	5 380	6 933
Förskott från kunder		611	570	826
Skulder till leverantörer		4 167	3 253	3 297
Skatteskulder		1 564	1 027	241
Övriga kortfristiga skulder		1 997	2 059	2 103
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	18	7 915	7 248	6 770
Summa kortfristiga skulder		22 058	19 537	20 170
<b>Summa eget kapital och skulder</b>		<b>70 225</b>	<b>65 835</b>	<b>66 087</b>
<b>Ställda säkerheter och ansvarsförbindelser</b>				
Ställda säkerheter	19	67	175	191
Ansvarsförbindelser	20	326	483	413

Nettoskudsättning, exklusive avsättningar för pensioner, MSEK	23 115	24 291	25 108
Nettoskudsättningsgrad	1,10	1,33	1,48
<i>För definitioner av nyckeltal se sidan 83.</i>			

Soliditet, %	30,0	27,7	25,6
Eget kapital per aktie, SEK	105,25	91,26	84,66
Sysselsatt kapital, MSEK	49 167	46 736	48 661

# Scaniagruppens förändring i eget kapital

Januari–december, MSEK	2004	2003	2002
Eget kapital vid årets början	18 251	16 931	15 995
Byte av redovisningsprincip	26	–	–
Justerat ingående kapital	18 277	16 931	15 995
Kursdifferenser	– 104	– 614	– 1 103
Nettovinst	4 077	3 034	2 739
Utdelning	– 1 200	– 1 100	– 700
Eget kapital vid årets utgång	21 050	18 251	16 931

# Scaniagruppens kassaflödesanalys

Januari–december, MSEK	Not	2004	2003	2002
<b>Den löpande verksamheten</b>				
Resultat efter finansiella poster	23 a	6 014	4 604	3 722
Icke kassaflödespåverkande poster	23 b	2 648	2 611	1 827
Betald skatt		– 1 784	– 806	– 573
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital<sup>1)</sup></b>		<b>6 878</b>	<b>6 409</b>	<b>4 976</b>
<b>Kassaflöde från förändring av rörelsekapital</b>				
Varulager		– 959	– 864	– 918
Fordringar		– 1 664	– 257	343
Avsatt till pensioner		250	54	171
Skulder och avsättningar		1 220	831	1 239
<b>Summa förändring av rörelsekapital<sup>1)</sup></b>	23 c	<b>– 1 153</b>	<b>– 236</b>	<b>835</b>
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten<sup>1)</sup></b>		<b>5 725</b>	<b>6 173</b>	<b>5 811</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>				
Nettoinvesteringar genom förvärv/avyttring av verksamheter	23 d	– 49	– 26	1 165
Nettoinvesteringar av anläggningstillgångar	23 e	– 2 798	– 3 285	– 2 921
Nettoinvesteringar i kreditportfölj m m, kundfinansiering		– 478	– 1 868	– 1 024
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten<sup>1)</sup></b>		<b>– 3 325</b>	<b>– 5 179</b>	<b>– 2 780</b>
<b>Summa kassaflöde före finansieringsverksamheten<sup>1)</sup></b>		<b>2 400</b>	<b>994</b>	<b>3 031</b>

Januari–december, MSEK	Not	2004	2003	2002
<b>Finansieringsverksamheten</b>				
Förändring av nettoskuldssättning från finansieringsaktiviteter	23 f	– 1 264	– 1 435	– 1 840
Utdelning		– 1 200	– 1 100	– 700
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>– 2 464</b>	<b>– 2 535</b>	<b>– 2 540</b>
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>– 64</b>	<b>– 1 541</b>	<b>491</b>
<b>Likvida medel vid årets början</b>		<b>1 663</b>	<b>3 253</b>	<b>2 870</b>
<b>Kursdifferens i likvida medel</b>		<b>– 10</b>	<b>– 49</b>	<b>– 108</b>
<b>Likvida medel vid årets slut</b>	23 g	<b>1 589</b>	<b>1 663</b>	<b>3 253</b>
<b>1) Varav Fordon och Service</b>				
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital</b>		<b>6 685</b>	<b>5 997</b>	<b>4 504</b>
<b>Summa förändring av rörelsekapital</b>		<b>– 1 153</b>	<b>– 236</b>	<b>835</b>
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>5 532</b>	<b>5 761</b>	<b>5 339</b>
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>– 2 847</b>	<b>– 3 311</b>	<b>– 1 756</b>
<b>Summa kassaflöde</b>		<b>2 685</b>	<b>2 450</b>	<b>3 583</b>
<b>Kassaflöde per aktie, Fordon och Service exklusive förvärv/avyttringar</b>		<b>13,67</b>	<b>12,38</b>	<b>12,09</b>

Se vidare Not 1, segmentsrapportering

# Moderbolaget Scania AB

## Moderbolagets resultaträkning

Januari–december, MSEK	Not	2004	2003	2002
Rörelseresultat		0	0	0
Finansiella intäkter och kostnader	1	90	93	182
Koncernbidrag/erhållen utdelning	1	4 830	1 500	1 000
Upplösning av periodiseringsfond		637	284	250
Avsättning till periodiseringsfond		- 814	-	-
Skatter		- 684	- 105	- 121
<b>Årets nettovinst</b>		<b>4 059</b>	<b>1 772</b>	<b>1 311</b>

## Moderbolagets balansräkning

31 december, MSEK	Not	2004	2003	2002
<b>TILLGÅNGAR</b>				
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>				
Aktier i koncernföretag	2	8 401	11 035	10 971
<b>Omsättningstillgångar</b>				
Fordran på koncernföretag		9 182	2 828	2 775
Övriga fordringar		13	13	13
Upplupna intäkter		-	-	2
<b>Summa tillgångar</b>		<b>17 596</b>	<b>13 876</b>	<b>13 761</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>				
Eget kapital	3	14 433	11 574	11 174
Obeskattade reserver	4	2 479	2 302	2 586
<b>Kortfristiga skulder</b>				
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		0	0	1
Skatteskuld		684	0	0
<b>Summa kortfristiga skulder</b>		<b>684</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
<b>Summa eget kapital och skulder</b>		<b>17 596</b>	<b>13 876</b>	<b>13 761</b>
<b>Ställda säkerheter</b>				
Ansvarsförbindelser	5	22 688	23 639	26 685

## Moderbolagets förändring i eget kapital

Januari–december, MSEK	2004	2003	2002
Eget kapital vid årets början	11 574	11 174	10 873
Nettovinst	4 059	1 772	1 311
Koncernbidrag (netto efter skatt)	-	- 272	- 310
Utdelning	- 1 200	- 1 100	- 700
<b>Eget kapital vid årets utgång</b>	<b>14 433</b>	<b>11 574</b>	<b>11 174</b>

## Moderbolagets Kassaflödesanalys

Januari–december, MSEK	2004	2003	2002
<b>Den löpande verksamheten</b>			
Resultat efter finansiella poster	4 920	1 593	1 182
Icke kassaflödespåverkande poster	- 4 830	- 1 500	- 1 000
Betald skatt	-	-	-
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital</b>	<b>90</b>	<b>93</b>	<b>182</b>
<b>Kassaflöde från förändring av rörelsekapital</b>			
Fordran/skuld till dotterbolag	- 1 524	1 070	804
Övriga fordringar	-	- 1	- 284
Skulder	-	2	- 2
<b>Summa förändring av rörelsekapital</b>	<b>- 1 524</b>	<b>1 071</b>	<b>518</b>
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>	<b>- 1 434</b>	<b>1 164</b>	<b>700</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>			
Försäljning/förvärv av dotterbolagsaktier	2 634	- 64	-
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>	<b>2 634</b>	<b>- 64</b>	<b>-</b>
<b>Summa kassaflöde före finansieringsverksamheten</b>	<b>1 200</b>	<b>1 100</b>	<b>700</b>
<b>Finansieringsverksamheten</b>			
Utdelning	- 1 200	- 1 100	- 700
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>	<b>- 1 200</b>	<b>- 1 100</b>	<b>- 700</b>
<b>Årets kassaflöde</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Likvida medel vid årets början</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Likvida medel vid årets slut</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

# Redovisningsprinciper

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

## Nya redovisningsrekommendationer 2004

Från och med 2004 tillämpas RR 29 Ersättningar till anställda samt URA 43 Redovisning av särskild löneskatt och avkastningsskatt. Vissa förändringar av existerande regelverk har skett vilka ska tillämpas från och med 2004. Förändringarna har uppkommit till följd av harmoniseringsarbete mellan svenska redovisningsregler och de internationella redovisningsstandards som har antagits av International Accounting Standards Board, IASB. Till följd av harmoniseringsarbetet tillåter Årsredovisningslagen från och med 2004 att finansiella instrument redovisas till verkligt värde i enlighet med IAS 39 Financial Instruments: Recognition and Measurement, vilket även har påverkat reglerna i RR 27 Finansiella instrument: Upplysningar och klassificering samt RR 8 Effekter av ändrade valutakurser. I RR 1:00 Koncernredovisning har regler om redovisning av omvända förvärtagits in i enlighet med IFRS 3 Business combinations. De förändringar av Scania's redovisningsprinciper samt av presentationen i de finansiella rapporterna som dessa nya och förändrade rekommendationer har givit upphov till beskrivs nedan.

## RR 29 Ersättningar till anställda

Genom tillämpning av RR 29 redovisas förmånsbaserade planer inom koncernens samtliga dotterbolag enligt gemensamma principer. Fram

till och med 2003 har sådana planer redovisats enligt varje lands lokala regelverk.

Den skillnad som uppkom i och med fastställande av en ny ingående skuld per 1 januari 2004 har redovisats som en minskning av avsättning för förmånsbaserade planer samt en motsvarande ökning i eget kapital.

Inom koncernen finns ett flertal såväl avgiftsbestämda som förmånsbestämda pensions- och liknande planer, varav några har förvaltningstillgångar i särskilda stiftelser eller motsvarande. Planerna finansieras genom inbetalningar från koncernbolag och till en viss del av de anställda.

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

Förmånsbestämda planer är alla planer som inte klassificeras som avgiftsbestämda. Dessa beräknas enligt den s.k. Projected Unit Credit Method med syfte att fastställa nuvärdet av förpliktelseerna för respektive plan. Aktuariella beräkningar utförs varje år och baseras på de aktuariella (försäkringstekniska) antaganden som fastställts i anslutning till bokslutstillfället. Förpliktelseerna värderas till nuvärdet av förväntade utbetalningar med beaktande av inflation, förväntade framtida löneökningar och med en diskonteringsränta som motsvarar räntan på förstklassiga företags- eller statsobligationer med en återstående löptid som motsvarar aktuella åtaganden. För planer som är fonderade minskar det beräknade nuvärdet på åtagandet med marknadsvärdet på förvaltningstillgångarna. Aktuariella vinster och förluster på förpliktelse och förvaltningstillgångar resultatförs direkt vid uppkomsten.

För några planer i koncernen som är klassificerade som förmånsbestämda planer vilka omfattar flera arbetsgivare kan inte tillräcklig information erhållas för att beräkna Scania's del i planerna, varför planerna redovisats som avgiftsbestämda enligt p. 30 i RR 29. Detta gäller den del av den svenska ITP-planen som administreras via Alecta samt de holländska Pensioenfonds Metaal en Techniek administrerad via MN Services och Bedrijfstakpensioenfonds Metalelektro administrerad via PVF Achmea. Se även Not 15 för ytterligare information om redovisning av pensioner.

Övriga långfristiga ersättningar till anställda utgörs av nuvärdet på förpliktelsen beräknad enligt Projected Unit Credit Method minskad med marknadsvärdet på eventuella förvaltningstillgångar.

## Koncernredovisning

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

Förvärv av bolag redovisas enligt förvärvsmetoden, vilken innebär att tillgångar och skulder i det förvärvade bolaget redovisas till av köparen åsatta förvärvsvärden enligt upprättad förvärvsanalys. Överstiger anskaffningsvärdet för aktierna det åsatta värdet på bolagets nettotillgångar enligt förvärvsanalysen, utgörs skillnaden av koncernmässig goodwill. Endast resultat uppkomna efter förvärvstidpunkten ingår i koncernens egna kapital. Avyttrade bolag ingår i koncernen till och med tidpunkten för avyttringen.

Minoritetens andel av nettovinst och eget kapital redovisas separat.

## Intressebolag

Med intressebolag avses bolag i vilka Scania har ett långsiktigt ägarintresse samt ett bety-

dande inflytande. Intressebolag redovisas enligt kapitalandelsmetoden, vilken innebär att andelar i intressebolag i koncernredovisningen värderas till koncernens andel av intressebolagets eget kapital efter justering för gruppens andel av över- respektive undervärden. Härigenom ingår i koncernens resultat Scania's andel av intressebolagets resultat.

## Utländska valutor

Vid upprättande av koncernens bokslut omräknas samtliga poster i resultaträkningen för utländska dotterbolag till svenska kronor med de genomsnittliga valutakurserna under året (medelkurser). Samtliga poster i balansräkningen, utom nettoresultatet, omräknas med valutakurserna vid respektive balansdag (balansdagskurs). Denna metod benämns vanligen dagskursmetoden. De förändringar av koncernens egna kapital som uppstår genom olika valutakurser vid balansdagen jämfört med kursen vid föregående balansdag redovisas direkt i eget kapital. Alla dotterbolag använder den lokala valutan som funktionell valuta, förutom några marknader i östra Europa för vilka euro är den funktionella valutan. Motiven härtill har varit att bolagens kostnads- och prisnivåer haft en hög korrelation till euron. Poster (transaktioner) i lokala valutor har omräknats till den funktionella valutan med den monetära metoden varefter omräkning från den funktionella valutan till svenska kronor skett med dagskursmetod. Från och med 2004 har den tidigare funktionella valutan USD ersatts med lokala valutor för den industriella verksamheten i Brasilien och Argentina. Motivet är att under de senaste åren har en allt större frikoppling skett avseende lokal pris- och kostnadsutveckling från den tidigare funktionella valutan USD.

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

värderas fordringar och skulder till underliggande säkringskurs.

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

Vid värdering av finansiella tillgångar och skulder där det ursprungliga valutaslaget förändrats genom valutaswapavtal, redovisas lånebeloppet och swapavtalet omräknat till svenska kronor med beaktande av balansdagens valutakurs.

Valutakursdifferenser på lån och andra finansiella instrument i utländsk valuta vilka är avsedda för säkring av utländska nettotillgångar, redovisas direkt mot egna kapitalet.

## Klassificering i balansräkningen

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

## Klassificering av finansiell och operationell leasing (Scania som leasegivare)

Leasingavtal med kunder redovisas såsom finansiell leasing i de fall risker och förmåner som är förenade med innehavet av tillgången i allt väsentligt har överförts till leasetagaren. Övriga leasingkontrakt klassificeras som operationell leasing och redovisas bland materiella anläggningstillgångar. Om en försäljning är kombinerad med ett återköpsåtagande eller en restvärdesgaranti redovisas transaktionen som en operationell

lease under förutsättning att väsentliga risker kvarstår hos Scania.

## Värderingsprinciper

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

## Materiella anläggningstillgångar

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

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

Följande nyttjandeperioder tillämpas:

Maskiner och inventarier	5–15 år
Byggnader	25 år
Mark	ingen avskrivning

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

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

## Immateriella anläggningstillgångar

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

Koncernmässig goodwill uppstår då anskaffningsvärdet för aktier i dotterbolag överstiger

värdet på bolagets nettotillgångar enligt upprättad förvärvsanalys. Avskrivningstiden för koncernmässig goodwill fastställs individuellt. Vid bedömning av avskrivningstiden används i huvudsak följande metod:

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

Scanias forsknings- och utvecklingsaktiviteter klassificeras i en forskningsfas och en utvecklingsfas. Utgifter under forskningsfasen kostnadsförs när de uppstår. Utgifter under utvecklingsfasen aktiveras, från och med tidpunkten då utgifterna sannolikt kommer att leda till framtida ekonomiska fördelar, som immateriell anläggningstillgång. Avskrivning av aktiverade utgifter för utveckling påbörjas när tillgången tas i bruk och sker över bedömd nyttjandeperiod. För aktiverade utgifter avseende produktutveckling bedöms genomsnittlig nyttjandeperiod uppgå till fem år. För aktiverade utgifter för utveckling av programvara bedöms nyttjandeperioden uppgå till mellan tre och fem år.

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

## Varulager

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

## Likvida medel och kortfristiga placeringar

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

Kortfristiga placeringar värderas till det lägsta av upplupet anskaffnings- och nettoförsäljningsvärde.

## Finansiella instrument

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

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

Finansiella tillgångar och skulder i utländsk valuta samt derivat värderas enligt de principer som anges under rubriken "utländska valutor".

## Avsättningar

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

Avsättningar på serviceavtal avser förväntade framtida kostnader som överstiger de avtalade framtida intäkterna. Avsättningar för restvärdesåtaganden uppkommer till följd av antingen en operationell lease eller en försäljning med återköpsåtagande. Avsättningen ska täcka risken för negativ framtida prisutveckling, om det framtida förväntade marknadsvärdet understiger det pris som avtalats i leasingavtalet eller återköpsavtalet ska en avsättning bokas upp på mellanskillnaden. Bedömningen av den framtida restvärdesrisken sker löpande under avtalstiden. För avsättningar för pensioner se beskrivning av RR 29 ovan samt not 15, för uppskjutna skatteskulder se nedan under skatter.

## Intäktsredovisning

Intäkter från försäljning av varor och tjänster redovisas när huvudsakligen alla risker och rättigheter övergår till köparen. Försäljningsintäkten reduceras i förekommande fall med lämnade rabatter. Hyresintäkter vid leasingavtal samt ränteintäkter vid avbetalningsfinansiering intäktsförs löpande i enlighet med avtalsvillkoren. Fakturering för såväl service- och reparationsavtal som för fordon vilka ännu ej kunnat intäktsföras enligt ovan redovisas som förutbetalda intäkter.

## Forsknings- och utvecklingskostnader

Består av de kostnader för forskning och utveckling som uppstår under forskningsfasen och den del av utvecklingsfasen som ej uppfyller kraven på aktivering samt periodens avskrivning och nedskrivning av aktiverade utgifter för utveckling (se Immateriella anläggningstillgångar).

## Försäljningskostnader

Försäljningskostnader definieras som marknadsbolagens rörelsekostnader, goodwillavskrivningar avseende förvärv av marknadsbolag samt kostnader för centrala marknadsresurser. För segmentet Kundfinansiering redovisas försäljnings- och administrationskostnader sammanslaget då dessa till övervägande del består av försäljningskostnader.

## Administrationskostnader

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

## Lånekostnader

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

## Skatter

Koncernens totala skatt utgörs av aktuell och uppskjuten skatt. Uppskjuten skatt redovisas vid skillnad mellan redovisat och skattemässigt värde (en så kallad temporär skillnad) på tillgångar och

skulder. Uppskjutna skatteskulder reserveras fullt ut, uppskjutna skattefordringar värderas endast i den mån dessa sannolikt kommer att kunna nyttjas.

## Transaktioner med närstående

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

## Statliga stöd

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

## Ändrade redovisningsprinciper 2005

I enlighet med IAS-förordningen som antogs av EU 2002 ska börsnoterade företag inom hela unionen från och med år 2005 tillämpa internationella redovisningsstandarder – International Financial Reporting Standards – IFRS i sin koncernredovisning. Standarderna blir obligatoriska för europeiska företag i takt med att EU-kommissionen godkänner dem. Scania har bedrivit ett projekt för att implementera och säkerställa övergången till IFRS.

I standarden IFRS 1 behandlas övergången till IFRS för de företag som för första gången tillämpar regelverket. Standarden föreskriver att ett företag vid övergången från nationella redovisningsprinciper ska presentera minst ett års jämförande information enligt IFRS. Avseende de redovisningsstandarder som rör redovisning av finansiella instrument, IAS 32 och IAS 39, är det enligt IFRS 1 tillåtet att inte visa jämförelsesiffror för 2004. Detta betyder att den faktiska övergången till IFRS för finansiella instrument sker per den 1 januari 2005.

Det som presenteras nedan är de IFRS-standarder som har haft påverkan på Scantias

räkenskaper vid övergången till IFRS-reglerna, samt de som i övrigt har bedömts vara av intresse för en extern läsare av Scantias årsredovisning. Nedanstående information grundar sig på tillgänglig information per 2005-03-07.

### *IFRS 3 Företagsförvärv, samgåenden*

I de nya reglerna förbjuds den tidigare tillåtna poolningsmetoden vid redovisning av företagsförvärv, den enda metod som tillåts är förvärvsmetoden. Vidare förbjuds även avskrivning av goodwillvärden, istället ska goodwill testas för eventuellt nedskrivningsbehov årligen eller när det finns indikationer som tyder på att nedskrivningsbehov kan finnas. Scania har historiskt enbart använt sig av förvärvsmetoden vid redovisning av företagsförvärv.

### *IFRS 4 Försäkringskontrakt*

Övergången till IFRS 4 leder inte till någon beloppsmässig påverkan på Scantias redovisade tillgångar, skulder eller resultat. Förändringen jämfört med tidigare gällande regler är att utförligare upplysningar om försäkringskontrakt krävs.

### *IAS 7 Kassaflödesanalys*

IAS 7 anger en tremånadersgräns för kortfristiga placeringar. Detta påverkar klassificeringen av likvida medel inom kassaflödesanalyserna. Övergången leder inte till någon påverkan för Scania då kassaflödesanalyserna i årets årsredovisning i detta avseende har utförts i enlighet med IAS 7.

### *IAS 16 Materiella anläggningstillgångar*

IAS 16 anger att den aktiverade kostnaden för en tillgång ska allokeras på de olika större beståndsdelarna som tillgången består av. Detta leder till att olika avskrivningstider kan förekomma för komponenter jämfört med huvudtillgången. Scania har analyserat sina byggnader och genomfört fördelning på komponenter vilket har påverkat avskrivningarnas storlek. Vidare är det enligt IAS 16 inte tillåtet att genomföra uppskrivningar av materiella anläggningstillgångar, däremot tillåter rekommendationen två alternativa värderingsmetoder av dessa tillgångar. Antingen kan

omvärderingsmetoden användas vilken innebär att tillgångar kan redovisas till regelbundet omvärderade belopp eller kan kostnadsmetoden användas, vilken anger att tillgångarna ska redovisas till anskaffningskostnaden. Scania har valt att använda kostnadsmetoden vid värdering av materiella anläggningstillgångar.

### *IAS 17 Leasingavtal*

Scania har tillämpat IAS 17 under tidigare räkenskapsår och redovisar och upplyser om samtliga leasingåtaganden i enlighet med vad IFRS-reglerna kräver.

### *IAS 19 Ersättningar till anställda*

Scania har tillämpat IAS 19 under räkenskapsåret 2004 då de svenska redovisningsreglerna överensstämmer med IFRS genom RR 29 från och med januari 2004. Till följd av de förändrade redovisningsreglerna har not 15 förändrats jämfört med föregående år.

### *IAS 27 Koncernredovisning och redovisning av innehav i dotterföretag*

Enligt IAS 27 ska minoritetsintressen redovisas i den konsoliderade balansräkningen inom eget kapital, separat från moderbolagets eget kapital. Separat upplysning ska lämnas om minoritetens andel av årets resultat. Scania har genomfört dessa presentationsförändringar i den kvantifierade informationen om IFRS-övergången i not 33.

### *IAS 32 Finansiella instrument: Upplysningar och klassificering*

IAS 32 träder i kraft den 1 januari 2005 och kräver ingen retroaktiv tillämpning. Upplysningskraven i IAS 32 stämmer i allt väsentligt överens med RR 27, vilken Scania redan tillämpar. Kraven för nettoredovisning av finansiella tillgångar och skulder förändras, vilket medför att Scania kommer att tillämpa bruttoredovisning på vissa finansiella tillgångar och skulder som tidigare redovisades med ett nettobelopp.

#### *IAS 36 Nedskrivningar*

Rekommendationen gäller samtliga materiella och immateriella anläggningstillgångar. Goodwill samt immateriella tillgångar med oändlig livslängd ska årligen testas för eventuellt nedskrivningsbehov. Då indikationer uppkommer som tyder på att ett nedskrivningsbehov kan finnas ska ett nedskrivningstest ske, detta gäller för samtliga materiella och immateriella anläggningstillgångar. Scania har genomfört nedskrivningstest under 2004 för samtliga goodwillposter, inga nedskrivningsbehov har identifierats till följd av de genomförda nedskrivningstesterna. Inga indikationer som föranlett nedskrivningstest av materiella anläggningstillgångar har förekommit.

#### *IAS 39 Finansiella instrument:*

##### *Redovisning och värdering*

IAS 39 träder i kraft den 1 januari 2005 och kräver ingen retroaktiv tillämpning. IAS 39 medför förändringar i redovisning och värdering av finansiella tillgångar och skulder, av vilka redovisning av derivat får störst påverkan för Scania. Enligt standarden ska alla derivat redovisas i balansräkningen till verkligt värde och eventuella förändringar i verkligt värde ska som huvudregel redovisas i resultaträkningen. Om derivatet utgör en del i en säkringstransaktion kan reglerna för säkringsredovisning tillämpas under förutsättning att de högt ställda kraven för att få tillämpa säkringsredovisning är uppfyllda.

##### *Säkring av kassaflöden*

Derivat som upptagits i syfte att säkra förväntade framtida kommersiella betalningar i utländsk valuta mot valutarisker kommer att redovisas enligt reglerna för säkringsredovisning för kassaflödes-hedgar, vilket medför att alla derivat upptas i balansräkningen till verkligt värde och värdeförändringar redovisas i fond för verkligt värde inom eget kapital. När den säkrade posten redovisas i balansräkningen redovisas värdeförändring relaterad till derivatet i resultaträkningen. Om ett derivat inte uppfyller kraven för säkringsredovisning redovisas förändring i verkligt värde direkt i resultaträkningen.

Valutaderivat som upptagits för att konvertera den upplåning som sker i Scantias dotterbolag genom den centrala treasuryenheten till lämplig valuta redovisas till verkligt värde och förändring av verkligt värde i resultaträkningen. Upplåningen i utländsk valuta omvärderas till balansdagskurs och valutakursdifferenser redovisas i resultatet och möter därmed värdeförändringen på derivatet.

##### *Säkring av verkligt värde*

Scantias externa upplåning sker främst centralt i större poster och överförs sedan till dotterbolagen i form av interna lån. För att konvertera upplåningen till önskad räntebindningsstruktur och därmed minimera ränterisken används räntederivat. På grund av de strikta krav som ställs för att få tillämpa säkringsredovisning, så har Scania av administrativa skäl valt att inte tillämpa säkringsredovisning på ett antal mindre derivat. Det medför att derivaten värderas till verkligt värde och värdeförändringen redovisas via resultaträkningen, medan upplåningen värderas till upplupet anskaffningsvärde. Den olika hanteringen i redovisningen av säkringsinstrumentet och den säkrade posten gör att en redovisningsmässig volatilitet uppstår. Ekonomiskt sett är dock Scania säkrat och riskhanteringen följer den av styrelsen godkända finanspolicyn.



# Noter

## SCANIAGRUPPEN

Not 1	Rapportering per segment	57
Not 2	Försäljningsintäkter	60
Not 3	Kundfinansiering	60
Not 4	Finansiella intäkter och kostnader	60
Not 5	Skatter	60
Not 6	Avskrivningar	61
Not 7	Immateriella anläggningstillgångar	61
Not 8	Materiella anläggningstillgångar	62
Not 9	Andelar i intressebolag m m	63
Not 10	Långfristiga räntebärande fordringar	63
Not 11	Varulager	64
Not 12	Kortfristiga fordringar	64
Not 13	Kortfristiga placeringar	64
Not 14	Eget kapital	64
Not 15	Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	64
Not 16	Övriga avsättningar	66
Not 17	Räntebärande skulder	66
Not 18	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	66
Not 19	Ställda säkerheter	66
Not 20	Ansvarsförbindelser	67
Not 21	Leasingåtaganden	67
Not 22	Statliga stöd	67
Not 23	Scaniagruppens kassaflödesanalys	67
Not 24	Förvärvade/avyttrade bolag	68
Not 25	Löner och ersättningar samt antal anställda	68
Not 26	Transaktioner med närstående	69
Not 27	Information angående ersättning till ledande befattningshavare	70
Not 28	Arvodet och ersättningar till revisorer	70
Not 29	Finansiella instrument och finansiell riskhantering	71
Not 30	Nettotillgångar i utländsk valuta	73
Not 31	Valutaexponering i rörelseresultat	73
Not 32	Valutakursdifferensers påverkan på årets nettovinst	73
Not 33	IFRS-påverkan	74
	Förteckning över dotterbolag	76

## MODERBOLAGET

Not 1	Finansiella intäkter och kostnader	78
Not 2	Aktier i koncernföretag	78
Not 3	Eget kapital	78
Not 4	Obeskattade reserver	78
Not 5	Ansvarsförbindelser	78
Not 6	Information avseende löner och ersättningar till ledande befattningshavare och revisorer	78

## NOT 1 Rapportering per segment

Scaniagruppens verksamhet styrs och rapporteras primärt per rörelsegren och sekundärt per geografisk marknad. Scantias primära segment utgörs av Fordon och Service samt Kundfinansiering. De två segmenten har skilda produkter och differentierad riskbild, Kundfinansieringens kapitalbindning med åtföljande finansieringsstruktur skiljer sig avsevärt från motsvarande för Fordon och Service. Den interna rapporteringen inom Scania är utformad i enlighet med segmentsuppdelningen och alla detaljerade analyser sker utifrån denna indelning. Endast övergripande analyser genomförs på geografisk nivå. De centrala funktionerna som är gemensamma för de båda rörelsegrenar är exempelvis treasury- och skattefunktionen, dessa ingår i koncernredovisningen som en del av rörelsegrenen Fordon och Service. Finansiella kostnader och skatter redovisas på segmentnivå till följd av att rörelsegrenen Kundfinansiering bedriver finansiell verksamhet för vilken det är intressant att visa nettofinansieringskostnad efter skatt, av jämförbarhetsskäl har motsvarande information för Fordon och Service inkluderats i noten.

*Rörelsegrenar:* Fordon och Service består huvudsakligen av två delar, dels den industriella verksamheten som omfattar all tillverkning av lastbilar, bussar, industri- och marinmotorer, dels försäljningsverksamheten som omfattar marknadsbolagen som hanterar försäljningen av de tillverkade produkterna.

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

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

Fortsättning

## Fortsättning

**PRIMÄRA SEGMENT  
(rörelsegränar)**

Januari–december, MSEK	Fordon och Service			Kundfinansiering			Elimineringar och övrigt			Scaniagruppen		
	2004	2003	2002	2004	2003	2002	2004	2003	2002	2004	2003	2002
<b>Intäkter från externa kunder</b>	<b>56 788</b>	50 581	47 285	<b>3 427</b>	3 479	3 763	<b>- 1 748</b>	- 1 822	- 2 027	<b>58 467</b>	52 238	49 021
<b>Rörelseresultat</b>	<b>5 875</b>	4 743	3 525	<b>450</b>	366	308	-	-	-	<b>6 325</b>	5 109	3 833
Resultat från andelar i intresseföretag	12	16	23	-	-	-	-	-	-	12	16	23
Realisationsvinst avseende Personbilsverksamheten	-	-	-	-	-	-	-	-	550	-	-	550
Finansiella intäkter och kostnader <sup>1)</sup>	<b>- 323</b>	- 521	- 684	-	-	-	-	-	-	<b>- 323</b>	- 521	- 684
<b>Resultat efter finansiella intäkter och kostnader</b>	<b>5 564</b>	4 238	2 864	<b>450</b>	366	308	-	-	550	<b>6 014</b>	4 604	3 722
Skatter <sup>1)</sup>	<b>- 1 796</b>	- 1 432	- 890	<b>- 139</b>	- 133	- 95	-	-	-	<b>- 1 935</b>	- 1 565	- 985
Minoritetsandel	- 2	- 5	2	-	-	-	-	-	-	- 2	- 5	2
<b>Årets nettovinst</b>	<b>3 766</b>	2 801	1 976	<b>311</b>	233	213	<b>0</b>	0	550	<b>4 077</b>	3 034	2 739
Avskrivningar ingår med <sup>2)</sup>	<b>- 2 184</b>	- 2 000	- 2 093	<b>- 15</b>	- 16	- 13	-	-	-	<b>- 2 199</b>	- 2 016	- 2 106

1) Finansiella intäkter och kostnader samt skatter redovisas för de båda rörelsegränarna till följd av att Kundfinansieringen bedriver finansiell verksamhet och kostnaden för denna baseras på nettofinansieringskostnad efter skatt. Av jämförbarhetsskäl visas motsvarande information även för rörelsegränen Fordon & Service.

2) Värdeminskning på operationell leasing ingår ej.

**BALANSRÄKNING**

31 December, MSEK

**TILLGÅNGAR**

Immateriella anläggningstillgångar	2 447	2 381	1 926	13	14	12	-	-	-	2 460	2 395	1 938
Materiella anläggningstillgångar <sup>3) 6)</sup>	17 861	17 347	16 792	7 065	7 921	8 366	- 1 328	- 1 376	- 1 518	23 598	23 892	23 640
Aktier och andelar	92	122	126	-	-	-	-	-	-	92	122	126
Varulager	9 446	8 460	7 831	41	46	31	-	-	-	9 487	8 506	7 862
Räntebärande fordringar <sup>4)</sup>	1 074	1 268	1 524	19 558	18 030	16 966	-	-	-	20 632	19 298	18 490
Andra fordringar <sup>5)</sup>	11 456	9 501	9 452	658	619	630	- 656	- 414	- 390	11 458	9 706	9 692
Likvida placeringar	2 196	1 779	4 187	302	137	152	-	-	-	2 498	1 916	4 339
<b>Totalt tillgångar</b>	<b>44 572</b>	40 858	41 838	<b>27 637</b>	26 767	26 157	<b>- 1 984</b>	- 1 790	- 1 908	<b>70 225</b>	65 835	66 087

**EGET KAPITAL OCH SKULDER**

Eget kapital	17 953	15 164	13 828	3 097	3 087	3 103	-	-	-	21 050	18 251	16 931
Avsatt till pensioner	2 490	2 268	2 220	9	6	5	-	-	-	2 499	2 274	2 225
Andra avsättningar	4 205	4 181	3 315	599	761	874	-	-	-	4 804	4 942	4 189
Räntebärande skulder	3 050	4 426	8 495	22 563	21 781	20 952	-	-	-	25 613	26 207	29 447
Andra skulder <sup>5) 6)</sup>	16 874	14 819	13 980	1 369	1 132	1 223	- 1 984	- 1 790	- 1 908	16 259	14 161	13 295
<b>Totalt eget kapital och skulder</b>	<b>44 572</b>	40 858	41 838	<b>27 637</b>	26 767	26 157	<b>- 1 984</b>	- 1 790	- 1 908	<b>70 225</b>	65 835	66 087

3) Materiella anläggningstillgångar i segmentet Kundfinansiering består främst av uthyrningstillgångar (operationell leasing).

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

5) Elimineringen avser interna fordringar och skulder mellan de båda segmenten.

6) Elimineringen avser uppskjuten vinst på operationell leasing.

Periodens bruttoinvesteringar i

- immateriella anläggningstillgångar	361	710	619	4	8	10				365	718	629
- materiella anläggningstillgångar	2 360	2 466	2 377	12	12	19				2 372	2 478	2 396
- korttidsuthyrning, operationell leasing	1 617	2 103	1 323	2 572	3 239	2 972				4 189	5 342	4 295

SEKUNDÄRA SEGMENT (geografiska områden)	Västra Europa			Centrala och Östra Europa			Asien			Amerika			Övriga marknader			Elimineringar			Scaniagruppen			
	2004	2003	2002	2004	2003	2002	2004	2003	2002	2004	2003	2002	2004	2003	2002	2004	2003	2002	2004	2003	2002	
<b>Fordon och Service</b>																						
Intäkter, januari-december <sup>1)</sup>	38 729	35 970	34 992	4 941	4 016	3 113	3 994	3 932	3 122	5 654	3 836	3 542	3 470	2 827	2 516	-	-	-	56 788	50 581	47 285	
Tillgångar, 31 december <sup>2)</sup>	33 433	31 674	31 931	2 763	2 127	1 788	1 095	1 036	800	6 705	5 143	7 324	2 049	2 427	1 519	-1 473	-1 549	-1 524	44 572	40 858	41 838	
Investeringar, 31 december <sup>2)</sup>	2 269	2 736	2 700	171	191	107	37	84	58	180	120	85	64	45	46	-	-	-	2 721	3 176	2 996	
<b>Kundfinansiering</b>																						
Intäkter, januari-december <sup>1)</sup>	2 884	2 995	3 310	356	345	346	128	98	82	-	-	-	59	41	25	-	-	-	3 427	3 479	3 763	
Tillgångar, 31 december <sup>2)</sup>	21 082	21 508	21 961	4 717	3 451	3 125	1 326	1 446	776	-	-	-	512	362	295	-	-	-	27 637	26 767	26 157	
Investeringar, 31 december <sup>2)</sup>	9	14	16	4	4	5	3	1	8	-	-	-	-	1	-	-	-	-	16	20	29	

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

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

#### Kassaflödesanalys per segment

Belopp i MSEK om inte annat anges	2004	2003	2002
-----------------------------------	------	------	------

#### Fordon och Service

##### Den löpande verksamheten

Tillförda medel från verksamheten	6 685	5 997	4 504
Förändring i rörelsekapital m m	- 1 153	- 236	835

##### Kassaflöde från verksamheten

	5 532	5 761	5 339
--	-------	-------	-------

##### Investeringsverksamheten

Nettoinvesteringar	- 2 847	- 3 311	- 1 756
--------------------	---------	---------	---------

##### Kassaflöde från investeringsverksamheten

	- 2 847	- 3 311	- 1 756
--	---------	---------	---------

##### Kassaflöde från Fordon och Service

	2 685	2 450	3 583
--	-------	-------	-------

#### Kundfinansiering

##### Den löpande verksamheten

Tillförda medel från verksamheten	193	412	472
Kassaflöde från verksamheten	193	412	472

##### Investeringsverksamheten

Nettoinvesteringar i kreditportfölj m m	- 478	- 1 868	- 1 024
---	-------	---------	---------

##### Kassaflöde från investeringsverksamheten

	- 478	- 1 868	- 1 024
--	-------	---------	---------

##### Kassaflöde från Kundfinansiering

	- 285	- 1 456	- 552
--	-------	---------	-------

Se vidare Not 23 Scaniagruppen kassaflödesanalys.

#### Sammanställning av geografiska segment

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

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

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

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

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

## NOT 2 Försäljningsintäkter

	2004	2003	2002
Lastbilar	33 407	29 537	27 184
Bussar	5 504	5 115	3 991
Motorer	658	453	464
Serviceprodukter	11 418	10 759	10 603
Begagnade fordon och övrigt	6 792	7 123	6 218
Intäktsperiodisering fordon <sup>1)</sup>	- 991	- 2 406	- 1 175
Totalt	56 788	50 581	47 285

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

## NOT 3 Kundfinansiering

Ränteintäkter	2004	2003	2002
Ränteintäkter	1 253	1 183	1 151
Leasingintäkter	2 174	2 296	2 612
Avskrivningar	-1 731	- 1 776	- 1 977
Räntekostnader	- 841	- 890	- 1 056
Ränteintäkter, netto	855	813	730
Andra intäkter och kostnader	2	15	17
Rörelseintäkter (netto)	857	828	747
Kreditförluster <sup>1)</sup>	- 89	- 166	- 175
Försäljnings- och administrationskostnader	- 318	- 296	- 264
Rörelseresultat	450	366	308

1) Detta motsvarar 0,34% (0,66 respektive 0,69) av den genomsnittliga kreditportföljen.

### Uthyrningstillgångar (operationell leasing)

	2004	2003	2002
Vid årets början	7 900	8 341	9 894
Tillkommande kontrakt	2 572	3 239	2 972
Avskrivning	- 1 731	- 1 776	- 1 977
Avslutade kontrakt	- 1 669	- 1 582	- 2 105
Förändring av värdereglering	21	- 14	2
Valutaeffekter	- 50	- 308	- 445
Redovisat värde vid årets slut <sup>2)</sup>	7 043	7 900	8 341

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

### Finansiella fordringar (avbetalningskontrakt och finansiell leasing)

	2004	2003	2002
Vid årets början	18 026	16 962	15 197
Tillkommande fordringar	9 458	9 916	10 318
Amortering/Avslutade kontrakt	- 7 950	- 8 307	- 8 079
Förändring av värdereglering	- 86	- 93	- 9
Valutaeffekter	105	- 452	- 465
Redovisat värde vid årets slut	19 553	18 026	16 962

### Totala fordringar och uthyrningstillgångar<sup>3)</sup>

	2004	2003	2002
	26 596	25 926	25 303

3) Antalet kontrakt i portföljen vid årets slut uppgick till cirka 67 000 (64 000 respektive 59 000).

### Nettoinvesteringar i finansiella leasingavtal

	2004	2003	2002
Fordringar avseende framtida minimileaseavgifter <sup>5)</sup>	16 421	14 696	13 244
Avgår belopp för: Inkassokostnader och reserv för osäkra fordringar	- 311	- 227	- 294
Beräknad ränta	- 1 345	- 1 143	- 1 145
Nettoinvestering <sup>4)</sup>	14 765	13 326	11 805

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

### Framtida minimileaseavgifter<sup>5)</sup>

	Operationell leasing	Finansiell leasing
2005	2 782	6 576
2006	1 848	4 407
2007	1 352	3 012
2008	805	1 634
2009	392	616
2010 och därefter	145	176
Totalt	7 324	16 421

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

## NOT 4 Finansiella intäkter och kostnader

	2004	2003	2002
<b>Ränteintäkter</b>			
Banktillgodohavanden och kortfristiga placeringar	239	184	181
Räntebärande fordringar	42	55	48
Övrigt	45	47	31
Totalt ränteintäkter	326	286	260
<b>Räntekostnader</b>			
Upplåning	- 513	- 676	- 760
Pensionsskuld	- 105	- 85	- 97
Totalt räntekostnader	- 618	- 761	- 857
Övriga finansiella intäkter och kostnader	- 31	- 46	- 87
Finansiella intäkter och kostnader, netto	- 323	- 521	- 684

## NOT 5 Skatter

Periodens skattekostnad/ skatteintäkt	2004	2003	2002
Aktuell skatt <sup>1)</sup>	- 1 943	- 1 351	- 990
Uppskjuten skatt	12	- 209	14
Andel av skatt i intressebolag	- 4	- 5	- 9
Totalt	- 1 935	- 1 565	- 985
1) Varav betald skatt:	- 1 784	- 806	- 573

### Uppskjuten skatt är hänförlig till följande:

	2004	2003	2002
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	358	- 111	- 83
Uppskjuten skatt till följd av ändrade skattesatser <sup>2)</sup>	3	9	0
Uppskjuten skatteintäkt p g a under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	18	147	350
Uppskjuten skattekostnad till följd av utnyttjande av tidigare aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	- 375	- 204	- 253
Övriga förändringar i uppskjutna skatteskulder/tillgångar	8	- 50	-
Totalt	12	- 209	14

2) Skattesats har under året ändrats i Nederländerna, Österrike, Chile och Mexiko.

Avstämning av effektiv skatt	2004		2003		2002	
	Belopp	%	Belopp	%	Belopp	%
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader	6 014		4 604		3 722	
Svensk nominell skatt	- 1 684	- 28	- 1 289	- 28	- 1 042	- 28
Skatteeffekt och procentuell påverkan:						
Skilnad mellan svensk och utländsk skattesats	- 86	- 1	26	1	32	1
Ej skattepliktiga intäkter	36	1	12	0	31	1
Ej avdragsgilla kostnader inklusive goodwill-avskrivning	- 169	- 3	- 158	- 3	- 112	- 3
Värdering av underskottsavdrag	- 30	- 1	- 25	- 1	35	1
Justering av skatt avseende tidigare år	11	0	- 59	- 1	- 1	0
Realisationsvinst vid avyttring av verksamheter	-	-	-	-	154	4
Övrigt	- 13	-	- 72	- 2	- 82	- 2
Effektiv skatt	- 1 935	- 32	- 1 565	- 34	- 985	- 26

#### Uppskjutna skattefordringar och skatteskulder är hänförliga till följande:

Uppskjutna skattefordringar	2004	2003	2002
Avsättningar	580	423	293
Anläggningstillgångar	291	261	213
Varulager	416	346	367
Ej utnyttjade underskottsavdrag <sup>3)</sup>	300	661	801
Övrigt	451	412	518
Kvittning inom skatteenheter	- 1 655	- 1 722	- 1 726
Totalt	383	381	466

3) Ej utnyttjade underskottsavdrag härrör främst från Sydamerika, Sverige, Frankrike och Tyskland. Av den uppskjutna skattefordran som härrör från ej utnyttjade underskottsavdrag kan MSEK 212 utnyttjas utan tidsbegränsning.

	2004	2003	2002
<b>Uppskjutna skatteskulder</b>			
Anläggningstillgångar	2 638	2 729	2 766
Periodiseringsfond <sup>4)</sup>	884	838	749
Övrigt	335	335	271
Kvittning inom skatteenheter	- 1 655	- 1 722	- 1 726
Totalt	2 202	2 180	2 060

**Uppskjuten skatteskuld, netto** 1 819 1 799 1 594

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

#### Avstämning av uppskjuten skatteskuld, netto:

	2004	2003	2002
Ingående balans	1 799	1 594	1 428
Uppskjuten skatt redovisat i årets resultat	- 12	209	- 14
Skattefordran/skatteskuld i förvärvade verksamheter	16	12	24
Skattefordran/skatteskuld i avyttrade verksamheter	-	-	- 26
Byte av redovisningsprincip	3	-	-
Kursdifferenser m m	13	- 16	182

Uppskjuten skatteskuld, netto per 31 december 1 819 1 799 1 594

Värderade uppskjutna skattefordringar avseende dotterbolag som under året redovisat förlust har värderats efter bedömning att framtida intjäningsförmåga i respektive bolag möjliggör en värdering. För Scania-gruppen har uppskjutna skattefordringar avseende ej utnyttjade underskottsavdrag på MSEK 243 (255 respektive 459) inte värderats efter bedömning av möjligheten att utnyttja underskotten.

#### Förfallostruktur för uppskjutna skattefordringar avseende ej värderade underskottsavdrag

2005	28
2006	18
2007	4
2008	4
2009	2
2010 och därefter utan tidsbegränsning	70
	117
Totalt	243

## NOT 6 Avskrivningar

Avskrivningar fördelade per funktion, exklusive avskrivningar i Kundfinansiering som återfinns i Not 3.

	2004	2003	2002
<b>Immateriella anläggningstillgångar</b>			
Forsknings- och utvecklingskostnader	- 84	- 2	-
Försäljningskostnader <sup>1)</sup>	- 211	- 214	- 237
Totalt	- 295	- 216	- 237

#### Materiella anläggningstillgångar

Kostnad för sålda varor	- 1 522	- 1 419	- 1 469
Forsknings- och utvecklingskostnader	- 106	- 95	- 91
Försäljningskostnader	- 245	- 238	- 255
Administrationskostnader	- 16	- 32	- 41
Totalt	- 1 889	- 1 784	- 1 856

**Total avskrivning** - 2 184 - 2 000 - 2 093

1) Goodwillavskrivning avseende förvärv av marknadsbolag redovisas som försäljningskostnad.

## NOT 7 Immateriella anläggningstillgångar

	Goodwill	Forskning och utveckling <sup>1)</sup>	Programvara
Redovisat värde 2002-01-01	1 364	-	-
Förändring av ackumulerade anskaffningsvärden 2002	78	573	165
Förändring av ackumulerade avskrivningar 2002	- 194	-	- 48
Redovisat värde 2002-12-31	1 248	573	117
Förändring av ackumulerade anskaffningsvärden 2003	- 114	660	90
Förändring av ackumulerade avskrivningar 2003	- 128	- 2	- 49
Redovisat värde 2003-12-31	1 006	1 231	158

Fortsättning

## Fortsättning

	Goodwill	Forskning och utveckling <sup>1)</sup>	Programvara
<b>2004</b>			
<b>Ackumulerade anskaffningsvärden</b>			
Vid årets början	1 746	1 233	255
Förvärv/avyttringar av verksamheter	15	–	–
Nyanskaffningar	6	316	48
Avyttringar och utrangeringar	–	–3	–33
Omklassificeringar	–	–	7
Kursdifferenser	–20	–	3
<b>Totalt</b>	<b>1 747</b>	<b>1 546</b>	<b>280</b>
<b>Ackumulerade avskrivningar</b>			
Vid årets början	740	2	97
Årets avskrivningar			
– Fordon och Service	166	84	45
– Kundfinansiering	–	–	5
Avyttringar och utrangeringar	–	–1	–22
Omklassificeringar	–	–	1
Kursdifferenser	–5	–	1
<b>Totalt</b>	<b>901</b>	<b>85</b>	<b>127</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>846</b>	<b>1 461</b>	<b>153</b>

1) Den del av Scaniagruppens utgifter för forskning och utveckling som uppkommer under utvecklingsfasen aktiveras löpande i takt med att kraven för aktivering är uppfyllda. Se nedanstående tabell för specifikation av Scantias utgifter för forskning och utveckling. Avskrivning sker först då tillgången tas i bruk.

MSEK	2004	2003	2002
<b>Specifikation av forsknings- och utvecklingskostnader</b>			
Utgifter	– 2 219	– 2 151	– 2 010
Aktivering	316	669	573
Avskrivning	– 84	– 2	–
<b>Forsknings- och utvecklingskostnader</b>	<b>– 1 987</b>	<b>– 1 484</b>	<b>– 1 437</b>

## NOT 8 Materiella anläggningstillgångar

	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar och förskott	Tillgångar i operationell leasing <sup>1)</sup>
Redovisat värde 2002-01-01	7 363	6 578	1 094	10 679
Förändring av ackumulerade anskaffningsvärden 2002	– 511	– 276	264	– 1 243
Förändring av ackumulerade avskrivningar 2002	8	– 351	–	35
Redovisat värde 2002-12-31	6 860	5 951	1 358	9 471
Förändring av ackumulerade anskaffningsvärden 2003	348	69	70	118
Förändring av ackumulerade avskrivningar 2003	– 252	– 223	–	122
Redovisat värde 2003-12-31	6 956	5 797	1 428	9 711
<b>2004</b>				
<b>Ackumulerade anskaffningsvärden</b>				
Vid årets början	10 790	19 332	1 428	14 452
Förvärv/avyttring av dotterbolag	93	10	–	–
Nyanskaffningar	191	893	1 289	4 189
Avyttringar och utrangeringar	– 151	– 1 056	–	– 4 673
Omklassificeringar	420	1 133	– 1 572	– 78
Årets kursdifferens	– 47	– 96	– 4	– 96
<b>Totalt</b>	<b>11 296</b>	<b>20 216</b>	<b>1 141</b>	<b>13 794</b>
<b>Ackumulerade avskrivningar</b>				
Vid årets början	3 865	13 535	–	4 583
Årets avskrivningar				
– Fordon och Service	377	1 512	–	814
– Kundfinansiering	–	10	–	1 730
Avyttringar och utrangeringar	– 31	– 947	–	– 2 552
Omklassificeringar	118	– 117	–	– 28
Årets kursdifferens	– 19	– 73	–	– 35
<b>Totalt</b>	<b>4 310</b>	<b>13 920</b>	<b>–</b>	<b>4 512</b>
<b>Ackumulerade uppskrivningar</b>				
Vid årets början	31	–	–	–
<b>Totalt</b>	<b>31</b>	<b>–</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Ackumulerade nedskrivningar<sup>2)</sup></b>				
Vid årets början	–	–	–	158
Återförda nedskrivningar	–	–	–	– 20
<b>Totalt</b>	<b>0</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>138</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>7 017</b>	<b>6 296</b>	<b>1 141</b>	<b>9 144</b>

	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar och förskott	Tillgångar i operationell leasing <sup>1)</sup>
- varav Maskiner		5 520 (4 882)		
- varav Inventarier		776 (915)		
- varav Byggnader	5 312 (5 290)			
- varav Mark	1 705 (1 666)			
<b>Taxeringsvärdet, byggnader i Sverige</b>	939 (996)			
motsvarande redovisat värde	2 186 (2 356)			
<b>Taxeringsvärdet, mark i Sverige</b>	325 (314)			
motsvarande redovisat värde	422 (426)			

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

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

## NOT 9 Andelar i intressebolag m m

Andelar i intressebolag	2004	2003	2002
Ackumulerade anskaffningsvärden	28	28	29
Ackumulerade resultatandelar	38	38	38
Nedskrivning	-	-	- 2
Redovisat värde	66	66	65

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

Intressebolag/ org nr/säte	Ägarandel %	Redovisat värde hos moderbolag	Andelens värde i koncernen		
			2004	2003	2002
Cummins-Scania high pressure injection L.L.C., 043650113, USA	30	26	31	33	39
Swed Bus Pakistan Pvt Ltd, K-07897, Pakistan <sup>1)</sup>	-	-	-	0	0
ScaMadrid S.A., ES A80433519, Spanien	49	1	19	16	13
ScaValencia S.A., ES A46332995, Spanien <sup>2)</sup>	38	17	16	17	13
Aktier i intressebolag			66	66	65
Övriga aktier och andelar			26	56	61
<b>Totalt</b>			<b>92</b>	<b>122</b>	<b>126</b>

1) Under 2004 såldes innehavet på 10 procent av aktierna i Swed Bus Pakistan Pvt Ltd, K-07897, Pakistan.

2) Under 2004 såldes 12 andelar av innehavet i ScaValencia S.A., ES A46332995, Spanien. Aktieinnehavet motsvarar nu 38% (50%).

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

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

## NOT 10 Långfristiga räntebärande fordringar

	2004	2003	2002
Fordringar, Kundfinansiering <sup>1)</sup>	12 174	11 120	10 646
Fordringar, Fordon och Service	582	676	708
<b>Totalt</b>	<b>12 756</b>	<b>11 796</b>	<b>11 354</b>

1) I Not 3 visas hur Kundfinansieringens finansiella fordringar (inklusive kortfristig del) har förändrats under året.

## NOT 11 Varulager

	2004	2003	2002
Råmaterial	937	847	822
Produkter i arbete	1 109	1 028	925
Färdiga produkter	7 441	6 631	6 115
Totalt	9 487	8 506	7 862

Av det totala varulagervärdet för år 2004 förväntas MSEK 287 (278) förbrukas efter mer än tolv månader, vilket i huvudsak hänför sig till reservdelar. För 2004 har MSEK 629 (541) värderats till nettoförsäljningsvärde, detta avser i huvudsak begagnade fordon.

## NOT 12 Kortfristiga fordringar

	2004	2003	2002
Räntebärande kundfordringar, Fordon och Service	492	592	816
Räntebärande kundfordringar, Kundfinansiering	7 383	6 910	6 320
Totalt räntebärande kundfordringar	7 875	7 502	7 136
Ikke räntebärande kundfordringar	7 641	6 345	6 497
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	907	864	752
Övriga fordringar	1 621	1 630	1 529
Totalt	18 044	16 341	15 914

## NOT 13 Kortfristiga placeringar

	2004	2003	2002
Likvida placeringar (löptid kortare än 90 dagar)	470	451	583
Placeringar (löptid 91–365 dagar)	909	253	1 086
Totalt	1 379	704	1 669

Placeringar till ett värde av MSEK 123 (167 respektive 613) var bundna genom avtal med externa motparter.

## NOT 14 Eget kapital

Scaniagruppens eget kapital har förändrats på följande sätt:

	Aktie- kapital	Bundna reserver	Fritt eget kapital	Ack. kurs- differens	Totalt
<b>2003</b>					
Ingående eget kapital	2 000	4 608	10 005	318	16 931
Utdelning	–	–	–1 100	–	–1 100
Nettovinst för 2003	–	–	3 034	–	3 034
Årets kursdifferens	–	–	–	–614	–614
Förskjutning mellan bundet och fritt kapital	–	–1 331	1 331	–	0
Utgående kapital per 2003-12-31	2 000	3 277	13 270	–296	18 251
<b>2004</b>					
Ingående eget kapital enligt fastställd balansräkning	2 000	3 277	13 270	–296	18 251
Byte av redovisningsprincip	–	–	26	–	26
Justerat ingående kapital	2 000	3 277	13 296	–296	18 277
Utdelning	–	–	–1 200	–	–1 200
Nettovinst för 2004	–	–	4 077	–	4 077
Årets kursdifferens	–	–	–	–104	–104
Förskjutning mellan bundet och fritt kapital	–	–372	372	–	0
Utgående kapital per 2004-12-31	2 000	2 905	16 545	–400	21 050

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

Byte av redovisningsprincip härrör från Redovisningsrådets rekommendation Ersättningar till anställda (RR 29). Byte av redovisningsprincip medförde en positiv effekt på eget kapital med MSEK 26.

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

**Fritt eget kapital** består av utdelningsbara medel och inkluderar årets resultat. I koncernredovisningen ingår i koncernens fria egna kapital endast den del av dotterbolagens fria egna kapital som kan delas ut till moderbolaget utan att aktierna i dotterbolaget behöver skrivas ner. Resultat- och balansräkningarna fastställs på ordinarie bolagsstämma.

**Akkumulerade kursdifferenser** uppstår vid omräkning av utländska nettotillgångar enligt dagskursmetoden. Årets negativa kursdifferens på MSEK 104 har uppstått som följd av att den svenska kronan stärkts gentemot sydamerikanska valutor (främst Real och Peso) vilket medfört en effekt på cirka MSEK –50 samt från en stärkning gentemot europeiska valutor, främst GBP och EUR, vilket medfört en effekt på cirka MSEK –50.

## NOT 15 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser

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

Förpliktelserna som redovisas i balansräkningen härrör från de förmånsbestämda planerna. De största planerna återfinns i Sverige, Storbritannien och Brasilien. Planerna är tryggade via återförsäkrad avsättning i balansräkningen, stiftelser och fonder. Beräkningarna är utförda enligt den sk projected unit credit method med de antaganden som återfinns i tabellen på nästa sida, dessutom har hänsyn tagits till eventuell uppsägningsbarhet.

För några av koncernens förmånsbestämda planer där flera arbetsgivare ingår har koncernen inte lyckats införskaffa tillräcklig information från förvaltaren för att kunna utföra en beräkning enligt projected unit credit method. Dessa planer har därmed redovisats som avgiftsbestämda enligt p30 i RR 29. Detta gäller de holländska Pensioenfonds Metaal en Technik som administreras via MN Services och Bedrijfstakpensioenfonds Metalektro som administreras via PVF Achmea samt den del av den svenska ITP-planen som administreras via Alecta. Den största delen av den svenska planen för tjänstemän (ITP) administreras av en för svenska näringslivet gemensam institution, Pensionsregistreringsinstitutet (PRI). Åtaganden enligt ITP-planen tryggas via kreditförsäkring i Försäkringsbolaget Pensionsgaranti (FPG).

Avgifterna till Alecta uppgick till MSEK 22 (21 respektive 14). Ett över- eller underskott hos förvaltaren kan innebära en återbetalning till koncernen alternativt lägre eller högre framtida avgifter. Vid utgången av året uppgick Alectas överskott, i form av den kollektiva konsolideringsnivån till 128 procent (120 respektive 113). Den kollektiva konsolideringsnivån utgörs av marknadsvärdet på förvaltarens tillgångar i procent av försäkringsåtagandena beräknade enligt förvaltarens försäkringstekniska beräkningsantaganden, vilka inte överensstämmer med RR 29.

I de holländska planerna bidrar både företagen och de anställda till planen. Företagens avgifter till MN Services uppgick till MSEK 19 (18 respektive 14) och till PVF Achmea till MSEK 49 (43 respektive 36). Konsolideringsgraden uppgick till 114 procent (107 procent respektive 104 procent) för MN Services och 115 procent (109 procent respektive 102 procent) för PVF Achmea.



Januari–december 2004

Kostnader för pensioner och andra förmånsbaserade ersättningar	Kostnader avseende pensionsförpliktelser	Kostnader avseende sjukvårdsförmåner	Kostnader avseende övriga förpliktelser
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	- 186	- 2	- 4
Räntekostnader	- 125	- 14	- 2
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångarna	20	-	1
Aktuariella vinster (+) och förluster (-) netto för året	- 65	- 7	0
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år	- 3	-	-
Vinster (-) och förluster (+) beroende av reduceringar och regleringar, netto	0	-	-
<b>Total kostnad för förmånsbaserade ersättningar</b>	<b>- 359</b>	<b>- 23</b>	<b>- 5</b>
Faktisk avkastning på förvaltningstillgångarna	23	-	11

För avgiftsbestämda planer görs fortlöpande inbetalningar till myndigheter och fristående organ, som därmed övertar förpliktelserna gentemot de anställda. Koncernens kostnader för avgiftsbestämda planer uppgick till MSEK 452 under 2004.

31 december 2004

	Pensionsförpliktelser	Förpliktelser avseende sjukvård	Övriga förpliktelser
Nuvärde av förmånsbaserade utfästelser, helt eller delvis fonderade	593	-	28
Nuvärde av förmånsbaserade utfästelser, ofonderade	2 091	167	36
Nuvärde av förmånsbaserade utfästelser	2 684	167	64
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	- 395	-	- 21
Redovisat som avsatt till pensioner i balansräkningen	2 289	167	43

	Sverige (pension)		Storbritannien (pension)		Brasilien (sjukvård)		Övriga länder (pension m m)	
	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003
Antaganden tillämpade i aktuariell beräkning								
Diskonteringsränta (%)	5,5	5,5	5,5	5,6	10,3	10,3	4,5–5,5	4,7–5,5
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångar (%)	-	-	6,0	7,0	10,3	10,3	5,0–6,0	5,0
Förväntad löneökning (%)	3,0	3,0	-	-	-	-	2,0–4,3	3,0–3,5
Förändring av sjukvårdskostnader (%)	-	-	-	-	7,8	8,8	-	-
Personalomsättning (%)	5,0	5,0	-	-	-	-	1,0–6,0	1,0–5,0
Förväntad återstående tjänstgöringstid (år)	21,5	22,0	11,0	12,0	19,0	18,7	15,0–33,0	15,9–34,0
Förväntad pensionsökning (%)	2,0	2,0	3,0	3,0	-	-	1,8–2,5	2,0

Pensionskostnader och andra förmånsbaserade ersättningar återfinns i resultaträkningen under rubrikerna Kostnad för sålda varor, Forskning och utvecklingskostnader, Försäljningskostnader och Administrationskostnader. Räntedelen i pensionskostnaden återfinns under Finansiella kostnader och intäkter.

Den redovisade nettoskuden för förmånsbaserade ersättningsplaner har under året förändrats enligt nedan:

MSEK	2004
Nettoskuld vid årets början <sup>1)</sup>	2 274
Förändring av nettoskuld pga ändrad redovisningsprincip	- 29
Nettokostnad redovisad i resultaträkningen	387
Avgifter	- 44
Utbetalningar	- 87
Kursdifferens	- 2
<b>Nettoskuld vid årets slut <sup>2)</sup></b>	<b>2 499</b>

1) En omklassificering på MSEK 180 har gjorts från "Andra avsättningar" till "Pensionsförpliktelser".

2) I december 2003 uppgick nettoskuden till MSEK 2 274 och i december 2002 till MSEK 2 225. Nettoskuden i december 2002 redovisas enligt tidigare redovisningsprinciper.

Förvaltningstillgångarna består i huvudsak av aktier och räntebärande värdepapper med följande marknadsvärden på balansdagen:

MSEK	2004
Aktier och andelar	127
Övriga räntebärande värdepapper	248
Fastigheter	15
Bankmedel m m	26
<b>Totalt</b>	<b>416</b>

## NOT 16 Övriga avsättningar

Scaniagruppens avsättningar har under året förändrats på följande sätt:

	Produkt- åtaganden	Omstruk- turerer	Legala och skatte- mässiga tvister	Andra avsätt- ningar <sup>1)</sup>	Totalt
<b>2003</b>					
Vid årets ingång	1 317	60	234	518	2 129
Avsättningar under året	1 930	118	89	561	2 698
Under året ianspråktagna avsättningar	- 1 411	- 80	- 59	- 335	-1 885
Under året återförda avsättningar	- 54	- 2	- 9	- 21	- 86
Kursdifferens	- 70	- 2	- 6	- 16	- 94
<b>Vid årets utgång</b>	<b>1 712</b>	<b>94</b>	<b>249</b>	<b>707</b>	<b>2 762</b>

### 2004

Vid årets ingång	1 712	94	249	707	2 762
Avsättningar under året	1 147	23	76	494	1 740
Under året ianspråktagna avsättningar	- 1 217	- 41	- 53	- 373	- 1 684
Under året återförda avsättningar	- 120	- 10	- 8	- 68	- 206
Kursdifferens	- 9	0	0	- 1	- 10
<b>Vid årets utgång</b>	<b>1 513</b>	<b>66</b>	<b>264</b>	<b>759</b>	<b>2 602</b>

I andra avsättningar ingår avsättningar för tillgångsvärdering i Sydamerika. Vidare ingår avsättningar för befarade förluster på service-avtal och restvärdeåtaganden.

Av ovanstående avsättningar förväntas cirka MSEK 1 100 (1 700) nyttjas inom tolv månader.

1) En omklassificering uppgående till MSEK 180 har gjorts från "Andra avsättningar" till "Pensionsförpliktelser", se not 15.

## NOT 17 Räntebärande skulder

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

### Kort- och långfristig upplåning fördelat på olika valutor<sup>1)</sup>

	2004	2003	2002
SEK	7 295	9 012	9 159
EUR	15 195	14 859	17 268
GBP	336	549	670
USD	71	308	609
Andra valutor	2 716	1 479	1 741
<b>Totalt</b>	<b>25 613</b>	<b>26 207</b>	<b>29 447</b>

varav hänförligt till Kundfinansiering

22 563 21 781 20 952

Upplåning Fordon och Service

3 050 4 426 8 495

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

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

	2004
2005	5 804
2006	6 033
2007	7 244
2008	5 490
2009	652
2010 och därefter	390
<b>Totalt</b>	<b>25 613</b>

För ytterligare information om Scantias upplåningsprogram samt hantering av finansieringsrisk se Not 29.

Nettoskudsättning	2004	2003	2002
Likvida medel samt kortfristiga placeringar	2 498	1 916	4 339
Kortfristig upplåning	- 5 804	- 5 380	- 6 933
Långfristig upplåning	- 19 809	- 20 827	- 22 514
<b>Totalt</b>	<b>- 23 115</b>	<b>- 24 291</b>	<b>- 25 108</b>

varav hänförligt till Kundfinansiering

- 22 261 - 21 644 - 20 800

Nettoskudsättning Fordon och Service

- 854 - 2 647 - 4 308

## NOT 18 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2004	2003	2002
Personalrelaterade upplupna kostnader	1 731	1 798	1 599
Sedvanliga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter <sup>1)</sup>	2 836	2 247	2 298
Förutbetalda intäkter avseende fordon sålda med återköpsåtagande	2 993	2 893	2 306
Upplupna finansiella poster	355	310	567
<b>Totalt</b>	<b>7 915</b>	<b>7 248</b>	<b>6 770</b>

Av ovanstående förutbetalda intäkter avseende fordon sålda med återköpsåtagande förväntas MSEK 950 intäktsföras inom 12 månader samt MSEK 70 senare än om fem år.

1) För år 2004 avsåg MSEK 1 060 (965) av de sedvanliga förutbetalda intäkterna för Reparations- och Serviceavtal.

## NOT 19 Ställda säkerheter

	2004	2003	2002
Fastighetsinteckningar	42	142	191
Övrigt	25	33	-
<b>Totalt</b>	<b>67</b>	<b>175</b>	<b>191</b>

Säkerheterna för 2004 är alla ställda till kreditinstitut och fördelar sig mellan kortfristig upplåning MSEK 20 (30 respektive 10), långfristig upplåning MSEK 41 (133 respektive 181), samt panter för annans skuld MSEK 6 (12 respektive 0).

**NOT 20 Ansvarsförbindelser**

	2004	2003	2002
Ansvarsförbindelse avseende kreditförsäkring i FPG	31	29	27
Borgensförbindelser	46	97	43
Diskonterade växlar och kontrakt	13	42	72
Övriga garantiförbindelser	236	315	271
<b>Totalt</b>	<b>326</b>	<b>483</b>	<b>413</b>

Utöver dessa ansvarsförbindelser har garantier lämnats till kunders kreditgivare att återköpa fordon till ett värde av MSEK 236 (418 respektive 493).

**Legala och skattemässiga tvister**

Den svenska skattemyndigheten avslog 2003 ett yrkande om avdrag för en förlust på SEK 2,9 miljarder. Detta beslut har överklagats. Den sammanlagda resultateffekten kan uppgå till högst MSEK 575 om avdraget i sin helhet inte kommer att godkännas.

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

**NOT 21 Leasingåtaganden**

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

Operationell leasing	Framtida minimileaseavgifter	Därav avseende hyra av lokaler <sup>1)</sup>
2005	167	106
2006	122	94
2007	100	86
2008	74	72
2009	63	61
2010 och därefter	533	532
<b>Totalt<sup>2)</sup></b>	<b>1 059</b>	<b>951</b>

1) Fasta åtagande avseende hyra av lokaler har under 2004 kostnadsförts med MSEK 85 (109).

2) Avser operationella leasingavtal där förpliktelsen överstiger ett år.

Scaniagruppens operationella leaseåtaganden omfattas främst av lokaler och fastigheter.

Finansiell leasing	Framtida minimileaseavgifter	Nuvärde av framtida leaseavgifter
2005	63	58
2006	54	48
2007	33	28
2008	7	5
2009	28	21
2010 och därefter	35	25
<b>Totalt</b>	<b>220</b>	<b>185</b>

Redovisat värde avseende finansiell leasing i balansräkningen uppgick per 2004-12-31 till MSEK 200.

**NOT 22 Statliga stöd**

Scaniagruppen erhöll under året statliga stöd till ett belopp av MSEK 26 (24) hänförliga till rörelsekostnader på MSEK 100 (100). Vidare erhöles statliga stöd till ett belopp av MSEK 22 (34) hänförliga till investeringar med ett bruttoanskaffningsvärde på MSEK 456 (535).

**NOT 23 Scaniagruppens kassaflödesanalys**

	2004	2003	2002
<b>a. Erhållen/erlagd ränta och utdelning</b>			
Erhållen utdelning från intressebolag	1	3	25
Erhållen ränta	374	425	260
Erlagd ränta	- 574	- 1 024	- 721
<b>Netto erhållen/erlagd ränta</b>	<b>- 199</b>	<b>- 596</b>	<b>- 436</b>

**b. Icke kassaflödespåverkande poster**

Avskrivningar	2 199	2 016	2 106
Värdereglering korttidsuthyrning	168	161	152
Orealiserade kursdifferenser	4	21	53
Osäkra fordringar	294	424	382
Intressebolag	- 11	- 13	2
Vinstavräkning operationell leasing	- 42	- 56	- 364
Redovisad realisationsförlust/vinst vid avyttring av verksamheter	12	0	- 534
Övrigt	24	58	30
<b>Totalt</b>	<b>2 648</b>	<b>2 611</b>	<b>1 827</b>

**c. Förändring av rörelsekapital**

Långfristiga räntebärande fordringar	93	- 91	- 58
Övriga fordringar	- 1 757	- 166	401
Varulager	- 959	- 864	- 918
Avsatt till pensioner	250	54	171
Förskott från kunder	60	- 182	152
Skulder till leverantörer	864	97	162
Andra skulder och avsättningar	296	916	925
<b>Totalt</b>	<b>- 1 153</b>	<b>- 236</b>	<b>835</b>
Räntors påverkan på rörelsekapitalet	97	- 116	- 63

**d. Nettoinvestering genom förvärv/avyttring av verksamheter<sup>1)</sup>**

Försäljning av aktier (efter avdrag av likvida medel i avyttrade verksamheter)	-	-	1 350
Förvärv av verksamheter	- 49	- 26	- 185
<b>Totalt</b>	<b>- 49</b>	<b>- 26</b>	<b>1 165</b>

1) Se Not 24 Förvärvade/avyttrade bolag.

Fortsättning

## Fortsättning

	2004	2003	2002
<b>e. Förvärv av anläggningstillgångar</b>			
Investeringar i anläggningstillgångar <sup>2)</sup>	- 3 314	- 3 735	- 3 363
Försäljning av anläggningstillgångar	516	450	442
Investeringar i kreditportfölj	- 3 824	- 5 241	- 5 142
Försäljning av kreditportfölj	3 346	3 373	4 118
<b>Totalt</b>	<b>- 3 276</b>	<b>- 5 153</b>	<b>- 3 945</b>

2) Varav aktiverade utgifter för utveckling MSEK 316 (669).

**f. Förändring av nettoskuldsättning genom finansieringsaktiviteter**

Förändring av kortfristig upplåning och kortfristiga placeringar, netto	- 207	357	- 5 841
Återbetalning av långfristig upplåning	- 4 446	- 6 504	- 4 983
Ökning av långfristig upplåning	3 389	4 712	8 984
Nettoförändring av spärrade medel	0	0	0
<b>Totalt</b>	<b>- 1 264</b>	<b>- 1 435</b>	<b>- 1 840</b>

**g. Likvida medel**

Följande delkomponenter ingår i likvida medel:

Kassa och bank	1 119	1 212	2 670
Kortfristiga placeringar, jämställda med likvida medel	470	451	583
<b>Totalt</b>	<b>1 589</b>	<b>1 663</b>	<b>3 253</b>

Ovanstående poster har klassificerats som likvida medel med utgångspunkten att:

- De har en obetydlig risk för värdefluktuationer
- De kan lätt omvandlas till kassamedel.

Med anledning av att Scania's definition av likvida medel har ändrats har likvida medel minskat med ett belopp om MSEK 909 (253 respektive 1 086).

	2004	2003	2002
--	------	------	------

**Relationen mellan kassaflödesanalys och förändring av nettoskuldsättning i balansräkningen**

Totalt kassaflöde före finansieringsverksamheten	2 400	994	3 031
Kurseffekter i räntebärande skulder	27	1 120	1 819
Förvärvade verksamheter	- 40	- 81	49
Avytrade verksamheter	-	-	284
Kurseffekter i kortfristiga placeringar	0	- 68	- 178
Kurseffekter i likvida medel	- 10	- 49	- 108
Utdelning	- 1 200	- 1 100	- 700
Förändring nettoskuldsättning enligt balansräkning	1 177	816	4 197

**NOT 24 Förvärvade/avytrade bolag**

Per 2004-03-01 förvärvades Scanva Diesel A/S, en återförsäljare verksam i Köpenhamn, Danmark. Per 2004-07-01 förvärvades Stockholms Industriassistans AB. Köpeskilling för förvärven erlades kontant. Per 2004-10-31 avyttrades Ferruform Components AB, ett dotterbolag till Ferruform AB.

**Förvärvade och avyttrade tillgångar och skulder:**

	Förvärv	Avyttring
Materiella och immateriella anläggningstillgångar	125	- 5
Varulager	40	- 20
Fordringar	40	0
Likvida medel	0	0
Låneskulder	- 40	-
Övriga skulder och avsättningar	- 116	13
Resultat vid försäljning av bolag	-	12
Köpeskilling/Försäljningslikvid	49	0
Likvida medel i förvärvade/avytrade verksamheter	0	0
Påverkan på koncernens likvida medel och kortfristiga placeringar	49	0

**NOT 25 Löner och ersättningar, samt antal anställda**

Löner och ersättningar	2004	2003	2002
<b>Verksamheten i Sverige:</b>			
Styrelser, verkställande och vice verkställande direktörer	38	35	44
- varav tantiem	16	11	11
Övriga anställda	3 862	3 588	3 229
<b>Verksamheten i utlandet:</b>			
Styrelser, verkställande och vice verkställande direktörer	175	140	144
- varav tantiem	16	13	12
Övriga anställda	4 173	3 927	3 816
<b>Totalt</b>	<b>8 248</b>	<b>7 690</b>	<b>7 233</b>
Pensionskostnader och andra sociala kostnader	3 057	2 686	2 473
- varav pensionskostnader <sup>1) 2)</sup>	834	647	602
Totalt löner och ersättningar, pensionskostnader och andra sociala kostnader	11 305	10 376	9 706

1) Från och med 2004 (med de justerade jämförelseåren 2003 och 2002) ingår medicinsk hälsovård i sociala kostnader och pensionskostnader.

2) Av koncernens pensionskostnad avser MSEK 39 (25 respektive 35) styrelser och verkställande direktörer i Scaniagruppen. Per årsskiftet uppgick den totala pensionsförpliktelsen till MSEK 90 (74 respektive 82) för denna grupp.

**Könsfördelning bland ledande befattningshavare 2004 2003**

Styrelseledamöter i dotterbolag och moderbolag	421	443
- varav män	411	435
- varav kvinnor	10	8
VD i dotterbolag och moderbolag, samt företagsledning i moderbolag <sup>3)</sup>	121	124
- varav män	119	122
- varav kvinnor	2	2

3) Med företagsledning i moderbolag avses den verkställande ledningen i koncernen.

**Antal anställda per 31 december**

	2004	2003	2002
Fordon och Service			
Produktion och centrala staber	17 892	17 331	16 748
Marknadsbolag	11 747	11 460	11 173
<b>Totalt</b>	<b>29 639</b>	<b>28 791</b>	<b>27 921</b>
Kundfinansiering	354	321	309
<b>Totalt</b>	<b>29 993</b>	<b>29 112</b>	<b>28 230</b>
- varav tillfälligt anställd personal	2 069	1 974	1 986

Löner och andra ersättningar, pensionskostnader och andra sociala kostnader fördelade per land	2004			2003			2002		
	Löner och andra ersättningar	Sociala kostnader	(varav pension)	Löner och andra ersättningar	Sociala kostnader	(varav pension)	Löner och andra ersättningar	Sociala kostnader	(varav pension)
<b>Verksamheten i Sverige:</b>	<b>3 900</b>	<b>2 006</b>	<b>(536)</b>	3 623	1 705	(368)	3 273	1 659	(440)
<b>Verksamheten i utlandet:</b>									
Nederländerna	714	151	(61)	695	143	(60)	721	138	(52)
Storbritannien	589	110	(45)	566	96	(30)	613	89	(31)
Brasilien	449	193	(24)	387	205	(54)	316	65	(- 41)
Norge	322	57	(14)	325	55	(0)	326	55	(0)
Tyskland	305	64	(6)	305	68	(5)	308	67	(11)
Frankrike	272	168	(49)	257	149	(44)	260	139	(41)
Danmark	201	21	(12)	118	10	(8)	91	7	(6)
Finland	198	64	(37)	205	70	(38)	193	64	(35)
Österrike	175	6	(0)	158	1	(1)	156	1	(1)
Belgien	161	57	(3)	144	49	(0)	145	47	(0)
Schweiz	130	22	(0)	123	21	(1)	122	27	(0)
37 länder med < 100 MSEK <sup>3)</sup>	832	138	(47)	784	114	(38)	709	115	(26)
<b>Totalt utlandet</b>	<b>4 348</b>	<b>1 051</b>	<b>(298)</b>	4 067	981	(279)	3 960	814	(162)
<b>Totalt</b>	<b>8 248</b>	<b>3 057</b>	<b>(834)</b>	7 690	2 686	(647)	7 233	2 473	(602)

3) 2003 och 2002 hade 40 länder mindre än MSEK 100 i löner och andra ersättningar.

Medelantal anställda (exklusive tillfälligt anställd personal)	2004			2003			2002		
	Totalt	Män	Kvinnor	Totalt	Män	Kvinnor	Totalt	Män	Kvinnor
<b>Verksamheten i Sverige:</b>	<b>12 192</b>	<b>10 140</b>	<b>2 052</b>	11 731	9 785	1 946	10 798	9 054	1 744
<b>Verksamheten i utlandet:</b>									
Brasilien	2 812	2 514	298	2 525	2 248	277	2 071	1 882	189
Nederländerna	2 040	1 903	137	2 107	1 962	145	2 272	2 112	160
Storbritannien	1 630	1 401	229	1 677	1 418	259	1 685	1 413	272
Argentina	1 015	969	46	787	730	57	747	703	44
Frankrike	984	838	146	964	820	144	945	800	145
Tyskland	894	779	115	928	798	130	949	823	126
Norge	767	705	62	817	748	69	810	738	72
Finland	653	572	81	693	610	83	683	601	82
Belgien	650	557	93	622	490	132	614	491	123
Polen	563	511	52	513	463	50	434	387	47
Ryssland	512	419	93	398	337	61	275	234	41
Danmark	506	456	50	291	255	36	217	183	34
Österrike	422	368	54	418	367	51	430	379	51
Sydafrika	393	327	66	344	289	55	272	235	37
Schweiz	303	274	29	303	275	28	296	271	25
Sydkorea	300	264	36	285	248	37	253	219	34
Australien	272	236	36	271	237	34	277	244	33
Tjeckien	223	194	29	202	170	32	180	148	32
Italien	192	159	33	187	157	30	183	153	30
Mexiko	157	147	10	190	166	24	296	265	31
Spanien	155	122	33	146	114	32	134	107	27
Ungern	140	113	27	125	99	26	99	81	18
Slovakien	119	97	22	98	82	16	48	37	11
Lettland	115	106	9	94	84	10	91	79	12
Chile	115	100	15	91	79	12	95	84	11
Thailand	115	82	33	94	64	30	68	43	25
Malaysia	111	93	18	104	89	15	107	90	17
Marocko	102	94	8	99	91	8	103	92	11
Estland	102	95	7	100	93	7	91	84	7
19 länder med < 100 anställda <sup>4)</sup>	510	401	109	463	352	111	445	354	91
<b>Totalt utanför Sverige</b>	<b>16 872</b>	<b>14 896</b>	<b>1 976</b>	15 936	13 935	2 001	15 170	13 332	1 838
<b>Totalt medelantal anställda</b>	<b>29 064</b>	<b>25 036</b>	<b>4 028</b>	27 667	23 720	3 947	25 968	22 386	3 582

4) 2003 hade 26 länder färre anställda än 100. 2002 var det 27 länder.

## NOT 26 Transaktioner med närstående

### Transaktioner 2004

	Försäljning till	Köp från	Fordringar hos	Skulder till
<b>Intessebolag</b>				
ScaValencia S.A.	177	29	21	1
ScaMadrid S.A.	143	33	17	1
Cummins-Scania HPI L.L.C	-	207	-	29

Transaktioner med närstående sker till marknadsmässiga villkor, se även Redovisningsprinciperna. Upplysningar om närståenderelationer som innefattar ett bestämmande inflytande lämnas i förteckningen över dotterbolag. Se även presentationen av Scantias styrelse och verkställande ledning samt Not 27 "Information angående ersättningar till ledande befattningshavare". Upplysningar om pensionsplaner lämnas i not 15 "Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser" samt not 25 "Löner och ersättningar samt antal anställda".

## NOT 27 Information angående ersättning till ledande befattningshavare

Enligt bolagsstämans beslut uppgår arvodet avseende 2004 till de stämmovalda externa styrelseledamöterna till sammanlagt SEK 3 750 000. Till ordförande utgår SEK 800 000, varav 50 000 SEK utgör arvode för ordförandeskapet i Ersättningskommittén.

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

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

Programmet består av en del som är relaterad till Scanias förmåga att från ett år till ett annat öka verksamhetens avkastning definierad enligt det föregående stycket (maximalt 75 procent av den fasta lönen). Utfallet av denna komponent i programmet för 2004 utbetalas under 2005–2007 med 1/3 respektive år under förutsättning av anställning vid utgången av närmast föregående år. Den andra komponenten i incentiveprogrammet är relaterad till den faktiska avkastningsförmågan för ett aktuellt år, allt under den förutsättningen att avkastningen beräknad enligt föregående stycke är positiv (maximalt 150 procent av den fasta lönen). Utfallet av denna komponent utbetalas under 2005. Båda komponenterna är som framgår så konstruerade att de innehåller en högsta gräns för den ersättning som kan utgå enligt programmet. Denna högsta gräns har aldrig uppnåtts.

Under perioden 1997–2003 har utfallet av incentiveprogrammet för den Verkställande Ledningen, den verkställande direktören inräknad, varierat från 0 till 132 procent av den fasta lönen. I genomsnitt har utfallet enligt programmet för perioden uppgått till 67 procent av den fasta lönen.

Incentiveprogrammet gav ett positivt utfall för 2004, av vilket utfallet av den ena komponenten regleras under 2005 och utfallet av den andra komponenten under åren 2005–2007 enligt vad som tidigare angetts. Utfallet för den verkställande direktören utgör SEK 10 306 600. Motsvarande sammanlagda belopp för övriga inom Koncernledningen utgör SEK 53 793 089.

Den fasta grundlönen till verkställande direktören för åren 2003 och 2004 utgjorde SEK 5 800 000 per år. Under år 2004 utbetald lön till verkställande direktören utgjorde SEK 5 007 759 (inklusive beskattningsbara förmåner och efter avdrag för egenavgift till pension). Från och med 2005 har den fasta lönen beslutats till SEK 6 500 000.

Befattningshavare inom Koncernledningen, inklusive verkställande direktören, omfattas av ett avgiftsbestämt pensionssystem som gäller utöver allmän pension och ITP.

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

Den årliga av bolaget betalda pensionspremier för den verkställande direktören enligt dennes avtal om pension utgör 35 procent av den fasta lönen så länge den verkställande direktören kvarstår som anställd i bolaget. Premien för 2004 uppgick till SEK 2 030 000.

Den årliga av bolaget betalda premien för övriga medlemmar av den Verkställande Ledningen, exklusive den verkställande direktören, varierar mellan 28–33 procent av den fasta lönen. Premien för övriga inom Koncernledningen varierar mellan 11–23 procent av den fasta lönen.

Verkställande direktören äger sedan 1999 en utfästelse om ej överlått-

SEK	Lön/ styrelsearvode	Utfall incentiveprogram 2004	Pensions- kostnader avgifts- bestämd pension	Pensionskostnader förmånsbestämd pension (ITP)	Övriga ersättningar	Summa
Styrelsens ordförande	750 000					750 000
Verkställande direktören	5 007 759	10 306 600	7 433 348	509 514	10 817	23 268 038
Ledande befattningshavare inom Koncern- ledningen inkl den Verkställande Ledningen (22 personer)	33 182 540	53 793 089	8 870 471	10 732 501	2 373 790	108 952 391

**Lön/styrelsearvode:** belopp enligt kontrolluppgift till skattemyndigheten.  
**Pensionskostnader avgiftsbestämd pension:** årliga bolagsbetalda premier och individuella egenavgifter enligt avgiftsbestämt pensionssystem samt ITPK (avgiftsbestämd del av ITP-planen).  
**Pensionskostnader förmånsbestämd pension (ITP):** premier för riskförsäkring samt ökning av pensionsskulden för ålderspension enligt ITP-planen.  
**Övriga ersättningar:** skattepliktigt förmånsvärde av bil, dagstidningar etc.  
**Pensionsålder:** avtalad pensionsålder är 60 år för den Verkställande Ledningen inklusive den verkställande direktören och 62 år för övriga ledande befattningshavare inom Koncernledningen. Pensionsåldern enligt ITP är 65 år.

bar personaloption, utan marknadsvärde, innebärande rätt att från och med 1 januari 2004 och senast den 31 december 2005 förvärva högst 220 000 aktier i Scania AB till ett pris av SEK 196 per aktie. Scanias kostnader för detta program är kända och har tidigare belastat resultatet. Optionen ger rätt till förvärv av befintliga B-aktier från Investor AB och leder således inte till någon risk eller utspädning för Scanias aktieägare.

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

Mot bakgrund av den dåvarande komplexa ägarbilden beslutade styrelsens kommitté för ersättningsfrågor under år 2001 om ett femårigt anställningsavtal med den verkställande direktören. Det nya avtalet, som stipulerar villkoren för verkställande direktörens anställning till och med den 30 mars 2006, föreskriver att en årlig extra pensionsavsättning skall ske med SEK 4 410 000 under vart och ett av de fem åren även om anställningen skulle upphöra till följd av uppsägning från bolagets sida. Vid ett sådant fall skall också övriga avtalade löne- och incentiveförmåner fullföljas för perioden. Extra pensionsavsättning har till följd av detta avtal verkställts under år 2004 med SEK 4 410 000.

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

Avseende övriga medlemmar i den Verkställande Ledningen gäller vid uppsägning från bolagets sida ett avgångsvederlag motsvarande högst två årslöner utöver lönen under sex månaders uppsägningstid. Om ny anställning erhålls inom 18 månader räknat från dagen för uppsägningen

upphör avgångsvederlaget. Vid en väsentligt förändrad ägarstruktur har medlemmarna i Verkställande Ledningen rätt till en egen uppsägning med ett avgångsvederlag uppgående till två årslöner.

Ersättningsfrågor för verkställande direktören och den Verkställande Ledningen beslutas av styrelsen efter beredning av ett sedan tidigare inrättat utskott, Ersättningskommittén, som nu består av Bernd Pischetsrieder, ordförande, Peggy Bruzelius samt Sune Carlsson. Kommittén har under året sammanträtt vid två tillfällen.

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

## NOT 28 Arvoden och ersättning till revisorer

Arvoden för revisionsuppdrag och andra uppdrag, kostnadsförda under året, i de fall samma revisionsbolag innehar revisionsuppdraget i det enskilda bolaget.

Revisions- firma	2004		2003	
	Revisions- uppdrag	Andra uppdrag	Revisions- uppdrag	Andra uppdrag
KPMG	23	4	22	6
Ernst & Young	7	2	7	2
Övriga revisorer	10	4	10	7
Totalt	40	10	39	15

## NOT 29 Finansiella instrument och finansiell riskhantering

Finansiella tillgångar inom Scaniagruppen består främst av finansiella leasing- och avbetalningsfordringar som uppkommit inom segment Kundfinansiering som följd av finansiering av kunders fordonsköp. Övriga finansiella tillgångar av betydelse är kundfordringar på fristående återförsäljare och slutkunder inom segment Fordon och Service samt likvida medel. Scantias finansiella skulder består till stor del av lån, som upptagits främst för att finansiera utlåning och uthyrning till kunder inom Kundfinansiering och i mindre omfattning för att finansiera rörelsekapitalet inom Fordon och Service.

Finansiella tillgångar och skulder ger upphov till risker av olika slag, vilka främst hanteras via olika derivatinstrument.

- Scania använder sig av derivatinstrument främst i syfte att:
- omvandla centralt upptagen upplåning i ett begränsat antal valutor till de valutor de respektive finansierade tillgångarna är denominerade i,
  - omvandla räntebindningstiden för finansieringen till räntebindning i kundfinansieringens utlåning och uthyrning samt önskad räntebindning för övriga tillgångars finansiering,
  - konvertera förväntade framtida kommersiella betalningar i utländsk valuta till SEK samt,
  - i mindre omfattning konvertera bedömd överlikviditet i utländsk valuta till SEK.

### Finansiell riskhantering inom Scaniagruppen

Scania är i sin verksamhet utöver affärsrisker, exponerad för olika finansiella risker. De finansiella risker som är av störst betydelse är valuta-, ränte-, refinansierings-, och kreditrisker, vilka samtliga regleras enligt en av Scantias styrelse fastställd finanspolicy. Kreditrisken avseende kundengagemang hanteras, inom fastställda ramar, decentraliserat genom lokala kreditbedömningar. Beslut om större kreditengagemang tas i centrala kreditkommittéer. Övriga risker hanteras främst centralt av

Scantias treasuryenhet. I syfte att främja den långsiktiga lönsamheten slår finanspolicyen fast att de finansiella riskerna ska minimeras och tillgången till likviditet säkerställas. Den centrala treasuryenheten mäter dagligen risken på utstående positioner, vilka hanteras inom fastställda limiter enligt finanspolicyen.

### Valutarisk

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

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

Under 2004 gick 94 procent av Scantias försäljning till länder utanför Sverige. Eftersom en stor andel av produktionen sker i Sverige med kostnaderna denominerade i svenska kronor, medför detta att Scania har stora nettoinflöden i utländska valutor. Totala nettointäkter i utländska valutor uppgick under 2004 till cirka SEK 19 (18) miljarder. De största flödesvalutorna var EUR och GBP. I not 31 framgår nettoflöden i de vanligast förekommande valutorna.

Baserat på 2004 års geografiska intäkts- och kostnadsfördelning medför en procentenhets förändring av den svenska kronan mot övriga valutor, exklusive valutasäkringar, en rörelseresultatpåverkan på årsbasis om cirka MSEK 190.

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

Valutaderivatens påverkan på rörelseresultatet uppgick till MSEK 65 (620), varav MSEK 31 (54) avsåg ännu ej förfallna kontrakt som vid balansdagen motsvarades av nettotillgångar i balansräkningen. Värdet av utestående, ej resultatförda kontrakt, vilka kommer att påverka 2005 års resultat framgår av tabellen nedan.

För att säkerställa effektivitet och riskkontroll sker upplåning i Scantias dotterbolag i stor utsträckning genom den centrala treasuryenheten i lokal valuta och överförs sedan till dotterbolagen i form av interna lån. Genom valutaswapavtal konverteras lånen centralt till lämplig valuta. Scantias upplåning i olika valutor exklusive och inklusive valutaderivat framgår av tabellen på sid 72, Upplåning och effektiv ränta.

Scantias nettotillgångar i utländsk valuta uppgick vid utgången av 2004 till MSEK 8 761 (10 140), se Not 30. Utländska nettotillgångar i dotterbolag säkras i normalfallet inte. I den mån dotterbolag har betydande monetära nettotillgångar i lokal valuta kan dock säkring ske. Vid årets slut var inga utländska nettotillgångar säkrade (MSEK 346 var säkrade vid utgången av 2003).

### Ränterisk

Ränterisk är risken att förändringar i marknadsräntor påverkar kassaflödet eller det verkliga värdet på finansiella tillgångar och skulder. För Scantias tillgångar och skulder som löper med rörlig ränta får en förändring av marknadsräntor en direkt effekt på kassaflödet, medan för fastförräntade tillgångar och skulder påverkas istället portföljens verkliga värde. Vid utgången av 2004 bestod Scantias räntebärande tillgångar främst av tillgångar inom segment Kundfinansiering och till viss del av likvida medel. Räntebärande skulder bestod i huvudsak av lån, i stor utsträckning avsedda att finansiera utlåningen inom kundfinansieringsverksamheten och i mindre omfattning att finansiera rörelsekapitalet inom Fordon och Service. För att hantera ränteriskerna används främst räntederivat i form av ränteswapavtal.

Upplåningen inom Fordon och Service används främst för finansiering av rörelsekapital, vilket medför att en kort räntebindningstid matchar omsättningshastigheten för rörelsekapitalet. Scantias policy för ränterisker inom segmentet Fordon och Service är att räntebindningen på låneportföljen i normalfallet ska vara 6 månader, dock kan avvikelser göras mellan 0 till 24 månader. Vid årets slut uppgick låneportföljen inom Fordon och Service till MSEK 3 050 (4 427) och den genomsnittliga räntebindningen till cirka 3 (3) månader.

Givet samma låneskuld och räntebindningstid som vid årsskiftet skulle en förändring av marknadsräntan med 100 räntepunkter (1 procent) förändra räntekostnader inom Fordon och Service med cirka MSEK 25 på årsbasis. Den korta räntebindningstiden gör att låneportföljens verkliga värde inte nämnvärt skulle påverkas.

Scantias policy för ränterisker inom segmentet Kundfinansiering är att utlåning och upplåning ska matchas avseende ränta och förfallotidpunkt. Räntebindningen avseende kreditportföljen och upplåningen hade inom Kundfinansiering följande struktur per den 31 december 2004:

Fortsättning

### Säkring av valutaflöden per 2004-12-31

Kvartal	GBP/SEK		EUR/SEK		KRW/SEK		CHF/SEK		NOK/SEK		ZAR/SEK		
	Volym <sup>1)</sup>	Kurs <sup>2)</sup>	Volym <sup>1)</sup>	Kurs <sup>2)</sup>	Volym <sup>1)</sup>	Kurs <sup>2)</sup>	Volym <sup>1)</sup>	Kurs <sup>2)</sup>	Volym <sup>1)</sup>	Kurs <sup>2)</sup>	Volym <sup>1)</sup>	Kurs <sup>2)</sup>	
Kv 1 <sup>3)</sup>	2005	15	13,04	100	9,22	5 000	0,0063	10	5,99	70	1,10	30	1,16
Kv 2	2005	5	13,02	150	9,17			14	6,01	30	1,11		
Kv 3	2005			140	9,08			15	5,97				
Kv 4	2005			80	9,05			8	5,96				
Totalt (i miljoner)		20	13,04	470	9,13	5 000	0,0063	47	5,98	100	1,11	30	1,16
Balansdagskurs 04-12-31			12,71		9,01		0,0064		5,83		1,09		1,16
Orealiserat resultat (MSEK) 04-12-31			8,1		59,6		-0,4		5,4		1,7		0,4

1) Volymen är uttryckt i miljoner i lokal valuta.

2) Genomsnittlig terminkurs samt lägsta lösenkurs för valutaoptioner.

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

Fortsättning

Räntebindning kundfinansiering	Räntebärande Kundfinansieringsportfölj <sup>1)</sup>	Räntebärande skulder (inkl. räntederivat) <sup>2)</sup>
2005	14 767	14 102
2006	5 160	4 816
2007	3 533	2 439
2008	1 911	668
2009	1 008	520
2010 och senare	217	18
Totalt	26 596	22 563

1) Inklusive operationell leasing.

2) Övrig finansiering utgörs främst av eget kapital.

Scanias totala låneportfölj, avseende upplåning till Kundfinansieringsverksamheten och Fordon och Service, uppgick vid årsskiftet till MSEK 25 613 (26 208) och den effektiva räntan på upplåningen till 3,5 (3,6) procent.

Upplåning och effektiv ränta	Upplåning exkl. valutaswapavtal	Upplåning inkl. valutaswapavtal	Effektiv ränta % <sup>1)</sup>
SEK	7 295	3	2,1
EUR	15 195	18 089	2,7
GBP	336	1 608	5,3
USD	71	414	3,8
KRW	491	1 157	4,0
Övriga	2 225	4 342	5,8
Totalt	25 613	25 613	3,5

1) Inklusive valuta- och räntederivat.

### Kreditrisk

Kreditrisk definieras som risken för att motparten i en transaktion inte kommer att fullgöra sina finansiella avtalsförpliktelser och att eventuella säkerheter ej täcker bolagets fordran.

Den övervägande delen av kreditrisken för Scania avser fordringar på kunder. Scanias försäljning är fördelad på ett stort antal slutkunder med stor geografisk spridning, vilket begränsar koncentrationen av kreditrisk.

Kreditportföljen inklusive operationell leasing inom kundfinansieringsverksamheten uppgick till MSEK 26 596 (25 926). För att upprätthålla en kontrollerad kreditrisnivå inom segment Kundfinansiering stöds kreditprocessen av en kreditpolicy och kreditinstruktioner. Kreditriskerna hanteras genom aktiv kreditbevakning samt hantering av de kunder som inte följer avtalad betalplan. Säkerheter inom kundfinansieringsverksamheten finns i huvudsak i form av de finansierade produkterna. Reserveringar för osäkra kundfordringar görs utifrån en individuell bedömning av varje kund, baserat på kundens betalningsförmåga, förväntad framtida risk samt värdet på den underliggande säkerheten. Avsättningar för kreditförluster uppgick till 1,9 (1,8) procent av den totala kundfinansieringsportföljen.

Tabellen nedan visar exponering av kreditrisk inom Kundfinansiering.

Koncentration av kreditrisk inom Kundfinansiering	Antal kunder	Procent av totala antalet kunder	Procent av portföljen
Exponering < 15 MSEK	20 345	99,0	68,4
Exponering 15–50 MSEK	177	0,8	17,2
Exponering > 50 MSEK	33	0,2	14,4
Totalt	20 555	100	100

Inom segment Fordon och Service uppgick fordringar på kunder till MSEK 8 648 (7 499), varav merparten utgjordes av fordringar på fristående återförsäljare och slutkunder.

Hanteringen av de finansiella kreditrisker som främst uppkommer inom den centrala treasuryverksamheten, bland annat vid placering av likviditet och derivathandel, regleras i Scanias finanspolicy. Transaktioner sker endast inom fastställda limiter och med utvalda kreditvärldiga motparter. Med kreditvärdig motpart avses att motparten erhållit ett godkänt kreditbetyg från Standard and Poor's och/eller Moody's. För att reducera kreditrisken begränsas tillåten exponeringsvolym per motpart beroende på motpartens kreditbetyg. För att ytterligare begränsa kreditrisken så har Scania även ingått avtal om netting (ISDA) med de flesta av sina motparter. Den sammanlagda motpartsexponeringen avseende derivathandel, beräknad som nettofordran per motpart, uppgick till MSEK 855 per den 31 december 2004. Beräknad bruttoexponering för motpartsrisiker avseende derivathandel uppgick till MSEK 1 246. Vid utgången av 2004 uppgick bruttoexponering på likvida placeringar till MSEK 2 498 (1 916).

### Refinansieringsrisk

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

Vid årets början hade Scania bekräftade kreditfaciliteter om totalt MUSD 1 850 på den internationella bankmarknaden, MUSD 1 000 med förfall maj 2008 och resterande MUSD 850 med förfall i november 2004. I juli 2004 ersattes de 850 MUSD med en ny facilitet om 500 MEUR med förfalldatum i juli 2009. Vid årets slut hade Scania bekräftade kreditfaciliteter om totalt MUSD 1 000 och MEUR 500 på den internationella bankmarknaden, vilket motsvarar MSEK 11 116 omräknat till balansdagskurs.

Utöver bekräftade kreditfaciliteter har Scania kapitalmarknadsprogram på drygt SEK 41 (36) miljarder omräknat till balansdagskurs, av detta var drygt SEK 19 (18) miljarder utnyttjat vid årets slut.

Under Medium Term Note-programmet kan Scania uppta lån med löptider mellan 1 till 10 år. Rambeloppet var vid årsskiftet MSEK 13 000.

Under 2004 har Scania emitterat en obligation på motsvarande MSEK 180. Vid årets slut uppgick totalt utestående belopp till MSEK 7 354. Under European Medium Term Note-programmet kan Scania uppta lån på den internationella finansmarknaden med löptider mellan 1 till 10 år. Rambeloppet vid årsskiftet var MEUR 2 000, vilket motsvarar MSEK 18 014 vid omräkning till balansdagskurs. Under 2004 har Scania emitterat en obligation på motsvarande MSEK 1 351. Totalt

utestående belopp uppgick vid årsskiftet till motsvarande MSEK 11 504.

Scania har även kortfristig upplåning i form av företagscertifikatsprogram i Sverige respektive Belgien på MSEK 6 000 respektive MEUR 400. Vid årsskiftet var inga av dessa program utnyttjade.

Utöver ovanstående program har Scania tagit upp övriga obligationer på MSEK 1 813. Företaget har även banklån till varierad löptid om MSEK 4 942.

Upplåning	Total upplåning	Rambelopp
Medium Term Note Program	7 354	13 000
European Medium Term Note Program	11 504	18 014
Övriga obligationer	1 813	–
Kreditfacilitet (USD/EUR)	–	11 116
Företagscertifikat Sverige	–	6 000
Företagscertifikat Belgien	–	3 603
Banklån	4 942	–
Totalt <sup>1)</sup>	25 613	51 733

1) Av totalt rambelopp uppgår garanterade kreditlöften till MSEK 11 116.

Scanias likviditetsreserv vid utgången av 2004, bestående av ej utnyttjade kreditfaciliteter och likvida medel, uppgick till MSEK 13 614 (15 375).

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

Förfallostruktur på Scanias upplåning	MSEK
2005	5 804
2006	6 033
2007	7 244
2008	5 490
2009	652
2010 och senare	390
Totalt	25 613

### Verkligt värde på finansiella instrument

Bokfört värde på räntebärande tillgångar och skulder i balansräkningen kan avvika från dess verkliga värde, bland annat som följd av förändringar i marknadsräntor.

Verkligt värde finns även för poster som inte redovisas i balansräkningen, såsom säkringsinstrument som inte motsvaras av nettotillgångar i balansräkningen och som uppfyller kraven för säkringsredovisning. För att fastställa verkligt värde på finansiella tillgångar och skulder har officiella marknadsnoteringar använts för de tillgångar och skulder som omsätts på en aktiv marknad.

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



Verkligt värde	2004		2003	
	Bokfört värde	Verkligt värde	Bokfört värde	Verkligt värde
<b>Tillgångar</b>				
Långfristiga värdepappersinnehav <sup>1)</sup>	25	25	56	69
Långfristiga räntebärande fordringar <sup>2)</sup>	12 756	12 630	11 796	11 917
Räntebärande kortfristiga fordringar <sup>2)</sup>	7 875	8 090	7 502	7 887
Kortfristiga placeringar	1 379	1 384	704	703
Kassa och bank	1 119	1 119	1 212	1 212
Valutatermin avseende utländska nettoinvesteringar <sup>3)</sup>	0	0	- 1	- 1
Valutaderivat avseende kommersiell exponering <sup>3), 4)</sup>	31	110	54	113
Valutaderivat avseende finansiell exponering <sup>3)</sup>	109	110	58	58
Valutaränteswapavtal <sup>3)</sup>	- 108	- 117	- 62	- 64
Ränterelaterad derivat <sup>3)</sup>	186	752	223	641
<b>Totalt tillgångar</b>	<b>23 372</b>	<b>24 103</b>	21 542	22 535
<b>Skulder</b>				
Kortfristig upplåning	5 804	5 962	5 380	5 369
Långfristig upplåning	19 809	21 093	20 827	22 370
<b>Totalt skulder</b>	<b>25 613</b>	<b>27 055</b>	26 207	27 739

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

2) Operationell leasing uppgående till MSEK 5 809 (6 604) är ej inkluderade i tabellen.

3) Redovisas i balansräkningen under övriga kortfristiga fordringar.

4) Verkligt värde på säkringsinstrument som på balansdagen inte var upptagna i balansräkningen uppgick till MSEK 79 (76).

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

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

Vid övergången till IAS 39 per den 1 januari 2005 så kommer vissa finansiella tillgångar och skulder att värderas till verkligt värde medan andra värderas till upplupet anskaffningsvärde. Värderingen enligt IAS 39 avgörs av hur tillgången eller skulden klassificeras samt om säkringsredovisning tillämpas eller inte. Tabellen ovan upplyser om verkligt värde på finansiella tillgångar och skulder, oavsett värdering enligt IAS 39.

## Redovisning och värdering

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

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

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

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

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

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

## NOT 30 Nettotillgångar i utländsk valuta

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

	2004	2003	2002
Euro (EUR)	3 236	5 361	5 675
Brittiska pund (GBP)	936	846	863
Övriga europeiska valutor	1 161	966	1 051
US dollar (USD)	191	- 285	103
Sydamerikanska lokala valutor	2 094	2 050	2 659
Övriga valutor	1 143	1 202	1 046
<b>Totalt</b>	<b>8 761</b>	10 140	11 397

För information om ackumulerade kursdifferenser som redovisas direkt mot eget kapital, se Not 14.

## NOT 31 Valutaexponering i rörelseresultat

I tabellen visas de valutaexponerade rörelseintäkterna och rörelsekostnaderna som nettobelopp per valuta.

	2004	2003	2002
Euro (EUR)	8 300	8 400	7 900
Brittiska pund (GBP)	4 900	4 600	3 400
Övriga europeiska valutor	2 300	2 100	2 100
Koreanska won (KRW)	800	1 500	1 300
US dollar (USD)	600	300	500
Sydamerikanska lokala valutor <sup>1)</sup>	300	0	-
Övriga valutor	1 900	1 400	1 200
<b>Totalt</b>	<b>19 100</b>	18 300	16 400

1) Under 2002 fluktuerade de lokala sydamerikanska valutorna kraftigt med betydande pris- och kostnadsutveckling som följd. Detta medför att en beskrivning av enbart valutaeffekten/exponeringen för detta år inte är meningsfull.

Valutaeffekterna avista uppgick 2004 till cirka MSEK -135 jämfört med 2003. Detta kompenserades av ett positivt valutasäkringsresultat om MSEK 65, vilket medförde en negativ nettoeffekt på MSEK 70. Under 2003 påverkade valutasäkringar resultatet positivt med MSEK 620. Jämfört med 2003 uppgick därmed den totala valutaeffekten till MSEK -690.

## NOT 32 Valutakusdifferensers påverkan på årets nettovinst

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

	2004	2003	2002
Försäljningsintäkter	- 85	- 80	45
Kostnad för sålda varor	8	137	2
Försäljningskostnader	0	- 16	26
Resultat från Kundfinansiering	- 5	- 1	3
Rörelseresultat	- 82	40	76
Finansiella intäkter och kostnader	18	- 58	- 160
Skatter	1	5	- 14
<b>Påverkan på årets nettovinst</b>	<b>- 63</b>	- 13	- 98

För information om ackumulerade kursdifferenser som redovisas direkt mot eget kapital, se Not 14.

## NOT 33 IFRS-påverkan

Från och med 2005 ska samtliga noterade bolag inom EU redovisa sin koncernredovisning i enlighet med International Financial Reporting Standards (IFRS). Nedan beskrivs översiktligt vilken beloppsmässig påverkan som övergången till IFRS kommer att få för Scania. IAS 32 och IAS 39 som behandlar redovisning och värdering av finansiella instrument träder i kraft 1 januari 2005 men inga jämförelsesiffror krävs

enligt IFRS 1. Det som krävs enligt IFRS 1 är upplysning om de större justeringar som hade behövt göras för att 2004 års information skulle överensstämma med IAS 32 och IAS 39. Till följd av detta har information om den bedömda beloppsmässiga påverkan av dessa två standards per 2005-01-01 inkluderats nedan.

Nedanstående värden kommer att vara föremål för ytterligare genom-

gång och uppdatering under 2005. Orsaken här till är att ändringar i regelverket, framför allt avseende finansiella instrument fortfarande inte kan uteslutas. Dessutom förekommer internationella tolkningskiljaktigheter vid applicering av olika standards.

### Avstämning av eget kapital

MSEK		Ingående balans svenska redovisningsregler	Effekt av övergång till IFRS regler	Ingående balans IFRS	Utgående balans svenska redovisningsregler	Effekt av övergång till IFRS regler	Utgående balans IFRS	Effekt av övergång till IAS 32 och 39	Justerad ingående balans 2005	
	Not		2004-01-01			2004-12-31		2005-01-01		
<b>TILLGÅNGAR</b>										
<b>Anläggningstillgångar</b>										
	a	2 395	–	2 395	2 460	166	2 626	–	2 626	
	b	23 892	282	24 174	23 598	312	23 910	–	23 910	
	f	122	–	122	92	–	92	701	793	
		12 311	–	12 311	13 313	–	13 313	–	13 313	
	f	27 115	–	27 115	30 762	–	30 762	488	31 250	
		65 835	282	66 117	70 225	478	70 703	1 189	71 892	
<b>Omsättningstillgångar</b>										
<b>Totalt tillgångar</b>										
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>										
<b>Eget kapital</b>										
		5 277	–	5 277	4 905	0	4 905	0	4 905	
	b, f	9 940	190	10 130	12 068	190	12 258	22	12 280	
	e	3 034	–	3 034	4 077	188	4 265	–	4 265	
		12 974	190	13 164	16 145	378	16 523	22	16 545	
		18 251	190	18 441	21 050	378	21 428	22	21 450	
	c	–	4	4	–	5	5	0	5	
		18 251	194	18 445	21 050	383	21 433	22	21 455	
	c	4	–4	0	5	–5	0	0	0	
<b>Avsättningar</b>										
		2 274	–	2 274	2 499	–	2 499	–	2 499	
	d, f	2 180	95	2 275	2 202	103	2 305	9	2 314	
		2 762	–	2 762	2 602	–	2 602	–	2 602	
		7 216	95	7 311	7 303	103	7 406	9	7 415	
<b>Skulder</b>										
	f	20 827	0	20 827	19 809	–	19 809	835	20 644	
	f	19 537	–3	19 534	22 058	–3	22 055	323	22 378	
		65 835	282	66 117	70 225	478	70 703	1 189	71 892	

## Avstämning av resultaträkning för 2004

MSEK	Årets resultat svenska redovisningsregler	IFRS effekt	Årets resultat IFRS
<b>Fordon och Service</b>			
Försäljningsintäkter	56 788	–	56 788
Kostnad för sålda varor	– 42 570	16	– 42 554
Bruttoresultat	14 218	16	14 234
Forsknings- och utvecklingskostnader	– 1 987	–	– 1 987
Försäljningskostnader	– 5 550	178	– 5 372
Administrationskostnader	– 806	–	– 806
Andel av intressebolags resultat	12	–	12
<b>Rörelseresultat Fordon och Service</b>	<b>5 887</b>	<b>194</b>	<b>6 081</b>
<b>Kundfinansiering</b>			
<b>Rörelseresultat Kundfinansiering</b>	<b>450</b>	<b>–</b>	<b>450</b>
<b>Rörelseresultat</b>	<b>6 337</b>	<b>194</b>	<b>6 531</b>
Totalt finansiella intäkter och kostnader	– 323	–	– 323
<b>Resultat efter finansiella intäkter och kostnader</b>			
Skatter	6 014	194	6 208
Minoritetsandel	– 1 935	– 8	– 1 943
	– 2	2	0
<b>Årets nettovinst</b>	<b>4 077</b>	<b>188</b>	<b>4 265</b>

## Förändring av nyckeltal 2004

Scaniagruppen	IFRS nyckeltal	Nyckeltal svenska redovisningsregler
Rörelsemarginal, %	11,5	11,2
Vinst per aktie, SEK	21,3	20,4
Nettoskuldssättningsgrad	1,08	1,10
Avkastning på eget kapital, %	21,4	20,8
Soliditet, %	30,3	30,0
Eget kapital per aktie, SEK	107	105
Sysselsatt kapital, MSEK	49 545	49 167
<b>Fordon och Service</b>		
Rörelsemarginal, %	10,7	10,4
Nettoskuldssättningsgrad	0,05	0,05
Räntetäckningsgrad, ggr	8,6	8,4
Avkastning på sysselsatt kapital, %	29,0	28,1
Överskottsgrad, %	11,5	11,1
Kapitalomsättningshastighet, ggr	2,53	2,53

## Kassaflödespåverkan 2004

Övergången till IFRS leder inte till någon påverkan på Scantias redovisade kassaflöde för 2004.

## Noter

- I enlighet med IFRS 3 ska inga goodwillavskrivningar genomföras, således har de under 2004 genomförda avskrivningar av goodwill reverserats, totalt MSEK 166. Till följd av detta har det bokförda värdet på goodwill ökat med motsvarande belopp.
- Scantias materiella anläggningstillgångar och då främst byggnader har granskats med avseende på komponentavskrivning vilket föreskrivs enligt IAS 16. Till följd av denna undersökning har MSEK 312 per 2004-12-31 ökat de materiella anläggningstillgångarnas bokförda värde då avskrivningstiderna på tillgångarna har förändrats. 2004 års avskrivningar i resultaträkningen minskade med ca MSEK 30. De ingående bokförda värdena på de materiella anläggningstillgångarna per 2004-01-01 ökade med MSEK 282, vilket även påverkade det egna kapitalet för samma period med ca MSEK 190.
- I enlighet med IAS 27 har minoritetens andel av det egna kapitalet omklassificerats och ingår efter justeringen som en post inom det egna kapitalet. Per 2004-01-01 ger detta en effekt på det egna kapitalet med MSEK 4, per 2004-12-31 uppgår det omklassificerade beloppet till MSEK 5.
- Till följd av de minskade avskrivningarna på materiella anläggningstillgångar har den uppskjutna skatten påverkats med förändringen av tillgångsvärdena. Både den historiska förändringen och 2004 års förändring har påverkat den uppskjutna skatten, som ökar med MSEK 95 per 2004-01-01 och med MSEK 103 per 2004-12-31.
- Årets resultat har påverkats positivt av de minskade avskrivningarna på anläggningstillgångar, reverseringen av under 2004 genomförda goodwillavskrivningar samt skatteeffekten av de lägre avskrivningarna på materiella anläggningstillgångar.
- Enligt IAS 39 måste samtliga derivat marknadsvärderas och redovisas i balansräkningen, vilket medför att derivat som tidigare inte redovisades i balansräkningen nu är inkluderade i balansräkningen till marknadsvärde. Till följd av reglerna om nettoredovisning i IAS 32 redovisas vissa finansiella instrument brutto, som tidigare redovisades med nettobelopp. Säkringsredovisning har tillämpats för derivat som säkrar förväntade framtida kommersiella betalningar i utländsk valuta samt för vissa derivat som används för att konvertera upplåning till önskad räntebindningsstruktur. De förändrade principerna medför att totala tillgångar ökar med MSEK 1 189 och lång- och kortfristiga skulder ökar med MSEK 835 respektive 323. Fria reserver påverkas med MSEK 22 och uppskjuten skatteskuld med MSEK 9.

**FÖRTECKNING ÖVER DOTTERBOLAG**

	Org nummer	Säte		Ägarandel %		Org nummer	Säte		Ägarandel %
Aconcagua Vehiculos Com. S.A.	30-70737179-6	Mendoza	Argentina	100,00	Scania Bus Belgium N.V.-S.A.	BE460.870.259	Diegem	Belgien	100,00
Automotores del Atlantico S.A.	30-70709795-3	Mar del Plata	Argentina	100,00	Scania Bus France	341 533 099	Anger	Frankrike	100,00
Automotores Pesados S.A.	30-55137605-9	Tucuman	Argentina	99,38	Scania Bus Germany GmbH	DE813579772	Kerpen	Tyskland	100,00
Beers N.V.	NL003779439B01	Haag	Nederländerna	100,00	Scania Bus Italy S.r.L.	IT 01732680226	Trento	Italien	100,00
Buenos Aires Camiones	33-70791031-9	Buenos Aires	Argentina	100,00	Scania Chile S.A.	96.538.460-K	Santiago	Chile	100,00
Codema Coml Import LTDA	60849197/001-60	Guarulhos	Brasilien	99,99	Scania Commercial Vehicles Renting S.L.	ESA82853995	Madrid	Spanien	100,00
Dynamate AB	556070-4818	Södertälje	Sverige	100,00	Scania Credit AB	556062-7373	Södertälje	Sverige	100,00
Fastighets AB Katalysatorn	556070-4826	Södertälje	Sverige	100,00	Scania CV AB	556084-0976	Södertälje	Sverige	100,00
Ferruform AB	556528-9120	Luleå	Sverige	100,00	Scania Czech Republic s.r.o.	CZ61251186	Prag	Tjeckien	100,00
GB&M Garage et Carrosserie LA	218 687	Geneve	Schweiz	100,00	Scania DAB A/S	DK 13925542	Herlev	Danmark	100,00
Grandes Camiones S.A.	30-56236684-5	Cordoba	Argentina	99,99	Scania Danmark A/S	DK 17045210	Herlev	Danmark	100,00
Hedenlunda Konferenscenter AB	556147-5871	Flen	Sverige	100,00	Scania Danmark Holding A/S	DK 17886843	Köpenhamn	Danmark	100,00
ItalSCANIA SPA	IT 01632920227	Trento	Italien	100,00	Scania del Peru S.A.	101-36300	Lima	Peru	100,00
Lauken S.A.	21.150044.0016	Montevideo	Uruguay	100,00	Scania Deutschland GmbH	DE148787117	Koblenz	Tyskland	96,00
Metropol Re Ltd	190572	Dublin	Irland	100,00	Scania Deutschland Holding GmbH	DE812893584	Frankfurt/Main	Tyskland	100,00
Norsk Lastebilutleie AS	875346822	Drammen	Norge	100,00	Scania East Adriatic Region d.o.o.	1 605 810	Ljubljana	Slovenien	100,00
Norsk Scania AS	879 263 662	Oslo	Norge	100,00	Scania Eesti AS	10 238 872	Tallinn	Estland	100,00
Omni Katrineholm AB	556060-5809	Katrineholm	Sverige	100,00	Scania Europe Holding B.V.	NL800564364B01	Zwolle	Nederländerna	100,00
OOO Scania Leasing	7705392920	Moskva	Ryssland	100,00	Scania Finance Belgium N.V. S.A.	BE 413 545 048	Diegem	Belgien	99,90
OOO Scania Russia	5 032 073 106	Moskva	Ryssland	100,00	Scania Finance Czech Republic s.r.o.	CZ25657496	Prag	Tjeckien	100,00
Oy Autokuvio Ab	1505472-2	Hämeenlinna	Finland	100,00	Scania Finance Deutschland GmbH	DE811292425	Koblenz	Tyskland	100,00
Oy Autolinna Ab	1568949-6	Jyväskylä	Finland	100,00	Scania Finance France S.A.	350 890 661	Angers	Frankrike	100,00
Oy Maakunnan Auto Ab	1568951-7	Seinäjoki	Finland	100,00	Scania Finance Great Britain Ltd	581 016 364	Milton Keynes	Storbritannien	100,00
Oy Scan-Auto Ab	FI0202014-4	Helsingfors	Finland	100,00	Scania Finance Hispania EFC S.A.	ESA82853987	Madrid	Spanien	100,00
S.A.S. Scania Holding France	40309278600017	Angers	Frankrike	100,00	Scania Finance Holding AB	556548-4697	Södertälje	Sverige	100,00
Scanexpo S.A.	21.173422.0012	Montevideo	Uruguay	100,00	Scania Finance Holding Great Britain Ltd	4031225	London	Storbritannien	100,00
Scania (Malaysia) SDN BHD	518606-D	Kuala Lumpur	Malaysia	100,00	Scania Finance Italy S.p.A	01204290223	Trento	Italien	100,00
Scania Administradora de Consórcios Ltda	96.479.258/0001-91	Cotia	Brasilien	99,99	Scania Finance Korea	613 812 7196	Kyoung Sang Nam-Do	Sydkorea	100,00
Scania Argentina S.A.	30-51742430-3	Buenos Aires	Argentina	100,00	Scania Finance Luxembourg S.A.	2001 2217 359	Luxemburg	Luxemburg	100,00
Scania Asset Management AB	556528-9088	Södertälje	Sverige	100,00	Scania Finance Polska Sp.z.o.o.	521 15 79 028	Warsawa	Polen	100,00
Scania Australia Pty Ltd	000537333	Melbourne	Australien	100,00	Scania Finance Pty Ltd	52006002428	Melbourne	Australien	100,00
Scania Belgium SA-NV	BE402607507	Diegem	Belgien	100,00	Scania Leasing Österreich	ATU57921547	Brunn am Gebirge	Österrike	100,00
Scania BH d.o.o.	1-23174	Sarajevo	Bosnien-Hercegovina	100,00	Scania Finans AB	556049-2570	Södertälje	Sverige	100,00
Scania Botswana (Pty) Ltd	CO.2000/6045	Gaborone	Botswana	100,00	Scania France S.A.S.	30716693400033	Angers	Frankrike	100,00
Scania Bulgaria EOOD	2 220 100 629	Sofia	Bulgarien	100,00	Scania Great Britain Ltd	831017	Milton Keynes	Storbritannien	100,00
Scania Bus & Coach UK Ltd	1609770	Milton Keynes	Storbritannien	100,00					

	Org nummer	Säte		Ägarandel %		Org nummer	Säte		Ägarandel %
Scania Group Treasury B.V.	27269640	Haag	Nederländerna	100,00	Scania Trade Development	556013-2002	Södertälje	Sverige	100,00
Scania Hainaut S.A.	BE439.418.908	Mons	Belgien	99,90	Scania Treasury AB	556528-9351	Södertälje	Sverige	100,00
Scania Hispania Holding	B82853938	Madrid	Spanien	100,00	Scania Treasury Netherland B.V.	27269639	Haag	Nederländerna	100,00
Scania Hispania S.A.	ESA59596734	Madrid	Spanien	100,00	Scania Truck AG	218687	Kloten	Schweiz	100,00
Scania Hrvatska d.o.o.	1 351 923	Sagreb	Kroatien	100,00	Scania Truck Financing AB	556020-4231	Södertälje	Sverige	100,00
Scania Hungaria KFT	10415577	Biatorbagy	Ungern	100,00	Scania Ukraine LLC	30 107 866	Kiev	Ukraina	100,00
Scania Int. Fleet Development	4006517	Milton Keynes	Storbritannien	100,00	Scania USA Inc	06-1288161	San Antonio, TX	USA	100,00
Scania IT AB	556084-1206	Södertälje	Sverige	100,00	Scania Vastgoed B.V.	NL800564364B05	Zwolle	Nederländerna	100,00
Scania Italy Holding SRL	01668350224	Trento	Italien	100,00	Scania Österreich GmbH	AT 43324602	Brunn am Gebirge	Österrike	100,00
Scania Korea Ltd	136-81-15441	Seoul	Sydkorea	100,00	Scania-Bilar Stockholm AB	556084-1198	Stockholm	Sverige	100,00
Scania Latin America Ltda	635 010 727 112	São Bernardo do Campo	Brasilien	100,00	Scania-Bilar Syd AB	556528-9112	Malmö	Sverige	100,00
					Scania-Bilar Väst AB	556040-0938	Göteborg	Sverige	100,00
Scania Locations S.A.S.	402 496 442	Angers	Frankrike	100,00	SIA Scania Latvia	LV000311840	Riga	Lettland	100,00
Scania Luxembourg S.A.	LU165291-18	Münsbach	Luxemburg	99,90	Suvesa Super Veics Pesados LTDA	88301668/0001-10	Canoas	Brasilien	99,99
Scania Maroc S.A.	06100472	Casablanca	Marocko	100,00	Svenska Mektek AB	556616-7747	Södertälje	Sverige	100,00
Scania Nederland B.V.	NL800564364B04	Zwolle	Nederländerna	100,00	UAB Scania Lietuva	2 387 302	Vilnius	Litauen	100,00
Scania Nederland Holding B.V.	NL800564364B03	Zwolle	Nederländerna	100,00	UAB Skanvita	4 170 814	Klaipeda city	Litauen	100,00
Scania Networks B.V.	NL802638429B01	Haag	Nederländerna	100,00	Vabis Försäkrings AB	516401-7856	Södertälje	Sverige	100,00
Scania Parts Logistics AB	556528-9104	Södertälje	Sverige	100,00	Vestfold Elektrodiesel AS	83344182	Tönsberg	Norge	100,00
Scania Peter OOO	78:111158:25	St Petersburg	Ryssland	100,00	WM Data Zwolle B.V	8073.08.432.B01	Zwolle	Nederländerna	100,00
Scania Plan S.A.	30-61086492-5	Buenos Aires	Argentina	80,00	WM Data Angers	FR17412 282 626	Angers	Frankrike	99,00
Scania Polska S.A.	521-10-14-579	Warsawa	Polen	100,00					
Scania Production Angers S.A.S.	378 442 982	Angers	Frankrike	100,00					
Scania Production Stupsk S.A.	839-000-53-10	Stupsk	Polen	100,00					
Scania Properties Ltd	895484	Milton Keynes	Storbritannien	100,00					
Scania Real Estate AB	556084-1180	Katrineholm	Sverige	100,00					
Scania Romania SRL	J40/10908/1999	Bukarest	Rumänien	100,00					
Scania Service S.A.	33-70784693-9	Buenos Aires	Argentina	100,00					
Scania Siam Co Ltd	865/2543	Bangkok	Thailand	80,00					
Scania Slovakia	0035826649/801	Bratislava	Slovakien	100,00					
Scania Slovenija d.o.o.	1 124 773	Ljubljana	Slovenien	100,00					
Scania South Africa Pty Ltd	95/0 1275/07	Sandton	Sydafrika	100,00					
Scania Serbia d.o.o.	SR100014375	Belgrad	Jugoslavien	100,00					
Scania Sverige AB	556051-4621	Södertälje	Sverige	100,00					
Scania Sverige Bussar AB	556060-0586	Katrineholm	Sverige	100,00					
Scania Switzerland Holding Ltd	CH_170.3024.547-0	Zug	Schweiz	99,99					
Scania Tanzania Ltd	39320	Dar Es Salaam	Tanzania	100,00					
Scania Thailand Co Ltd	9802/2534	Bangkok	Thailand	99,99					

# Noter Moderbolaget

## Not 1 Finansiella intäkter och kostnader

	2004	2003	2002
<b>Ränteintäkter</b>			
Från dotterbolag	90	63	102
Övrigt	–	1	12
<b>Totalt</b>	<b>90</b>	<b>64</b>	<b>114</b>
<b>Räntekostnader</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Kursdifferenser på terminsavtal avseende valutasäkring av nettotillgångar i utländska dotterbolag	0	29	68
Koncernbidrag/utdelning	4 830	1 500	1 000
<b>Finansiella intäkter och kostnader, netto</b>	<b>4 920</b>	<b>1 593</b>	<b>1 182</b>

## Not 2 Aktier i koncernföretag

Dotterbolag/org. nr/säte	Ägarandel, %	Redovisat värde		
		2004	2003	2002
Scania CV AB, 556084-0976, Sverige	100,0 <sup>1)</sup>	8 401	8 401	8 401
Scania Latin America Ltda, 635,010,727,112, Brasilien	100,0 <sup>2) 3)</sup>	–	2 257	2 257
Scania Argentina S.A., 30-51742430-3, Argentina	99,9 <sup>2) 3)</sup>	–	358	298
Scania Chile S.A., 96.538.460-K, Chile	99,9 <sup>2) 3)</sup>	–	4	–
Scania del Peru S.A., 101,36300, Peru	5,2 <sup>2) 3)</sup>	–	15	15
<b>Totalt</b>		<b>8 401</b>	<b>11 035</b>	<b>10 971</b>

1) Scania CV AB är ett publikt bolag och moderbolag i Scania CV-gruppen, vilken omfattar samtliga produktions-, marknads- och finansbolag inom Scania AB-gruppen. Bolaget är dotterbolag till Scania AB vars aktier är noterade på Stockholms fondbörs.

2) Till följd av en koncernmässig omstrukturering per den 1 januari 2004 har samtliga, av Scania AB, ägda aktier i de sydamerikanska bolagen överförts till Scania CV AB.

3) Koncernens ägarandel uppgår till 100 procent.

## Not 3 Eget kapital

	Aktiekapital	Reservfond	Fritt eget kapital	Totalt
<b>2003</b>				
Ingående eget kapital	2 000	1 120	8 054	11 174
Utdelning	–	–	– 1 100	– 1 100
Koncernbidrag	–	–	– 272	– 272
Nettovinst för 2003	–	–	1 772	1 772
Utgående kapital per 31 december 2003	2 000	1 120	8 454	11 574
<b>2004</b>				
Ingående eget kapital	2 000	1 120	8 454	11 574
Utdelning	–	–	– 1 200	– 1 200
Nettovinst för 2004	–	–	4 059	4 059
<b>Utgående kapital per 31 december 2004</b>	<b>2 000</b>	<b>1 120</b>	<b>11 313</b>	<b>14 433</b>

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

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

Scania AB nyemitterat 26 296 508 A-aktier avseende förvärv av Ainax AB. Totalt utdelningsberättigade aktier uppgår därmed till 226.296.508.

**Fritt eget kapital** består av utdelningsbara medel och inkluderar årets resultat. I koncernredovisningen ingår koncernens fria egna kapital endast med den del av dotterbolagens fria egna kapital som kan delas ut till moderbolaget utan att aktierna i dotterbolaget behöver skrivas ner.

## Not 4 Obeskattade reserver

Periodiseringsfond	2004	2003	2002
Tax 1998	–	–	284
Tax 1999	–	637	637
Tax 2000	705	705	705
Tax 2001	634	634	634
Tax 2002	326	326	326
Tax 2005	814	–	–
<b>Totalt</b>	<b>2 479</b>	<b>2 302</b>	<b>2 586</b>

Av obeskattade reserver utgör MSEK 694 (645 respektive 724) en uppskjuten skatteskuld, vilken ingår i Scaniagruppens uppskjutna skatteskuld.

## Not 5 Ansvarsförbindelser

	2004	2003	2002
Ansvarsförbindelse avseende kreditförsäkring i FPG (koncernföretag)	2 010	1 588	1 457
Borgensförbindelser till förmån för koncernföretag <sup>1)</sup>	20 678	22 051	25 228
	<b>22 688</b>	<b>23 639</b>	<b>26 685</b>

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

## Not 6 Information avseende löner och ersättningar till ledande befattningshavare och revisorer

Den verkställande direktören i Scania AB och den övriga företagsledningen upprätthåller identiska befattningar i Scania CV AB. Löner och ersättningar bestrides av Scania CV AB, varför hänvisningar sker till Scaniagruppens Not 25 samt 27. Ersättning till revisorer har utgått med KSEK 10 (13 respektive 18) avseende moderbolaget.

# Förslag till vinstdisposition

Scaniagruppens fria egna kapital enligt koncernbalansräkningen uppgår till MSEK 16 145, varav årets nettovinst är MSEK 4 077.

Vid beslut om utdelning bör beaktas utvecklingen i februari 2005 med Ainax-affären som kom att belasta det fria egna kapitalet. I samband med förvärvet av Ainax med nyemitterade aktier ökade aktiekapitalet med MSEK 263 och överkursfonden med MSEK 7 560, tillsammans en ökning av det bundna egna kapitalet med MSEK 7 823. Detta motsvarade marknadsvärdet av de nyemitterade Scania-aktierna vid förvärvstillfället. Ainax tillgångar består i huvudsak av aktier i Scania och av 4 kap 14 § 2 st årsredovisningslagen följer att Ainax aktier i Scania inte ska anses ha något värde i Scantias redovisning. Med hänsyn härtill upptogs de som apportegendom tillskjutna aktierna i Ainax till ett värde om MSEK 82 i Scantias balansräkning. Mellanskillnaden MSEK 7 741 minskade därvid efter förvärvet av Ainax i februari 2005 fritt eget kapital i såväl moderbolaget som koncernen. Hänsyn till detta förhållande har tagits i nedanstående förslag till vinstdisposition.

Styrelsen och verkställande direktören föreslår att till bolagsstämmans förfogande per 2004-12-31 stående vinstmedel:

Belopp i MSEK	
Balanserade vinstmedel	7 254
Årets nettovinst	4 059
Summa	11 313

disponeras enligt följande:

Till aktieägarna utdelas 15,00 kronor per aktie	3 394
Till nästa år balanseras	7 919
Summa	11 313

Efter genomförande av föreslagen vinstdisposition får moderbolaget följande egna kapital:

Belopp i MSEK	
Aktiekapital	2 000
Reservfond	1 120
Balanserad vinst	7 919
Summa	11 039

Södertälje den 7 mars 2005

Bernd Pischetsrieder  
*Ordförande*

Vito H Baumgartner

Peggy Bruzelius

Sune Carlsson

Andreas Deumeland

Lothar Sander

Rolf Stomberg

Marcus Wallenberg

Kjell Wallin

Jan Westberg

Leif Östling  
*Verkställande direktör*

*Vår revisionsberättelse har avgivits den 7 mars 2005*

Caj Nackstad  
*Auktoriserad revisor*

Jan Birgeron  
*Auktoriserad revisor*

# Revisionsberättelse

## Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Scania AB (publ)

Org nr 556184-8564

Vi har granskat årsredovisningen, koncernredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning i Scania AB (publ) för år 2004. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för räkenskapshandlingarna och förvaltningen och för att årsredovisningslagen tillämpas vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen. Vårt ansvar är att uttala oss om årsredovisningen, koncernredovisningen och förvaltningen på grundval av vår revision.

Revisionen har utförts i enlighet med god revisions-sed i Sverige. Det innebär att vi planerat och genomfört revisionen för att i rimlig grad försäkra oss om att årsredovisningen och koncernredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter. En revision innefattar att granska ett urval av underlagen för belopp och annan information i räkenskapshandlingarna. I en revision ingår också att

pröva redovisningsprinciperna och styrelsens och verkställande direktörens tillämpning av dem samt att bedöma de betydelsefulla uppskattningar som styrelsen och verkställande direktören gjort när de upprättat årsredovisningen och koncernredovisningen samt att utvärdera den samlade informationen i årsredovisningen och koncernredovisningen. Som underlag för vårt uttalande om ansvarsfrihet har vi granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i bolaget för att kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören är ersättningsskyldig mot bolaget. Vi har även granskat om någon styrelseledamot eller verkställande direktören på annat sätt har handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen. Vi anser att vår revision ger oss rimlig grund för våra uttalanden nedan.

Årsredovisningen och koncernredovisningen har upp-

rättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger därmed en rättvisande bild av bolagets och koncernens resultat och ställning i enlighet med god redovisningssed i Sverige. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och för koncernen, disponerar vinsten i moderbolaget enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Södertälje den 7 mars 2005

Caj Nackstad  
*Auktoriserad revisor*  
KPMG Bohlins AB

Jan Birgersson  
*Auktoriserad revisor*  
Ernst & Young AB





# Resultat och leveranser per kvartal

MSEK om ej annat anges	Oktober – december			Juli – september			April – juni			Januari – mars		
	2004	2003	2002	2004	2003	2002	2004	2003	2002	2004	2003	2002
<b>Levererade fordon, antal</b>												
Lastbilar	<b>15 236</b>	13 019	12 130	<b>11 267</b>	9 755	8 435	<b>12 661</b>	11 656	10 198	<b>11 399</b>	10 615	9 132
Bussar	<b>1 626</b>	1 467	1 278	<b>1 401</b>	1 239	730	<b>1 450</b>	1 080	858	<b>1 042</b>	1 124	908
Totalt	<b>16 862</b>	14 486	13 408	<b>12 668</b>	10 994	9 165	<b>14 111</b>	12 736	11 056	<b>12 441</b>	11 739	10 040
<b>Resultaträkning</b>												
Försäljningsintäkter, Scaniaprodukter	<b>16 264</b>	13 995	13 448	<b>13 323</b>	11 567	10 381	<b>14 118</b>	12 843	12 115	<b>13 083</b>	12 176	11 341
Kostnad för sålda varor	<b>- 12 006</b>	- 10 560	- 10 059	<b>- 10 102</b>	- 8 986	- 8 014	<b>- 10 545</b>	- 9 613	- 9 384	<b>- 9 917</b>	- 9 113	- 8 803
Bruttoresultat	<b>4 258</b>	3 435	3 389	<b>3 221</b>	2 581	2 367	<b>3 573</b>	3 230	2 731	<b>3 166</b>	3 063	2 538
Forskning- och utvecklingskostnader	<b>- 563</b>	- 406	- 360	<b>- 471</b>	- 339	- 339	<b>- 561</b>	- 366	- 346	<b>- 392</b>	- 373	- 392
Försäljningskostnader	<b>- 1 491</b>	- 1 405	- 1 441	<b>- 1 338</b>	- 1 260	- 1 223	<b>- 1 424</b>	- 1 289	- 1 257	<b>- 1 297</b>	- 1 275	- 1 285
Administrationskostnader	<b>- 252</b>	- 232	- 229	<b>- 189</b>	- 181	- 181	<b>- 195</b>	- 245	- 218	<b>- 170</b>	- 195	- 229
Kundfinansiering	<b>115</b>	90	60	<b>122</b>	100	82	<b>110</b>	94	85	<b>103</b>	82	81
Andel av intressebolags resultat	<b>1</b>	7	0	<b>7</b>	2	4	<b>2</b>	6	3	<b>2</b>	1	16
Rörelseresultat Scaniaprodukter	<b>2 068</b>	1 489	1 419	<b>1 352</b>	903	710	<b>1 505</b>	1 430	998	<b>1 412</b>	1 303	729
Avyttrad Personbilsverksamhet	<b>-</b>	-	-	<b>-</b>	-	-	<b>-</b>	-	509	<b>-</b>	-	41
Rörelseresultat	<b>2 068</b>	1 489	1 419	<b>1 352</b>	903	710	<b>1 505</b>	1 430	1 507	<b>1 412</b>	1 303	770
Finansiella intäkter och kostnader	<b>- 62</b>	- 89	- 159	<b>- 76</b>	- 138	- 178	<b>- 94</b>	- 140	- 141	<b>- 91</b>	- 154	- 206
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader	<b>2 006</b>	1 400	1 260	<b>1 276</b>	765	532	<b>1 411</b>	1 290	1 366	<b>1 321</b>	1 149	564
Skatter	<b>- 692</b>	- 482	- 351	<b>- 407</b>	- 270	- 162	<b>- 438</b>	- 445	- 292	<b>- 398</b>	- 368	- 180
Minoritetsandel	<b>1</b>	- 3	- 1	<b>- 1</b>	0	2	<b>0</b>	- 1	2	<b>- 2</b>	- 1	- 1
Nettovinst	<b>1 315</b>	915	908	<b>868</b>	495	372	<b>973</b>	844	1 076	<b>921</b>	780	383
Resultat per aktie, SEK	<b>6,58</b>	4,57	4,54	<b>4,34</b>	2,48	1,86	<b>4,87</b>	4,22	5,38	<b>4,61</b>	3,90	1,92
Rörelsemarginal, Scaniaprodukter	<b>12,7%</b>	10,6%	10,6%	<b>10,1%</b>	7,8%	6,8%	<b>10,7%</b>	11,1%	8,2%	<b>10,8%</b>	10,7%	6,4%

# Nyckeltal och definitioner

	2004	2003	2002
<b>Scaniagruppen</b>			
Rörelsemarginal, %	11,2	10,1	9,3
Vinst per aktie, SEK	20,4	15,2	13,7
Avkastning på eget kapital, %	20,8	17,4	17,2
Soliditet, %	30,0	27,7	25,6
<b>Fordon och Service</b>			
Rörelsemarginal, %	10,4	9,4	7,5
Överskottsgrad, %	11,1	10,0	9,2
Kapitalomsättningshastighet, gånger	2,53	2,21	1,89
Avkastning på sysselsatt kapital, %	28,1	22,0	17,4
Nettoskuldsättningsgrad	0,05	0,17	0,31
Räntetäckningsgrad, gånger	8,4	6,2	4,6
<b>Kundfinansiering</b>			
Rörelsemarginal, %	1,7	1,4	1,2
Soliditet, %	11,2	11,5	11,9

## Rörelsemarginal

Rörelseresultat i procent av försäljningsintäkterna.

## Rörelsemarginal, Kundfinansiering

Rörelseresultat i procent av genomsnittlig portfölj.

## Vinst per aktie

Årets nettovinst i relation till antal aktier.

## Avkastning på eget kapital

Årets nettovinst i procent av eget kapital.

## Överskottsgrad

Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i procent av försäljningsintäkterna.

## Kapitalomsättningshastighet

Försäljningsintäkter i relation till sysselsatt kapital (totalt kapital med avdrag för räntefria skulder).

## Avkastning på sysselsatt kapital

Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i procent av sysselsatt kapital.

## Nettoskuldsättningsgrad

Kort- och långfristig upplåning (exklusive pensionsskulder) med avdrag för likvida medel samt kortfristiga placeringar i relation till eget kapital.

## Räntetäckningsgrad

Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i relation till finansiella kostnader.

## Soliditet

Eget kapital i procent av balansomslutning.

# Flerårsöversikt

MSEK om ej annat anges	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994
<b>Försäljningsintäkter per marknadsområde</b>											
Västra Europa	39 697	38 252	36 127	36 732	36 489	33 249	28 962	23 102	21 009	21 715	14 880
Centrala och östra Europa	5 026	4 067	3 139	2 624	1 826	1 330	1 814	1 398	827	732	266
Amerika	5 655	3 836	3 542	5 576	5 529	4 247	5 974	6 798	4 800	5 742	6 109
Asien	3 997	3 936	3 123	2 898	2 390	1 118	1 018	1 932	1 740	1 904	1 504
Övriga marknader	3 404	2 896	2 529	2 364	2 050	1 784	1 907	1 857	1 578	1 623	1 329
Intäktperiodisering <sup>1)</sup>	- 991	- 2 406	- 1 175	- 1 884	- 2 425	- 3 066	- 2 166	- 1 783	- 1 160	- 568	-
Summa Scaniaprodukter	56 788	50 581	47 285	48 310	45 859	38 662	37 509	33 304	28 794	31 148	24 088
Avytttrad Personbilsverksamhet <sup>2)</sup>	-	-	-	4 755	5 539	5 382	5 637	4 632	3 776	3 124	2 560
<b>Totalt</b>	<b>56 788</b>	<b>50 581</b>	<b>47 285</b>	<b>53 065</b>	<b>51 398</b>	<b>44 044</b>	<b>43 146</b>	<b>37 936</b>	<b>32 570</b>	<b>34 272</b>	<b>26 648</b>
<b>Rörelseresultat</b>											
Fordon och Service	5 887	4 759	3 548	2 089	4 623	4 655	3 251	2 716	2 787	5 011	3 731
Kundfinansiering	450	366	308	278	179	140	91	73	55	98	5
Avytttrad Personbilsverksamhet <sup>2)</sup>	-	-	550	100	277	250	250	258	215	243	173
<b>Totalt</b>	<b>6 337</b>	<b>5 125</b>	<b>4 406</b>	<b>2 467</b>	<b>5 079</b>	<b>5 045</b>	<b>3 592</b>	<b>3 047</b>	<b>3 057</b>	<b>5 352</b>	<b>3 909</b>
<b>Rörelsemarginal %</b>											
Fordon och Service	10,4	9,4	7,5	4,3	10,1	12,0	8,7	8,2	9,7	16,1	15,5
Avytttrad Personbilsverksamhet <sup>2)</sup>	-	-	-	2,1	5,0	4,6	4,4	5,6	5,7	7,8	6,8
<b>Totalt</b>	<b>11,2</b>	<b>10,1</b>	<b>9,3</b>	<b>4,6</b>	<b>9,9</b>	<b>11,5</b>	<b>8,3</b>	<b>8,0</b>	<b>9,4</b>	<b>15,6</b>	<b>14,7</b>
Finansnetto	- 323	- 521	- 684	- 926	- 630	- 545	- 378	- 296	- 351	- 505	- 223
<b>Nettoresultat</b>	<b>4 077</b>	<b>3 034</b>	<b>2 739</b>	<b>1 048</b>	<b>3 080</b>	<b>3 146</b>	<b>2 250</b>	<b>1 943</b>	<b>1 981</b>	<b>3 280</b>	<b>2 556</b>
Uftgifter för forskning och utveckling <sup>3)</sup>	- 2 219	- 2 151	- 2 010	- 1 955	- 1 621	- 1 267	- 1 168	- 1 248	- 1 084	- 923	- 805
Bruttoinvesteringar i anläggningstillgångar exklusive uthyrningstillgångar	2 736	3 196	3 025	1 980	1 825	1 876	2 026	2 566	2 579	2 182	2 149
Lageromsättningshastighet, gånger <sup>4)</sup>	6,0	5,8	6,1	6,0	6,2	5,6	5,3	5,3	5,7	6,6	6,5

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

2) Den svenska Personbilsverksamheten avyttrades per 1 januari 2002.

3) Från och med 2002 ingår aktiverade utgifter för utveckling, år 2004 med MSEK 316, år 2003 med MSEK 669 och år 2002 med MSEK 573, samt genomförda avskrivningar på aktivering, år 2004 MSEK 84 och år 2003 MSEK 2.

4) Beräknad som försäljningsintäkter i förhållande till genomsnittligt lager (justerat för avyttrad Personbilsverksamhet).

	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994
<b>Antal producerade fordon</b>											
Lastbilar	53 249	45 985	41 433	43 487	51 409	45 779	45 546	43 555	38 455	41 974	31 937
Bussar	5 712	5 291	3 712	4 664	4 172	3 703	4 515	4 586	3 901	4 464	2 845
<b>Totalt</b>	<b>58 961</b>	51 276	45 145	48 151	55 581	49 482	50 061	48 141	42 356	46 438	34 782
<b>Antal levererade lastbilar per marknadsområde</b>											
Västra Europa	30 412	29 456	28 335	30 416	38 476	36 106	32 686	26 756	26 249	26 596	17 814
Centrala och östra Europa	5 172	4 014	3 099	2 579	2 287	1 551	2 237	1 833	1 030	951	312
Amerika	7 604	4 739	3 633	6 181	6 777	6 253	7 621	9 649	7 377	7 964	8 713
Asien	5 464	5 317	3 486	2 994	3 438	1 481	1 410	3 096	2 997	3 329	2 818
Övriga marknader	1 911	1 519	1 342	1 489	1 340	1 260	1 599	1 058	1 375	1 627	1 178
<b>Totalt</b>	<b>50 563</b>	45 045	39 895	43 659	52 318	46 651	45 553	42 392	39 028	40 467	30 835
<b>Antal levererade bussar per marknadsområde</b>											
Västra Europa	2 226	2 345	1 618	1 701	1 618	1 935	1 731	1 595	1 655	1 642	983
Centrala och östra Europa	355	228	126	127	84	67	106	95	83	45	40
Amerika	1 472	1 072	958	1 595	1 843	1 237	1 697	1 829	1 641	1 878	1 287
Asien	947	631	440	666	278	160	78	308	309	304	140
Övriga marknader	519	634	632	583	351	364	505	757	275	301	237
<b>Totalt</b>	<b>5 519</b>	4 910	3 774	4 672	4 174	3 763	4 117	4 584	3 963	4 170	2 687
<b>Totalt antal levererade fordon</b>	<b>56 082</b>	49 955	43 669	48 331	56 492	50 414	49 670	46 976	42 991	44 637	33 522
<b>Totalmarknad tunga lastbilar och bussar, antal</b>											
Västra Europa:											
Lastbilar	231 000	213 000	211 700	235 000	243 700	235 900	207 300	170 300	172 000	173 300	133 300
Bussar	22 000	21 100	21 800	23 500	23 500	22 400	21 000	18 000	17 500	15 600	13 400
<b>Antal anställda</b> <sup>5)</sup>											
Produktion och centrala staber	17 892	17 331	16 748	16 422	17 143	16 762	16 834	17 145	16 948	18 559	16 350
Marknadsbolag	11 747	11 460	11 173	11 868	10 029	9 431	6 559	6 511	5 183	4 375	4 003
Summa Fordon och Service	29 639	28 791	27 921	28 290	27 172	26 193	23 393	23 656	22 131	22 934	20 353
Kundfinansieringsbolag	354	321	309	251	194	166	144	107	75	90	72
<b>Totalt</b>	<b>29 993</b>	29 112	28 230	28 541	27 366	26 359	23 537	23 763	22 206	23 024	20 425

5) Inklusive tillfälligt anställd personal.



## STYRELSE

### Bernd Pischetsrieder

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

### Leif Östling

Född 1945.  
Ledamot sedan 1994.  
Verkställande direktör och koncernchef i Scania AB. Övriga styrelseuppdrag: BT Industries och ADR Haanpää.  
Scaniaaktier: 113 025

### Peggy Bruzelius

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

### Andreas Deumeland

Född: 1956.  
Ledamot sedan 2003.  
Chef för Volkswagen AGs generalsekretariat.  
Övriga styrelseuppdrag: SEAT S.A, Spanien.  
Scaniaaktier: 0

### Lothar Sander

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

### Rolf Stomberg

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

### Sune Carlsson

Född 1941.  
Vice styrelseordförande sedan 2004.  
Styrelseordförande i Atlas Copco AB.  
Övriga styrelseuppdrag: Investor AB, Autoliv Inc. och Picanol NV.  
Scaniaaktier: 0



#### Vito H Baumgartner

Född 1940.  
Ledamot sedan 2004.  
Övriga styrelseuppdrag:  
AB SKF, PartnerRE Ltd.  
och Northern Trust Global  
Services.  
Scaniaaktier: 600

#### Marcus Wallenberg

Född 1956.  
Ledamot sedan 1994.  
Verkställande direktör och  
koncernchef i Investor AB.  
Vice styrelseordförande i  
Telefon AB L M Ericsson,  
Saab AB och SEB.  
Övriga styrelseuppdrag:  
bl a AstraZeneca PLC,  
Stora Enso Oy samt Knut och  
Alice Wallenbergs stiftelse.  
Scaniaaktier: 50 900

#### Kjell Wallin

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

#### Niclas Wilhelmsson

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

#### Kathrin Rosenquist

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

#### Jan Westberg

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

### REVISORER

**Caj Nackstad**  
Auktoriserad revisor,  
KPMG Bohlins AB

**Jan Birgerson**  
Auktoriserad revisor,  
Ernst & Young AB

**Suppleanter**  
**Thomas Thiel**  
Auktoriserad revisor,  
KPMG Bohlins AB

**Björn Fernström**  
Auktoriserad revisor,  
Ernst & Young AB



## VERKSTÄLLANDE LEDNING

### Jan Gurander

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

### Per Hallberg

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

### Leif Östling

Född 1945.  
Anställd sedan 1972.  
President and CEO.  
Scaniaaktier: 113 025  
Till Leif Östling rapporterar:  
Industrial and Marine Engines,  
Latin American Operations,  
Corporate Relations.

### Gunnar Rustad

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

### Hasse Johansson

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



## LEDNINGSENHETER

### 1. Magnus Hahn

Född 1955.  
Anställd sedan 1985.  
Senior Vice President  
Human Resources Support.  
Scaniaaktier: 0

### 2. Claes Jacobsson

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

### 3. Cecilia Edström

Född 1966.  
Anställd sedan 1995.  
Senior Vice President  
Corporate Relations  
Scaniaaktier: 0

### 4. Christoffer Ljungner

Född 1950.  
Anställd sedan 1976.  
Senior Vice President  
Sales and Services Overseas.  
Scaniaaktier: 100

### 5. Hans Narfström

Född 1951.  
Anställd sedan 1977.  
Senior Vice President  
Corporate IT.  
Scaniaaktier: 10

### 6. Per-Erik Lindquist

Född 1960.  
Anställd 1984–2000  
och sedan 2004.  
Senior Vice President  
Sales and Services Europe  
Scaniaaktier: 0

### 7. P O Svedlund

Född 1955.  
Anställd sedan 1976.  
Senior Vice President  
Global Purchasing.  
Scaniaaktier: 166

### 8. Jan Ytterberg

Född 1961.  
Anställd sedan 1987.  
Senior Vice President  
Corporate Control  
Scaniaaktier: 0

### 9. Urban Johansson

Född 1945.  
Anställd 1971–1995 och  
sedan 1999.  
Senior Vice President  
Powertrain Development.  
Scaniaaktier: 800

### 10. Hans-Christer Holgersson

Född 1953.  
Anställd sedan 1985.  
Senior Vice President  
Latin American Operations.  
Scaniaaktier: 166

### 11. Lennart Hjelte

Född 1945.  
Anställd sedan 1966.  
Senior Vice President.  
Industrial and  
Marine Engines.  
Scaniaaktier: 4 150

### 12. Lars Orehall

Född 1947.  
Anställd sedan 1974.  
Senior Vice President  
Truck, Cab and Bus Chassis  
Development.  
Scaniaaktier: 2 025

### 13. Mikael Sundström

Född 1957.  
Anställd sedan 2004.  
Senior Vice President  
Corporate Legal Affairs  
and Risk Management.  
Scaniaaktier: 0

### 14. Peter Härnwall

Född 1955.  
Anställd sedan 1983.  
Senior Vice President  
Administration and Control.  
Scaniaaktier: 166

### 15. Håkan Ericsson

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

### 16. Thomas Karlsson

Född 1953.  
Anställd sedan 1988.  
Senior Vice President  
Powertrain Production.  
Scaniaaktier: 0

### 17. Robert Sobocki

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

### 18. Lars Wrebo

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



# Bolagsstämma och information

## Bolagsstämma

Ordinarie bolagsstämma hålls fredag den 29 april 2005, klockan 14:00 i Victoriahallen, Stockholmsmässan i Älvsjö, Stockholm.

## Deltagande

Aktieägare som vill delta i bolagsstämman ska dels vara införd i aktieboken, som förs av VPC AB, tisdagen den 19 april 2005, dels anmäla sig till bolaget per post till Scania AB, Bolagsstämman, 151 87 Södertälje, eller per telefon 020-23 96 70, eller via Scantias hemsida [www.scania.com](http://www.scania.com) senast måndagen den 25 april 2004 klockan 16:00.

## Förvaltarregistrerade aktier

För att äga rätt att delta i bolagsstämman måste aktieägare, som låtit förvaltarregistrera sina aktier genom banks notariatavdelning eller enskild fondhandlare, tillfälligt inregistrera aktierna i eget namn hos VPC.

Aktieägare som önskar sådan omregistrering måste underrätta förvaltaren om detta i tillräckligt god tid före tisdagen den 19 april 2005.

## Utdelning

Som avstämningsdag för utdelning föreslås onsdagen den 4 maj 2005. Sista dag för handel inklusive utdelning är fredagen den 29 april 2005. Beslutat stämman enligt förslaget, beräknas utdelning verkställas tisdagen den 10 maj 2005.

## Information från Scania

Delårsrapport kvartal 1, 27 april 2005  
Delårsrapport kvartal 2, 27 juli 2005  
Delårsrapport kvartal 3, 1 november 2005  
Årsredovisningen finns på [www.scania.com](http://www.scania.com) där även Scantias delårsrapporter återfinns.

Materialet kan även beställas från:

Scania AB, 151 87 Södertälje

Telefon 08-55 38 10 00

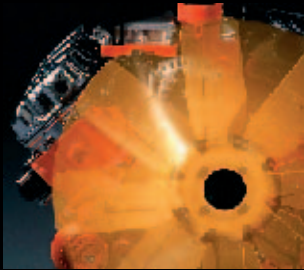
Fax 08-55 38 55 59

Adresser och uppdaterade fakta finns på

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







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

För mer information:  
[www.scania.com](http://www.scania.com)