Autoliv

Driving Automotive Safety
WORLDWIDE



AUTOLIV INC. ÅRSREDOVISNING 1999

3 Sammandrag

4 Brev till aktieägare

6 Autoliv i världen

8 Personal

10 Marknad

14 Autolivs säkerhetssystem

16 Forskning och utveckling

20 Kvalitet

22 Miljö

23 Koncernöversikt

27 Koncernens resultaträkning

28 Koncernens balansräkning

29 Koncernens finansierings-analys

30 Noter till de reviderade räkenskaperna

38 Revisionsberättelse

38 Definitioner

39 Flerårssammandrag

40 Styrelse

41 Ledande befattningshavare

42 Autoliv-aktien och bolagsstämma

Produktion: Autoliv och Wildeco.
Foto: Peter Knutsson m fl.
Illustrationer: Leif Åbjörnsson m fl.
Tryckeri: ColorPrint, Borlänge 2000.

AUTOLIV INC., som ingår i Fortunes lista över världens 500 största företag, är världens ledande bilsäkerhetsföretag med försäljning till alla större biltillverkare. Affärsidén är ”att utveckla, tillverka och sälja system över hela världen som minskar risken för skador på bilåkande och som förhindrar trafikolyckor”. Koncernen tillverkar främst krockkuddar, säkerhetsbälten, säkerhetselektronik, bilrattar, pisksnärtsskydd och andra stolskomponenter samt bilbarnstolar.

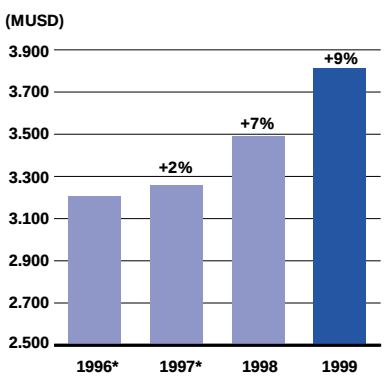
Autoliv har över 60 hel- eller delägda bolag med mer än 22.000 anställda i 29 bilproducerande länder. Koncernen har också åtta tekniska centra med 19 krocktestbanor, fler än något annat bilsäkerhetsföretag.

Autolivs aktie är noterad på New York Stock Exchange under koden ALV, bolagets svenska depåbevis på Stockholms Fondbörs under koden ALIV och bolagets amerikanska aktieoptioner på Chicago Board Options Exchange under koden ALV.

S A M M A N D R A G

- **Försäljnings- och vinstrekord**
- **Ford och General Motors tillkännager omfattande planer på krockkuddegardiner**
- **Nya fabriker i Turkiet, Argentina och Brasilien, nytt tekniskt centrum i Japan och nya fabriker i Nordamerika för bilrattar och krockkuddegardiner**
- **Förvärv av Japans näst största rattföretag och den dominerande leverantören av säkerhetsbälten till Ryssland**
- **Den första ordern inom ett nytt område: Rollover-skydd**

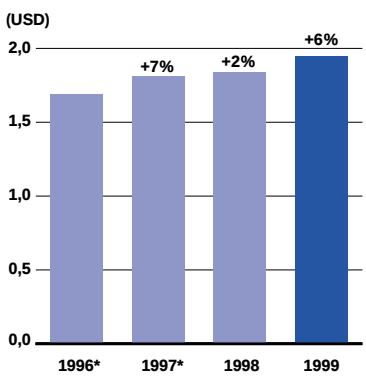
FÖRSÄLJNING



Under 1999 ökade Autolivs försäljning med 9%, dubbelt så snabbt som den beräknade tillväxten av världsmarknaden. Med oförändrade valutakurser var ökningen 12%.

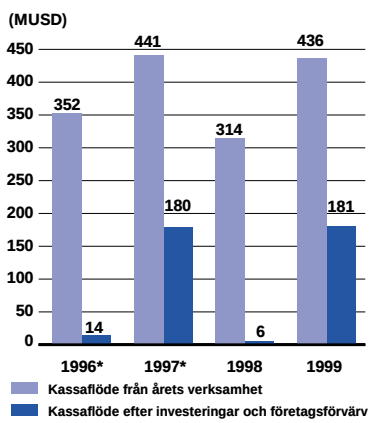
* Proforma p g a fusionen den 1 maj, 1997

VINST PER AKTIE



Vinsten per aktie förbättrades med 6% till 1,95 USD. Justerat för valutaförändringar var förbättringen 10%.

KASSAFLÖDE



Rörelsen har genererat mellan 314 MUSD och 436 MUSD per år. Efter företagsköp och betydande investeringar har mellan 6 MUSD och 181 MUSD per år återstått i fritt kassaflöde.

”Autoliv har möjlighet att växa snabbare än världsmarknaden genom att fortsätta att ta marknadsandelar, förvärva företag och genom att ha en starkare ställning på marknadens tillväxtsegment, t ex marknaden för krockkuddegardiner.”

Autoliv har idag en starkare marknadsposition än någonsin. Denna position är resultatet av medvetna satsningar på forskning och utveckling i kombination med kundanpassad produktutveckling och kraftfulla förändringar i den industriella strukturen. Autoliv levererar idag produkter till alla världens ledande och mest krävande biltillverkare.

Vi kommer att bygga vidare på Autolivs affärsidé ”att utveckla, tillverka och sälja system över hela världen som minskar risken för skador på personer i bil samt som förhindrar trafikolyckor.”

Strategin är oförändrad, vilket innebär att Autoliv skall:

- Expandera geografiskt
- Expandera produktmässigt.
- Fortsätta att sänka kostnaderna.
- Ständigt förbättra kvalitén.

GEOGRAFISK EXPANSION

I Japan har Autoliv tidigare varit underrepresenterat, men på senare tid har vi vidtagit flera åtgärder för att stärka vår närvaro. 1998 förvärvades en fabrik för krockkuddar och 1999 invigdes ett tekniskt centrum med en avancerad krocktestbana. I januari 2000 övertog vi Japans näst största rattföretag från Izumi med en marknadsandel på drygt 20%. Dessutom tog vi nyligen en fabrik i drift, som tillverkar gasgeneratorer till krockkuddar.

I Nordamerika invigde Autoliv ytterligare en ny fabrik. Tillverkningen baseras på Autolivs patenterade metod att väva krockkuddar i ett stycke i stället för att sy dem. Den nya fabriken, som utvidgar sin produktion successivt under våren 2000, skall tillgodose de amerikanska biltillverkarnas behov av att snabbt öka andelen bilar med krockkuddegardiner, (som skyddar både vid sidokollisioner och i rollovers då bilen voltar och slår runt). I slutet av året ökade produktionen snabbt i vår nya rattfabrik i Indiana, USA, och bältesfabriken i Mexiko byggdes ut. Dessutom invigdes en fabrik i Mexiko för läderklädda bilrattar.

I Sydamerika flyttade Autoliv Argentina sin fabrik för säkerhetsbälten och krockkuddar till ett industriområde utanför Buenos Aires. Autoliv do Brasil färdigställde ett fabrikskomplex utanför São Paulo med enheter för säkerhetsbälten, band till säkerhetsbälten samt bilrattar.

I Europa förvärvade vi knappt 50% av aktierna i det estniska företaget Norma, som är den dominerande bältesleverantören till den ryska bilindustrin. I affären ingick en option, vilken vi nyligen utnyttjat, att öka Autolivs innehav till 51%. Vi började också bygga en ny fabrik i Rumänien för säkerhetsbälten samt öppnade en ny anläggning i Turkiet för säkerhetsbälten, krockkuddar och bilrattar. Dessutom utökade vi kapaciteten i den polska fabrik som invigdes under 1998.

I Asien tog Autoliv initiativet till en sammanslagning av Malaysias fyra företag för säkerhetsbälten och krockkuddar. Autoliv äger 49% i det nya bolaget. Vi ökade också ägarandelen i vårt indonesiska bolag från 50 till 100%. I det ovan nämnda Izumi-förvärvet ingick även en modern anläggning på Filippinerna och ett delägt bolag på Taiwan.

PRODUKTUTVECKLING

Autolivs *Inflatable Curtain*, som introducerades 1998, har fått ett gott mottagande. Redan om två år kommer vi att tillverka 9 miljoner sådana krockkuddegardiner, att döma av orderstocken vid utgången av 1999. Så snabbt har försäljningsvolymen aldrig tidigare ökat för en ny Autolivprodukt.

Förra året fick Autoliv den första ordern på en rollover-sensor. Ordern omfattar även våra nyutvecklade rollover-algoritmer, dvs det mjukvaruprogram som styr den mikroprocessor som i sin tur bestämmer om bilens krockkuddegardiner och bältessträckare skall aktiveras. Tillsammans utgör dessa tre produkter ett mycket konkurrenskraftigt paket för den snabbt växande marknaden för jeepar och andra s k Sport Utility Vehicles. Detta bekräftades nyligen både av Ford och General Motors. Ford har beslutat införa rollover-skydd med krockkuddegardiner i alla sina fordon i denna kategori, medan GM tänker införa krockkuddegardinerna även i sina andra lätta fordon i Nordamerika senast 2003.

I USA kommer säkerhetsbestämmelserna att ändras för att successivt införa s k advanced airbags. Dessa ”intelligenta system” skall bl a förhindra att barn skadas av aktiverade krockkuddar. Det är ännu inte bestämt när förändringen skall träda ikraft, men det kommer att betyda att Autolivs leveransvärde per bil kommer att öka under de närmaste åren. Leveranserna av Autolivs första advanced airbag kommer att påbörjas redan före årsskiftet.

Ett annat nytt område är pisksnärtsskydd. Volvo har beslutat att införa Autolivs antiwhiplash system, *AWS*, i alla sina bilar efter en framgångsrik världslansering 1998 i Volvo S-80. En annan biltillverkare beställde också *AWS* med leveransstart om två år.

En stor del av Autolivs framgångar bygger på ett intensivt forsknings- och utvecklings-

arbete i nära samarbete med våra ledande kunder. Dessa satsningar leder visserligen till något högre kostnader, men lägger grunden för framtida försäljningstillväxt och ytterligare förstärkning av vår marknadsposition.

KOSTNADSKONTROLL

Den hittillsvarande hårda prispressen på krockkuddar håller på att dämpas. Trots detta är fortsatt kostnadskontroll Autolivs största utmaning. Vi fullföljer därför vårt ambitiösa kostnadssänkningsprogram.

Under 1999 flyttades ytterligare cirka 1.000 arbetstillfällen till lågkostnadsländer. För närvarande finns ungefär 10% av Autolivs 22.600 anställda i sådana länder. Denna utveckling kommer att fortsätta under 2000, då vi dessutom kan dra fördel av att Norma i Estland kan bli en underleverantör och legotillverkare till Autolivs bolag i Västeruropa.

Även om vi flyttar sömnadsarbete, t ex läderbeklädning av bilrattar, och annan arbetskraftsintensiv tillverkning till Östeuropa, Nordafrika och Mexiko, skapar vi ökad sysselsättning även i högkostnadsländer genom våra nya, avancerade säkerhetsprodukter.

Autoliv har minskat antalet ”familjer” av gasgeneratorer för krockkuddar till en tredjedel jämfört med vad vi hade vid fusionen 1997. Samtidigt fortsätter övriga standardiseringsprogram.

Vi har stängt fabriken i Amsterdam och sålt byggnaden. Även en del andra tillgångar har frigjorts och avyttrats. Denna målmedvetna inrikting på Autolivs kärnverksamhet kommer att fortsätta.

MÅL

Autolivs mål är:

- Långsiktigt öka försäljningen betydligt snabbare än tillväxten på världsmarknaden.
- Ge bolagets aktieägare en attraktiv avkastning på investerat kapital.
- Vara den mest innovativa, tillförlitliga och kostnadseffektiva samarbetspartnern för världens alla biltillverkare inom området bilsäkerhet.

UTVECKLINGEN UNDER 1999

Under 1999 nådde vi flera av dessa mål.

Försäljningen ökade med 9% till 3,8 miljarder dollar (över 30 miljarder kronor), vilket är dubbelt så snabbt som den beräknade tillväxten av världsmarknaden. Den starkare dollarn hade en betydande negativ inverkan på försäljningsintäkterna. Justerat för detta steg försäljningen med 12% jämfört med 1998.

Årets vinst per aktie förbättrades till 1,95 USD, eller med 6% trots den starkare dollarn och fortsatt prispress. Omräknat till 1998 års valutakurser blev ökningen 10%. Förbättringen berodde främst på en stark försäljningstillväxt, kostnadssänkningar och ett högt kapacitetsutnyttjande i fabrikerna.

UTSIKTER

De viktigaste prioriteringarna framöver blir att ytterligare stärka Autolivs position i Japan och i Nordamerika. I Nordamerika handlar det i första hand om segmenten säkerhetsbälten och bilrattar. Dessutom strävar vi efter en allmän förstärkning av Autoliv inom området elektronik och sensorer.

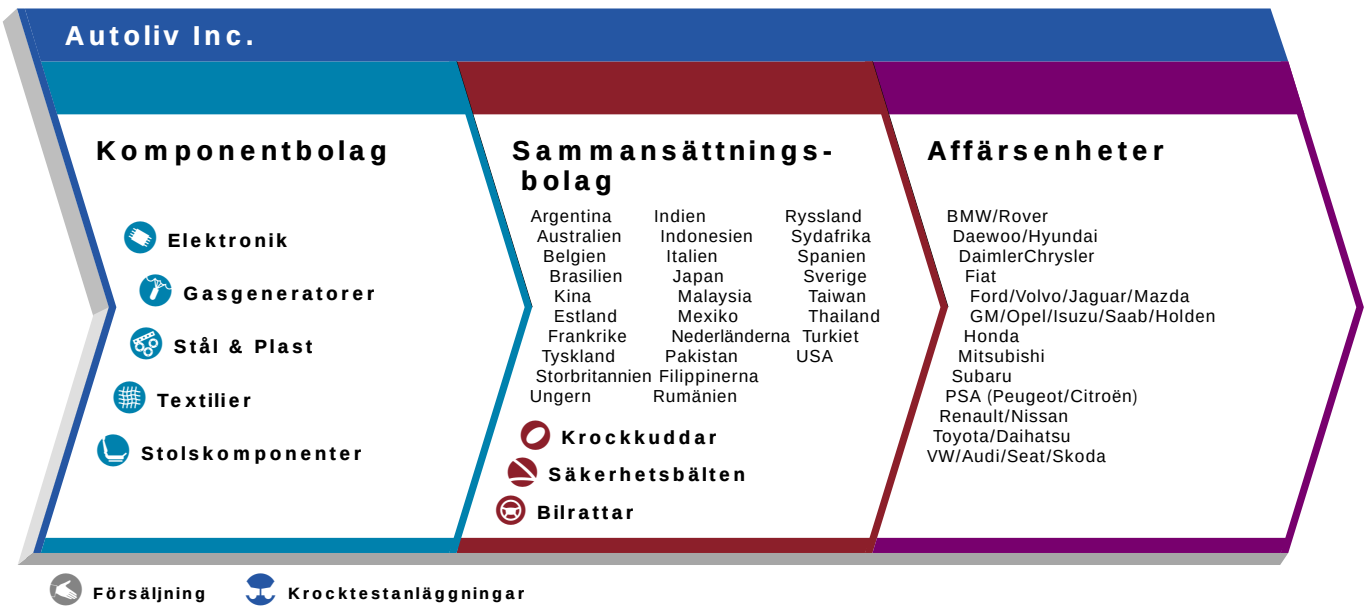
Totalmarknaden beräknas växa med ca 5% under 2000, förutsatt att inte valutor och bilproduktion väsentligt förändras jämfört med 1999. Autoliv har emellertid möjlighet att växa snabbare än världsmarknaden genom att fortsätta att ta marknadsandelar, förvärva företag och genom att ha en starkare ställning på marknadens tillväxtsegment, till exempel marknaden för krockkuddegardiner. Detta bör leda till högre vinster och ”shareholder value”, mervärde för Autolivs aktieägare.

Lars Westerberg
VD och koncernchef



AUTOLIV I VÄRLDEN

Autoliv har fler fabriker och utvecklingscentra för bilsäkerhet än något annat branschföretag. Denna fördel ökar i betydelse i takt med att bilföretagen går samman, eftersom de nya, världsomspännande företagsbildningar som uppstår vill ha samma produkter från en och samma leverantör i hela världen.



ARGENTINA

Anställda: 115
Kunder: Daimler, Faurecia, Fiat, Ford, GM, Iveco, JCI, Peugeot/Citroën, Renault, Toyota och Volkswagen
Buenos Aires

AUSTRALIEN

Anställda: 410
Kunder: Daewoo, Ford, Holden, Hyundai, Kia, Mitsubishi och Toyota
Melbourne

BELGIEN

Anställda: 5
Kunder: Volvo och ECA-seats
Gent

BRASILIEN

Anställda: 40
Kunder: Audi, Ford, GM, Peugeot/Citroën, Renault, SAS och Volkswagen
Taubaté

CANADA

Anställda: 145
Kunder: Autoliv och andra säkerhetsbältestillverkare
Collingwood och *Tilbury*

KINA

Anställda: 160
Kunder: Ford, Iveco, Nissan Peugeot/Citroën, Renault, Volkswagen/Audi och Volvo
Nanjing, Changchun och *Shanghai* (joint ventures)

ESTLAND

Anställda: 1.120
Kunder: AutoVaz, GAZ, GM och Autoliv Sverige
Tallinn

FRANKRIKE

Anställda: 4.050
Kunder: Peugeot/Citroën, Renault och Autolivbolag
Paris, Gournay-en-Bray, Caudebec, Poitiers, Brest, Survilliers, Pontoise, Rouen och *Valentigney* (joint venture)

TYSKLAND

Anställda: 2.660
Kunder: Audi, BMW, Ford, MAN, Mazda, Mercedes Benz, Opel, Porsche, Volkswagen och Autolivbolag
Elmshorn, Dachau, Braunschweig, Markgröningen, Döbeln och *Norderstedt*

STORBRITANNIEN

Anställda: 2.215
Kunder: Aston Martin, Ford, Jaguar, Mazda, Mitsubishi, Nissan, Peugeot/Citroën, Rolls Royce, Rover, Toyota och Vauxhall
Havant, Milton Keynes och *Congleton*

UNGERN

Anställda: 480
Kunder: BMW, Fasching, GM, DC, MAN, Steyr, Sungwoo, Suzuki, Volkswagen, TRW och Autoliv bolag
Sopronkövesd

INDIEN

Anställda: 150
Kunder: Daewoo, DaimlerChrysler, Ford, GM, Hyundai, Maruti och Volvo
Bangalore och *New Delhi* (joint venture)

INDONESIEN



Anställda: 20
Kunder: GM och Mitsubishi
Jakarta

NYA ZEELAND



Anställda: 5
Kunder: Eftermarknaden
Auckland

SPANIEN



Anställda: 1.170
Kunder: Ford, Mercedes Benz, Nissan, Opel, Peugeot/Citroën, Renault, Seat, Volkswagen och Autolivbolag
Barcelona och *Valencia*

ITALIEN



Anställda: 80
Kunder: Fiat
Turin

PAKISTAN



Anställda: 15
Kunder: Suzuki och Toyota
Karachi (Licenstillverkare)

SVERIGE



Anställda: 2.475
Kunder: Saab, Scania, Volvo och Autolivbolag
Stockholm, Vårgårda, Växjö, Hässleholm, Motala och *Kungälv*

JAPAN



Anställda: 205
Kunder: Daihatsu, Honda, Isuzu, Mazda, Mitsubishi, Nissan, Nissan-Diesel, Subaru, Suzuki och Toyota
Yokohama, Tsukuba, Nagoya, Hiroshima och *Taketoyo*

FILIPPINERNA



Anställda: 430
Kunder: Honda, Isuzu, Mitsubishi, Proton och Autoliv Japan
Manila (joint venture och dotterbolag)

TAIWAN



Anställda: 70
Kunder: Ford, GM, Honda, Isuzu, Mitsubishi och Nissan
Taipei (joint venture)

KOREA



Anställda: 10
Kunder: Daewoo, Hyundai, Kia och Sangyong
*Seoul; (*Licenstillverkare i *Munmak, Ulsan,* och *Kyungki-do)*

POLEN



Anställda: 285
Kunder: Autolivbolag
Olawa.

THAILAND



Anställda: 25
Kunder: Volvo och Isuzu
Bangkok

MALAYSIA



Anställda: 120
Kunder: BMW, Honda, Mitsubishi, Nissan, Perodua, Proton, Toyota och Volvo
Kuala Lumpur (joint ventures)

RUMÄNIEN



Anställda: 75
Kunder: BMW, Dacia, Daewoo och Autolivbolag.
Brasov

TUNISIEN



Anställda: 500
Kunder: Autolivbolag
El Fahs och *Ennadour*

MEXIKO



Anställda: 645
Kunder: Chrysler, Ford, GM, Volkswagen och Volvo
Toluca

RYSSLAND



Anställda: 30
Kunder: AutoVaz, GaZ, Moskvich och Autoliv, Sverige
Dubna

TURKIET



Anställda: 305
Kunder: Dyak Renault, Ford Otosan, Anadolu Isuzu, BMC, Hyundai Assan, Chrysler, Karsan, MAN, Mercedes Benz, Otokar, Otoyol och Tofas-Fiat
Gebze

NEDERLÄNDERNA



Anställda: 500
Kunder: Mitsubishi, Saab och Volvo
Landgraaf och *Boxtel*

SYDAFRIKA



Anställda: 210
Kunder: Atwood, BMW, Ford och Toyota,
Johannesburg

USA

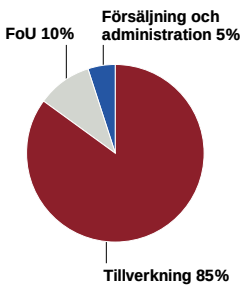


Anställda: 6.635
Kunder: BMW, Chrysler, Daihatsu, Ford, GM, Honda, Isuzu, Mazda, Mitsubishi, Nissan, Subaru, Suzuki, Toyota och Autolivbolag
Auburn Hills, Michigan; Brigham City, Ogden och *Promontory, Utah; Indianapolis* och *Columbia City, Indiana*

Not: ”Kunder” exkluderar i vissa fall mindre kunder.

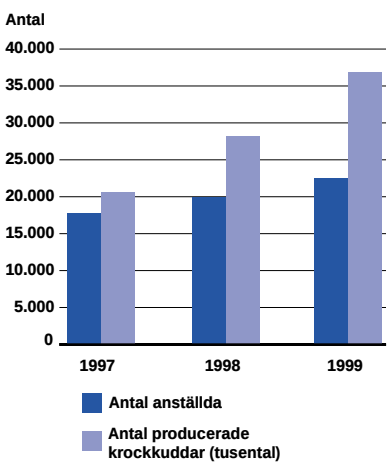
PERSONAL

ANSTÄLLDA PER FUNKTION



Av Autolivs 22.600 anställda arbetar så många som 85% med tillverkning, 10% arbetar inom forskning och utveckling samt 5% med försäljning och administration.

ANTAL ANSTÄLLDA



Antalet anställda i Autoliv-koncernen har ökat med 27% sedan 1997 (inkl. företagsförvärv och effekten av flyttningar till lågkostnadsländer). Ökningen kan jämföras med produktionsvolymen för koncernens största produkt – krockkuddar – som under samma tid stigit med 85%.

De anställda är en av Autolivs största tillgångar, men löner är också en av koncernens större kostnader. Autoliv har därför utvecklat flera program för att tillvarata och vidareutveckla denna värdefulla resurs och för att alla skall sträva mot samma mål. Dessutom är det viktigt att Autolivs ständiga behov av kvalificerade och välutbildade anställda tillgodoses för att upprätthålla försäljningstillväxten.

UTBILDNING

Inom koncernen finns många utbildningsprogram, både på central nivå för anställda i hela världen och på lokal nivå anordande av dotterbolagen för sin egen personal.

Autoliv Management Development Program (AMD) är en internationell utbildning för yngre chefer och specialister. Förutom ledarskapsträning syftar AMD till att deltagarna skall lära sig mer om Autolivkoncernen och om funktioner och verksamheter utanför deltagarnas egna arbetsområden. Eftersom deltagarna kommer från olika länder och skilda arbetsuppgifter, blir kontaktskapande också ett viktigt resultat av AMD. Utbildningen anordnas en gång om året och tiden delas mellan USA och Europa.

Autolivs *Manufacturing Development Program* är en utbildning för yngre chefer och ingenjörer inom produktion och produktutveckling. För att deltagarna skall få erfarenhet av olika tillverkningsprocesser bedrivs utbildningen i flera länder. Detta bidrar också till att förstärka kontakterna över gränserna inom Autolivkoncernen.

De flesta av Autolivs bolag och alla de större dotterbolagen ordnar också kurser för att vidareutbilda sin personal. Dessa kurser, som ofta bedrivs under samlingsnamnet *Autoliv Academy*, omfattar bl a produktutveckling, tillverkning, kvalitetssäkring, datorkunskap, ekonomi och administration. Ledarutbildning ingår också ofta i Autoliv Academy.

UTLANDSTJÄNST

Många i Autoliv arbetar i ett annat koncernbolag än det egna, därför att deras specialkompetens och erfarenhet saknas i det andra bolaget. Inom t ex Autoliv Inflators har flera amerikaner flyttat till divisionens europeiska anläggningar och flera europeer arbetar för divisionen i USA. Detta utbyte av personal överför inte bara produktkompetens och tillverkningskunnande utan bidrar också till att göra det ännu mera attraktivt att arbeta inom Autolivkoncernen.

SAMORDNING GENOM DECENTRALISERING

Några av Autolivs decentraliseringsåtgärder har samma fördelaktiga bieffekt, att göra koncernen till en extra intressant arbetsgivare samtidigt som besluten kan fattas snabbare.

De större dotterbolagen har t ex blivit utsedda att vara ”Global Lead Buyers”. Det innebär att varje större Autoliv-bolag svarar för inköpsförhandlingarna för en eller ett par viktiga komponenter eller råvaror för hela koncernen.

På motsvarande sätt har ett antal ingenjörer vid de ledande dotterbolagen blivit globalt konstruktionsansvariga för en eller ett par produkter.

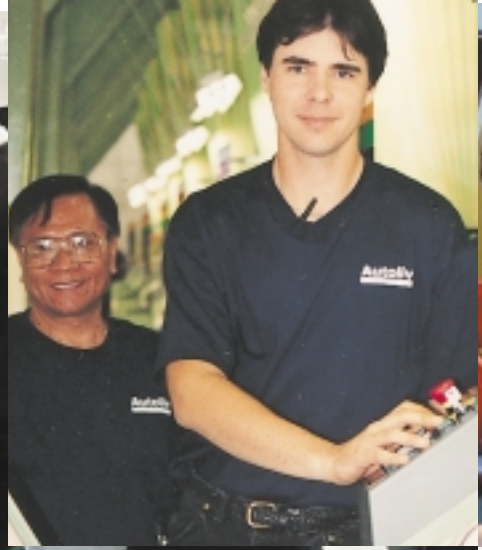
Dessutom medverkar de större dotterbolagen i koncernens etableringar på nya marknader genom att vara ansvariga för stöd till ett eller ett par nya bolag vardera. Detta ansvar följer bolagens viktigaste kunder. Det innebär att t ex det tyska bolaget hjälper koncernens bolag i Kina, eftersom Volkswagen är den största utländska biltillverkaren i Kina.

Även om huvudsyftet med alla dessa decentraliseringsåtgärder är att påskynda och förenkla beslutsprocessen, bidrar åtgärderna också till att anställda på flera nivåer i dotterbolagen blir delaktiga i hela koncernens expansionsplaner. Detta skapar extra motivation hos dem som deltar i expansionen och bidrar också till att sprida en gemensam Autolivanda i bolagen världen över.

ANSTÄLLDA* PER LAND

USA	6.635
Frankrike	3.810
Tyskland	2.660
Sverige	2.475
Storbritannien	2.215
Spanien	1.170
Mexiko	645
Nederländerna	500
Ungern	480
Australien	410
Turkiet	305
Polen	285
Sydafrika	210
Japan	205
Canada	145
Argentina	115
Italien	80
Rumänien	75
Övriga världen	160
Totalt	22.580

* Per den 31/12, 1999 i bolag som konsolideras.

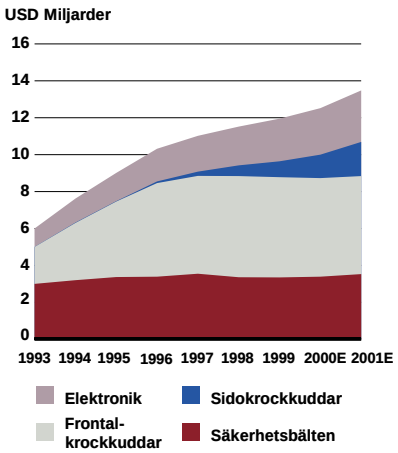







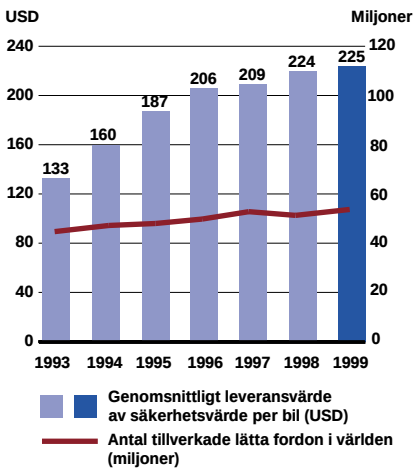



VÄRLDSMARKNADEN FÖR BILSÄKERHET



Autolivs marknad har vuxit med 12% per år sedan 1993 till över 12 miljarder dollar (exkl. bilrattar). Sidokrockkuddar, som Autoliv införde på världsmarknaden 1994, är det snabbast växande marknadssegmentet. Marknaden för frontalkrockkuddar växer inte längre beroende på prispressen och på att marknaden i USA är mättad. Utanför USA ökar dock även denna del av marknaden. Försäljningen av säkerhetsbälten växer trendmässigt med ca 3% per år, medan elektroniksegmentet brukar öka med ca 10% per år.

TILLVÄXTFAKTORER



Den viktigaste tillväxtfaktorn för Autolivs totalmarknad är att bilarna får mer säkerhetsutrustning. Detta har medfört att det genomsnittliga leveransvärdet i världen av säkerhetsprodukter har stigit med nästan 10% per år sedan 1993, från ca 130 USD per bil till ca 230 USD 1999. Den andra tillväxtfaktorn (högre bilproduktion i världen) har bidragit med mindre än 3 procentenheter till bilsäkerhetsmarknadens ökning och denna faktor har varierat mer än den första tillväxtfaktorn.

Det finns inga officiella uppgifter på världsmarknaden för bilsäkerhetsprodukter, men enligt Autolivs beräkningar svarar koncernen för nästan en tredjedel av totalmarknaden som 1999 uppgick till mer än 12 miljarder dollar.

I genomsnitt har marknaden vuxit med 12% per år sedan 1993 (då Autoliv började sammanställa dessa uppgifter från hela världen). Under de första tre åren låg ökningstakten på 20% jämfört med 5% per år under de senaste tre åren. Denna tillväxttakt väntas bestå under innevarande år, förutsatt oförändrade valutor och bilproduktion. Tillväxten kan därefter ta ny fart till följd av nya bestämmelser i USA på s.k. advanced airbags och genom Fords och GM's nyligen tillkännagivna planer på krockkuddegardiner (se nedan).

Den viktigaste tillväxtfaktorn är introduktionen av nya säkerhetsprodukter, t ex frontalkrockkuddar i början av 1990-talet och – för närvarande – sidokrockkuddar. Sedan 1993 har introduktionerna höjt det genomsnittliga leveransvärdet av säkerhetsprodukter per bil med nästan 10% per år. Resten av marknadstillväxten – knappt 3% - kommer från högre biltillverkning. Påverkan av bilproduktionen har varierat med den ekonomiska tillväxten i olika länder.

För närvarande uppgår leveransvärdet av säkerhetsprodukter till ca 225 USD per bil. Skillnaden är emellertid betydande mellan det stora antalet småbilar och det begränsade antalet lyxbilar där säkerhetsinnehållet oftast är 3-4 gånger högre än i genomsnittsbilen. Nya säkerhetssystem, som f n bara är tillgängliga i lyxfordon, håller emellertid på att sprida sig också till marknadens övriga segment. Leveransvärdet per bil förväntas därför fortsätta stiga.

Bilsäkerhetsprodukter säljs i allt större utsträckning som system. Säkerhetsbälten, krockkuddar och bilrattar konstrueras också för att samverka med varandra i en kollision. Ändå brukar marknaden fortfarande redovisas uppdelad i sina traditionella segment dvs säkerhetsbälten (som 1999 utgjorde 29% av totalmarknaden), krockkuddar (53%) och säkerhetselektronik (19%).

Andel av Autolivs försäljning



SÄKERHETSBÄLTEN

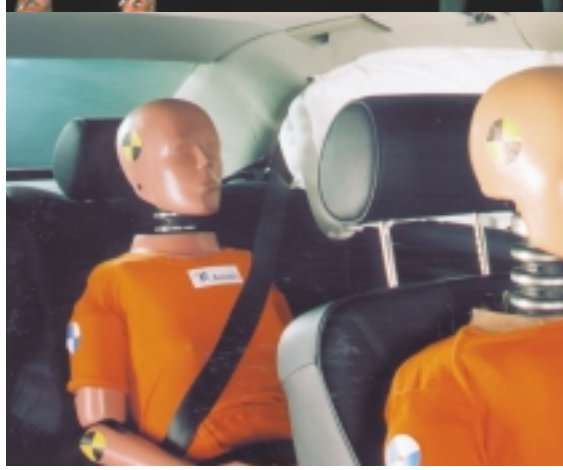
Världsmarknaden för säkerhetsbälten beräknas ha vuxit med 3% årligen sedan 1993. Motsvarande ökningstakt för Autoliv ligger på 13%. Både Autolivs och marknadens ökning beror på introduktionen av nya säkerhetsförbättringar såsom bältessträckare, automatiska höjdjusterare och belastningsbegränsare. Dessa förbättringar leder också till ökad försäljning av hela bältessystem, eftersom förbättringarna vanligtvis byggs in som en integrerad del i bältessystemens rullar.

En bältessträckare spänner bältet med upp emot 15 cm, så tidigt som möjligt vid en kollision. Det sker med en liten krutladdning, som aktiveras av samma sensor som frontalkrockkudden. Under 1999 uppgick världsmarknaden för denna relativt nya säkerhetsprodukt till nästan 45 miljoner enheter, varav Autoliv svarade för 25 miljoner.

En belastningsbegränsare släpper ut lite band ur bältesrullen om belastningen på den åkandes bröstkorg blir för stor i en olycka. Krockkudden utnyttjas i stället för att ta upp den för bröstkorgen farliga kraften. Förbättringen introducerades 1995 av Autoliv. Två år senare sålde Autoliv 3 miljoner belastningsbegränsare, 1998 knappt 10 miljoner och förra året drygt 14 miljoner.

I USA har introduktionen av bältessträckare just börjat och i Europa har biltillverkarna bör-





jat installera dem även i bilarnas baksäten. Den starka efterfrågan på dessa och andra nya bältesförbättringar väntas därför bestå. Efter samgåendet 1997 med Morton ASP har Autoliv också fått flera nya bältesorder i USA. Sammantaget innebär detta att Autolivs försäljning av säkerhetsbälten förväntas fortsätta att växa snabbare än bältesmarknaden som helhet.

Under 1999 tillverkade Autoliv 48 miljoner bältessystem. Härtill kommer tillverkningen hos intressebolag och licenstagare.

Andel av Autolivs försäljning



FRONTALA KROCKKUDDAR

Världsmarknaden för frontalkrockkuddar beräknas ha vuxit med i genomsnitt 27% per år mellan 1993 och 1997, då marknaden planade ut på sin nuvarande nivå över 5 miljarder dollar.

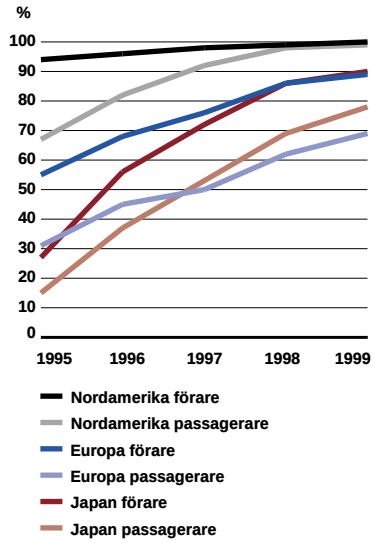
Under 1997 började den amerikanska marknaden falla i värde sedan alla nya bilar, genom ett lagkrav, fått krockkuddar på de båda framsätesplatserna. Samtidigt förvärrades prispressen på alla marknader. På marknader utanför USA har dock tillväxten fortsatt.

Mellan 1998 och 1999 steg antalet levererade frontalkrockkuddar från ca 73 miljoner till över 80 miljoner. För 1999 innebar det att minst fyra nya bilar i världen av fem utrustades med en förarkrockkudde och att tre av fyra även hade en för framsätespassageraren.

Marknaden kan snart börja att växa igen. Redan nu finns det en efterfrågan på mer avancerade system såsom Autolivs 4-stegs-system (se sid 18). Ännu viktigare är en förestående ändring i de amerikanska bestämmelserna som innebär att s k advanced airbags kommer att införas stegvis om några år. Även om kravet enbart skall gälla den amerikanska marknaden, kommer många biltillverkare att sälja dessa ”intelligenta” krockkuddar även på andra marknader. (Autolivs projekt inom advanced airbags beskrivs på sid 18).

Under 1999 sålde Autoliv 24 miljoner frontala krockkuddar, en ökning med 20% från 1998.

INSTALLATIONSGRAD FRONTALA KROCKKUDDAR



I USA är det lag på att alla nya lätta motorfordon skall ha frontalkrockkuddar för både föraren och framsätespassageraren. I Europa hade nästan 90% av alla nya bilar som såldes 1999 en förarkrockkudde och närmare 70% en passagerarkrockkudde. I Japan uppskattas installationsgraderna till 90 respektive 75%. Marknadens storlek bestäms fortfarande av antalet sålda enheter, men i framtiden kommer marknadstillväxten också att påverkas av det högre värdet hos de avancerade krockkuddar som börjar att införas på den amerikanska marknaden om några år.





Andel av Autolivs försäljning



SIDOKROCKKUDDAR

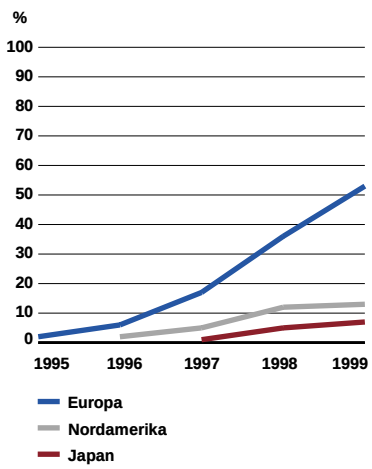
Mellan 1998 och 1999 ökade marknaden för sidokrockkuddar med 35% till knappt en miljard dollar. Tillväxten förväntas bestå, men i fortsättningen beräknas ökningen främst komma från sidokrockkuddar för huvudet – t ex Autolivs *Inflatable Curtain* – och inte som hittills i första hand från thoraxkuddar för skydd av bröstkorgen.

Denna bedömning grundas på existerande order. Härtill kommer att Ford nyligen tillkännagav planer på att installera krockkuddegardiner i alla jeepar och andra s k Sport Utility Vehicles. GM meddelade för sin del att koncernen planerar utrusta alla sina lätta motorfordon i Nordamerika (över 5 miljoner) med denna produkt fr o m 2003.

Autoliv introducerade världens första sidokrockkudde 1994 för bröstkorgsskydd och för huvudskydd 1997. Under 1999 ökade världsmarknaden från 16 miljoner sidokrockkuddar till 26 miljoner, varav Autoliv svarade för hälften.

Trots den snabba tillväxten är installationsgraden för sidokrockkuddar fortfarande enbart 20% för bröstkorgsskydd och under 5% för huvudskydd. Med sin marknadsandel på 50% bör Autoliv kunna utnyttja denna potential.

INSTALLATIONSGRAD SIDOKROCKKUDDAR

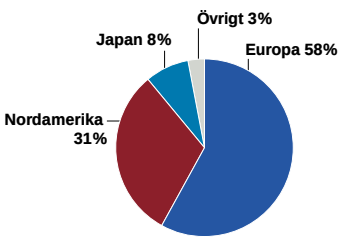


Under 1999 ökade installationsgraden av sidokrockkuddar bland nya bilar i Europa från ca 35% till uppskattningsvis 50%. I Nordamerika är installationsgraden fortfarande under 10%. I Japan stagnerade installationsgraden genom en kraftigt ökad andel småbilar i landets bilproduktion.

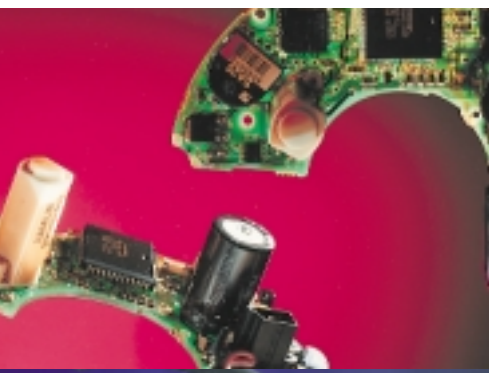
AUTOLIVS FÖRSÄLJNINGSVOLYMER

(Miljoner)	1997	1998	Ökn.	1999	Ökn.
Säkerhetsbälten	41	47	15%	48	2%
Bältessträckare	18	23	28%	25	9%
Frontala krockkuddar	17	20	18%	24	20%
Sidokrockkuddar	3	8	167%	13	63%
Bilrattar	1,2	1,5	25%	2,2	47%
Bilproduktion i världen	53	52	–3%	54	+5%

AUTOLIVS FÖRSÄLJNING PER MARKNAD



Kunder i Europa svarade för 58% av koncernens omsättning 1999, kunder i Nordamerika för 31% och i Japan för 8%.





Andel av Autolivs försäljning



ELEKTRONIK

Marknaden för bilsäkerhetselektronik, som under 1999 uppgick till över 2 miljarder dollar, växer f n med knappt 10% per år.

Tillväxten beror på att fler bilar utrustas med åtminstone ett krockkuddesystem. Dessutom blir elektroniken mer komplex och dyrbar när den även skall styra sidokrockkuddar, bältessträckare och andra nya säkerhetsystem.

Denna del av Autolivs marknad är relativt fragmentiserad, eftersom både elektronikföretag och Autolivs traditionella konkurrenter inom bilsäkerhet utvecklat elektronik för krockkuddar.

Inget företag har mer än 20% av denna marknad. Med cirka en tiodel av marknaden är Autoliv det femte företaget i storleksordning.

Andel av Autolivs försäljning



BILRATTAR

Världsmarknaden för bilrattar har stabiliserats på drygt en miljard dollar. Rattar för lyxbilar är dock ett tillväxtområde. I dessa bilar byggs fler funktioner in i ratten (t ex radio- och telefontangenter), och dyrbara träslag och andra material används för rattkransen.

Denna del av marknaden har genomgått en omfattande omstrukturering under de senaste fem åren då åtta rattföretag blivit uppköpta av krockkuddeföretag.

Autoliv inledde utvecklingen 1995 genom att köpa in sig i det franska rattföretaget Isodelta för att börja utveckla rattar med integrerade förarkrockkuddar.

Efter Izumi-förvärvet i Japan i början av detta år svarar Autoliv för ca 10% av världsmarknaden. Denna marknadsandel väntas stiga allteftersom kapaciteten tas i anspråk i koncernens nya rattfabriker i USA, Turkiet och Brasilien.

Under 1999 ökade Autoliv antalet sålda bilrattar med nästan 50% till 2,2 miljoner.

FRAMTIDA MARKNADER

Marknaden för *pisksnärtsskydd* befinner sig ännu i sin linda, eftersom det fortfarande bara finns ett konkurrerande, modernt system på marknaden och andra system, som är under utveckling, ännu inte lanserats. Autoliv började leverera sitt första pisksnärtsskydd *AWS* 1998.

Även om pisksnärtskydd kommer att bli mycket vanliga, väntas detta segment inte nå samma stora omsättning som övriga segment av bilsäkerhetsmarknaden. Det beror på att pisksnärtsskydden inte kräver helt nya produkter utan enbart modifieringar i bilarnas existerande stolar. Å andra sidan kan detta leda till att efterfrågan stiger snabbt

Rollover-skydd kommer enligt Ford att börja införas på jeepar och andra s k Sport Utility Vehicles (SUV) redan i höst. De flesta av dessa skyddsystem (t ex Autolivs, se sid. 19) kommer att utnyttja en krockkuddegardin, t ex Autolivs *Inflatable Curtain.* Bältessträckare kommer också att ingå (för att öka avståndet mellan den åkandes huvud och bilens innertak). Förutom att Autoliv är världsledande på både krockkuddegardiner och bältessträckare, har Autoliv nyligen fått sin första order på en nyutvecklad elektronisk rollover-sensor och sina nya rollover-algoritmer (mjukvaruprogrammet för sensorn). Detta produktpaket ger Autoliv goda möjligheter att dra fördel av denna framtida marknad.

AUTOLIVS MARKNADER

Under 1999 svarade försäljningen i Nordamerika för 31% av koncernomsättningen jämfört med 29% under 1998. Kunder i Europa svarade för 58% liksom under 1998 trots Euroförsvagningen. Den japanska marknaden minskade i betydelse med 2 procentenheter till 8% beroende på landets finanskris. Övriga länder svarade för 3%, samma som under 1998.

De viktigaste länderna för Autoliv under 1999 var USA, Tyskland, Frankrike, Japan, Spanien, Storbritannien och Canada. Den svenska marknaden svarade för knappt 5%.

I *Nordamerika* svarar Autoliv för en tredjedel av marknaden för krockkuddeprodukter och för 10% av marknaden för säkerhetsbälten. Autoliv började inte sälja säkerhetsbälten i USA förrän 1993, men nu ökar omsättningen stadigt. Försäljningen av bilrattar inleddes mot slutet av 1998. Redan om ett par år bör Autolivs marknadsandel för denna produkt närma sig 10% att döma av orderläget.

I *Europa* svarar Autoliv för ungefär halva marknaden för säkerhetsbälten och krockkuddar och för ca 10% av rattmarknaden

I *Japan* har Autoliv en stark ställning på marknaden för gasgeneratorer till krockkuddar med en marknadsandel på över 40%. För kompletta krockkuddar ligger andelen emellertid fortfarande under 10%, eftersom lokal tillverkning av krockkuddar inleddes först 1998 då ett japanskt krockkuddeföretag förvärvades. Efter förvärvet i början av detta år av Japans näst största rattföretag från Izumi uppgår Autolivs andel av marknaden för bilrattar till drygt 20% i Japan.

I övriga världen har Autoliv nått marknadsandelar på 50% eller mer på flera marknader såsom Argentina, Australien, Indien, Malaysia, Nya Zealand, Sydafrika och Turkiet. Det har skett genom att tidigt etablera jointventures eller dotterbolag i dessa länder.

KUNDER

Alla större biltillverkare i världen är kunder till Autoliv och vanligtvis är Autolivs marknadsandel särskilt hög hos de bilföretag som gjort sig kända för sina satsningar på personsäkerhet.

De viktigaste kundkonstellationerna i alfabetisk ordning under 1999 var BMW/Rover, DaimlerChrysler, Ford/Mazda/Volvo, General Motors/Isuzu/ Opel/Saab, Peugeot/Citroën, Renault/Nissan, Toyota och Volkswagen/ Audi/Seat/Skoda

Ingen kund svarar för mer än 18% av Autolivs omsättning och inget kontrakt för mer än 4%. Leveranskontrakten är som regel uppdelade på en kunds olika bilmodeller och varje kontrakt gäller i allmänhet så länge som bilmodellen produceras.

Under framtagningen av en ny bilmodell, vilket är en process som tar flera år, fungerar Autoliv ofta som utvecklingspartner och bidrar med sin sakkunskap till förslag på säkerhetsförbättringar.

Produkterna levereras vanligen ”just-in-time”, ofta flera gånger per dag.

Hos några kunder har Autoliv dessutom etablerat s k sekvenscentra inom eller i direkt anslutning till kundernas fabriker.

Dessa centra färdigställer Autolivs produkter och levererar dem till bilfabrikens monteringsband i rätt ordning dvs i den ordning som följer av olika bilköpares val av färg och extra utrustning.

Nästan varje minut får sekvenscentret en ny beställning och redan inom två till fem timmar (beroende på produkt) har Autoliv verkställt beställningen och levererat produkten.

E-BUSINESS

Nästan alla biltillverkare använder det elektroniska EDI-systemet (Electronic Data Interchange) för orderbeställning och avrop och för att ta emot skeppningsmeddelanden. EDI sköter också faktureringen.

Som ett komplement till EDI, som funnits i många år, har bilindustrin snabbt börjat utvidga sin elektroniska handel.

Detta arbete inbegriper även underleverantörerna inom områden som produktutveckling, materialflöden och försäljning (med t ex de nyligen tillkännagivna systemen Ford AutoXchange och GM TradeXchange).

I detta syfte har biltillverkarna börjat etablera särskilda elektroniska intranet (t ex ANX och ENX) till vilka Autoliv redan anslutit sig. Autoliv följer således sina kunder i deras beslut att utnyttja de möjligheter som den senaste tekniken kan erbjuda.

På samma sätt håller Autoliv på att etablera elektroniska web-sajter för de underleverantörer som inte använder EDI. Den första sådana sajten på internet har redan Autoliv North Amerika öppnat.

KONKURRENTER

Under 1996 och 1997 minskade antalet större bilsäkerhetsföretag i världen från nio till sex.

Under de senaste tre åren har Autoliv tagit marknadsandelar och blivit branschens största företag. Den amerikanska börsnoterade koncernen TRW är nästan lika stor som Autoliv inom bilsäkerhet men TRW är större totalt sett.

Andra viktiga konkurrenter är Takata (ett familjeägt, japanskt bilsäkerhetsföretag), Breed (ett amerikanska börsnoterat bilsäkerhetsföretag som under 1999 ansökte om konkurs), Delphi (en börsnoterad, amerikansk och världens största bilunderleverantör) samt Petri (ett tyskt familjeägt rattföretag som också tillverkar krockkuddar).

Autolivs konkurrensfördel är bl a att vara ett specialiserat företag med ett komplett produktprogram för bilsäkerhet, egen tillverkning av alla viktigare komponenter till säkerhetssystemen och med tillverkning nära de större kunderna.

Koncernen har också fler tekniska centra och krockbanor än något annat bilsäkerhetsföretag. Detta ger Autoliv förutsättningar att inte bara leverera sina säkerhetsprodukter ”just-in-time” utan också till ”just-in-time-engineering” dvs att tillhandahålla tekniska råd och resurser med kort varsel.

AUTOLIVS SÄKERHETSSYSTEM

1. NÄRZONSSENSORER
Gör det möjligt att aktivera bilens krockkuddar och övriga säkerhetssystem ytterligare något tidigare och bättre anpassa aktiveringen till den aktuella krocksituationen. Kan också användas för att upptäcka ”döda vinklar” vid filbyten och för att underlätta parkering. Ett samarbetsprojekt med Celsius Tech.

2. BAGAGEBÄLTEN
Säkerhetsbälten som skyddar ömtålig last och som hindrar tung last från att tränga in i passagerarutrymmet vid kraftiga kollisioner.

3. BÄLTESBALK
En s.k. makrokomponent med tre förmonterade 3-punktsbälten. Balken gör det lättare, särskilt när ryggstödet skall vara fällbart, att installera ett komplett 3-punktsbälte också på mittplatsen i baksätet. Förbättrar även sidokollisionsskyddet.

4. SÄKERHETSVÄGG
En stark, specialkonstruerad aluminiumstruktur som hindrar bagage från att tränga in i passagerarutrymmet vid en kraftig frontalkollision.

5. PISKSNÄRTSSKYDDET SIHR
Ett pisksnärtsskydd speciellt utvecklat för åkade i baksätet (se sid. 19). Presenterat 1999.

6. ISOFIX BILBARNSTOL
Isofix är en ny världsstandard som skall förhindra att en bilbarnstol inte sätts riktigt fast. Autolivs isofix-bilbarnstol, som introducerades i början av 2000 på Volvos nya V70, finns både för barn under ett år och för barn mellan ett och tre år.

7. INTEGRERAD BILBARNSTOL
Gör det möjligt att använda bilens ordinarie säkerhetsbälte, vilket är bättre än ett separat bälte. Eftersom stolen är inbyggd i bilens ryggstöd, tar den ingen plats när den inte används.

8. INFLATABLE CURTAIN (I C)
Introducerad 1998 i Volvo-, Mercedes-, Toyota- och Audibilar. Med krockkuddegardiner på bilens båda sidor får föraren och alla passagerare närmast bilens sidor ett effektivt huvudskydd i en sidokollision eller en rollover-olycka. Tillverkas med Autolivs patenterade ”one-piece-weaving technology”.

9. ANTI-WHIPLASH SEAT (AWS)
Introducerad 1998 i Volvos S 80-bil. Minskar påtagligt risken för nackskador – s.k. pisksnärtsskador – vid påkörningar bakifrån.

10. BELT-IN-SEAT (BIS)
Genom att säkerhetsbältets diagonalband fästs i stolsryggen i stället för i bilens B-stolpe mellan sidodörrarna kommer bandet närmare den åkandes kropp. Bältessystemet blir därför ännu effektivare, speciellt för långa personer. BIS minskar också risken att huvudet slår i innertaket vid rollover-olyckor.

11. STOLSKOMPONENTER
Stolsramar, ryggstöd, glidskenor och andra stolskomponenter har tillverkats av Autoliv sedan 1996. Autoliv har också utvecklat en unik och starkare ryggstödsjusterare (“recliner”) för *Belt-in-Seat system* och andra applikationer.

12. THORAXKUDDE
Bröstkorgsskydd som Autoliv introducerade på världsmarknaden 1994 i samarbete med Volvo. Lika effektivt vid sidokollisioner som en frontalkrockkudde vid frontalkrockar.

13. BÄLTESSYSTEM
Autoliv började tillverka säkerhetsbälten 1956 och har nu det bredaste produktutbudet i branschen med egen tillverkning av alla nyckelkomponenter inklusive alla de senaste bältesförbättrande nyheterna som:

14. Automatisk höjdjusterare.
24. Belastningsbegränsare
25. Bältessträckare

15. PASSAGERARKROCKKUDDE
Minskar dödsrisken med ca 20% vid frontalkollisioner. Autoliv har ett komplett produktutbud med s k Full-size Bags, Euro Bags, Gentle Bags, Smart Bags samt ett brett produktprogram med olika gasgeneratorer, nylonkuddar och andra nyckelkomponenter.

16. I T S (INFLATABLE TUBULAR STRUCTURE)
Världens första krockkudde för huvudskydd vid sidokollisioner. Introducerad 1997 i samarbete med BMW och det amerikanska företaget Simula.

17. KNÄKROCKKUDDE
Introducerad på världsmarknaden av Autoliv 1995. Skyddar knän och höfter samt minskar risken för att personen skall glida under höftbältet. Till skillnad från stoppning och andra konventionella knäskydd tar knäkrockkudden inte bort utrymme i bilen.

18. INFLATABLE CARPET (INCA)
En krockkudde som skyddar fötter, anklar och underben om fotutrymmet slås in vid en krock.

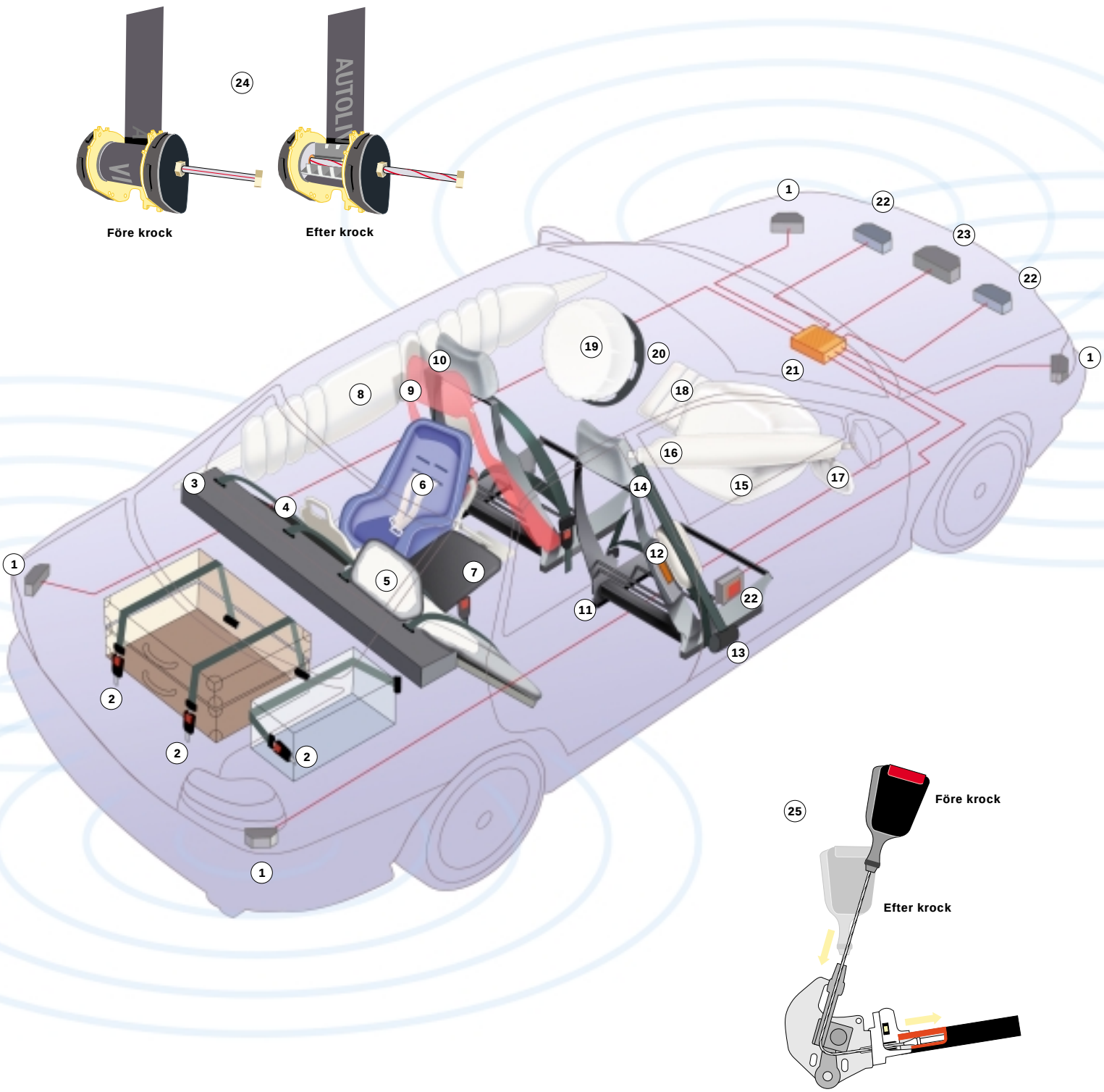
19. FÖRARKROCKKUDDE
Minskar, i kombination med ett säkerhetsbälte, dödsrisken för förare vid frontalkollisioner med ca 25% och risken för allvarliga huvudskador med ca 75%. Autoliv tillverkar inte bara olika typer av krockkuddar (Full-size Bags, Face Bags, Gentle Bags, Smart Bags, etc.) utan även alla nyckelkomponenter i krockkuddarna.

20. BILRATT
Förarkrockkudden levereras allt oftare integrerad i ratten.

21. ELEKTRONISK STYRENHET
Innehåller en mikroprocessor som bestämmer om, och exakt när, bilens bältessträckare och krockkuddar skall aktiveras.

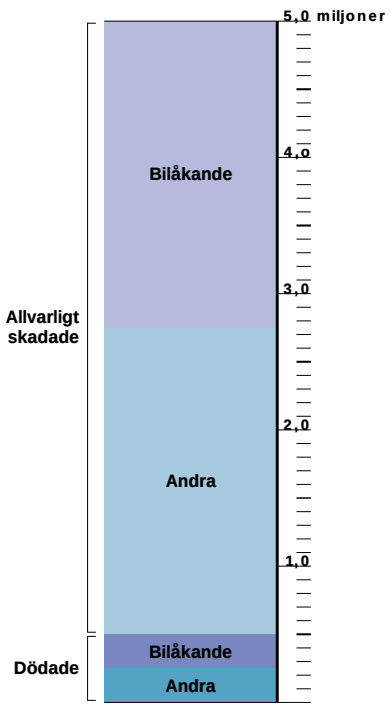
22. KROCKZONSSENSORER
Elektroniska sensorer som hjälper den centrala styrenheten att upptäcka krockar så tidigt som möjligt.

23. KROCKVARNINGSRADAR
En radar under utveckling som skall upptäcka olycksrisker, varna föraren och sätta bilens säkerhetssystem i beredskapsläge. I systemet ingår en automatisk fart- och avståndshållare (Adaptive Cruise Control). Projektet bedrivs i samarbete med CelsiusTech.



Autolivs produkter för advanced airbags beskrivs på sidan 18.

ANTAL TRAFIKOFFER



Ungefär en halv miljon människor omkommer i trafiken varje år i världen och tio gånger så många får allvarliga skador. Olyckorna leder inte bara till stort mänskligt lidande utan också till betydande kostnader för vård, rehabilitering och inkomstbortfall. Enbart i USA uppgår dessa kostnader till 165 miljarder dollar per år enligt myndigheternas beräkningar. En stor del av dessa liv och kostnader skulle kunna sparas om fler fordon vore utrustade med de senaste säkerhetssystemen. Autoliv uppskattar besparingspotentialen till över 150 miljarder dollar (över 1 000 miljarder kronor) för hela världen.

Autolivs forskning och utveckling baseras på egna tester och försök, på skadestatistik och krockdata samt på kunskap om vilka krockkrafter människans olika kroppsdelar tål. Rapporter från oberoende forskare är en annan betydelsefull informationskälla.

Koncernens forskning bedrivs också i nära samråd med biltillverkarnas egna säkerhetsexperter och med företagets tekniska råd, The Autoliv Technical Advisory Board.

Koncernens gemensamma forskning är koncentrerad till Autoliv Research i Vårgårda, medan produktutvecklingen är uppdelad mellan Autolivs tekniska centra i Frankrike, Storbritannien, Sverige, Tyskland och USA. Dessutom har koncernen tekniska centra i Australien, Japan och Spanien samt en krockbana i Indien.

TESTRESURSER

Med 19 krockbanor (däribland åtta för fullskaleprov med kompletta fordon) i nio länder har Autoliv mer testresurser än något annat bilsäkerhetsföretag.

Närhet för kunderna till dessa testanläggningar är viktigt för att få biltillverkarna att välja Autoliv som utvecklingspartner.

Autolivs anläggningar och specialister utnyttjas i stor utsträckning av biltillverkarna, andra bilunderleverantörer, myndigheter och andra externa kunder. Autolivs provningsexperter har därför goda möjligheter att få erfarenhet av ett större spektrum av krocktester än motsvarande specialister hos andra bilsäkerhetsföretag och biltillverkare.

Några av anläggningarna utför årligen över 100 fullskaleprov (krocktester med kompletta bilar) och över 1 000 slädtester med karosser. En stor mängd matematiska krocksimuleringar i datorer genomförs parallellt med krocktesterna.

AUTOLIVS HELHETSSYN

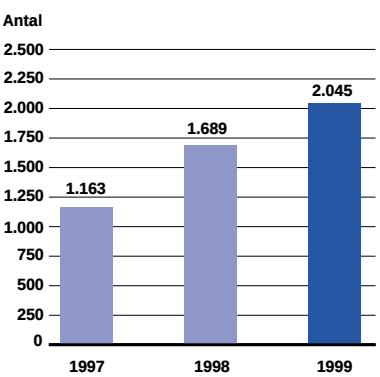
Bilsäkerhetsindustrin har hittills främst ägnat sig åt s k in-crash-system, som är inriktade på att begränsa konsekvenserna av en olycka.

Som ett led i Autolivs Total Safety System-tänkande har koncernen vidgat sitt verksamhetsfält till att även omfatta s k pre-crash-system, som skall förhindra olyckor, och s k post-crash-system, som skall öka chanserna att överleva och slippa bestående men när en olycka redan inträffat.

Autolivs Total Safety System-tänkande syftar till att ge alla bilåkande i vilken typ av trafikolycka som helst bästa möjliga skydd, utan att skyddssystemen i sig själva resulterar i allvarliga skador oavsett i vilken position den bilåkande befinner sig.

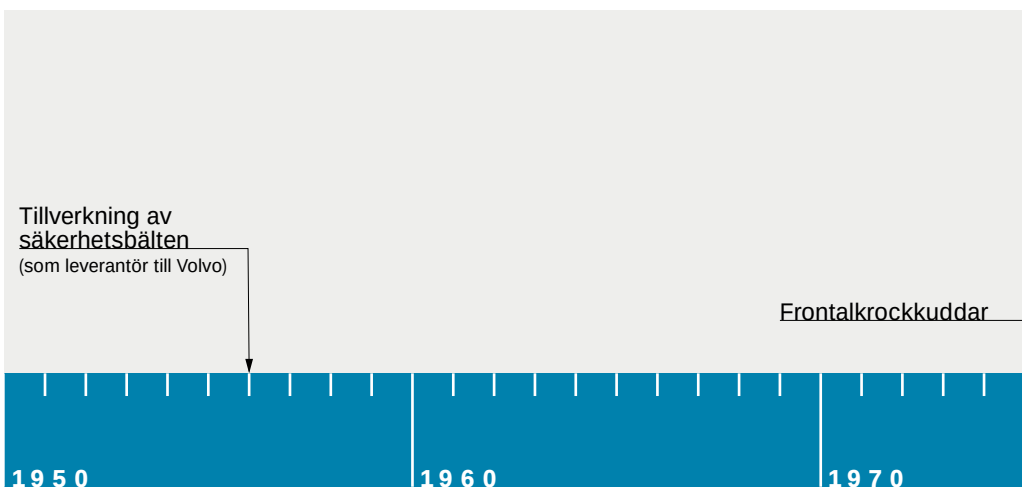
Det innebär att komponenter och delsystem skall konstrueras för att samverka med varandra som ett enda integrerat system. Säkerhetsbältenas försträckare och frontalkrockkuddarna är t ex redan anpassade till varandra genom

UTVECKLINGSPERSONAL



Autoliv har över 2.000 anställda inom forskning och utveckling.

AUTOLIVS ”FÖRST I VÄRLDEN”



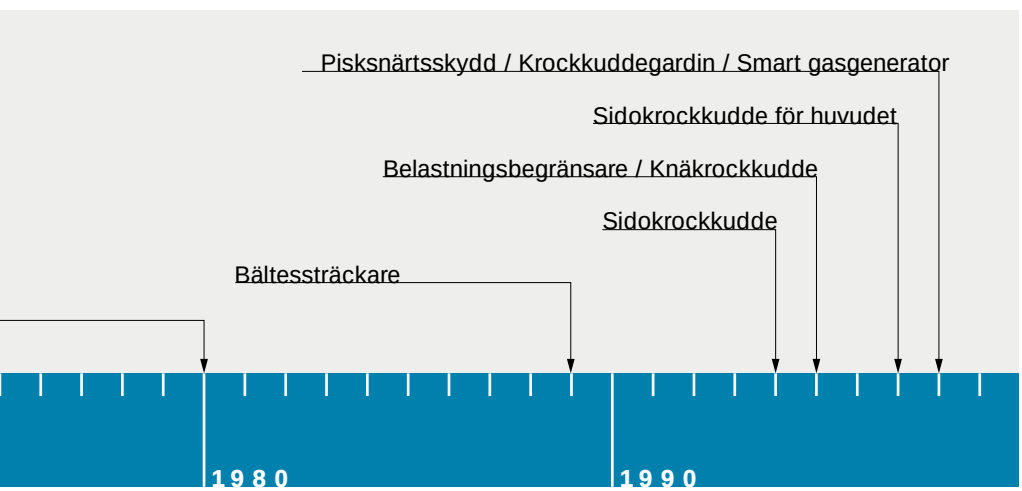
att aktiveringen av dem styrs av samma elektroniska styrenhet för att ge bästa möjliga skyddsverkan. Uppblåsningen av krockkuddarna skall också ta hänsyn till om den bilåkande använder säkerhetsbälte. Detta är också vad alltfler billtillverkare efterfrågar; att säkerhetssystem och andra bildelar levereras som s k makrokomponenter.

Det är angeläget att vidareutveckla de nuvarande skyddssystemen så att de ger ett effektivt skydd för alla typer av bilåkande, för barn likaväl som för den ökande gruppen äldre, för korta kvinnor likaväl som för storvuxna män, av vilka alla kan befinna sig i många olika positioner i en olycka.

Dessutom är olyckorna i verkligheten nästan aldrig enbart frontalkrockar mot en betongbarriär i en given hastighet (som i de flesta tester bestämda av myndigheter).

Framtidens bilsäkerhetssystem bör därför kunna avgöra om det rör sig om en frontalkrock, sidokollision, påkörning bakifrån eller en rollover. Ett idealiskt system skall dessutom kunna avgöra med vad en bil krockar, storleken på föremålet och hastigheten i vilken sammanstötningen sker.

Autolivs forskning och utveckling är därför inriktad på att rädda människor i riktiga olyckor och inte på att skydda krockdockor i av myndigheterna föreskrivna prover.



AUTOLIVS TEKNISKA RÅD

Autolivs forskning bedrivs i samråd med företagets tekniska råd, The Autoliv Technical Advisory Board, vars externa medlemmar är internationellt erkända vetenskapsmän inom trafikolycksanalys, krocksäkerhet och stötbiomekanik.



Professor Murray Mackay (ordförande) från University of Birmingham, Storbritannien.



Professor Hermann Appel från Berlins Tekniska Högskola i Tyskland.

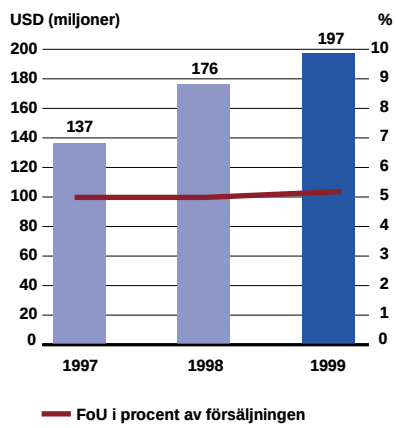


Professor Jeff Crandall från University of Virginia i USA



Professor Per Lövsund från Chalmers Tekniska Högskola.

FoU-KOSTNADER



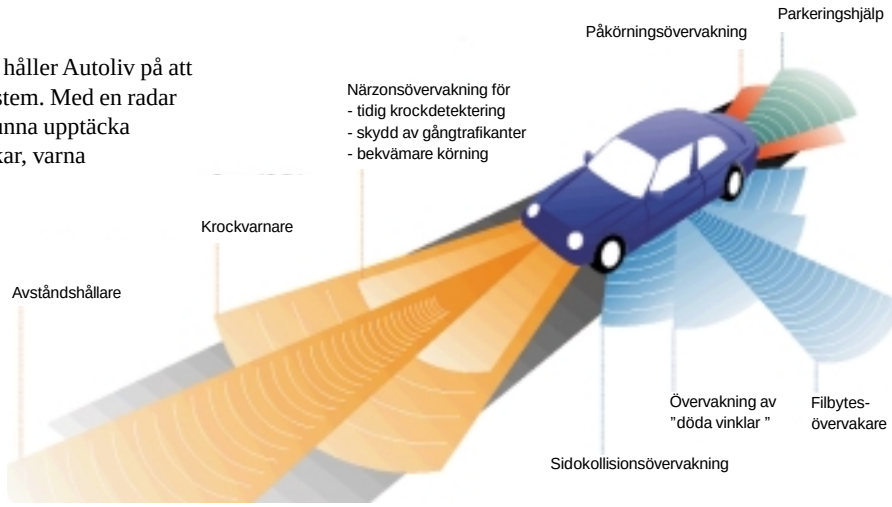
Under 1999 ökade Autolivs egna satsningar på forskning, utveckling och kundanpassningsprojekt med 12% till 197 MUSD (SEK 1,6 miljarder), vilket motsvarar 5,2% av försäljningen jämfört med 5,1% under 1998. Inklusive utvecklingsprojekt och krocktester som kunderna betalar uppgår FoU-satsningarna till knappt 7%.

OLYCKSFÖREBYGGANDE

PRE-CRASH-SYSTEM

I samarbete med CelsiusTech håller Autoliv på att utveckla ett krockvarningssystem. Med en radar från Celsius skall systemet kunna upptäcka omedelbart förestående krockar, varna föraren och bromsa fordonet.

I systemet skall även ingå en avancerad fart- och avståndshållare, en s k Adaptive Cruise Control.







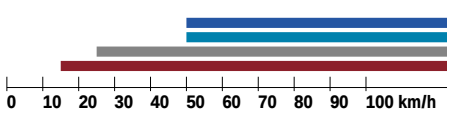
SKADEMINSKANDE

IN-CRASH-SYSTEM

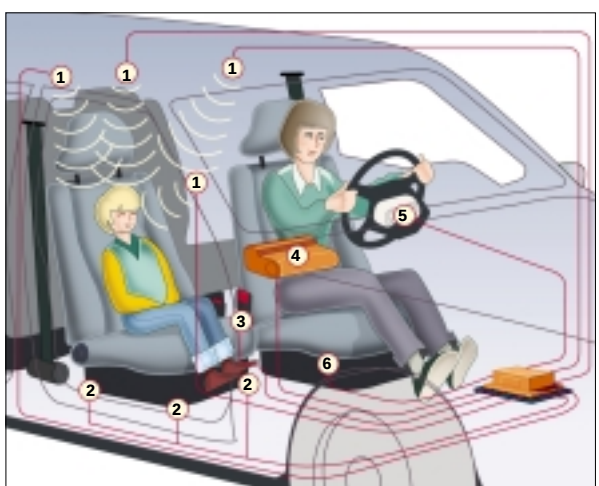
Ett **4-stegssystem** *(t.v.)* håller på att tas fram i samarbete med Renault. Systemet skall ge bättre skydd vid krockar i höga hastigheter utan att krockkudden för den skull blir aggressivare i de vanligaste kollisionerna, de i lägre hastigheter.

Vid det krockvåld som uppstår om bilen kolliderar i en hastighet under ca 15 km i timmen används enbart säkerhetsbältet. Vid krockvåld i hastigheter mellan 15 och 25 km/h dras säkerhetsbältet åt av en av systemets båda bältessträckare. I intervallet upp till 50 km/h blåses krockkuddarnas första sektion upp till 40 liter på förarsidan och till 60 liter på passagerarsidan. Vid högre krockvåld spänns säkerhetsbältet kraftig genom att båda bältessträckarna i systemet aktiveras. Dessutom blåses krockkuddarna upp till 60 respektive 100 liter. Det sker genom att båda drivsatserna i systemets tvåstegsgasgenerator används. Därigenom spräcks rivsömmarna på sidorna och krockkuddarna vecklas ut ännu mer.

Advanced Airbags *(t.h.)* är en ny typ av krockkuddesystem som kommer att införas i USA om några år. Med *ultraljudssensorer* (1) och *stolslägessensorer* (6) kan Autolivs system bestämma hur nära krockkudden en bilåkande befinner sig. *Viktsensorer* (2) kan bestämma om det sitter ett barn i framsätet, om det är en vuxen där eller om platsen är tom. Med en sensor i *bältesläset* (3) kan systemet upptäcka om den åkande inte använder säkerhetsbältet. Med hjälp av värdena från dessa sensorer och Autolivs reglerbara *Smartinflator* (4), kan uppblåsningen av krockkudden justeras efter krockvåldet, den åkandes vikt, storlek och avstånd till krockkudden. Systemet kan också ha Autolivs *Umbrella RDS Bag* (5) eller någon annan av Autolivs nya *Gentle Airbags*.



- Första bältessträckaren
- Första delen av krockkudden (40 liter)
- Andra bältessträckaren
- Andra delen av krockkudden (+20 liter)

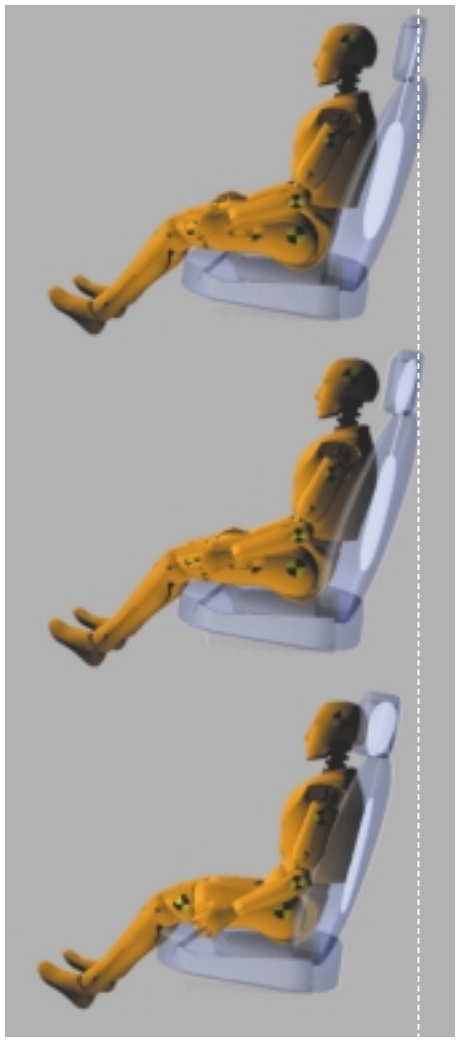


OBS! Säkerhetsbälte skall alltid användas! (Teckningen visar bara en av de situationer en advanced airbag skall klara av).

Autolivs **Self-Inflating Head Restraint, SIHR** *(t.h.)* är världens första pisksnärtsskydd speciellt utvecklat för baksäteså kande. Vid påkörningar bakifrån pressas luft från en blåsa i ryggstödet till en blåsa i huvudstödet som härigenom skjuts framåt med upp till 5 cm. Detta minskar, eller tar helt bort, det farliga mellanrum som oftast finns mellan huvudstödet och den åkandes huvud. Liksom i *AWS* (Anti-Whiplash Seat dvs det pisksnärtsskydd Autoliv introducerade 1998 för framsätesåkande) fungerar SIHR utan vare sig sensor eller gasgenerator. I stället är det den åkande själv som utlöser systemet och blåser upp den lilla kudden i huvudskyddet. Det sker när den åkande, p g a tröghetskrafterna, trycks in i ryggstödets vid påkörningen bakifrån.

Under 1999 fick Autoliv en order inom ännu ett nytt område: **Rollover-skydd** *(nedan)*. Kunden kommer att använda Autolivs s.k. algoritmer – mjukvaruprogram – för rollovers för att aktivera en säkerhetsbåge tillräckligt tidigt om bilen håller på att välta och slå runt. I många sådana olyckor måste systemet utlösas redan innan något av hjulen har hunnit att lätta från vägen.

Det rollover-skydd som Autoliv utvecklar består av ett s k *Belt-in-Seat*-system där diagonalbältet fästs i stolsryggen i stället för i mittstolpen (för att öka avståndet mellan innertaket och den åkandes huvud), bältessträckare (för att ytterligare öka avståndet till taket) och Autolivs krockkuddegardin *Inflatable Curtain* (för att förhindra att den bilåkande slår huvudet i bilens sida eller i marken). Enligt olycksstatistik omkommer 80% av dem som i en rollover-olycka hamnar helt eller delvis utanför bilen.



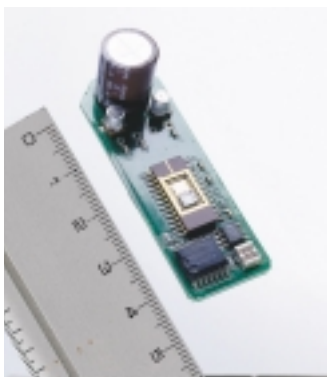
FÖR SKADEÖVERLEVNAD

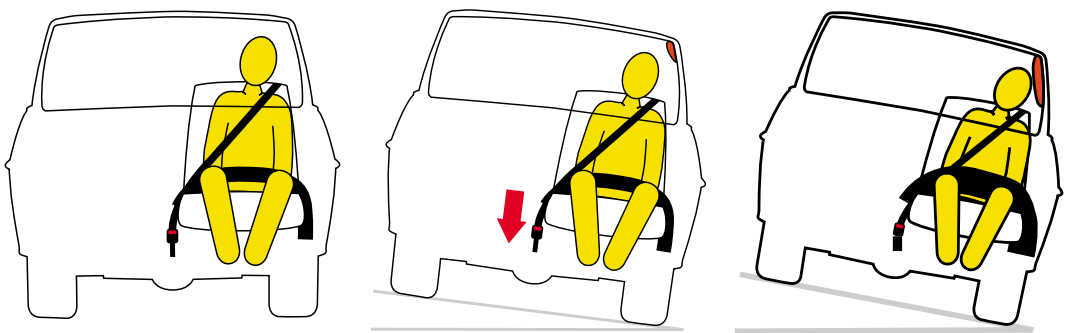
POST-CRASH SYSTEMS

(Nedan) nya bilar kommer ofta att ha både en integrerad biltelefon och ett satellitbaserat navigationssystem. För dessa fordon håller Autoliv på att vidareutveckla krockkuddesystemens styrenheter så att de automatiskt skall ringa närmaste larmcentral omedelbart efter en krock och ange platsen för olyckan. I nästa steg skall detta **Automatic Assistance Notification System (AANS)** också kunna ge ambulanspersonalen information om hur allvarlig olyckan är och hur många personer som finns i bilen.

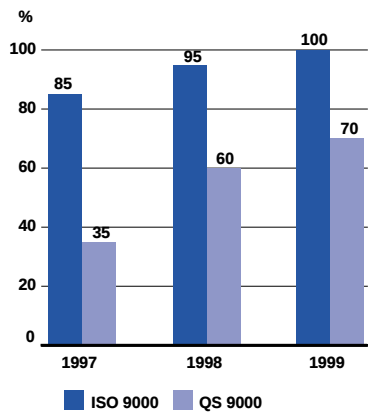


Autolivs rollover system består av en sensor, Belt-in-seat, bältessträckare och *Inflatable curtain.*



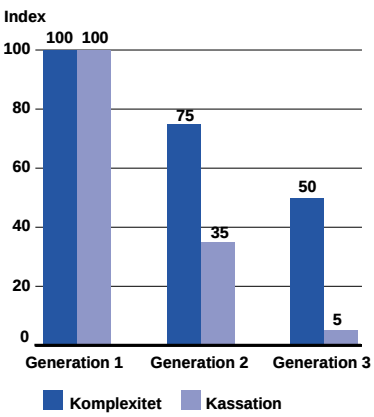


CERTIFIERINGSLÄGET



Med undantag för nya bolag i koncernen är alla Autolivs dotterbolag certifierade enligt den internationella kvalitetsstyrningsstandarden ISO 9000 och 70% av bolagen är även certifierade enligt bilindustrins kvalitetsstandard QS 9000.

KONSTRUKTIONSFÖRBÄTTRINGAR



Autoliv har upprättat ett komplexitetsindex för sina produkter. Detta baseras på antalet komponenter, antalet svetsar och andra faktorer som bestämmer hur komplicerad en produkt är. Enligt detta index har komplexiteten i en typisk gasgenerator i en krockkudde minskat med 50%. Tillsammans med andra åtgärder har detta bidragit till att förbättra kvalitetsläget med 95%.

Kraven på tillförlitlighet är extremt höga på Autolivs produkter, något som ställer ovanligt långtgående krav på kvalitet.

För att nå sådana kvalitetsnivåer har Autoliv under många år arbetat med ett avancerat kvalitetssäkringsprogram. Tanken bakom programmet är att förebygga fel enligt den s k nollfelsprincipen. Detta innebär i t ex tillverkningen att inga defekta insatsvaror, mellanprodukter eller slutprodukter skall tillåtas fortsätta till nästa steg i produktionsprocessen. Detta åstadkoms genom att inrätta kontrollstationer vid alla kritiska moment i tillverkningen bl a genom att installera vikt- eller trycksensorer och datorstyrda kameror som jämför varje tillverkat exemplar med datorns bild av en felfri produkt.

Om fel upptäcks, inleds ett systematiskt sökande efter grundorsaken och korrigeringar vidtas. Resultatet följs sedan noga upp.

PRODUKTUTVECKLINGSPROCESS

Arbetet för felfria produkter börjar redan när nya produkter skall tas fram. Bristfälliga konstruktioner är ofta liktydigt med bristfällig kvalitet. Sådana inneboende brister är dessutom oftast mycket dyra och svåra att avhjälpa när tillverkningen kommit igång.

För att få fram konstruktioner som ger hög kvalitet har Autoliv utarbetat en systematisk plan, *The Autoliv Product Development System (APDS)*. I detta system ingår fem kontrollstationer där utvecklingsarbetet stäms av innan ett projekt får gå vidare till nästa fas.

Vid den första kontrollstationen (Tollgate 0) fastställs affärsidén, kostnadsramarna och möjligheterna att genomföra projektet. Inget utvecklingsarbete får påbörjas utan dessa godkännanden.

Vid nästa kontrollstation (Tollgate 1) utvärderas produktidén och prototyper analyseras.

Därefter startar det egentliga utvecklingsarbetet då både konstruktionen och tillverkningsmetoden tas fram. Båda dessa verksamheter skall bedrivas samtidigt så att de kan ta hänsyn till varandras begränsningar och möjligheter.

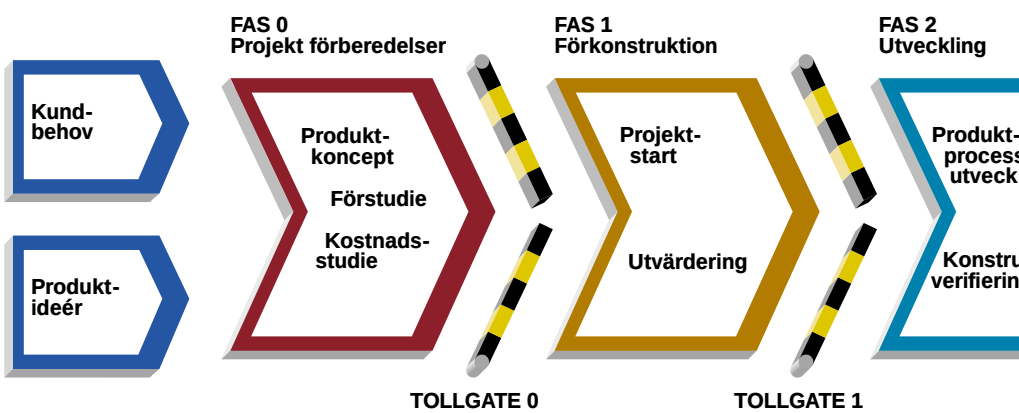
Vid Tollgate 2 sker den slutgiltiga utvärderingen av prototyperna och konstruktionen låses därefter.

Då kan insatsvaror, verktyg och produktionsutrustning beställas och provexemplar av produkten tillverkas.

Detta gör det också möjligt att vid Tollgate 3 utvärdera tillverkningsprocessen och inhämta kundernas godkännande.

Vid den sista kontrollstationen (Tollgate 4) körs produktionen för fullt för att kontrollera stabiliteten i tillverkningsprocessen. Därefter kan tillverkningen börja i industriell skala och serieleveranser till kunder inledas.

AUTOLIVS PRODUKTUTVECKLINGSSYSTEM (APDS)



STÄNDIGA FÖRBÄTTRINGAR

Autolivs kvalitetsansträngningar upphör inte med detta, utan arbetet med att nå ännu bättre kvalitetsnivåer pågår ständigt. Autoliv följer därför hela tiden utvecklingen av ett stort antal kvalitetsindikatorer.

Dessa har fastställts under APDS-processen. Värdena baseras både på kundernas och myndigheternas krav, men också på Autolivs egna kvalitetsstandards.

Dessa kvalitetsindikatorer och andra parametrar används också vid ”benchmarking” av Autolivs olika fabriker, både internt inom koncernen och i jämförelser med andra företag.

Autoliv har också utvecklat ett mycket omfattande identifieringsystem som gör det möjligt att spåra varje produkt och komponent och identifiera tillverkningsdag och -nummer, även efter det att produkten funnits flera år på marknaden.

CERTIFIERING

Samtliga helägda dotterbolag med direktleveranser till biltillverkarna har certifierats enligt den internationella kvalitetsstyrningsstandarden ISO 9000. De flesta delägda bolag har också denna certifiering.

Så gott som alla Autolivs bolag i Europa och Nordamerika är också certifierade enligt bilindustrins kvalitetsstandard QS 9000.

Autoliv tillämpar principen att alla anställda i koncernen skall vara engagerade i strävan mot bättre kvalitet. Dessutom är knappt 4% av koncernens 22.600 anställda direkt verksamma i någon kvalitetsfunktion.

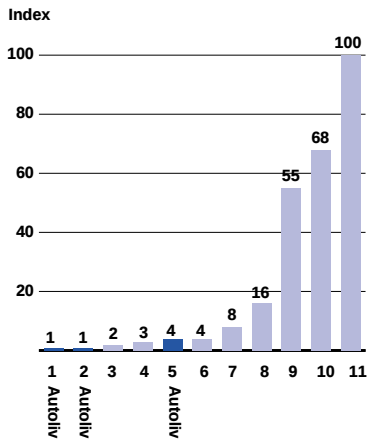
DATABAS

För att bland annat göra det lättare att driva produktutvecklingen enligt APDS-schemat håller Autoliv på att bygga upp en elektronisk databas, *Product Data Management (PDM)*. Syftet är att underlätta kommunikationen och samarbetet mellan främst Autolivs åtta tekniska centra men också med övriga bolag i koncernen.

PDM skall göra det möjligt för en världsomspännade koncern som Autoliv att på ett samordnat sätt bedriva produktutvecklingen i flera tekniska centra nära kunderna. Det blir också lättare att kontrollera att ett utvecklingsprojekt verkligen följer APDS-systemet.

Med PDM blir det möjligt att från hela världen snabbt få fram t ex produktritningar, testrapporter, lägesrapporter från APDS och all annan viktig information om en specifik produkt eller komponent som Autoliv har utvecklat eller håller på att utveckla.

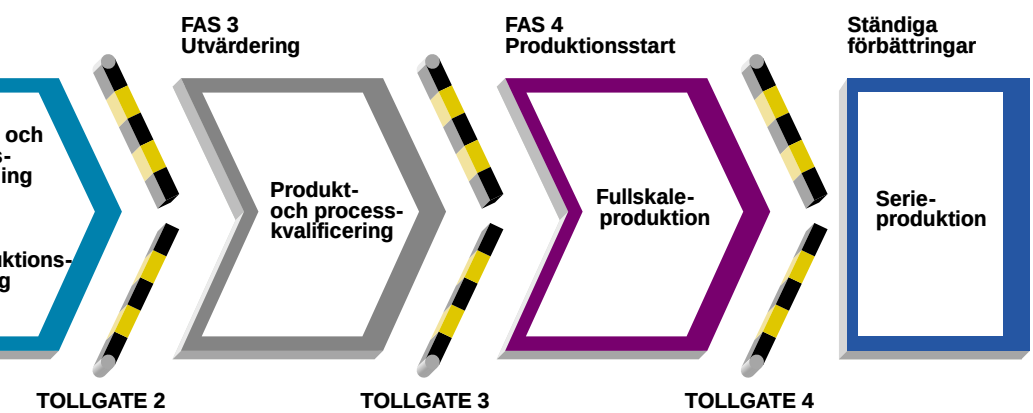
BENCHMARKING



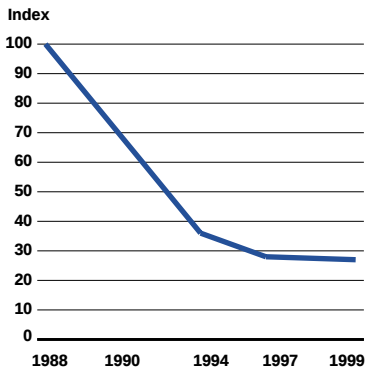
En av världens största biltillverkare rapporterar regelbundet antalet kasserade produkter från olika leverantörer. Inom kategorin bilsäkerhet ligger Autolivs fabriker på första, andra och femte plats med en kassationsfrekvens som är 99% respektive 96% bättre än leverantör nr 11. Kassationerna mäts i ppm, dvs antal per miljon levererade enheter.

Några utmärkelser som Autoliv fått av kunder.



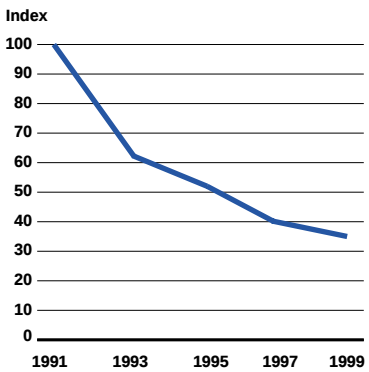


VIKTMINSKNING HOS BÄLTESSTRÄCKARE



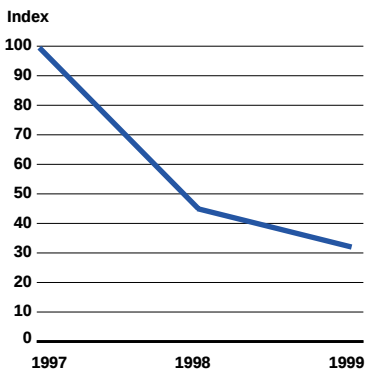
Vikten hos Autolivs försträckare vid bälteslåset har mer än halverats sedan den första produktgenerationen. Det leder nu till en årlig materialbesparing på över 5.000 ton och dessutom till sänkt bensinförbrukning under bilens hela livslängd.

ENERGIBESPARING



Energiförbrukningen, i förhållande till försäljningen, i en typisk Autolivfabrik har minskat med 64%. Den nuvarande nivån är tre gånger lägre än nivån för t ex en typisk bilfabrik.

MINSKNING AV KEMIKALIEPÅVERKAN



Diagrammet visar hur miljöfarliga kemikalier har eliminerats eller ersatts med mindre miljöpåverkande substanser.

Autoliv arbetar sedan 1996 med ett miljöprogram. Det baseras på företagets miljöpolicy (se nedan).

I enlighet med programmet skall alla fabriker och övriga anläggningar söka certifiering enligt ISO 14001. Hittills har nästan hälften av dessa enheter certifierats enligt denna internationella miljöledningsstandard och alla större fabriker i Europa och Nordamerika.

PRODUKTFÖRBÄTTRINGAR

Ett av de viktigaste bidragen till en bättre miljö som Autoliv kan lämna är att minska sina produkters vikt eftersom det bidrar till att minska bilens vikt och därmed bensinförbrukningen under bilens livslängd på 10 eller 20 år.

Autoliv har därför målmedvetet vidareutvecklat produkterna för att sänka vikten samtidigt som produkternas prestanda bibehållits eller förbättrats.

Ett sådant exempel är en av bolagets bältessträckare, vars vikt mer än halverats sedan introduktionen på 1980-talet. Eftersom koncernen varje år tillverkar mer än 10 miljoner sådana bältessträckare, leder enbart denna åtgärd från denna enda produkt till en årlig materialbesparing på över 5.000 ton. Andra produkter från Autoliv visar liknande förbättringar.

Materialen i produkterna väljs dessutom i så stor utsträckning som möjligt för att vara lätta att återvinna och för att hela produktionskedjan – ända från råvarukällan – skall åstadkomma så liten miljöpåverkan som möjligt. Detta ingår som ett av kraven i APDS (se sid 20) vid framtagningen av en ny produkt.

TILLVERKNING

Autolivs mycket moderna monteringsfabriker har mycket liten påverkan på miljön, eftersom verksamheten mest består av slutmontering av färdiga komponenter, något som varken fordrar större mängder energi eller kemikalier.

Varje fabrik har ändå ett program, som ständigt uppdateras, för kontinuerlig miljöförbättring och hela tiden följer utvecklingen av ett antal mål såsom:

- Energiförbrukning (se fig)
- Kemikaliepåverkan (se fig)
- Vattenförbrukning
- Emballageförbrukning
- Transportmängd
- Personalens utbildningsnivå inom miljöhantering

MILJÖPOLICY

Autoliv skall tillämpa följande miljöregler och -principer när det fullgör sin affärsuppgift att utveckla, tillverka och marknadsföra produkter och system som minskar risken för skador på bilåkande och som förhindrar trafikolyckor. Det innebär att koncernen skall bedriva sin verksamhet med ansvarstagande för miljön och med hänsynstagande till de anställda, kunder samt samhällen och länder där koncernen verkar.

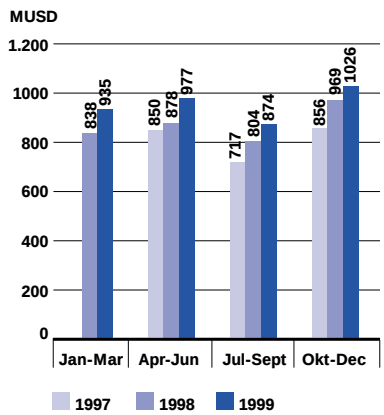
- Lagar och lokala bestämmelser i de länder där Autoliv bedriver verksamhet skall betraktas som minimikrav.
- Autolivs miljöaktiviteter skall vara förebyggande och syfta till att förhindra utsläpp och till ständiga förbättringar.
- Produkter och tillverkningsmetoder skall vara energisnåla och deras miljöpåverkan skall minskas utan att produkternas säkerhet eftersätts. Ett av Autolivs konkurrensmedel skall vara att utveckla sådana produkter.
- Autolivs bolag skall utarbeta egna miljöpolicies och miljöstyrningsprogram samt uppdatera dem i ljuset av ny forskning och senaste rön.
- Autolivs bolag skall tillse att deras anställda är tillräckligt utbildade och motiverade för att kunna följa denna policy i sitt dagliga arbete.
- Underleverantörer och legotillverkare skall förmås att följa principerna i denna miljöpolicy.
- Autolivs bolag skall upprätthålla en konstruktiv dialog med miljöansvariga myndigheter och andra intressenter.
- Regelbundna översyner skall göras av tillämpningen av denna miljöpolicy.

KONCERNÖVERSIKT

I denna koncernöversikt avser alla uppgifter som gäller räkenskapsåren 1999 och 1998, den nya Autolivkoncern som bildades den 1 maj 1997 genom ett samgående mellan Autoliv AB och bilsäkerhetsdivisionen Automotive Safety Products ("ASP") inom Morton International, Inc. Räkenskapsåret 1997 består av en fyramånadersperiod före samgåendet med uppgifter som enbart avser Autoliv AB med konsoliderade dotterbolag och en åttamånadersperiod med den nya Autolivkoncernen med ASP. Samgåendet betraktas i redovisningen som om Autoliv AB förvärvat ASP. För proformainformation för 1997 hänvisas till årsredovisningarna för 1997 och 1998. Flerårssammandraget på sidan 39 i denna årsredovisning innehåller också proformainformation för 1997 och 1996.

Försäljning per produktgrupp (MUSD)	1999		1998		1997	
Krockkuddeprodukter (inklusive bilrattar)	$2.715	71%	$2.417	69%	$1.800	66%
Säkerhetsbälten (inklusive stolskomponenter)	1.097	29%	1.072	31%	940	34%
Totalt	**$3.812**	**100%**	**$3.489**	**100%**	**$2.740**	**100%**

FÖRSÄLJNING PER KVARTAL



Koncernens säsongsrensade försäljning har stigit alla kvartal sedan Autoliv Inc. inledde sin verksamhet i maj 1997.

1999 JÄMFÖRT MED 1998

Försäljning och Bruttoresultat

Företagsförvärv, genomförda under 1999 och 1998, påverkade 1999-års försäljning och resultat endast marginellt. Däremot minskade den starkare USA-dollarn, särskilt mot euron, den redovisade försäljningen med ca 3 procent.

Trots att världsproduktionen av lätta motorfordon ökade med knappt 4 procent, steg Autolivs försäljning med ca 12 procent i lokala valutor. Av denna ökning förklaras ca 5 procentenheter med ökade marknadsandelar.

Under 1999 gynnades försäljningen av krockkuddar mest av de senaste årens introduktioner av nya produkter såsom sidokrockkuddar och *The Inflatable Curtain*. Följaktligen steg försäljningen av krockkuddar betydligt snabbare än försäljningen av säkerhetsbälten. Även Autolivs marknadsandel inom säkerhetsbälten fortsatte dock att växa.

Även om det värsta prisfallet har upphört, fortsätter priserna för bilunderleverantörerna att sjunka. Att sänka kostnaderna förblir därför ett av koncernens viktigaste strategiska mål.

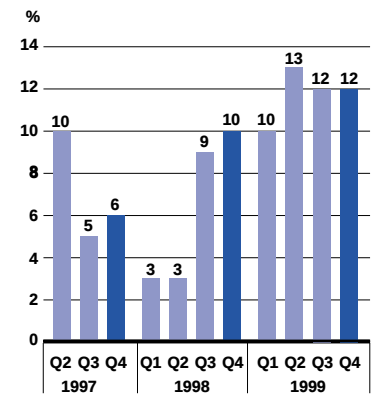
För att nå detta mål har Autoliv konstruerat om produkter, ökat effektiviteten i inköpen och ytterligare förbättrat produktiviteten i tillverkningen. För helåret 1999 var dessa åtgärder dock inte tillräckliga för att helt neutralisera inverkan av prissänkningarna och en negativ produktmixeffekt.

Koncernens bruttomarginal under 1999 uppgick därför till 21,2 procent jämfört med 21,4 procent under 1998. Marginalen förbättrades dock under det fjärde kvartalet till 21,7 procent, vilket var det bästa bruttomarginalen sedan det första kvartalet 1998.

Rörelseresultat

Rörelseresultatet för 1999 blev en vinst på 369 MUSD, eller 9,7 procent av försäljningen. För 1998 redovisades en vinst på 354 MUSD, eller 10,2 procent av försäljningen.

ÖKNING I UNDERLIGGANDE FÖRSÄLJNING KVARTAL FÖR KVARTAL



Justerat för valutaeffekter och företagsförvärv har Autolivs försäljning ökat med 10% eller mer under de senaste fem kvartalen.

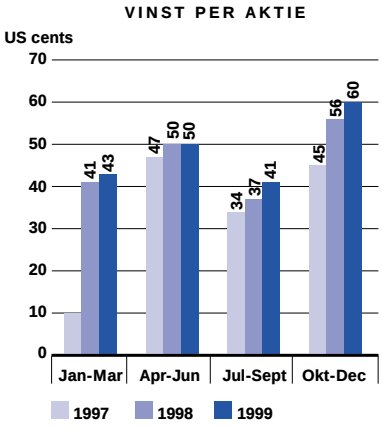
Komponenter i försäljningsökningen 1999	Krock-kuddar	Säkerhets-bälten	Totalt
Underliggande tillväxt	14 %	6 %	12 %
Nettoeffekt av företagsförvärv	- %	- %	- %
Valutaeffekter	-2 %	-4 %	-3 %
Redovisad ökning	**12 %**	**2 %**	**9 %**



Koncernens bruttomarginal under det fjärde kvartalet 1999 var den högsta sedan det första kvartalet 1998.



Koncernens rörelsemarginal har fluktuerat kring 10%.



Justerat för säsongsmässiga variationer har Autolivs vinst per aktie stigit under alla kvartal sedan koncernen inledde sin verksamhet i maj 1997.

Marginalminskningen beror både på lägre bruttomarginal och högre rörelsekostnader. Dessa kostnader steg p g a något högre försäljnings-, administrations- och allmänna omkostnader, bl a till följd av millenniesäkringen av koncernens datorsystem.

FoU-kostnaderna ökade också, vilket återspeglar både en kraftig orderingång under året samt högre kostnader för utveckling av avancerade krockkuddar och andra strategiska projekt. Dessutom steg FoU-kostnaderna genom att det f d delägda bolaget Autoliv Electronics i Frankrike, som inte har någon försäljning utanför Autoliv-koncernen, blivit ett konsoliderat dotterbolag. Autoliv räknar med att utgifterna för FoU kommer att fortsätta öka något för att göra det möjligt att utveckla nya säkerhetsprodukter och ta vara på den större ordermängden.

Finansnetto

Nettot av de finansiella posterna blev ett underskott på 43,5 MUSD under 1999 jämfört med ett underskott på 48,0 MUSD under 1998.

Nettolåneskulden (kortfristiga och långfristiga låneskulder minus likvida medel) minskade från 703 MUSD vid årets början till 596 MUSD vid utgången av året. Den högre räntesatsen vägdes mer än väl upp av effekten av kassaflödet från rörelsen.

Skatter

Den faktiska skattesatsen för 1999 uppgick till 40,0 procent jämfört med 39,6 procent för 1998.

Ökningen förklaras främst av en något ofördelaktigare fördelning av vinstintjäningen mellan olika länder.

Nettoresultat och Resultat per aktie

Vinsten efter skatt uppgick under 1999 till 199,9 MUSD jämfört med 188,3 MUSD under 1998, vilket innebar att nettomarginalen minskade till 5,2 procent från 5,4 procent. Vinsten per aktie steg med 6 procent från 1,84 USD under 1998 till 1,95 USD under 1999.

1998 JÄMFÖRT MED 1997

Försäljning och Bruttoresultat

Koncernens fakturerade försäljning för 1998 ökade (som framgår av tabellen nedan) med 27 procent eller med 749 MUSD. Mer än två tredjedelar av ökningen beror på att ASP ingår under hela året 1998 och inte med endast åtta månader som under 1997. Övriga företagsförvärv bidrog till försäljningsökningen med 75 MUSD eller med ca 3 procentenheter. I övrigt berodde ökningen främst på den underliggande volymtillväxten som var kraftigare än t o m prisnedgången. Ändrade valutakurser hade en svagt negativ inverkan på försäljningen.

I takt med att underleverantörerna till bilindustrin blir allt mer globala fortsätter prispressen. Åtgärder för kostnadssänkningar utgör därför ett av koncernens viktigaste strategiska mål. När det gäller bruttoresultatet kan förbättringar nås på flera sätt. Det kan bl a ske genom att man inför kostnadseffektivare komponenter och konstruktioner, åstadkommer världsomspännande inköpskontrakt, ökar den vertikala integrationen genom förvärv av underleverantörer samt genom att man inför ytterligare produktivitetshöjande åtgärder i tillverkningen. Genom dylika åtgärder kunde bruttomarginalen från 1997 bibehållas på 21,4 procent.

Rörelseresultat

Rörelseresultatet för 1998 blev en vinst på 354 MUSD. För 1997 redovisas en rörelseförlust på 453 MUSD sedan resultatet belastats med en engångsavskrivning på 732 MUSD för förvärvad forskning och utveckling. Avskrivningen hänger samman med att motsvarande belopp, fastställt genom en oberoende värdering, vid förvärvet av ASP hänfördes till pågående forskning och utveckling. Koncernens redovisningsprincip är emellertid att kostnadsföra alla FoU-utgifter. Exklusive engångsavskrivningen uppgick rörelseresultatet till 279 MUSD eller till 10,2 procent av försäljningen. Rörelsemarginalen från 1997 kunde bibehållas eftersom både bruttovinsten och rörelsekostnaderna var oförändrade i förhållande till försäljningen.

Komponenter i försäljningsökningen 1998	Krock-kuddar	Säkerhets-bälten	Totalt
Underliggande tillväxt	4%	13%	7%
Nettoeffekt av företagsförvärv	31 %	3 %	21 %
Valutaeffekter	-1 %	-2 %	-1 %
Redovisad ökning	34 %	14 %	27 %

Finansnetto

Nettot av de finansiella posterna blev ett underskott på 48 MUSD under 1998 jämfört med ett underskott på 34 MUSD under 1997. Nettolåneskulden (kortfristiga och långfristiga låneskulder minus likvida medel) var 703 MUSD vid utgången av 1998 att jämföras med 646 MUSD ett år tidigare.

Att finansnettot försämrats beror på att räntekostnaderna för ett banklån, som togs upp i anslutning till samgåendet med ASP, ingår under hela året 1998 samt på behovet av ytterligare rörelsekrediter.

Lägre räntesatser mildrade effekten av den större skuldsättningen.

Skatter

Den faktiska skattesatsen för 1998 var 39,6 procent. För 1997 var skattesatsen 38,9 procent om effekten av den ovannämnda engångsavskrivningen avseende förvärvad FoU elimineras.

Under 1998 finns ett antal faktorer som minskat den faktiska skattesatsen från 1997, t. ex. det förhållandet att de goodwillavskrivningar som hänför sig till ASP påverkade hela året och inte endast åtta månader som under 1997. Skattesatsen ökade också genom att den faktiska skattesatsen utanför USA steg till följd av en utvidgning av skattebasen i Tyskland samt p g a en ofördelaktigare fördelning av vinstintjäningen mellan olika länder.

Under 1998 minskade å andra sidan de förluster som inte medger skatteavdrag kraftigt. Utnyttjandet av förlustavdrag från tidigare år hade också en positiv effekt.

Nettoresultat och Resultat per aktie

Vinsten efter skatt uppgick under 1998 till 188 MUSD. På grund av engångsavskrivningen för förvärvad FoU redovisade koncernen en förlust efter skatt på 580 MUSD för 1997. Exklusive denna avskrivning blev nettoresultatet en vinst på 153 MUSD, vilket motsvarar 5,6 procent av försäljningen. 1998 blev motsvarande marginal 5,4 procent. Nedgången i vinstmarginalen berodde på sämre finansnetto och högre skattesats. Vinsten per aktie för 1998 blev 1,84 USD. För 1997 redovisade koncernen en förlust på 6,70 USD per aktie till följd av engångsavskrivningen.

LIKVIDITET, INVESTERINGAR OCH FINANSIELL STÄLLNING

Medel från rörelsen och investeringar

Medel genererade av rörelsen uppgick till 436 MUSD under 1999, 314 MUSD under 1998 och till 343 MUSD under 1997. Kassaflödet var mer än tillräckligt för att täcka koncernens investeringsbehov. Anläggningsinvesteringarna uppgick brutto till 261 MUSD under 1999, 285 MUSD under 1998 och till 183 MUSD under 1997. För 2000 är investeringarna budgeterade till ca 285 MUSD.

I förhållande till försäljningen motsvarade investeringarna i anläggningar 6,8% under 1999, 8,2% under 1998 och 6,7% under 1997. Investeringsnivån återgick således till mer normala nivåer efter den kraftiga uppgången under 1998. Investeringarna, som främst avsåg kapacitetsökningar i tillverkningen, fordras för att klara de snabbt stigande produktionsvolymerna och orderingången.

Under 1999 färdigställdes fabriker i Argentina, Canada, Polen, Turkiet och Tunisien samt ett tekniskt centrum i Japan. En fabrik i Rumänien började att byggas.

Under 1998 färdigsställdes nya fabriker i USA och Brasilien. Under 1997 ingick bland de kapacitetshöjande investeringarna en ny fabrik i Storbritannien för textilkrockkuddar, en ny fabrik i Mexico för säkerhetsbälten och en utvidgning av Barcelona-fabriken i Spanien.

I Sverige färdigställdes under 1997 en av de mest avancerade bilsäkerhetsanläggningarna i sitt slag, Autoliv Safety Center i Vårgårda. I Elmshorn i norra Tyskland färdigställdes också under 1997 ett krocklaboratorium som ett komplement till koncernens testanläggning i södra Tyskland.

Koncernen har fortsatt att expandera genom företagsförvärv. Under 1999 uppgick företagsköpen (exkl. förvärvade likvida medel) till 44 MUSD, under 1998 till 30 MUSD och till 45 MUSD under 1997. Förvärven gav upphov till goodwill, som skrivs av på mellan 10 och 20 år, på 21 MUSD under 1999 och på 38 MUSD under både 1998 och 1997.

Under 1999 ökade Autoliv sin ägarandel i sex delägda bolag, däribland Autoliv Indonesia som blev helägt och Autoliv-Nichiyo i Japan som blev ett konsoliderat bolag. Även rattföretaget Isodelta och Autoliv Turkiet blev helägda. Dessutom förvärvade Autoliv 49,5 procent av aktierna i Norma med en option, som utnyttjats i början av 2000, att öka andelen till 51 procent. Detta estniska företag är den dominerande leverantören av säkerhetsbälten till den ryska bilindustrin. Under 1999 avyttrades också en mindre enhet utanför Autolivs kärnverksamhet.

Under 1998 ökade Autoliv sin ägarandel i flera joint-ventures, varav några – bl a Autoliv-Nokia och Sagem-Autoliv – blev helägda. Under 1997 förvärvades Marling Industries plc, en brittisk koncern som främst tillverkar band till säkerhetsbälten. Koncernen ökade också sin ägarandel i Autoliv Slowik i Argentina från 50 procent till 100 procent.

Köpeskillingen 1997 för ASP erlades i aktier i Autoliv Inc och inte i kontanter. Affären ledde emellertid till en goodwillpost på 1.361 MUSD, som skrivs av på 40 år, samt till immateriella tillgångar på 270 MUSD, som skrivs av på mellan 7 och 25 år.

Finansiering

Kassaflödet efter investeringar uppgick under 1999 till 181 MUSD. De likvida medlen ökade med 9 MUSD i lokala valutor, men var i det närmaste oförändrade i dollar p g a att omräkningseffekter minskade den redovisade kassabehållningen med 8 MUSD.

Medel använda för finansiella aktiviteter uppgick till 172 MUSD och avsåg huvudsakligen minskning av koncernens skulder och utdelning till aktieägarna. Koncernens nettolåneskuld minskade under året med 107 MUSD till 596 MUSD. Följaktligen sjönk skuldsättningsgraden från 38 procent vid årets början till 31 procent vid utgången av 1999.

Vid utgången av 1999 bestod koncernens långfristiga låneskuld i det närmaste uteslutande av lån mot företagscertifikat om 438 MUSD med en genomsnittlig räntesats av 6,6 procent. Dessutom hade koncernen 206 MUSD i kortfristiga lån, huvudsakligen i euro, med en genomsnittlig räntesats av 3,6 procent. Upplåningen mot företagscertifikat per den sista december 1999 har redovisats som långfristig skuld, eftersom koncernen avser refinansiera dessa lån med långfristiga krediter, antingen genom fortsatt upplåning mot företagscertifikat eller genom att utnyttja andra tillgängliga kreditfaciliteter. Koncernen ingick under 1998 olika avtal för att minska effekten av ändrade räntor på sina lån med rörlig ränta. Dessa avtal och program beskrivs i Noter till de reviderade räkenskaperna.

Autoliv betalar kvartalsvisa utdelningar. För närvarande uppgår utdelningen till 11 cent per aktie och kvartal. Totalt uppgick ut-

delningarna till bolagets aktieägare till 45 MUSD under 1999. Både vid utgången av 1999 och 1998 var antalet utestående aktier 102,3 miljoner.

Tillsammans med tillgängliga finansiella medel beräknas kassaflödet vara tillräckligt för att täcka koncernens finansieringsbehov under överskådlig tid när det gäller rörelsekapital, investeringar, planerade företagsförvärv och utdelningar.

"ÅR-2000-PROBLEMET"

Övergången till nytt millennium orsakade inga störningar i koncernens verksamhet. Arbetet med att millenniumsäkra koncernens datorer hade ingen nämnvärd inverkan på koncernens verksamhet och resultat.

NYA REDOVISNINGSREGLER

I juni 1998 utfärdade Financial Accounting Standard Board "Statement 133" (Accounting for Derivates Instruments and Hedging Activities). Föreskriften innehåller nya regler för hur bolag skall redovisa och värdera valutasäkringar och placeringar i derivatinstrument. Statement 133 gäller för räkenskapsår som börjar efter den 15 juni 2000. Autoliv kommer därför att börja tilllämpa de nya reglerna för räkenskapsåret 2001. Autolivs företagsledning har ännu inte avslutat sin analys av effekterna av Statement 133, men räknar inte med att tillämpningen av de nya redovisningsreglerna leder till någon större förändring för koncernen.

I september 1999 nådde arbetsgruppen EITF inom FASB (den organisation i USA som utfärdar redovisninganvisningar) enighet i ärende Nr. 99-5 "Accounting for Pre-Production Costs Related to Long-Term Supply Agreement". Överenskommelsen gäller redovisningen av de kostnader för framtagning av verktyg och delar för tillverkningen som uppkommer innan serietillverkning kan inledas. Autoliv tror inte att tillämpningen av ETIF-rekommendationen Nr. 99-5 kommer att få någon betydande effekt på koncernens finansiella ställning och resultat.

INFLATIONSEFFEKTER

Penningvärdesförsämringen har i allmänhet inte haft någon nämnvärd påverkan på koncernens finansiella ställning och resultat. För närvarande bedöms inflationen fortsätta att vara låg i alla för koncernen viktiga marknader.

MARKNADSRISK

Koncernen bedriver verksamhet i flera länder med egna lagar och myndigheter. Koncernen tillverkar sina produkter i flera länder och säljer produkterna främst i dessa länder men också till andra länder. Koncernens finansiella resultat påverkas därför av bl a förändringar i valutakurser och förändringar av den ekonomiska tillväxten i något av de länder där koncernens produkter har sin avsättning.

Koncernens resultaträkning påverkas av omräkningen till amerikanska dollar av de delar av verksamheten som inte bedrivs i denna valuta. För denna omräkning används årets genomsnittskurs. Under 1999 gav denna omräkning en negativ inverkan på koncernens försäljning om cirka tre procentenheter. Utanför USA är euron den för koncernen mest betydelsefulla valutan. Autoliv uppskattar att 1 procents ändring av dollarns kurs till euron påverkar den i dollar redovisade försäljningen med 20 MUSD på helårsbasis. Koncernen bedriver ingen valutasäkring som skulle kunna begränsa effekterna av valutaomräkningen.

Koncernen bedriver såväl intern som extern handel mellan olika valutaregioner. Valutaexponeringen som uppkommer vid denna försäljning och dessa inköp leder till kundfordringar och leverantörsskulder i andra valutor än amerikanska dollar. Nettovalutaexponeringen förknippad med dessa flöden uppgår till ca 250 MUSD på årsbasis. För att minska denna valutarisk används valutakontrakt med löptider upp till tolv månader.

Koncernens räntenetto påverkas av förändringar i främst euro- och dollarräntorna. För koncernens intäktsräntor är euroräntan viktigast och för räntekostnaderna är dollar- och euroräntorna viktigast. För att begränsa effekterna från svängningar i dollarräntorna har koncernen för närvarande placerat ca 20 procent av sina skulder mot fast ränta, antingen genom att binda lånen eller genom att utnyttja s k ränteswappar.

PERSONAL

Antalet anställda i koncernen ökade under 1999 med 1.900 till 22.600 vid utgången av året. Ökningen förklaras främst av nya fabriker, större tillverkningsvolymer och överföring av tillverkning till lågkostnadsländer.

Ersättningar till styrelse och företagsledning redovisas, som i alla amerikanska börsnoterade bolag, i bolagsstämmohandlingarna som distribueras tillsammans med denna årsredovisning till Autolivs aktieägare.

S K "SAFE HARBOR STATEMENT" ENLIGT AMERIKANSK LAG:

Med undantag för de uppgifter i denna årsredovisning som avser förfluten tid, är uppgifterna i årsredovisningen av framåtblickande natur och därför behäftade med risker och osäkerheter när det gäller bl a (men inte begränsat till) ekonomiska, konkurrensmässiga, myndighetsmässiga och tekniska faktorer som kan påverka koncernens verksamhet, marknader, produkter, tjänster och priser samt övriga faktorer som avhandlas i Autolivs rapporter till den amerikanska finansinspektionen SEC.

Nyckeltal i svenska kronor	1999	1998	Ändring
Försäljning (MSEK)	31.603	27.736	+13,9%
Resultat före skatt (MSEK)	2.733	2.484	+10,0%
Nettovinst (MSEK)	1.657	1.497	+10,7%
Vinst per aktie (SEK)	16,18	14,63	+10,6%

(Genomsnittliga valutakurser USD 1 = SEK 8,29 för 1999 och USD 1 = SEK 7,95 för 1998)

KONCERNENS RESULTATRÄKNING

(Miljoner USD, utom aktiedata)		1999	1998	1997[1)]
Fakturerad försäljning		$3.812,2	$3.488,7	$2.739,6
Kostnad för sålda varor		–3.005,4	–2.741,2	–2.152,6
Bruttoresultat		**806,8**	**747,5**	**587,0**
Försäljnings-, administrations- och allmänna omkostnader		–176,8	–158,5	–131,9
Forskning och utveckling		–197,3	–176,2	–136,6
Avskrivning av förvärvad forskning och utveckling		–	–	–732,3
Avskrivning av immateriella tillgångar		–64,1	–61,5	–43,1
Övriga intäkter, netto		–	2,8	3,9
Rörelseresultat		**368,6**	**354,1**	**–453,0**
Resultat från andelar i intresseföretag		4,6	6,4	9,5
Ränteintäkter		11,3	8,0	5,6
Räntekostnader		–54,8	–56,0	–39,4
Resultat före skatt		**329,7**	**312,5**	**–477,3**
Skatt	Not 4	–132,0	–123,9	–99,1
Minoritetsandelar		2,2	–0,3	–3,2
Nettoresultat		**$199,9**	**$188,3**	**$–579,6**
Resultat per aktie och resultat per aktie vid full utspädning (USD)		$1,95	$1,84	$–6,70
Antal aktier för beräkning av vinst per aktie (miljoner)		102,4	102,3	86,5
Antal utestående aktier (miljoner)		102,3	102,3	102,2

Jämför Noter till de reviderade räkenskaperna

[1)] Avser Autoliv AB med dotterbolag för tiden t o m 1997-04-30 och därefter Autoliv Inc-koncernen. För proformauppgifter hänvisas till årsredovisningen för 1997.

Denna årsredovisning för Autoliv, Inc. är en översättning av det amerikanska originalet som är upprättat enligt amerikanska redovisningsprinciper.

KONCERNENS BALANSRÄKNING

(Miljoner USD)		December 31 1999	1998
TILLGÅNGAR			
Likvida medel		$119,2	$118,5
Kundfordringar, efter reserveringar om 9,5 MUSD resp. 8,2 MUSD		709,6	664,2
Varulager	Not 5	274,0	264,9
Skattefordringar	Not 4	35,8	43,1
Förutbetalda kostnader		42,9	41,1
Summa omsättningstillgångar		**1.181,5**	**1.131,8**
Maskiner, inventarier och byggnader, netto	Not 7	834,6	868,6
Aktier och långfristiga fordringar	Not 6	34,7	18,6
Immateriella tillgångar, netto (främst goodwill)	Not 8	1.595,7	1.649,1
SUMMA TILLGÅNGAR		**$3.646,5**	**$3.668,1**
SKULDER			
Kortfristiga låneskulder		$244,5	$192,6
Leverantörsskulder		453,4	457,1
Upplupna kostnader		291,5	312,4
Övriga kortfristiga skulder		92,5	76,1
Skatteskulder	Not 4	22,7	24,5
Summa kortfristiga skulder		**1.104,6**	**1.062,7**
Långfristiga låneskulder	Not 10	470,4	628,6
Övriga långfristiga skulder		131,5	116,2
Minoritetsintresse		9,0	14,6
Summa långfristiga skulder och minoritetsintresse		**610,9**	**759,4**
EGET KAPITAL			
Aktiekapital (102,3 miljoner resp. 102,2 miljoner utestående stamaktier)		102.3	102,3
Ytterligare inbetalt kapital		1.941,5	1.940,0
Balanserat resultat (inkl. omräkningsdifferenser)		–112,8	–196,3
Summa eget kapital	Not 11	**1.931,0**	**1.846,0**
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL		**$3.646,5**	**$3.668,1**

Jämför Noter till de reviderade räkenskaperna

KONCERNENS FINANSIERINGSANALYS

(Miljoner USD)	December 31 1999	1998	1997[1)]
Medel från rörelsen			
Nettoresultat	$199,9	$188,3	$–579,6
Justeringar för att stämma av nettoresultatet mot medel genererade i rörelsen:			
Avskrivning av forskning och utveckling	–	–	732,3
Avskrivningar	253,4	228,0	162,6
Latent skatt	46,5	38,3	1,4
Ej utdelade vinster i intressebolag	4,6	3,3	–7,8
Förändringar i rörelsekapital:			
Kundfordringar och andra tillgångar	–63,4	–108,5	47,0
Varulager	–16,1	–52,4	–16,1
Leverantörsskulder och upplupna kostnader	12,1	26,1	22,2
Skatter	–0,9	–8,8	–18,6
Medel genererade i rörelsen, netto	**436,1**	**314,3**	**343,4**
Investeringar			
Anskaffning av mark, byggnader och maskiner	–260,9	–284,8	–182,8
Företagsförvärv och förvärv av intressebolag exkl. förvärvade likvida medel	–43,7	–29,5	–44,8
Övrigt	49,2	5,6	4,2
Medel använda för investeringar	**–255,4**	**–308,7**	**–223,4**
Kassaflöde före finansiering	**180,7**	**5,6**	**120,0**
Finansiering			
Ökning/minskning (–) av kortfristiga låneskulder	42,7	3,1	108,6
Ökning/minskning (–) av långfristiga låneskulder	–155,8	15,6	–163,0
Ökning/minskning (–) av minoritetsintresse	–5,5	0,2	–10,9
Utdelning till aktieägarna	–45,0	–45,0	–42,9
Tvångsinlösen av aktier i Autoliv AB och utnyttjade optioner	1,5	1,6	–20,8
Övrigt, netto	–9,9	–20,1	1,5
Medel från/till (–) finansieringsaktiviteter	**–172,0**	**–44,6**	**–127,5**
Omräkningsdifferenser i likvida medel	–8,0	5,5	–17,4
Förändring likvida medel	**0,7**	**–33,5**	**–24,9**
Likvida medel i ASP 1997-05-01		–	45,2
Likvida medel vid årets ingång	118,5	152,0	131,7
Likvida medel vid årets utgång	**$119,2**	**$118,5**	**$152,0**

Jämför Noter till de reviderade räkenskaperna

[1)] Avser Autoliv AB med dotterbolag för tiden t o m 1997-04-30 och därefter Autoliv Inc-koncernen. För proformauppgifter hänvisas till årsredovisningen för 1997.

(Miljoner dollar, förutom data per aktie)

Not 1. Sammanfattning av viktiga redovisningsprinciper

Konsolideringsprinciper
Koncernredovisningen omfattar Autoliv, Inc. och alla bolag i vilka Autoliv, Inc., direkt eller indirekt, äger mer än 50 procent av rösterna (”Koncernen”) och är upprättad enligt amerikanska redovisningsprinciper, U.S. GAAP. Samtliga mellanhavanden och transaktioner mellan bolagen har eliminerats i räkenskaperna.

Investeringar i intressebolag i vilka Autoliv, Inc. vid årsskiftet ägde mellan 20 och 50 procent redovisas enligt kapitalandelsmetoden.

Användning av skattningar
Upprättandet av räkenskaperna i enlighet med god redovisningssed kräver att företagsledningen gör uppskattningar och antaganden som påverkar de belopp som anges i räkenskaperna och de därtill fogade noterna. De verkliga resultaten kan skilja sig från dessa uppskattningar.

Redovisningsprinciper
Omräkning av utländska dotterbolag
Utländska dotterbolags balansräkningar omräknas till balansdagskurs. Resultaträkningar omräknas till genomsnittskurs för året. Vinster och förluster som uppstår vid denna omräkning förs direkt som separat post till eget kapital.

Redovisning av intäkter
Försäljning av produkter redovisas vid leveranstillfället. Försäljningsvärdet omfattar försäljningsvärdet exklusive omsättningsskatter.

Forskning och utveckling
Kostnader för forskning och utveckling belastar rörelsen allt eftersom de uppstår.

Avskrivningar på maskiner, inventarier och byggnader
Linjära avskrivningar baserade på anskaffningsvärden görs på maskiner, inventarier och byggnader efter uppskattad ekonomisk livslängd, som kan variera mellan 3 och 40 år.

Avskrivningar på immateriella tillgångar
Goodwill avskrivs linjärt över perioder som varierar mellan 10 och 40 år. Andra immateriella tillgångar, som huvudsakligen hänför sig till teknologi, avskrivs över 8 till 25 år.

Skatter
Löpande skatteskulder och -fordringar upptas till det belopp som uppskattningsvis kommer att betalas eller erhållas som återbäring enligt årets deklarationer. Latenta skatteskulder och -fordringar redovisas enligt beräknad framtida skatteeffekt hänförlig till tillfälliga skillnader och skattekrediter, vilka beror på händelser som antingen upptagits i redovisningen eller i deklarationen men inte i båda. Mätningen av betalda respektive latenta skatteskulder och -fordringar är baserad på bestämmelser i gällande skattelagstiftning. Latenta skattefordringar minskas vid behov med beloppet av skatteförmåner som inte förväntas bli realiserade.

Värden av tillgångar med lång livslängd
Koncernen bedömer löpande om värdeminskning förekommit av det bokförda värdet av tillgångar med lång livslängd och identifierbara immateriella tillgångar.

Vinst per aktie
Under 1997 utfärdade Financial Accounting Standards Board (”FASB”) Statement No. 128 ”Earnings Per Share”. Statement 128 ersatte beräkningen av primär eller helt utspädd vinst per aktie med grundläggande och utspädd vinst per aktie. Det var ingen skillnad mellan grundläggande och utspädd vinst per aktie för 1999, 1998 och 1997.

Likvida medel
Alla placeringar i finansiella instrument med mindre än tre månaders återstående löptid betraktas som likvida medel.

Finansiella instrument
Företaget utnyttjar ränteavtal och valutakontrakt för hantering av ränte- och valutarisker. Den övergripande avsikten med sådana kontrakt är att minimera de risker och/eller kostnader som är förknippade med finansiella och globala aktiviteter. Företaget använder inte finansiella instrument för handel eller i andra spekulativa syften.

Koncernen använder emellanåt valutakontrakt med löptider upp till sex månader för att säkra beräknade eller avtalade affärstransaktioner, kundfordringar och leverantörsskulder i andra valutor än dollar.

Avsikten med dessa valutasäkringar är att skydda koncernen från risken att de kassaflöden som följer av försäljning av produkter till icke-amerikanska kunder, och av inköp från icke-amerikanska leverantörer, kan komma att påverkas negativt av förändringar i valutakurser. Vid utgången av 1999 var koncernens valutasäkringskontrakt obetydliga. Utfallet i form av vinster eller förluster från kontrakten var obetydliga under 1999, 1998 och 1997.

Beträffande ränteinstrument, se not 10.

Tillgångar och skulder i utländsk valuta
Tillgångar och skulder i annan valuta än USD omräknas till bokslutsdagens kurser. Omräkningsvinster och -förluster uppgick till –7,9 MUSD för 1999, 2,3 MUSD för 1998, -3,8 MUSD för 1997.

Varulager
Varulagret upptas till det lägsta av anskaffningsvärde och verkligt värde. Anskaffningsvärdet beräknas enligt FIFO-metoden (Först in-Först ut).

Not 2. Väsentliga förvärv

Förvärv av Morton ASP
Den 1 maj 1997 fullföljde Autoliv, Inc. den transaktion som beskrivits i Prospektet enligt följande: (i) Autoliv, Inc.:s byte (”Utbytes-erbjudandet”) av en aktie i Autoliv, Inc. för varje aktie i Autoliv AB, ett svenskt bolag, som accepterades i Utbyteserbjudandet och (ii) fusionen (”Fusionen”), tillsammans med Utbyteserbjudandet benämnt ”Samgåendet” av Morton International, Inc. (”Morton”), med ett helägt dotterbolag till Autoliv, Inc. i vilket Morton (namnändrat till Autoliv ASP, Inc.) var det överlevande bolaget och Mortons aktieägare erhöll en aktie i nya Autoliv för ungefär var tredje aktie i Morton.

Den 30 april 1997 överlät Morton samtliga sina tillgångar och skulder förutom de som uteslutande avsåg Automotive Safety Products Business of Morton (”ASP”) till ett nybildat dotterföretag till Morton, New Morton International, Inc. (”Avknoppningen”).

Autoliv, Inc. bedrev ingen verksamhet före den 1 maj 1997.

Efter ovan angivna transaktioner började Autoliv, Inc. bedriva verksamhet den 1 maj 1997 genom sina två helägda dotterbolag, Autoliv AB och Autoliv ASP Inc.

Per den 30 november 1997 hade 54.391.516 aktier i Autoliv AB, motsvarande omkring 98,9 procent av de utestående aktierna i Autoliv AB utbytts mot samma antal aktier i Autoliv, Inc.

Tvångsinlösen enligt svensk lag påbörjades i juli. Per den 31 december 1997 förfogade Autoliv, Inc. över kvarvarande 608.484 aktier i Autoliv AB och har under 1998 ersatt tidigare aktieägare kontant för dessa aktier. I enlighet med Samgåendet erhöll Mortons aktieägare 47.753.108 aktier i Autoliv, Inc. Per den 31 december 1998 var 102,3 miljoner aktier utestående med ett nominellt värde på 1 USD per aktie.

Samgåendet har ur amerikansk redovisningssynpunkt redovisats som ett köp i enlighet med vedertagna redovisningsprinciper varvid Autoliv betraktats som köpare av ASP. Köpeskillingen för ASP fördelades på förvärvade tillgångar och övertagna skulder som baserats på uppskattade marknadsvärden vid dagen för förvärvet enligt följande:

Köpeskilling:	
Övertagna låneskulder med avdrag för likvida medel	$704,8
Övriga övertagna långfristiga skulder	87,2
Emitterade aktier [1)]	1.931,3
Samgåendekostnad	32,9
	2.756,2

Marknadsvärde av förvärvade tillgångar och skulder:	
Rörelsekapital, netto	25,0
Fastigheter, maskiner och inventarier	361,0
Långfristiga fordringar och aktier	2,2
Latent skatt – långfristig del	4,7
Immateriella kostnader	270,0
Förvärvad forskning och utveckling[2)]	732,3
Köpeskilling överstigande förvärvade nettotillgångars värde (goodwill)	**$1.361,0**

[1)] Baserat på 267,5 SEK, genomsnittskurs för Autoliv AB-aktien på Stockholms Fondbörs under perioden två dagar före och två dagar efter meddelandet om samgående den 30 september 1996 (eller 40,41 USD/aktie baserat på en dollarkurs av 1USD = 6,62 SEK). Utfärdandet av 47,8 miljoner nya aktier resulterar i en köpeskilling för ASP på 1.931,3 MUSD.

[2)] Förvärvad forskning och utveckling belastade rörelsekostnaderna omedelbart efter förvärvets fullbordan.

Skillnaden mellan köpeskillingen och de förvärvade nettotillgångarnas värde har upptagits som goodwill. Oberoende värderare har använts för fastställande av marknadsvärden.

Förvärvad forskning och utveckling belastade resultatet i maj 1997 såsom en ej avdragsgill post. Avskrivning av goodwill är ej heller skattemässigt avdragsgill.

Uppskattad livslängd och årlig linjär avskrivning för olika tillgångsslag anges nedan:

Immateriella tillgångar	**År**	**Årlig avskrivning**
Övrigt	8,0	$1,7
Specifik patentteknologi	7,5	9,1
Vanlig teknologi	25,0	7,5
Goodwill	40,0	34,0
Summa		**$52,3**

Andra förvärv

Per den 1 april 1999 ökade Autoliv sin investering i ett japanskt joint-venture från 50% till 60% och per den 30 september ökades investeringen i ett joint-venture i Indonesien från 50% till 100%. Dessa två bolag, vilkas årliga försäljning uppgår till ungefär 11 MUSD, är nu konsoliderade. Den 31 januari 1999 utnyttjade Autoliv sin option att öka bolagets aktieinnehav i Livbag, den franska krockkuddetillverkaren och dess dotterbolag N.C.S. SA. som tillverkar tändare, från 51% till 66%. Samtidigt erhöll Autoliv rätten att förvärva resterande Livbag aktier i två steg år 2001 och 2003. Den 30 juni 1999 köpte Autoliv de resterade 23,25% av aktierna i IsoDelta, en europeisk rattillverkare, och blev därmed ensam ägare. Den 30 september 1999 ökade Autoliv sitt ägarskap i Autoliv Turkiet från 90% till 100% och den 28 februari 1999 ökades det 60-procentiga ägarskapet i ett filippinskt bolag till 75%. Dessutom förvärvade Autoliv, den 19 oktober 1999, 49,5% av aktierna i det estniska företaget Norma AS, som är den dominerande bältesleverantören till den ryska bilindustrin. I affären ingick en option att utöka innehavet till 51%, något som Autoliv utnyttjade i början av år 2000. Autoliv sålde även en mindre textilfabrik under 1999.

Per den 1 januari respektive 1 oktober 1998 förvärvades de utestående 50% av aktierna i intressebolagen Autoliv-Nokia och Sagem-Autoliv.

Per den 1 juli 1998 ökades också innehavet i Autoliv Sydafrika från 49% till 100%, medan innehavet i Autoliv Cankor i Turkiet ökades från 50% till 90% per den 1 april. Dessutom förvärvades tillgångarna i STC, Japan. Den externa försäljningen för dessa bolag, inklusive Autoliv Thailand och Autoliv Filippinerna, uppgår till 65 MUSD per år.

Per den 1 oktober 1997 förvärvades Marling Industries plc. Under sitt senaste hela räkenskapsår före förvärvet (som slutade den 31 mars 1997) uppnådde Marling Industries en försäljning på cirka 100 MUSD.

I maj 1997 ökade Autolivs 50-procentiga ägande i Autoliv Slowik Argentina till 100 procent. Autoliv Argentina har en årlig försäljning på mindre än 20 MUSD.

Dessa förvärv har redovisningsmässigt behandlats enligt förvärvsmetoden och följaktligen har företagens resultat och verksamhet konsoliderats sedan respektive förvärvsdag. Företag som tidigare ägts till mellan 20 och 50 procent redovisades under denna tid enligt kapitalandelsmetoden.

Den sammanlagda köpeskillingen för dessa förvärv uppgår till 53 MUSD för 1999, 42 MUSD för 1998 och 49 MUSD för 1997. Goodwill uppgående till 21 MUSD, 38 MUSD respektive 38 MUSD i samband med dessa förvärv avskrivs över 10 till 20 år.

Not 3. Marknadsvärde av finansiella instrument

Nedanstående metoder har använts för att uppskatta marknadsvärden av finansiella instrument för rapporteringsändamål.

Omsättningstillgångar och kortfristiga skulder

Det bokförda värdet i balansräkningen av omsättningstillgångar och kortfristiga skulder är ungefär detsamma som marknadsvärdet på grund av dessa posters korta återstående löptid.

Långfristiga låneskulder och andra långfristiga skulder

Det bokförda värdet i balansräkningen av långfristiga låneskulder och andra långfristiga skulder är ungefär detsamma som marknadsvärdet på grund av att räntorna på dessa instrument överensstämmer med nuvarande marknadsräntor. Ränteswappar beskrivna i not 10 utgör ett undantag; de hade ett nuvärde på 1,6 MUSD per den 31 december 1999.

Not 4. Skatter

Resultaträkning

	1999	1998	1997
Resultat före skatt			
USA	$149,1	$124,6	$–655,4
Utanför USA	180,6	187,9	178,1
Summa	**$329,7**	**$312,5**	**$–477,3**
Avsättning för skatt			
Betald			
USA, federal	$14,1	$12,7	$26,1
Utanför USA	64,5	64,9	66,8
USA, delstatlig och kommunal	6,9	8,0	4,8
Latent			
USA, federal	28,9	26,7	4,7
Utanför USA	11,1	7,1	–5,4
USA, delstatlig och kommunal	6,5	4,5	2,1
Summa skatt	**$132,0**	**$123,9**	**$99,1**

Skattesats

%	1999	1998	1997
USA, federal inkomstskatt	35,0	35,0	35,0
Goodwillavskrivning	4,7	4,8	3,8
Förlustavdrag	–2,2	–2,5	–
Ej utnyttjad rörelseförlust	3,2	0,9	4,1
Utländska skattedifferenser	1,9	0,8	–2,1
Delstatlig skatt, netto	2,6	2,6	1,8
Resultatandelar i intressebolag	–0,5	–0,7	–1,3
Exportskattelättnader	–2,0	–1,2	–1,1
Skattekredit	–0,8	–0,3	–0,4
Övrigt	–1,9	0,2	–0,9
Effektiv skattesats	**40,0**	**39,6**	**38,9**[1]

[1] Den effektiva skattesatsen för 1997 beräknas som förhållandet mellan redovisad skatt jämfört med vinst före skatt om den icke avdragsgilla engångsavskrivningen på 732,3 MUSD återlades.

Balansräkning

Latent skatt avspeglar den skattemässiga nettoeffekten av tillfälliga skillnader mellan de värden till vilka tillgångar och skulder upptas för redovisningsändamål och för beskattningsändamål. Per den 31 december 1999 hade koncernen förlustavdrag netto på cirka 65 MUSD varav 39 MUSD utan förfallotid och resterande med förfallodagar vid olika tidpunkter fram till år 2010. Värdejusteringar har gjorts för att balansera de därmed sammanhängande latenta tillgångarna beroende på osäkerheten när det gäller utnyttjandet av förmånen av dessa skatteavdrag.

Latent skatt

31 December	1999	1998
Tillgångar		
Förlustkontrakt	$14,9	$33,3
Reserveringar	50,2	53,6
Aktiverade kostnader	2,8	11,0
Pensioner	14,4	11,6
Förlustavdrag och övrigt	29,3	30,6
Övriga tillfälliga skillnader	3,1	2,3
	114,7	**142,4**
Värdejustering	–18,6	–22,6
Total	**96,1**	**119,8**
Skulder		
Förvärvade immateriella tillgångar	–87,5	–94,7
Fastigheter, maskiner och inventarier	–8,5	1,5
Justering för lagstadgad skatt	–12,1	–12,4
Övriga tillfälliga skillnader	–52,9	–29,2
Summa	**–161,0**	**–134,8**
Latent skatteskuld (–)/skattefordran (+)	**$–64,9**	**$–15,0**

Latent skatt har ej avsatts för balanserade vinstmedel i utländska dotterbolag på ca 450 MUSD, då dessa betraktas som permanent återinvesterade. Den skattekostnad som uppkommer i USA vid en eventuell utdelning av dessa vinstmedel uppvägs av utländska skatteavdrag.

Not 5. Varulager

31 December	1999	1998
Råvaror	$154,3	$157,0
Färdigvarulager	80,1	69,8
Produkter i arbete	39,6	38,1
Summa	**$274,0**	**$264,9**

Not 6. Aktier

Koncernen har investerat i cirka tio intressebolag i vilka ägandet uppgår till 20-50 procent. Bolagen redovisas enligt kapitalandelsmetoden. Den totala investeringen uppgick till 28 MUSD, 17 MUSD respektive 33 MUSD per den 31 december 1999, 1998 och 1997.

Not 7. Maskiner, inventarier och byggnader

31 December	1999	1998
Mark och markanläggningar	$49,9	$41,9
Maskiner och inventarier	1.160,3	1.163,9
Byggnader	348,1	352,7
Pågående nyanläggningar	86,1	115,9
	1.644,4	**1.674,4**
Ackumulerade avskrivningar	–809,8	–805,8
Netto	**$834,6**	**$868,6**

Avskrivningar ingår i	1999	1998	1997
Kostnad för sålda varor	$162,4	$138,6	$98,9
Försäljning, administration och allmänna omkostnader	9,6	9,9	9,0
Försäljning och utvecklingskostnader	17,3	18,0	11,3
Totalt	**$189,3**	**$166,5**	**$119,2**

Not 8. Immateriella tillgångar

31 December	1999	1998
Goodwill	$1.489,6	$1.479,4
Övriga immateriella tillgångar med förvärv	310,7	312,7
	1.800,3	**1.792,1**
Ackumulerade avskrivningar	–204,6	–143,0
Netto	**$1.595,7**	**$1.649,1**

Not 9. Låne- och kreditavtal

Koncernen har kreditfaciliteter med ett antal banker som hanterar koncernens cash pools. Dessutom har koncernens dotterbolag kreditarrangemang i ett antal lokala banker, huvudsakligen i form av checkräkningskrediter eller kortfristiga kreditfaciliteter. Sammanlagt uppgick dessa faciliteter till 540 MUSD per årsskiftet 1999, varav 206 MUSD var utnyttjade. Den genomsnittliga räntan på utestående kortfristig upplåning per den 31 december 1999 och 1998 var 3,6 procent respektive 5,0 procent. Minskningen beror huvudsakligen på ett skifte från upplåning i USD till EUR, något som bättre matchar företagets inkomstflöde. Det sammanlagda outnyttjade beloppet per den 31 december 1999 var 334 MUSD.

Genomsnittlig räntebärande nettoskuld och räntekostnader, netto

	1999	1998	1997
Genomsnittlig räntebärande skuld	$782,0	$869,0	$809[1]
Genomsnittlig nettoskuld	674,0	682,0	660[1]
Räntekostnader, netto	$43,5	$48,0	$48,8[2]
Räntekostnader, netto/ genomsnittlig nettoskuld	6,5%	7,0%	7,4%

[1] Genomsnittlig skuld för de tre sista kvartalen 1997.
[2] Pro forma för beräkningen.

Not 10. Långfristiga låneskulder

31 December	1999	1998
Långfristiga låneskulder	$470,4	$628,6

Per den 31 december 1999 utgjordes i det närmaste hela koncernens långfristiga upplåning av lån med företagscertifikat. Per den 31 december 1999 uppgick dessa till 438 MUSD och löpte med en genomsnittlig ränta av 6,6 procent. Annan långfristig upplåning på 32,4 MUSD per 31 december 1999 och 29,9 MUSD per 1998, utgjordes av banklån utan säkerhet från huvudsakligen europeiska banker med årlig amortering till år 2014. Räntan på dessa lån är i huvudsak rörlig och Libor-baserad.

Per den 31 december 1998 utgjordes så gott som hela koncernens långfristiga låneskuld av dels upplåning om 348,7 MUSD via företagscertifikat i USA med en genomsnittlig ränta på 5,7 procent, dels av 250 MUSD i utnyttjad långfristig kreditram med en genomsnittlig ränta av 5,3 procent.

Koncernens huvudbolag i USA (”det amerikanska dotterbolaget”) har en kreditlimit på 850 MUSD med automatisk förlängning med förfallodag i april 2002 med en grupp banker. Denna limit utgör stöd för det amerikanska bolagets upplåning mot företagscertifikat och kan även utnyttjas för andra behov. Tillgängligt lånebelopp reduceras av utestående företagscertifikat. Upplåningen är utan säkerhet med en ränta som är bunden till den amerikanska diskontoräntan eller justerad EuroDollar-ränta, enligt låntagarens val.

Det amerikanska bolaget betalar en löftesprovision baserad på det totala lånebeloppet från samtliga långivare. Lånen kan återbetalas när som helst, dock senast på limitens förfallodag. Limiten är förknippad med vissa lånevillkor som kräver att det amerikanska bolaget skall upprätthålla ett visst kassaflöde och en viss räntetäckningsgrad och låneavtalet innehåller även vissa begränsningar vad gäller skuldsättning och utdelning.

Per den 31 december 1999 uppfyllde det amerikanska dotterbolaget dessa krav. Dessa villkor försämrar inte Autoliv, Inc.:s förmåga att betala regelbunden, kvartalsvis utdelning eller att möta andra förväntade likviditetsåtaganden.

Per årsskiftet 1999 utestående belopp av företagscertifikat upptas som långfristig skuld eftersom koncernen avser att återfinansiera denna upplåning långfristigt, antingen genom fortsatt upplåning mot företagscertifikat eller genom utnyttjande av tillgängliga kreditfaciliteter.

Det amerikanska dotterbolaget har ingått ränteswapsavtal för att minska effekten av ränteförändringar på dess upplåning med rörlig ränta. Dessa ränteswapsavtal är kontrakt med rätt att under löptiden växla rörliga räntebetalningar mot fasta utan att utbyta underliggande nominella belopp. Avtalets nominella belopp används endast för att fastställa vilka räntebelopp som skall erhållas respektive betalas och representerar sålunda inte belopp som exponeras för kreditförlust. Den skillnad som betalas eller erhålls enligt ränteavtal bokförs som en justering av räntekostnad.

Per den 31 december 1999 hade det amerikanska dotterbolaget ingått ränteavtal med vissa långivare som tillhandahåller bankfinansiering. Genom avtal fixerades räntan på kredit med rörlig ränta till 5,9 procent för ett nominellt belopp av 60 MUSD t.o.m. december 2002. Det amerikanska dotterbolaget har även köpt ett kontrakt som låser räntan vid 5,9 procent på ett nominellt kapitalbelopp av 75,0 MUSD med förfall den 30 juni 2003.

Räntekänslighet

Kapitalbelopp vid förväntad förfallodag Genomsnittlig räntesats	2000	2001	2002	2003	2004	Senare	Summa	Marknadsvärde 1999-12-31
Checkräkningskredit och kortfristiga lån	206,2						206,2	206,2
Genomsnittlig räntesats%	3,6							
Företagscertifikat[1]	438,0						438,0	438,0
Genomsnittlig räntesats %	6,6							
Långfristiga skulder inkl. kortfristig del[2]								
Rörlig ränta	47,1	5,5	5,1	3,8	3,4	5,8	70,7	70,7
Genomsnittlig räntesats %[3]								
Summa låneskuld							**714,9**	
Ränteswap								
Fast utbetalning/rörlig inbetalning				60,0	75,0		135,0	1,6
Utbetalningsräntesats %				5,9	5,9			
Inbetalningsräntesats %				5,1	5,1			

[1] Redovisat som långfristig eftersom koncernen ämnar refinansiera detta lån med långfristiga krediter.
[2] Huvudsakligen knutna till Euro.
[3] Huvudsakligen baserat på Libor plus 0,25%.

Not 11. Eget kapital

	Antal aktier (miljoner)	Aktie-kapital	Ytterligare inbetalt kapital (bundet kapital)	Other comprehensive income (loss)*	Fria reserver	Summa eget kapital
Utgående balans 1996	**55,0**	**$70,8**	**$60,0**	**$43,5**	**$284,2**	**$458,5**
Utdelning april, 1997					–20,4	–20,4
Nettovinst 1 januari - 30 april 1997					38,5	38,5
Skillnad i nominellt belopp vid Utbyteserbjudandet		–15,8	15,8			
Nyemission och konvertering av aktier i Morton	47,7	47,7	1.883,6			1,931,3
Tvångsinlösen av aktier i Autoliv AB	–0,6	–0,6	–21,3			–21,9
Omräkningsdifferenser			–0,6	–45,7		–46,3
Utgående balans 1997	**102,1**	**$102,1**	**$1.937,5**	**$–2,2**	**$302,3**	**$2.339,7**
Utnyttjande av aktieoptioner	0,1	0,1	1,0			1,1
Utdelning 1 maj - 31 dec					–22,4	–22,4
Omräkningsdifferenser*				3,8		3,8
Nettoresultat maj-december 1997					–618,2	–618,2
Balans vid bildande 31 december 1997	**102,2**	**$102,2**	**$1.938,5**	**$1,6**	**$–338,3**	**$1.704,0**
Utnyttjande av aktieoptioner	0,1	0,1	1,5			1,6
Utdelning 1998					–45,0	–45,0
Omräkningsdifferenser				–2,9		–2,9
Nettoresultat 1998					188,3	188,3
Utgående balans 1998	**102,3**	**$102,3**	**$1.940,0**	**$–1,3**	**$–195,0**	**$1.846,0**
Utnyttjande av aktieoptioner			1,5			1,5
Utdelning 1999					–45,0	–45,0
Omräkningsdifferenser				–71,4		–71,4
Nettovinst 1999					199,9	199,9
Utgående balans 1999	**102,3**	**$102,3**	**$1.941,5**	**$–72,7**	**$–40,1**	**$1.931,0**

**Enligt den amerikanska redovisningsrekommendationen FAS 130 (Reporting Comprehensive Income) skall i redovisningshandlingarna också presenteras ett inkomstbegrepp "Comprehensive Income" som förutom årets nettoresultat enligt resultaträkningen även skall inkludera andra poster som påverkar eget kapital. Comprehensive Income inkluderar alla förändringar i eget kapital som ej avser kapitaltransaktioner med ägarna. Exempel på poster som inkluderas är omräkningsdifferenser, vissa förändringar i pensionsskulder som enligt US GAAP skall föras direkt mot eget kapital och värdeförändringar under innehavstiden på värdepapper där resultatet ej redovisas i resultaträkningen förrän vid avyttringstillfället. I Autolivs fall utgörs skillnaden mellan nettoresultatet och Comprehensive Income av omräkningsdifferensen. För åren 1999, 1998 och 1997 uppgick Comprehensive Income till 128,5 MUSD, 185,4 MUSD, respektive –622,2 MUSD.*

Program för aktieägares rätt

Autoliv, Inc. har en s.k. Shareholders Rights Plan för skydd av aktieägares intresse, enligt vilken aktieägare registrerade per den 6 november 1997 erhöll en teckningsrätt för varje stamaktie i Autoliv, Inc. Varje teckningsrätt berättigar innehavaren att teckna en hundradels serie A efterställd utdelningsberättigad preferensaktie (Series A Junior Participating Preferred Stock) med ett nominellt värde av 1,00 USD till ett pris av 150 USD, vilket belopp kan bli föremål för justering.

Till en början kommer rätterna att vara bifogade samtliga stamaktiecertifikat som då är utestående för att därefter under vissa förutsättningar skiljas från stamaktierna varvid varje innehavare av teckningsrätter kommer att ha rätten att vid utnyttjande erhålla stamaktier (eller i vissa fall kontanter, egendom eller andra värdepapper utfärdade av Autoliv, Inc.) med ett värde som uppgår till två gånger teckningsrättens utnyttjandekurs. Autoliv, Inc. har rätten att helt eller delvis inlösa teckningsrätterna till ett pris av en cent per teckningsrätt.

Not 12. Tilläggsinformation om kassaflödet

I kontantbetalningar under åren 1999, 1998 och 1997 ingick betald ränta till ett belopp av 37 MUSD, 48 MUSD respektive 35 MUSD och betald skatt till ett belopp av 80 MUSD, 113 MUSD respektive 95 MUSD.

Not 13. Stock Incentive Plan

Enligt Autoliv Inc:s Stock Incentive Plan ("Planen") 1997, som är antagen med förbehåll för aktieägarnas godkännande och ändrad 1999, har utvalda medlemmar av den verkställande ledningen i Sverige och utvalda medlemmar av Autoliv ASP Inc.:s ledning erhållit aktievärdestegringsrätter [Stock Appreciation Rights ("SARs")] respektive aktieoptioner. Vid fullbordandet av de transaktioner som beskrivs i not 2 konverterades optioner som tidigare tilldelats ledningen i USA till optioner i Autoliv, Inc. ("de konverterade optionerna"). Förutom konverteringskursen på de konverterade optionerna, som justerats för att avspegla kursen på aktierna i Autoliv, Inc., är samtliga villkor oförändrade. Under 1997 tilldelades 52.250 SARs. Kursen på Autoliv, Inc.:s aktie var vid detta tillfälle 35,75 USD. Under 1998 konverterades SARs till optioner enligt Planen. Samtliga optioner och SARs tilldelade under 1998 och 1997 har tio års löptid och kan utnyttjas efter ett års fortsatt anställning efter dagen för tilldelningen. Under 1997 tilldelades dessutom vissa anställda i nyckelställning 31.000 stamaktier i Autoliv, Inc. Dessa anställda erhöll aktierna ifråga efter ett års anställning efter dagen för tilldelning. I december 1999 tilldelades 387,390 optioner och dessa betraktas per 31 december 1999 som utestående. Dessa optioner avsågs utgöra en del av 2000 års tilldelning till vissa anställda i nyckelställning. Planen innehåller bestämmelser om emission av maximalt 2.800.000 stamaktier genom utnyttjande av optioner som tilldelats enligt Planen.

För redovisning av Planen tillämpas APB Opinion 25 ”Accounting for Stock Issued to Employees” och därmed sammanhängande tolkningar. Sålunda har inga lönekostnader bokförts. Om lönekostnaden för Planen hade fastställts med stöd av marknadsvärdet på sådan tilldelning vid dagen för tilldelning i enlighet med Financial Accounting Standards Statement No. 123 ”Accounting for Stock-Based Compensation”, skulle koncernens sammanlagda vinst per aktie varit såsom visas nedan:

	1999	1998	1997
Nettoresultat			
Redovisad	$199,9	$188,3	$–579,6
Pro forma	196,1	184,9	–580,1
Resultat per aktie			
Redovisad	$1,95	$1,84	$–6,70
Pro forma	1,92	1,81	–6,71

Marknadsvärdet av tilldelade optioner under 1999, 1998 och 1997 uppskattas vara 9,69, 10,41 respektive 15,02 USD med användning av Black-Scholes optionsprissättningsmodell med följande antaganden:

	1999	1998	1997
Riskfri ränta	5,8%	5,0%	5,5%
Direktavkastning	1,5%	1,2%	1,5%
Förväntad löptid i år	5,0	5,0	10,0
Förväntad volatilitet	30,0%	30,0%	30,0%

En sammanfattning av koncernens aktieoptionsplan mellan 1997 och 1999 är som följer:

	Aktier	Genomsnittlig utnyttjandekurs
Utestående 1 januari 1997	**0**	**$0,00**
Konverterade optioner	285.055	26,27
Tilldelade	28.200	35,75
Utnyttjade	–109.405	28,72
Makulerade	0	-
Utestående 31 december 1997	**203.850**	**26,27**
Konverterade SARs	52.250	35,75
Tilldelade	570.365	33,26
Utnyttjade	–34.881	22,01
Makulerade	–18.868	32,62
Utestående 31 december 1998	**772.716**	**32,11**
Tilldelade	437.290	30,52
Utnyttjade	–70.619	26,41
Makulerade	–8.650	32,86
Utestående 31 december 1999	**1.130.737**	**$31,84**
Utnyttjningsbara optioner 31 dec 1997	175.650	$24,75
Utnyttjningsbara optioner 31 dec 1998	213.601	$28,98
Utnyttjningsbara optioner 31 dec 1999	693.447	$32,68

Nedanstående tabell sammanfattar uppgifter beträffande optioner som var utestående vid utgången av 1998

Spann för utnyttjandekurs (USD)	Antal utestående	Genomsnittlig kvarvarande löptid (i år)	Genomsnittlig utnyttjandekurs
$15,26 - $15,58	16.844	2,05	$15,41
$24,38 - $29,37	436.531	9,36	29,01
$30,23 - $40,62	677.362	8,42	34,08
	1.130.137	**8,69**	**$31,84**

Samtliga ovan angivna optioner kan utnyttjas förutom de som tilldelats 1999.

Not 14. Ansvarsförbindelser

Koncernen är föremål för ersättningsanspråk och legala åtgärder som uppstår i den normala affärsverksamheten i huvudsak i samband med påstådda defekter i av koncernen tillverkade produkter. Autoliv försvarar sin ståndpunkt framgångsrikt och har även tecknat försäkring mot försäkringsbara risker. Baserat på nu tillgänglig information bedömer Autoliv att resultatet av utestående anspråk med hänsyn tagen till tillgänglig försäkring ej skulle innebära någon betydande negativ effekt på koncernens finansiella ställning eller resultat.

Såsom en del av samgåendet mellan Autoliv AB och Morton International, Inc.:s bilsäkerhetsverksamhet avknoppade Morton salt- och kemikalieverksamheterna till ett bolag som nedan kallas ”Nya Morton.” I enlighet med avknoppningsavtalet har Nya Morton övertagit samtliga åtaganden utom dem som var direkt förknippade med bilsäkerhetsverksamheten och har uttryckligen åtagit sig att hålla Autoliv ASP, Inc. (det tidigare Morton International, Inc.) skadeslöst för sådana åtaganden, inklusive eventuella historiska miljöåtaganden som sammanhänger med den verksamhet som ej har med bilsäkerhet att göra.

Not 15. Leasingåtaganden

Koncernen hyr vissa kontorslokaler, tillverknings- och forskningsbyggnader, bilar och databehandlings- och annan utrustning. Sådana operativa leasingavtal, varav vissa ej kan hävas och i många fall omfattar förlängning, förfaller vid olika tidpunkter. Koncernen betalar för merparten av underhåll, försäkring och skatt avseende förhyrda tillgångar. Hyreskostnaden för operativa leasingavtal uppgick för 1999 till 8,8 MUSD, 1998 till 9,1 MUSD, och för 1997 till 11,0 MUSD.

Per den 31 december 1999 uppgick framtida minsta leasingbetalningar för operativa leasingavtal till totalt 53,7 MUSD med följande förfall (i MUSD): 2000: 11,3; 2001: 9,3; 2002: 7,7; 2003: 5,3, 2004: 3,9; 2005 och senare: 16,2.

Not 16. Pensionsplaner

Pensioner

I stort sett samtliga koncernens anställda utanför USA omfattas av statliga pensions- och socialförmåner. Enligt villkoren för dessa förmåner erläggs periodiska betalningar till olika statliga organ. I vissa länder står koncernen även bakom vissa specifika pensionsplaner.

Bidrag till dessa specifika pensionsplaner för kalenderåren 1999, 1998, och 1997 uppgick till 6,9 MUSD, 5,7 MUSD respektive 5,1 MUSD.

Koncernen har specifika pensionsplaner för anställda i USA till vilka företaget ej bidrar. Pensionsförmånerna baseras på ett genomsnitt av den anställdes lön under åren som föregår pensionen och intjänad tjänstgöringstid. Vissa tilläggspensionsplaner utan fondering finns också för vissa specifika grupper av anställda.

Policyn när det gäller fondering av pensionsplaner i USA är att tillskjuta belopp som är tillräckliga enligt Employee Retirement Income Security Act of 1974 med ändringar, med tillägg av eventuella belopp som kan anses lämpliga.

Den försäkringsmässigt beräknade delen av nettokostnaden för pensionsplaner i USA består av följande komponenter:

	1999	1998
Kostnad för service	$6,2	$5,5
Räntekostnad på beräknat förmånsåtagande	3,9	3,1
Förväntad avkastning	–3,4	–2,8
Ej bokförd nettopensionskostnad	–	0,1
Pensionskostnad netto	**$6,7**	**$5,9**

En avräkning som utvisar avsättningen av medel för pensionsplaner i USA visas nedan:

	1999	1998
Försäkringsmässigt nuvärde av beräknade förmåner vid årets början	$56,5	$44,6
Kostnad för service	6,2	5,5
Räntekostnad	3,9	3,1
Justering i planerna	3,4	–
Försäkringsmässig förlust	–2,9	4,2
Utbetalda förmåner	–1,9	–0,9
Försäkringsmässigt nuvärde av beräknade förmåner vid årets slut	**65,2**	**56,5**
Marknadsvärde av planens tillgångar vid årets början	43,3	33,0
Verklig avkastning på planens tillgångar	7,2	8,3
Bolagets avsättning	0,1	2,9
Utbetalda förmåner	–2,0	–0,9
Marknadsvärde av planens tillgångar vid årets slut	**48,6**	**43,3**
Planernas tillgångar minus beräknade förmåner	–16,6	–13,2
Ej bokförd nettopensionskostnad	–5,6	1,2
Nettopensionsskuld upptagen i koncernbalansräkningen	3,4	–
Nettopensionsskuld upptagen i koncernbalansräkningen	**$–18,8**	**$–12,0**

Det vägda genomsnittet av antaganden gjorda vid fastställandet av beräknade förmåner var såsom följer:

%	1999	1998
Diskonteringssats	7,50	6,75
Ökningstakt av lönenivå	5,25	4,75
Förväntad långfristig avkastning på tillgångar	9,50	9,50

De amerikanska pensionsplanernas tillgångar är investerade i framförallt aktier och obligationer.

Förmåner efter pensionering vid sidan av pensioner

Koncernen tillhandahåller för närvarande sjukvårds- och livförsäkringsförmåner åt flertalet amerikanska pensionärer som varit anställda i ASP. I allmänhet gäller enligt planernas villkor att anställda i USA är berättigade att erhålla fortsatta sjukvårds- och livförsäkringsförmåner efter pensionering vid 55 års ålder och fem års tjänstgöring. Sjukvårds- och livförsäkringsförmåner för anhöriga kan också erhållas. Flertalet pensionärer bidrar till kostnaden för sjukvårdsförmåner genom bidrag som i allmänhet varierar med tjänstgöringstid. I juni 1993 antogs en regel som sätter ett tak för koncernens stöd vid det belopp som gäller år 2000 för flertalet USA-anställda som går i pension efter den 31 december 1992.

Nettokostnaden för förmåner efter pensionering består av följande komponenter:

	1999	1998
Försäkringsmässigt nuvärde av beräknade förmåner vid årets början	$11,0	$9,2
Kostnad för service	0,8	0,9
Räntekostnad	0,6	0,6
Försäkringsmässig förlust	–3,0	0,4
Utbetalda förmåner	–0,1	–0,1
Försäkringsmässigt nuvärde av beräknade förmåner vid årets slut	**9,3**	**11,0**
Marknadsvärde av planens tillgångar vid årets slut	–	–
Bolagets avsättning	0,1	0,1
Utbetalda förmåner	–0,1	–0,1
Marknadsvärde av planens tillgångar vid årets slut	**–**	**–**
Planernas tillgångar minus beräknade förmåner	–9,3	–11,0
Ej bokförd nettopensionskostnad	–1,8	1,3
Nettopensionsskuld upptagen i koncernbalansräkningen	**$–11,1**	**$–9,7**

För mätningsändamål uppgick den förväntade genomsnittliga årliga ökningstakten per capita av sjukvårdsförmåner till 8,5 procent under 1999. Ökningstakten väntas sjunka till 6,5 procent år 2001 för att därefter ligga på en konstant nivå. Såsom omnämnts ovan är koncernens policy att höja de pensionärers bidrag som går i pension efter den 31 december 1992, så att kostnadsbidraget per capita blir konstant efter den nivå som uppnås år 2000.

Den genomsnittliga diskonteringssatsen som använts för att fastställa det ackumulerade åtagandet för förmåner efter pensionering var 7,5% per den 31 december 1999 och 6,8% per 1998. Ökningstakten i ersättningsnivåer har antagits vara cirka 5,3% för 1999 och 4,8% för 1998.

Vid en höjning med en procent av trenden för sjukvårdskostnadernas årliga ökning skulle koncernens ackumulerade åtagande för förmåner efter pensionering stiga med omkring 0,1 MUSD och kostnaden för förmåner efter pensionering 1999 skulle stiga med 4,4 MUSD.

Nettokostnad för förmåner efter pensionering består av följande komponenter:

December 31	1999	1998
Kostnad för service	$0,8	$0,9
Räntekostnad på ackumulerade förmåner efter pensionering	0,6	0,6
Nettokostnad för förmåner efter pensionering	**$1,4**	**$1,5**

Not 17. Affärsområdesinformation

Autoliv, Inc. är ett i USA registrerat bolag som tillhandahåller produkter med avancerad teknologi till fordonsmarknaden. Krockkuddemoduler, säkerhetsbälten och uppblåsningsanordningar för krockkuddar levereras till samtliga större europeiska, amerikanska och asiatiska biltillverkare. Koncernens intäkter genereras genom försäljning till fordonsbranschen, som består av ett relativt litet antal kunder. En väsentlig störning i branschen, en väsentlig förändring i efterfrågan eller prissättning, eller en dramatisk förändring i teknologin skulle kunna ha en betydande påverkan på koncernen. Försäljning till enskilda kunder som representerade över 10% av omsättningen utgjorde 1999: 18%, 15% 14%, respektive 13%; 1998: 14%, 13 respektive 12% samt 1997: 14% respektive 11%.

Säkerhetsbälten och krockkuddar betraktas som integrerade system som skall fungera tillsammans med gemensamma elektroniska styrsystem för att skydda åkande i lätta fordon.

Autoliv tillämpar Statement 131 – ”Disclosures about Segments of an Enterprise and Related Information” och hänvisar därmed till att de operativa segmenten möter kriterierna i Statement 131 avseende att i rapporteringshänseende betrakta dessa som ett segment.

Not 18. Geografiska affärsområden

	1999	1998	1997
Nettoförsäljning			
USA	$1.381	$1.350	$1.008
Europa	2.212	2.027	1.618
Övriga regioner	219	112	114
Summa	**$3.812**	**$3.489**	**$2.740**
Långfristiga tillgångar			
USA	$1.848	$1.919	$1.933
Europa	544	569	503
Övriga regioner	73	48	20
Summa	**$2.465**	**$2.536**	**$2.456**

Koncernens verksamhet bedrivs huvudsakligen i Europa och USA. Exporten från USA till andra regioner uppgick 1999 till cirka 558 MUSD. Långfristiga tillgångar i USA inkluderar 1.463 MUSD i immateriella tillgångar som härrör från förvärvet av ASP. Bolaget hänför nettoförsäljning under de geografiska affärsområdena baserat på från vilken enhet som den färdiga produkten levereras.

Försäljningen per produktgrupp visas nedan:

	1999	1998	1997
Krockkuddar och tillhörande produkter[1)]	$2.715	$2.417	$1.800
Säkerhetsbälten och tillhörande produkter[2)]	1.097	1.072	940
	$3.812	**$3.489**	**$2.740**

[1)] inkluderar försäljningen av rattar
[2)] inkluderar försäljning av bilstolskomponenter

Not 19. Kvartalsdata (ej reviderade)

	Kv 1	Kv 2	Kv 3	Kv 4	Helår
1999					
Nettoförsäljning	$935,4	$977,0	$873,8	$1.026,0	$3.812,2
Bruttovinst	191,2	209,2	184,2	222,2	806,8
Resultat före skatt	72,9	86,5	71,8	98,5	329,7
Nettoresultat	44,1	51,2	43,2	61,4	199,9
Nettoresultat per aktie	$0,43	$0,50	$0,42	$0,60	$1,95
1998					
Nettoförsäljning	$837,9	$877,9	$804,4	$968,5	$3.488,7
Bruttovinst	182,8	193,0	162,9	208,8	747,5
Resultat före skatt	70,7	84,3	64,0	93,5	312,5
Nettoresultat	42,4	50,6	37,8	57,5	188,3
Nettoresultat per aktie	$0,41	$0,50	$0,37	$0,56	$1,84

Valutakurser

Balansräkningarna för dotterbolag utanför USA har omräknats till dollar med kurserna vid årets utgång, medan resultaträkningarna har omräknats med årets genomsnittskurser. Nedanstående tabell visar de använda kurserna för de viktigaste valutorna:

	1999 Genomsnitt	1999 Balansdag	1998 Genomsnitt	1998 Balansdag	1997 Genomsnitt	1997 Balansdag
EUR (före 1998-12-31 ECU)	1,065	1,005	1,123	1,172	1,126	1,105
AUD	0,644	0,653	0,630	0,612	0,727	0,655
DEM	0,544	0,514	0,569	0,599	0,567	0,559
ESP/1000	6,400	6,037	6,703	7,037	6,715	6,601
FRF	0,162	0,153	0,170	0,179	0,169	0,167
GBP	1,616	1,618	1,656	1,676	1,641	1,667
NLG	0,483	0,456	0,505	0,532	0,503	0,496
SEK	0,121	0,117	0,126	0,124	0,129	0,127
JPY/1000	8,799	9,790	7,675	8,680	8,327	7,700

Euro är den mest representativa valutan i Europa för Autoliv. Under 1999 var euron till genomsnittskurs 5,2% svagare mot USA-dollarn än under 1998. Vid jämförelse av balansdagskurs 1998 med 1999 var euron 14,3% svagare än USA- dollarn.

REVISIONSBERÄTTELSE

Till styrelsen och aktieägarna i Autoliv, Inc.

Vi har reviderat bifogade koncernbalansräkningar för Autoliv, Inc. med dotterföretag per den 31 december 1999 och 1998 och därmed sammanhängande resultaträkningar, uppställningar över eget kapital och finansieringsanalyser för vart och ett av de tre åren i den period som slutade den 31 december 1999. Det är styrelsen och bolagets ledning som har ansvaret för räkenskapshandlingarna. Vårt ansvar är att uttala oss om dessa räkenskapshandlingar på grundval av vår revision.

Vi har genomfört vår revision i enlighet med god revisionssed. Det innebär att vi planerat och genomfört revisionen för att i rimlig grad försäkra oss om att räkenskapshandlingarna inte innehåller väsentliga fel. En revision innefattar att granska ett urval av underlagen för belopp och annan information i räkenskapshandlingarna. I en revision ingår också att pröva de redovisningsprinciper som tillämpats och väsentliga skattningar som gjorts av ledningen samt att bedöma den samlade informationen i räkenskapshandlingarna. Vi anser att vår revision ger oss rimlig grund för våra uttalanden nedan.

Ovannämnda räkenskapshandlingar avspeglar i allt väsentligt rättvist Autoliv, Inc.-koncernens och dess dotterbolags ställning per den 31 december 1999 och 1998, och resultatet av koncernens verksamhet och dess kassaflöden för vart och ett av de tre åren i den period som slutade den 31 december 1999 och har upprättats i enlighet med god redovisningssed.

Ernst & Young AB



Torbjörn Hanson
Stockholm, den 27 januari 2000

DEFINITIONER

Bruttomarginal
Bruttoresultat i förhållande till försäljning.

Rörelsemarginal
Rörelseresultat efter avskrivningar i förhållande till försäljning.

Nettomarginal
Resultat före skatt i förhållande till försäljning.

Avkastning på sysselsatt kapital
Resultat före finansiella intäkter och kostnader i förhållande till genomsnittligt sysselsatt kapital.

Avkastning på eget kapital
Nettoresultat i förhållande till genomsnittligt eget kapital.

Soliditet
Eget kapital i förhållande till totala tillgångar.

Skuldsättningsgrad
Räntebärande skulder i förhållande till eget kapital.

Räntetäckningsgrad
Resultat före skatt ökat med räntekostnader i förhållande till räntekostnader.

Nettolåneskuld
Låneskulder med avdrag för likvida medel.

Sysselsatt kapital
Totala tillgångar med avdrag för likvida medel och icke-räntebärande skulder.

Investeringar
Investeringar i anläggningar.

Resultat per aktie
Nettoresultat i förhållande till antal aktier vid full utspädning (se sid. 27).

FLERÅRSSAMMANDRAG

	Autoliv Inc					Autoliv AB[1]	
	1999	**1998**	**1997**	**1996**	**1997[2]**	**1996**	**1995**
(MUSD, där ej annat anges)			**Pro Forma**	**Pro Forma**			
Försäljning och resultat							
Försäljning	$3.812	$3.489	$3.257	$3.204	$2.740	$1.735	$1.432
Rörelseresultat	369	354	356	346	–453[3]	163	129
Resultat före skatt	330	312	317	300	–477[3]	171	142
Nettoresultat	200	188	185	174	–580[3]	113	91
Finansiell ställning							
Omsättningstillgångar exkl. likvida medel	1.062	1.013	822	819	822	509	400
Anläggningar	835	869	727	693	727	322	198
Immateriella tillgångar (främst goodwill)	1.596	1.649	1.694	1.593	1.694	64	7
Icke räntebärande skulder	860	870	813	705	813	484	410
Sysselsatt kapital	2.527	2.549	2.350	2.325	2.350	402	257
Nettolåneskuld/likvida medel (-)	596	703	646	704	646	–56	–113
Eget kapital	1.931	1.846	1.704	1.621	1.704	458	379
Summa tillgångar	3.647	3.668	3.430	3.254	3.430	1.054	837
Långfristiga låneskulder	470	629	612	763	612	13	15
Data per aktie (justerat för aktiesplit 2:1 under 1996)							
Resultat per aktie (USD)	1,95	1,84	1,81	1,69	–6,70[4]	2,06	1,66
Eget kapital per aktie (USD)	18,9	18,0	16,7	15,8	16,7	8,3	6,9
Utdelning per aktie (USD)	0,44	0,44	0,42	0,41	0,42	0,41	0,32
Antal utestående aktier (miljoner)	102,3	102,3	102,2	102,8	102,2	55,0	55,0
Nyckeltal							
Bruttomarginal (%)	21,2	21,4	22,1	21,2	21,4[5]	20,0	19,7
Rörelsemarginal (%)	9,7	10,2	10,9	10,8	10,2[5]	9,4	9,0
Nettomarginal (%)	8,6	9,0	9,7	9,4	9,3[5]	9,8	9,9
Avkastning på sysselsatt kapital (%)	14,6	14,4	15,4	15,0	12,3[5]	42,4	52,0
Avkastning på eget kapital (%)	10,6	10,6	11,1	10,7	9,2[5]	27,1	28,0
Soliditet (%)	53,0	50,3	49,7	49,8	49,7	43,5	45,2
Skuldsättningsgrad (%)	30,9	38,1	37,9	43,4	37,9	–12,4	–29,8
Räntetäckningsgrad	7,0	6,6	6,7	6,5	7,5[5]	32,8	54,0
Övriga uppgifter							
Försäljning säkerhetsbälten	1.097	1.072	940	917	940	917	750
Försäljning krockkuddar inkl. bilrattar	2.715	2.417	2.317	2. 287	1. 800	818	682
Kassaflöde från verksamheten	436	314	441	352	343	159	160
Investeringar i anläggningar	261	285	216	270	183	148	99
Kassaflöde efter investeringar	181	6	180	14	128	–52	12
Antal anställda 31/12	22.580	20.670	17.840	15.330	17.840	9.000	6.670

[1] Belopp i svenska kronor har omräknats till dollar med balansdags- och genomsnittskurser.

[2] Inkluderar ASP från 97-05-01.

[3] Inklusive engångsavskrivning på 732 MUSD för förvärvad FoU.

[4] Vägt genomsnittligt antal för beräkning av resultat per aktie:86,5 miljoner.

[5] Före engångsavskrivning på 732 MUSD för förväntad FoU.

STYRELSE



GUNNAR BARK [1]
Ordförande
Fd VD och koncernchef
Född 1939
Invald 1982
Vald till 2000
Styrelseordförande i
Allgon AB,
Springboard Venture
Capital AB och Calix AB
Civ Ing; Tekn. Dr. h.c.
Aktier: 25.000
Optioner: 126.450



PER-OLOF ARONSON [1, 2, 3]
Född 1930
Invald 1994
Vald till 2001
Fd VD och koncernchef
för Gränges AB
Vice styrelseordförande
i SAPA AB
Civ ing;
Aktier: 4.831



WILHELM KULL [1]
Född 1936
Invald 1997
Vald till 2002
I.T. direktör
Fd ekonomi- och
finansdirektör
M.B.A.
Optioner: 37.405



WALTER KUNERTH [1, 3]
Född 1940
Invald 1998
Vald till 2001
Senior Advisor till Lazard & Co.
F d ledamot av Siemens
koncerndirektion och chef för
Siemens Bilsystemdivision
Ordförande i Basler AG,
Götz AG och Suspa
Compart GmbH
Ledamot i Gildemeister AG
Civ Ing; Hedersprofessor
Aktier: 298



S. JAY STEWART [1, 2, 3]
Född 1938
Invald 1989
Vald till 2002
Fd styrelseordförande och
koncernchef
i Morton International, Inc.
Styrelseledamot i Household
International, Inc.
B.Sc. och M.B.A.
Aktier: 69.318



ROGER W. STONE [1, 2]
Född 1935
Invald 1989
Vald till 2002
Fd VD och koncernchef för
Smurfit–Stone Container
Corporation
Styrelseledamot i McDonald's
Corporation och Option Care, Inc
B.Sc.
Aktier: 2.365



PER WELIN [1, 2, 3]
Född 1936
Invald 1995
Vald till 2000
Styrelseordförande i
L-E Lundbergföretagen AB
Styrelseledamot i Allgon AB,
Holmen AB och NCC AB
Tekn. Lic.; Civ. Ek.
Aktier: 831



LARS WESTERBERG [1]
VD och koncernchef
Född 1948
Invald 1999
Vald till 2001
Styrelseledamot i SAPA AB
och Ångpanneföreningen AB
Civ Ing; Civ. Ek.
Aktier: 19.000
Optioner: 45.000

1. Nomineringskommittén
2. Ersättningskommittén
3. Revisionskommittén

Anmärkning
"Invald" omfattar även styrelsetid i Autoliv AB och Morton International Inc. Styrelseledamöter väljs normalt på tre år.

För information om optioner se not 13 på sidan 34. För redogörelse för styrelsearbetet se underlaget för röstning som distribueras till Autolivs aktieägare tillsammans med denna årsredovisning.

LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE

LARS WESTERBERG
VD och koncernchef
Född 1948. Anställd 1999
Aktier: 19.000
Optioner: 45.000

LEIF BERNTSSON
Kvalitetsdirektör
Född 1955. Anställd 1988
Aktier: 200
Optioner: 26.290

HANS BIÖRCK
Ekonomi- & finansdirektör
Född 1951. Anställd 1998
Optioner: 14.570

DR. YNGVE HÅLAND
Forskningsdirektör
Docent
Född 1945. Anställd 1984
Optioner: 17.975

CLAES HUMBLA
Personaldirektör
Född 1940. Anställd 1989
Optioner: 26.590

WILHELM KULL
I.T. direktör
Född 1936. Anställd 1975
Optioner: 37.405

BENOÎT MARSAUD
Produktionsdirektör
Född 1952. Anställd 1980
Optioner: 16.820

JAN OLSSON
Teknisk direktör
Född 1954. Anställd 1987
Optioner: 14.525

HANS-GÖRAN PERSSON
Inköpsdirektör
Född 1946. Anställd 1999
Optioner: 7.450

JÖRGEN SVENSSON
Direktör, Juridik; Company Secretary
Född 1962. Anställd 1989
Optioner: 26.290

MATS ÖDMAN
Informationsdirektör
Född 1950. Anställd 1994
Aktier: 400
Optioner: 17.675

Anmärkning
"Anställd" omfattar även tjänstgöringstid i Autoliv AB och dess dotterbolag.

Beträffande optioner hänvisas till not 13 på sidan 34.

AUTOLIV-AKTIEN OCH BOLAGSSTÄMMA

AKTIEÄGARKONTAKT:

Nordamerika
Autoliv ASP, Inc.
1320 Pacific Drive,
Auburn Hills, MI 48326-1569, USA;
Tel:+1 (248) 475-0409
Fax: +1 (248) 475-9838
barry.murphy@autolivasp.com

Övriga världen
Autoliv Inc.
Box 70381,
SE-107 24, Stockholm
Tel: 08-58 72 06 23,
Fax: 08-411 70 25
mats.odman@autoliv.com

STOCK TRANSFER AGENT & REGISTRAR
EquiServe
P.O. Box 250
Jersey City, New Jersey 07303-2500
+1 (800) 446-2617 (i USA)
+1-(201) 324-0498 (utanför USA)
+1-(201) 222-4955 (nedsatt hörsel)
Internet: http://www.equiserve.com

Fysiska personer kyrkobokförda i Sverige behöver inte anmäla adressändring till VPC. Andra aktieägare som ändrat adress samt alla aktieägare som ändrat namn eller kontonummer skall anmäla förändringen till sitt kontoförande institut. Varje aktieägare som har förvaltarregistrerat sina aktier skall anmäla ändring av namn, adress eller kontonummer till sin förvaltare. Automatisk adressändring omfattar ej juridiska personer eller personer bosatta utanför Sverige, utan dessa aktieägare måste anmäla adressändring till sin bank. Svenska banker tillhandahåller särskild blankett för anmälan.

Autoliv, Inc. är ett amerikanskt bolag som är inregistrerat i delstaten Delaware. Bolagets aktier är noterade på New York Stock Exchange (NYSE) under koden ALV, och bolagets svenska depåbevis är noterade på Stockholms Fondbörs (SSE) under koden ALIV. Optioner i Autolivs aktier handlas på Chicago Board Options Exchange under koden ALV och optioner i depåbevisen i Stockholm under koden ALIV.

Handeln i Autolivs aktie inleddes i New York den 1 maj 1997, då slutkursen blev 35,50 dollar, och i Stockholm den 2 maj, då slutkursen blev 274 kronor.

Under 1999 omsattes 9 miljoner Autolivaktier i New York och 111 miljoner depåbevis i Stockholm. I Stockholm uppgick det sammanlagda värdet till 31 miljarder kronor, vilket innebär att Autolivs depåbevis med 1,2% av omsättningen var det 20:e mest omsatta värdepappret på Stockholmsbörsen. Vid årets första handelsdag var slutkursen 295 kronor och årets sista 248 kronor. Årshögsta blev 345 kronor (den 22 april) och årslägsta 232 kronor (den 14 december).

AKTIER OCH ANTAL AKTIER

Per den 31 december 1999 uppgick antalet utestående aktier i Autoliv till 102,3 miljoner. Antalet kan öka till 103,4 miljoner, om alla utestående optioner utnyttjas. Optionernas lösenpriser varierar från 15,26 dollar till 40,62 dollar (se not 13 på sidan 34). Optionerna innehas av drygt 300 nyckelanställda i koncernen.

Autoliv har antagit en s k Shareholders Rights Plan (se sidan 34 not 11). Planen syftar till att förmå den som skulle vara intresserad av att överta kontrollen över bolaget att förhandla med bolagets styrelse för att alla Autolivägares intressen skall tillvaratas.

UTDELNING

Utdelning betalas, såvitt möjligt, den första torsdagen i den sista månaden i varje kvartal (mars, juni, september och december). Avstämningsdagen är vanligtvis en månad dessförinnan, och ytterligare två dagar tidigare inträffar den s k ex-dagen då aktien för första gången handlas utan rätt till kvartalsutdelningen.

Varje utdelning fastställs för sig av styrelsen och offentliggörs genom pressmeddelande och på Autolivs hemsida. Utdelningen är för närvarande 11 cent per aktie. Innehavare av Autolivs depåbevis erhåller utdelning i svenska kronor.

AKTIEÄGARE

Autoliv uppskattar att över 40% av aktierna i bolaget ägs av svenskar och en tredjedel av amerikaner. De flesta övriga aktier innehas av engelska och centraleuropeiska ägare. Antalet aktieägare uppskattas till fler än 60.000. De större aktieägarna framgår av tabellen nedan.

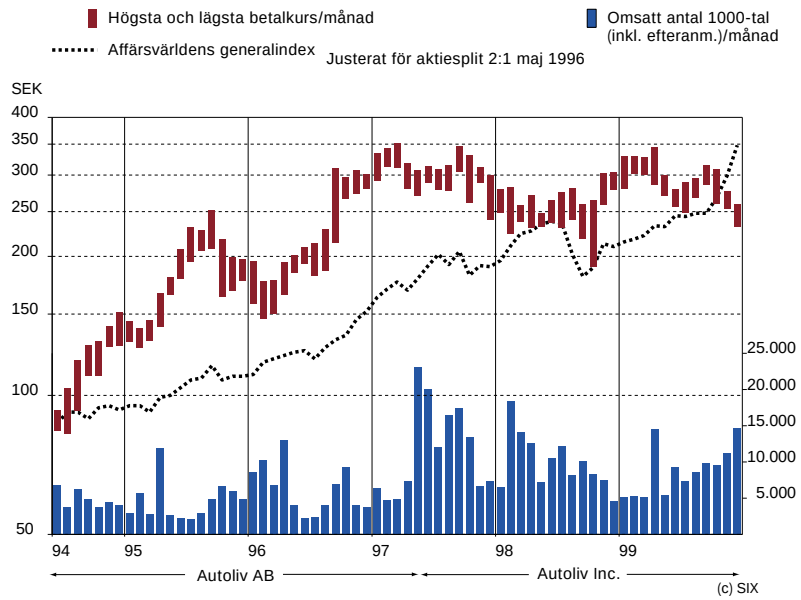
BOLAGSSTÄMMA

Ordinarie bolagsstämma kommer att hållas torsdagen den 4 maj 2000 på Bank One, One Bank One Plaza, 57th floor, Chicago, Illinois 60602, USA. Även om aktieägaren avser deltaga i bolagsstämman – själv eller genom ombud – skall röstkortet sändas in.

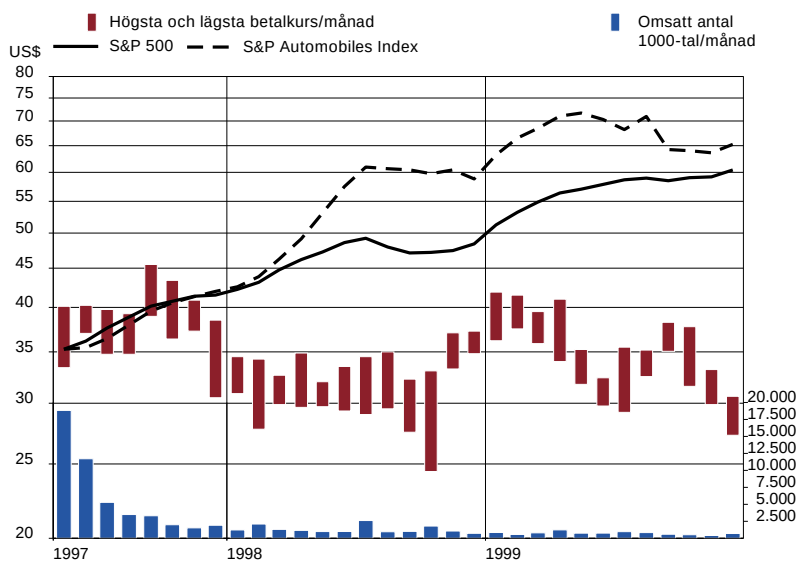
DE STÖRSTA AKTIEÄGARNA*	Antal aktier	Procent av aktiekapitalet
Robur Fonder	6.291.000	6,1
Tempelton Investment Counsel, U.S.	4.208.354	4,1
Handelsbanken Fonder	3.838.270	3,8
SPP	3.525.100	3,5
SEB Fonder	2.938.265	2,9
Fjärde AP fonden	2.320.000	2,3
AMF Pensioner	2.196.400	2,1
Skandia	2.055.798	2,0
Styrelse och ledning	121.810	0,1
60.000 övriga aktieägare	74.838.518	73,1
Totalt 31 december, 1999.	102.333.515	100,0

* Kända av bolaget

AKTIEKURS OCH OMSÄTTNING I STOCKHOLM



AKTIEKURS OCH OMSÄTTNING I NEW YORK



AKTIEKURSER OCH UTDELNINGAR	New York (USD)		Stockholm (SEK)		Beslutade utdelningar	
	Högsta	Lägsta	Högsta	Lägsta	US$	SEK
Jan. 1- Mar. 31, 1998	34 1/2	27 3/4	282	224	0,11	0,75
Apr. 1- Jun. 30, 1998	34 7/8	29 5/16	272	231	0,11	0,71
Jul. 1- Sep. 30, 1998	35	27 1/2	281	219	0,11	0,78
Okt. 1- Dec. 31, 1998	37 1/4	24 7/16	304	190	0,11	0,76
Jan. 1- Mar. 31, 1999	41 1/2	36 1/2	329	280	0,11	0,88
Apr. 1- Jun. 30, 1999	40 1/4	30 1/4	345	256	0,11	0,94
Jul. 1- Sep. 30, 1999	38	29 1/4	315	249	0,11	0,92
Okt. 1- Dec. 31, 1999	37 1/2	27 13/16	310	232	0,11	0,92

ANALYSER

Följande banker, fondkommissionärer och analysfirmor publicerar rapporter om Autoliv.

- ABG
- Aros
- Alfred Berg
- BG Bank
- Carnegie
- Cazenove
- Cheuvreux de Virieux
- Credit Suisse First Boston
- Den Danske Bank
- Deutsche Bank
- Donaldson, Lufkin & Jenrette
- Dresdner Kleinwort Benson
- Enskilda Securities
- Fischer Partners
- Goldman Sachs
- Handelsbanken
- J P Morgan
- Merita-Nordbanken
- Morgan Stanley
- Öhmans
- Olde
- Pensers Fondkommission
- SwedBank
- Warburg Dillon Read

EKONOMISKA RAPPORTER

Januari–Mars	April 19, 2000
April–Juni	Juli 20, 2000
Juli–September	Oktober 19, 2000
Oktober–December	Januari 25, 2001
Årsredovisning	Mars 2001

Dessa rapporter, som publiceras på svenska och engelska, kan beställas kostnadsfritt från bolaget. Autolivs s k 10-K och 10-Q, dvs års- respektive delårsrapporter till den amerikanska finansinspektionen Securities & Exchange Commission (SEC), kan också beställas från bolaget, men är endast tillgängliga på engelska.

Alla ovannämnda dokument är tillgängliga på engelska på Autolivs hemsida på internet under adressen: http://www.autoliv.com



AUTOLIV INC., BOX 70381, SE-107 24 STOCKHOLM
WORLD TRADE CENTER, KLARABERGSVIADUKTEN 70, SEKTION E
TEL: 08-587 206 00; FAX: 08-411 70 25
WWW.AUTOLIV.COM, INFO@AUTOLIV.COM