20220708464531

Volvo Car NSC Holding AB
Org nr 556754-8283

Årsredovisning för räkenskapsåret 2021

Styrelsen avger följande årsredovisning.

Innehåll Sida

- förvaltningsberättelse 2
- resultaträkning 4
- balansräkning 5
- förändringar i eget kapital 6
- noter 7

Om inte annat särskilt anges, redovisas alla belopp i tusental kronor. Uppgifter inom parentes avser föregående år.

Undertecknad styrelseledamot/VD i Volvo Car NSC Holding AB intygar, dels att denna kopia av årsredovisningen överensstämmer med originalet, dels att resultaträkningen och balansräkningen fastställts på årsstämma den 2022-06-30

Årsstämman beslöt att godkänna styrelsens förslag till vinstdisposition.

Göteborg den 2022-06-30

Namnförtydligande:

PER ANSCAR

Fotokopians överensstämmelse
med originalet intygas:

20220708464352

Volvo Car NSC Holding AB
Org nr 556754-8283

Årsredovisning för räkenskapsåret 2021

Styrelsen avger följande årsredovisning.

Innehåll

		Sida
-	förvaltningsberättelse	2
-	resultaträkning	4
-	balansräkning	5
-	förändringar i eget kapital	6
-	noter	7

Om inte annat särskilt anges, redovisas alla belopp i tusental kronor. Uppgifter inom parentes avser föregående år.

20220708464533

Förvaltningsberättelse

Styrelsen för Volvo Car NSC Holding AB (org.nr: 556754-8283) avger härmed årsredovisning för räkenskapsåret 2021.

Information om verksamheten

Volvo Car NSC Holding AB, med säte i Göteborg, ägs till 99% av Volvo Personvagnar AB (org. nr 556074-3089), med säte i Göteborg. Volvo Personvagnar AB är ett helägt dotterbolag till Volvo Car AB (publ.), med säte i Göteborg som är ett noterat bolag på Nasdaqbörsen i Stockholm. Den största ägaren, som innehar 82% av aktierna och kapitalet, är Geely Sweden Holdings AB, som ägs av Shanghai Geely Zhaoyuan International Investment Co., Ltd., registrerat i Shanghai, Kina, som ytterst ägs av Zhejiang Geely Holding Group Ltd., registrerat i Hangzhou, Kina. Resterande 18% av aktierna innehas av nordiska och internationella institutioner samt cirka 190 000 övriga investerare. Volvo Car AB (publ.) upprättar koncernredovisningen.

Volvo Car NSC Holding AB har som verksamhet att äga och förvalta aktier.

Volvo Car NSC Holding AB har ingen anställd personal. Bolaget har belastats med kostnader för redovisningstjänster från moderbolaget och arvoden till bolagets revisorer har burits av moderbolaget.

Flerårsjämförelse

	2021	2020	2019	2018	2017
Nettoomsättning		-	-	-	-
Resultat efter finansiella poster	-924	-536 039	2 242	-144	172
Balansomslutning	610 089	608 560	497 922	495 657	496 168
Soliditet	11,6%	11,8%	100 %	100 %	100 %

Definitioner
Soliditet: Totalt eget kapital dividerat med totala tillgångar.

Väsentliga händelser under året

Covid-19

Volvo Cars fortsätter att övervaka utvecklingen av Covid-19 situationen och följer myndigheternas riktlinjer. Med hänsyn till den begränsande verksamheten för Volvo Car NSC Holding AB, har det inte funnits någon risk för betydande finansiell påverkan från Covid-19 pandemin under året.

20220708464534

Förslag till vinstdisposition

Till årsstämmans förfogande står följande vinstmedel:

Balanserade vinstmedel		70 607 885
Årets resultat		-1 008 007
	kronor	69 599 878

Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras så att

i ny räkning överförs		69 599 878
	kronor	69 599 878

Beträffande bolagets resultat och ställning hänvisas till efterföljande resultat- och balansräkning, samt bokslutskommentarer och noter.

20220708464355

Resultaträkning

	Not	2021	2020
Övriga rörelsekostnader		-49	-58
Rörelseresultat		-49	-58
Resultat från finansiella poster			
Resultat från andelar i koncernföretag	2	21	-
Ränteintäkter och liknande resultatposter	3	2 828	2 859
Räntekostnader och liknande resultatposter	4	-3 724	-1 840
Summa resultat från finansiella poster		-875	1 019
Resultat efter finansiella poster		-924	961
Bokslutsdispositioner	5	-	-537 000
Skatt på årets resultat	6	-84	110 424
Årets förlust		-1 008	-425 615

20220708464456

Balansräkning	**Not**	**2021-12-31**	**2020-12-31**
Tillgångar			
Anläggningstillgångar			
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	7	1 044	1 044
Uppskjutna skattefordringar	8	115 683	115 766
		116 727	116 810
Summa anläggningstillgångar		116 727	116 810
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Fordringar hos koncernföretag		493 362	491 750
Summa omsättningstillgångar		493 362	491 750
Summa tillgångar		610 089	608 560
Eget kapital och skulder			
Eget kapital			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		900	900
Fritt eget kapital			
Balanserad vinst eller förlust		70 607	496 222
Årets förlust		-1 008	-425 615
		69 599	70 607
Summa eget kapital		70 499	71 507
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		-	53
Skulder till koncernföretag		536 000	537 000
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	9	3 590	-
Summa kortfristiga skulder		539 590	537 053
Summa eget kapital och skulder		610 089	608 560

20220708464457

Förändringar i eget kapital

	Aktiekapital	Fritt eget kapital	Summa eget kapital
Eget kapital 2019-12-31	**900**	**496 222**	**497 122**
Årets resultat		-425 615	-425 615
Eget kapital 2020-12-31	**900**	**70 607**	**71 507**
Årets resultat		-1 008	-1 008
Eget kapital 2021-12-31	**900**	**69 599**	**70 499**

20220708464458

Noter

Not 1 Redovisnings- och värderingsprinciper

Årsredovisningen är upprättad enligt Årsredovisningslagen (1995:1554) och Bokföringsnämndens allmänna råd BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning ("K3").

Tillämpade redovisningsprinciper under 2021 är oförändrade jämfört med föregående år.

Värderingsprinciper m.m.
Tillgångar och skulder har värderats till anskaffningsvärden om inget annat anges nedan.

Fordringar
Fordringar har efter individuell värdering upptagits till belopp varmed de beräknas inflyta.

Inkomstskatter
Redovisade inkomstskatter innefattar skatt som skall betalas eller erhållas avseende aktuellt år, justeringar avseende tidigare års aktuella skatt, samt förändringar i uppskjuten skatt.

För poster som redovisas i resultaträkningen, redovisas även därmed sammanhängande skatteeffekter i resultaträkningen. Skatteeffekter av poster som redovisas direkt mot eget kapital, redovisas mot eget kapital.

Uppskjuten skatt beräknas enligt balansräkningsmetoden på alla temporära skillnader som uppkommer mellan redovisade och skattemässiga värden på tillgångar och skulder.

Uppskjuten skattefordran avseende underskottsavdrag eller andra framtida skattemässiga avdrag redovisas i den utsträckning det är sannolikt att avdraget kan avräknas mot överskott vid framtida beskattning.

Aktier och andelar i koncernföretag och andelar i joint ventures och intresseföretag
Aktier och andelar i koncernföretag och andelar i joint ventures och intresseföretag redovisas i företaget till anskaffningsvärde och prövning av nedskrivningsbehov sker årligen. När det föreligger en indikation på att aktier och andelar i dotterföretag minskat i värde görs en beräkning av återvinningsvärdet. Återvinningsvärdet är det högsta av en tillgångs verkliga värde och nyttjandevärde där nyttjandevärde definieras som nuvärdet av framtida kassaflöden. Är återvinningsvärdet lägre än det redovisade värdet görs en nedskrivning.

Erhållna utdelningar redovisas i resultaträkningen. Lämnade utdelningar redovisas över eget kapital.

Samtliga aktieinnehav är rörelsebetingade och resultatet redovisas inom rörelseresultatet. Detta får ingen påverkan på nettoresultatet. Transaktionskostnader hänförliga till förvärv av aktier och andelar i koncernföretag och andelar i joint ventures och intresseföretag kapitaliseras som en del av det bokförda värdet i innehavet.

Utländsk valuta
Volvo Car NSC Holding AB:s funktionella valuta är svenska kronor. Monetära poster i utländsk valuta räknas om till balansdagens kurs. Icke-monetära poster räknas inte om utan redovisas till kursen vid anskaffningstillfället.

Koncernbidrag
Lämnade koncernbidrag redovisas som bokslutsdispositioner.

Koncernredovisning
Årsredovisningen för Volvo Car NSC Holding AB konsolideras inte, med stöd av ÅRL 7 kap. 2 §, och omfattar därmed inte resultaten från dotterbolagen inom Volvo Car Group. Den externa finansiella rapporteringen i Volvo Car Group representeras i den konsoliderade koncernredovisningen för Volvo Car AB (publ.) (org.556810-8988, med säte i Göteborg).

20220708464459

Not 2 Resultat från andelar i koncernföretag

	2021	2020
Utdelning från Volvo Car México, S.A. de C.V.	21	-
Summa	21	0

Not 3 Ränteintäkter och liknande resultatposter

	2021	2020
Ränteintäkter från koncernföretag	2 238	2 584
Kursdifferenser	590	275
Summa	2 828	2 859

Upplupen ej erhållen ränta uppgår till KSEK 458 (398).

Not 4 Räntekostnader och liknande resultatposter

	2021	2020
Kursdifferenser	-135	-1 840
Räntekostnader till koncernföretag	-3 589	-
Summa	-3 724	-1 840

Not 5 Bokslutsdispositioner

	2021	2020
Lämnade koncernbidrag	-	537 000
Summa	0	537 000

20220708464460

Not 6 Skatt på årets resultat

	2021	2020
Uppskjuten skatt	-84	110 424
Summa	-84	110 424

Upplysning om sambandet mellan periodens skattekostnad och skattekostnad baserat på gällande svenska skattesats 20,6% (21,4%):

Periodens resultat före skatt	-924	-536 039
Ej avdragsgilla kostnader	-278	-
Skatt på årets resultat enligt gällande svensk skattesats	190	114 712
Ej skattepliktig intäkt	4	-
Skatteeffekt på uppskjuten skatt på grund av ändrad skattesats (20,6%)	-	-4 288
Summa	-84	110 424

Not 7 Andelar i koncernföretag

	Säte	Kapital-/ rösträtts-andel %	Antal aktier	Bokfört värde 21-12-31	Eget kapital 21-12-31
Volvo Cars LLC	Ryssland	100/100	1	1 044	884 833
Volvo Auto India Pvt. Ltd	Indien	0,01/0,01	1	-	252 969
Volvo Car Mexico S.A. de C.V.	Mexico	0,10/0,10	1	-	7 804
Dom Volvo Car sp. z o.o	Poland	0,01/0,01	1	-	92 949
				1 044	**1 238 555**

Not 8 Uppskjuten skattefodran

	2021-12-31	2020-12-31
Uppskjuten skattefordran hänförlig till outnyttjade underskottsavdrag	115 683	115 766
	115 683	115 766

Uppskjutna skattefordringar avseende underskottsavdrag redovisas i den omfattning det är sannolikt att dessa kan utnyttjas mot skattepliktiga inkomster inom angivna nyttjandeperioder. Företaget har outnyttjade underskottsavdrag uppgående till KSEK 561 566 (561 972). Bokförda underskottsavdrag bedöms kunna utnyttjas i framtiden och har inte något utgångsdatum.

20220708464461

Not 9 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2021-12-31	2020-12-31
Upplupna räntekostnader till koncernföretag	3 590	-
Summa	3 590	0

Not 10 Händelser efter balansdagen

Kriget i Ukraina
NSC Holding AB äger 100 % av säljbolaget i Ryssland, Volvo Cars LLC. Med tanke på de potentiella riskerna som är förknippade med handel med Ryssland, inklusive sanktioner och exportkontroller som införts av EU och USA, har leveranser av alla bilar till den ryska marknaden tillsvidare avbrutits. Under 2021 stod den ryska och den ukrainska marknaden tillsammans för 1,7 procent av Volvo Personvagnar AB:s globala försäljning. Baserat på det pågående kriget följer Volvo Cars utvecklingen och kommer att vidta eventuella nödvändiga åtgärder.

Göteborg 2022-06-10

Per Ansgar
Styrelsens ordförande

Magnus Ragnmark
Styrelseledamot

Mats Svensson
Styrelseledamot

Vår revisionsberättelse har lämnats 2022-06-13

Deloitte AB

Jan Nilsson
Auktoriserad revisor

20220708464462

Fotokopians överensstämmelse
med originalet intygas:

Deloitte.

REVISIONSBERÄTTELSE

Till bolagsstämman i Volvo Car NSC Holding AB
organisationsnummer 556754-8283

Rapport om årsredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Volvo Car NSC Holding AB för räkenskapsåret 2021-01-01 - 2021-12-31.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Volvo Car NSC Holding ABs finansiella ställning per den 31 december 2021 och av dess finansiella resultat för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till Volvo Car NSC Holding AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Styrelsen ansvarar även för den interna kontroll som den bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Den upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen

20220708464453

återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens förvaltning för Volvo Car NSC Holding AB för räkenskapsåret 2021-01-01 - 2021-12-31 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman behandlar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till Volvo Car NSC Holding AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av bolagets egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets ekonomiska situation och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Göteborg 13 juni 2022

Deloitte AB

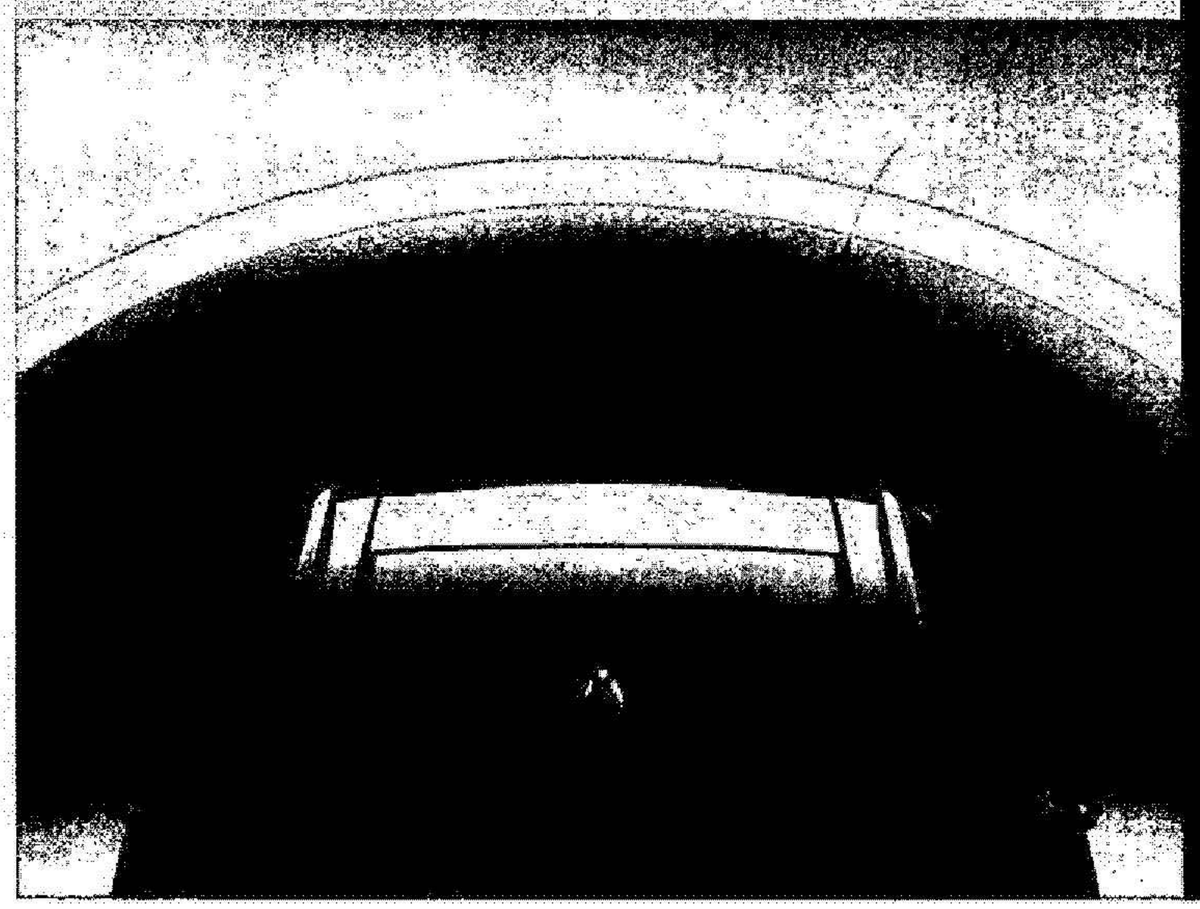
Jan Nilsson
Auktoriserad revisor

2022101200724

VOLVO CARS
ÅRS- OCH HÅLLBARHETSREDOVISNING 2021

Frihet att färdas på ett personligt, hållbart och säkert sätt





ÖVERBLICK
3 Syfte och värderingar
4 Koncernöversikt
6 2021 i korthet

8 VD-KOMMENTAR

10 MARKNAD
11 Konsumenten bestämmer
12 En bransch i snabb förändring

16 VÅR STRATEGI
17 Ambitioner och fastest transformer-strategi
18 Det snabbast växande premiumbilmärket
22 Helt elektriska bilar
26 Ledande inom ny teknik
31 Direkta konsumentrelationer
34 Fastest transformer – vårt arbetssätt
36 Strategiska innehav

38 HÅLLBARHET
39 ESG-rankning och internationella åtaganden
40 Vår hållbarhetsstrategi och våra ambitioner
41 Hållbarhetsresultat 2021

47 STYRELSENS RAPPORT
48 Förvaltningsberättelse

54 RISK
55 Företagsövergripande riskhantering – Enterprise Risk Management (ERM)

61 BOLAGSSTYRNING
62 Bolagsstyrningsrapport
70 Styrelse
74 Koncernledning

77 RÄKENSKAPER
78 Innehåll finansiella rapporter
79 Koncernens finansiella rapporter
86 Noter till koncernredovisningen
136 Alternativa nyckeltal
139 Moderbolagets finansiella rapporter
141 Noter till moderbolagets finansiella rapporter
147 Revisionsberättelse

150 HÅLLBARHETSINFO
151 Innehåll hållbarhetsinfo
155 Hållbarhetsresultat 2021 (med tabeller)
182 Volvo Cars och FN:s mål för hållbar utveckling (SDG)
184 EU taxonomi rapportering
188 Revisorns rapport avseende hållbarhetsredovisningen
189 Rapport om grön finansiering
190 Revisorns rapport avseende grön finansiering

191 OM AKTIEN

194 Vårt arv
197 Definitioner

Volvo Cars formella årsredovisning presenteras på sidorna 48–53, 78–135 och 139–146. Årsredovisningen har reviderats av Koncernens revisorer.

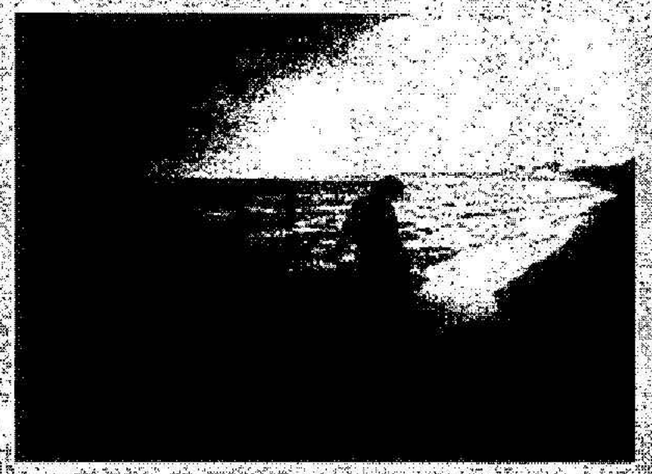
Hållbarhetsredovisningen återfinns integrerad i denna rapport på sidorna 39–46, 55–60, 151–187 och 189. Revisorerna har gjort en översiktlig granskning av hållbarhetsredovisningen.



8

VD-KOMMENTAR

"Jag vill tacka alla medarbetare och affärspartner för en fantastisk insats och för allt vi har åstadkommit tillsammans"



38

HÅLLBARHET ÄR NYCKELN

Våra mobilitetslösningar ska hålla högsta möjliga hållbarhetsstandard och stödja en lönsam tillväxt.



10

EN VÄRLD I SNABB FÖRÄNDRING

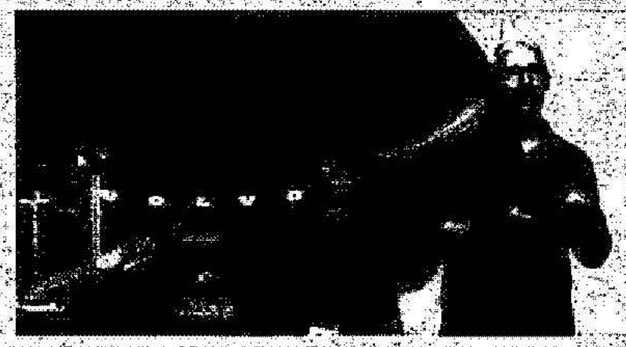
Vår bransch genomgår radikala förändringar och då är det viktigare att vara snabb än att vara stor.



61

BOLAGSSTYRNING

Vi tillämpar principer för en sund bolagsstyrning och en ansvarsfull affärsverksamhet.



16

VÅR STRATEGI

Vi möter framtiden med fokus på att bli en renodlad elbilstillverkare senast 2030.



191

VOLVO CARS HAR CIRKA 190 000 AKTIEÄGARE

Volvo Cars noterades på Nasdaq Stockholm Large Cap den 29 oktober 2021.

ETT FOKUSERAT MODELLUTBUD

Volvo Cars har en fokuserad portfölj av premiumbilar och varje modell finns i en laddbar version. Sedan 2020 är alla våra nya modeller helt elektriska. Det senaste tillskottet är C40, en helt elektrisk crossover.

	SUV / XC	KOMBI / V	SEDAN / S	CROSSOVER / C
90				
60				
40				

2022101200725

VOLVO CARS

ÅRS- OCH HÅLLBARHETSREDOVISNING 2021

Frihet att färdas på ett personligt, hållbart och säkert sätt



ÖVERBLICK
3 Syfte och värderingar
4 Koncernöversikt
6 2021 i korthet

8 VD-KOMMENTAR

10 MARKNAD
11 Konsumenten bestämmer
12 *En bransch i snabb förändring*

16 VÅR STRATEGI
17 Ambitioner och fastest transformer-strategi
18 Det snabbast växande premiumbilmärket
22 Helt elektriska bilar
26 Ledande inom ny teknik
31 Direkta konsumentrelationer
34 Fastest transformer – vårt arbetssätt
36 Strategiska innehav

38 HÅLLBARHET
39 ESG-ranking och internationella åtaganden
40 Vår hållbarhetsstrategi och våra ambitioner
41 Hållbarhetsresultat 2021

47 STYRELSENS RAPPORT
48 Förvaltningsberättelse

54 RISK
55 Företagsövergripande riskhantering – Enterprise Risk Management (ERM)

61 BOLAGSSTYRNING
62 Bolagsstyrningsrapport
70 Styrelse
74 Koncernledning

77 RÄKENSKAPER
78 *Innehåll finansiella rapporter*
79 Koncernens finansiella rapporter
86 Noter till koncernredovisningen
136 *Alternativa nyckeltal*
139 Moderbolagets finansiella rapporter
141 Noter till moderbolagets finansiella rapporter
147 *Revisionsberättelse*

150 HÅLLBARHETSINFO
151 *Innehåll hållbarhetsinfo*
155 Hållbarhetsresultat 2021 (med tabeller)
182 Volvo Cars och FN:s mål för hållbar utveckling (SDG)
184 *EU taxonomi rapportering*
188 Revisorns rapport avseende hållbarhetsredovisningen
189 Rapport om grön finansiering
190 Revisorns rapport avseende grön finansiering

191 OM AKTIEN

194 Vårt arv
197 Definitioner

Volvo Cars formella årsredovisning presenteras på sidorna 48–53, 78–135 och 139–146. Årsredovisningen har reviderats av Koncernens revisorer.

Hållbarhetsredovisningen återfinns integrerad i denna rapport på sidorna 39–46, 55–60, 151–187 och 189. Revisorerna har gjort en översiktlig granskning av hållbarhetsredovisningen.







8

VD-KOMMENTAR

"Jag vill tacka alla medarbetare och affärspartner för en fantastisk insats och för allt vi har åstadkommit tillsammans"

10

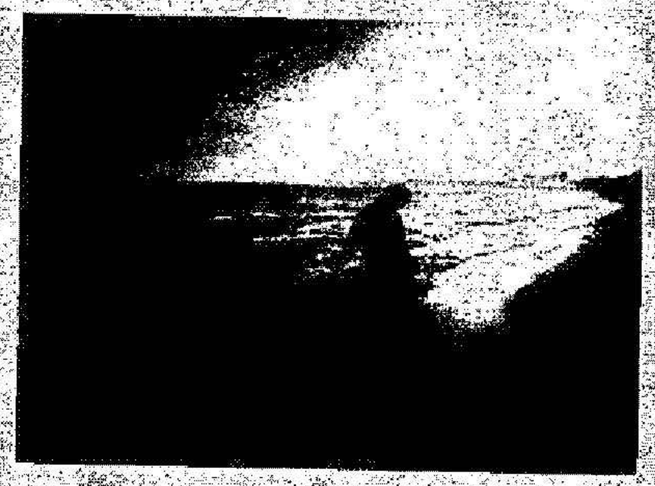
EN VÄRLD I SNABB FÖRÄNDRING

Vår bransch genomgår radikala förändringar och då är det viktigare att vara snabb än att vara stor.

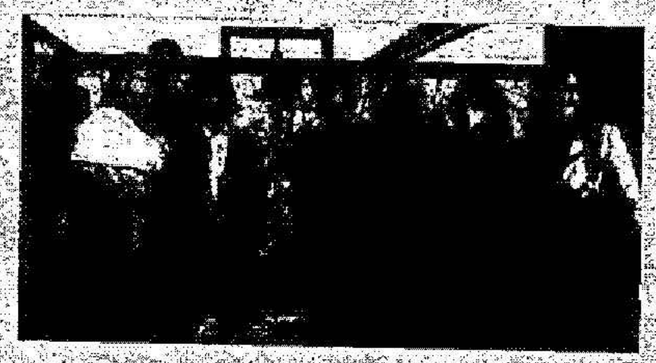
16

VÅR STRATEGI

Vi möter framtiden med fokus på att bli en renodlad elbilstillverkare senast 2030.







38

HÅLLBARHET ÄR NYCKELN

Våra mobilitetslösningar ska hålla högsta möjliga hållbarhetsstandard och stödja en lönsam tillväxt.

61

BOLAGSSTYRNING

Vi tillämpar principer för en sund bolagsstyrning och en ansvarsfull affärsverksamhet.

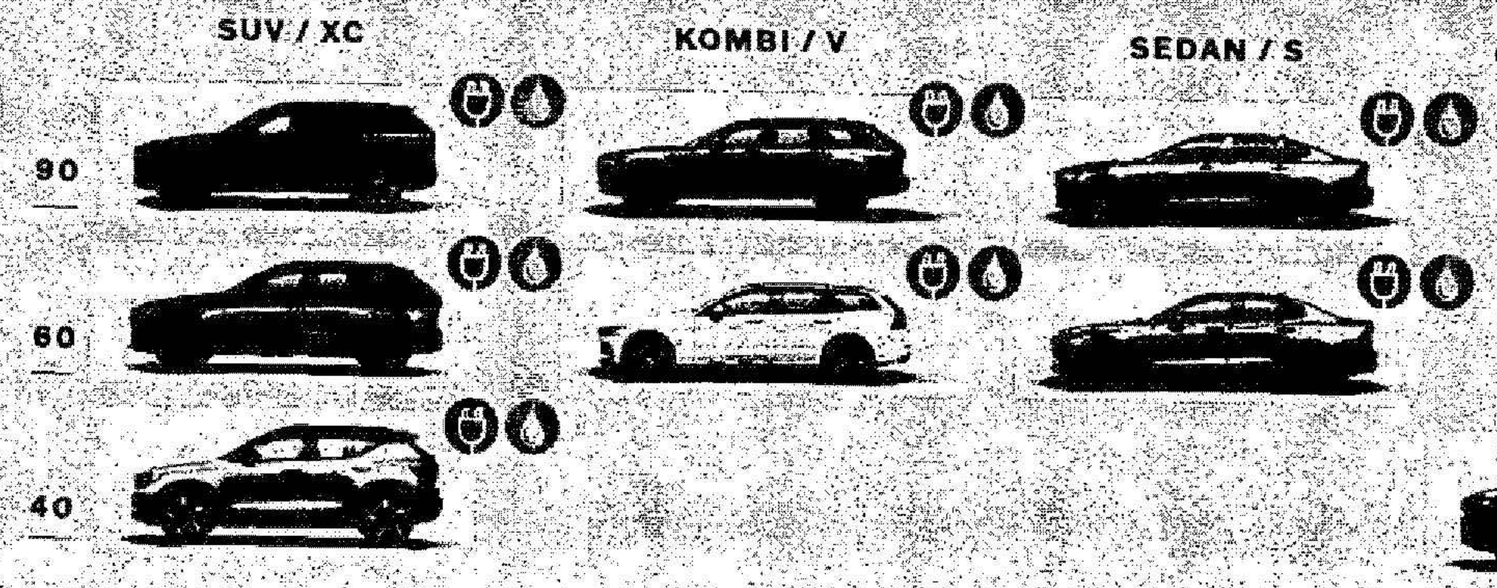
191

VOLVO CARS HAR CIRKA 190 000 AKTIEÄGARE

Volvo Cars noterades på Nasdaq Stockholm Large Cap den 29 oktober 2021.

ETT FOKUSERAT MODELLUTBUD

Volvo Cars har en fokuserad portfölj av premiumbilar och varje modell finns i en laddbar version. Sedan 2020 är alla våra nya modeller helt elektriska. Det senaste tillskottet är C40, en helt elektrisk crossover.



2022101200726



>1 MILJON

När vi införde trepunktsbältet 1959 möttes vi av skepsis och kritik. Sedan dess har trepunktsbältet räddat mer än en miljon människoliv. Nu ska vi rädda en miljon till. Minst.

Frihet att färdas på ett personligt, hållbart och säkert sätt.

PERSONLIGT

Vi ska utveckla och bygga de mest individanpassade mobilitetslösningarna, som förenklar tillvaron så att du kan lägga tid och energi på det som är viktigast. Våra produkter och tjänster är skräddarsydda, välkända och lyxiga.

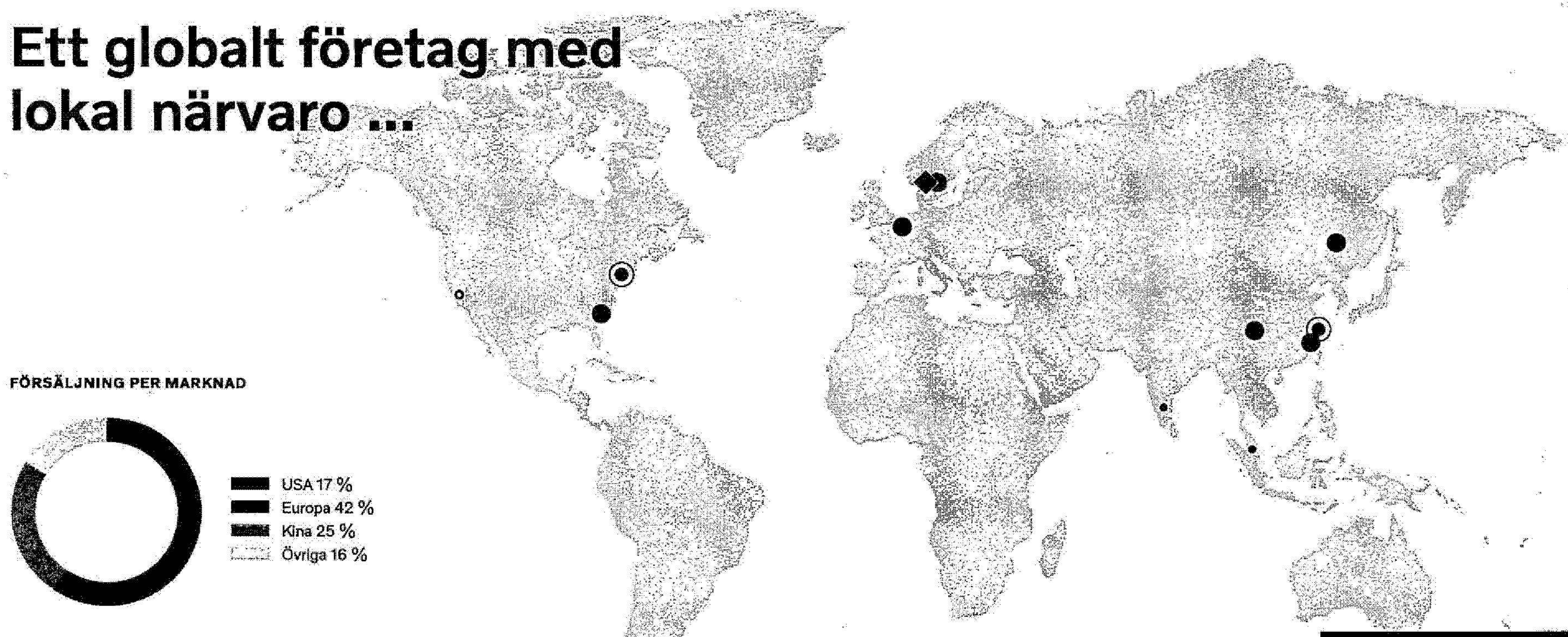
HÅLLBART

Vi håller högsta möjliga hållbarhetsstandard inom mobilitet för att vi vill värna om den jord som vi alla lever på. Vi är genuina och ansvarsfulla förändrare. Vårt åtagande att bedriva en ansvarsfull verksamhet och våra etiska värderingar genomsyrar allt vi gör.

SÄKERT

Vi vill bana väg för de säkraste, smartaste tekniklösningarna inom mobilitet och vardagsliv för att värna om det som är viktigt för oss människor.

Ett globalt företag med lokal närvaro ...



FÖRSÄLJNING PER MARKNAD

Volvo Cars är ett av världens snabbast växande premiumbilsvarumärken, med försäljning i mer än 100 länder.

Företaget grundades i Göteborg 1927. Produktionen sker globalt nära våra kunder, vilket minskar den operativa risken och vår miljöpåverkan.

FoU- och designcentren ligger i Göteborg, Shanghai och Camarillo i Kalifornien, medan de flesta stabsfunktioner finns på huvudkontoret i Göteborg.

◆ Huvudkontor/FoU/Design/Tillverkning
◉ Regionkontor/FoU/Design
○ FoU/Design
● Tillverkning

AMERICAS
~ 2 000 anställda

USA
- Mahwah, New Jersey
  – Huvudkontor Americas
- Charleston, South Carolina
  – Biltillverkning
- Sunnyvale, Kalifornien
  – FoU
- Camarillo, Kalifornien
  – Designcenter

EMEA
~ 30 000 anställda

Sverige
- Göteborg
  – Globalt huvudkontor
  – FoU
  – Designcenter
  – Biltillverkning
- Olofström
  – Karossdetaljer

Belgien
- Gent
  – Biltillverkning

APAC
~ 9 000 anställda

Kina
- Shanghai
  – Huvudkontor APAC
  – FoU- och designcenter
- Chengdu
  – Biltillverkning
- Daqing
  – Biltillverkning
- Taizhou
  – Biltillverkning

Sammansättningsfabriker i Bangalore, Indien och Kuala Lumpur, Malaysia

~ 700 000
SÅLDA BILAR

3
REGIONER

>100
LÄNDER MED FÖRSÄLJNING

2 300
ÅTERFÖRSÄLJARE

41 000
ANSTÄLLDA

20221012007277



>1 MILJON

När vi införde trepunktsbältet 1959 möttes vi av skepsis och kritik. Sedan dess har trepunktsbältet räddat mer än en miljon människoliv. Nu ska vi rädda en miljon till. Minst.

Frihet att färdas på ett personligt, hållbart och säkert sätt.

PERSONLIGT

Vi ska utveckla och bygga de mest individanpassade mobilitetslösningarna, som förenklar tillvaron så att du kan lägga tid och energi på det som är viktigast. Våra produkter och tjänster är skräddarsydda, välkända och lyxiga.

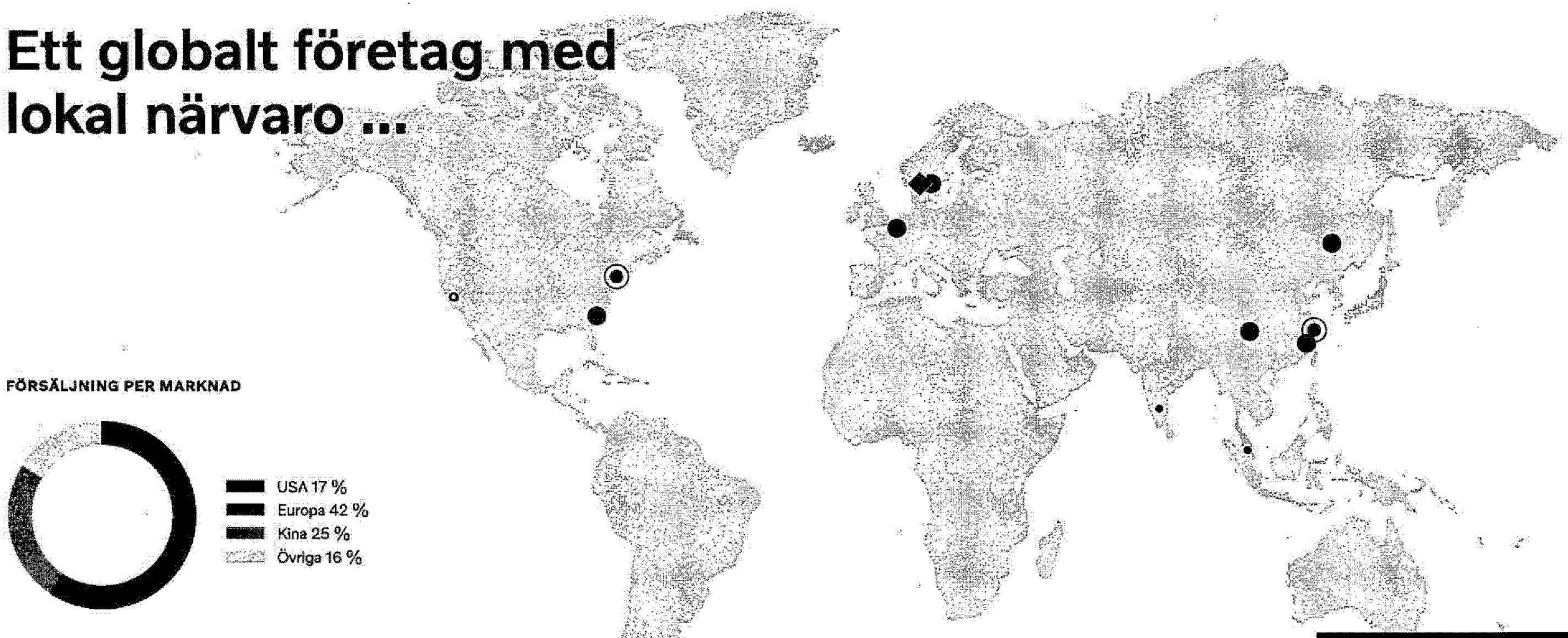
HÅLLBART

Vi håller högsta möjliga hållbarhetsstandard inom mobilitet för att vi vill värna om den jord som vi alla lever på. Vi är genuina och ansvarsfulla förändrare. Vårt åtagande att bedriva en ansvarsfull verksamhet och våra etiska värderingar genomsyrar allt vi gör.

SÄKERT

Vi vill bana väg för de säkraste, smartaste tekniklösningarna inom mobilitet och vardagsliv för att värna om det som är viktigt för oss människor.

Ett globalt företag med lokal närvaro ...



FÖRSÄLJNING PER MARKNAD

Volvo Cars är ett av världens snabbast växande premiumbilsvarumärken, med försäljning i mer än 100 länder.

Företaget grundades i Göteborg 1927. Produktionen sker globalt nära våra kunder, vilket minskar den operativa risken och vår miljöpåverkan.

FoU- och designcentren ligger i Göteborg, Shanghai och Camarillo i Kalifornien, medan de flesta stabsfunktioner finns på huvudkontoret i Göteborg.

◆ Huvudkontor/FoU/Design/Tillverkning
◉ Regionkontor/FoU/Design
○ FoU/Design
● Tillverkning

AMERICAS
~ 2 000 anställda

USA
- Mahwah, New Jersey
  – Huvudkontor Americas
- Charleston, South Carolina
  – Biltillverkning
- Sunnyvale, Kalifornien
  – FoU
- Camarillo, Kalifornien
  – Designcenter

EMEA
~ 30 000 anställda

Sverige
- Göteborg
  – Globalt huvudkontor
  – FoU
  – Designcenter
  – Biltillverkning
- Olofström
  – Karossdetaljer

Belgien
- Gent
  – Biltillverkning

APAC
~ 9 000 anställda

Kina
- Shanghai
  – Huvudkontor APAC
  – FoU- och designcenter
- Chengdu
  – Biltillverkning
- Daqing
  – Biltillverkning
- Taizhou
  – Biltillverkning

Sammansättningsfabriker i Bangalore, Indien och Kuala Lumpur, Malaysia

~700 000
SÅLDA BILAR

3
REGIONER

>100
LÄNDER MED FÖRSÄLJNING

2 300
ÅTERFÖRSÄLJARE

41 000
ANSTÄLLDA

... på väg att bli ett renodlat elbilsvarumärke

Volvo Cars starka varumärke och värderingar harmonierar med samhällstrender och vår strategi siktar på att snabbt ställa om till ett renodlat elbilsvarumärke med direktförsäljning online.

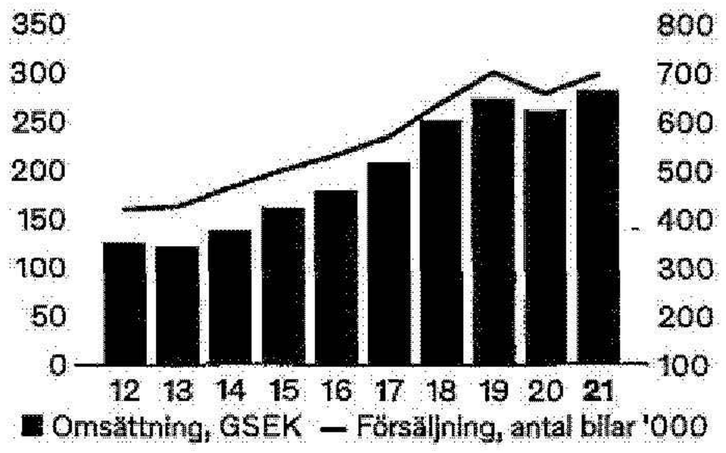
För att motverka klimatförändringen är det avgörande att vi ställer om till att sälja bilar som inte släpper ut koldioxid under användningsfasen. Vår design och innovationsförmåga driver denna utveckling och vid decenniets mitt är ambitionen att 50 procent av vår globala försäljning ska bestå av helt elektriska bilar. Vid 2030 ska siffran vara 100 procent. Vi fokuserar därmed på försäljningen av helt elektriska bilar, som också är det snabbast växande segmentet av marknaden. Vi skall även växa i befintliga segment genom att bredda vår produktportfölj.

Nästa generations Volvobilar byggs på en helt elektrisk fordonsarkitektur, vars centraldator möjliggör snabbare utveckling och ett kontinuerligt värdeskapande genom mjukvaruuppdateringar och förbättringar under bilens livscykel, inklusive funktionalitet för oövervakad autonom körning. Ambitionen är att 50 procent av mjukvaruutvecklingen ska ske i egen regi till mitten av decenniet.

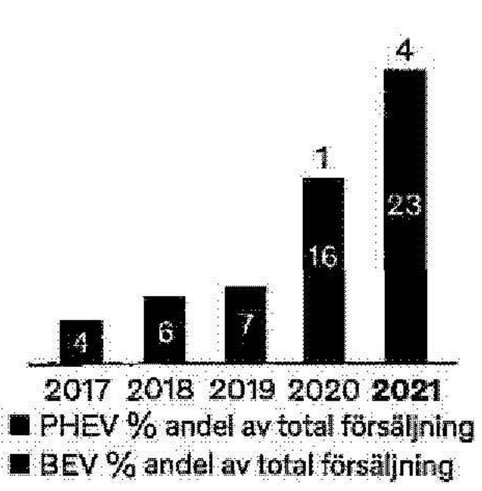
Onlineförsäljningen är en annan viktig del i vår omställning. Direktkontakten med kunderna och möjliggör fördjupade och långvariga kundrelationer. Våra återförsäljare blir en viktig del av kundupplevelsen och ansvarar för en rad tjänster, som exempelvis att vägleda kunden genom köpprocessen och förbereda, leverera och serva bilar. Tanken är att skapa en sömlös upplevelse genom att integrera online och offline. Vi ska möta kunderna på den plats och den tid de väljer, och vi ska sänka tröskeln för tillgång till mobilitet genom att erbjuda prenumerations- och bildelningslösningar.

För att ytterligare påskynda vår omställning är vi öppna för tekniska samarbeten inom Geely-sfären och med andra externa parter som Google, Luminar och NVIDIA. Detta är möjligt tack vare vår tydliga och samarbetsinriktade kultur som sätter konsumenten i centrum.

TIO ÅR AV STARK TILLVÄXT



ÖKANDE ANDEL RECHARGE, % AV FÖRSÄLJNING



AMBITIONER TILL MITTEN AV DECENNIET





HÖG ESG-RANKNING

Vi har fått flera erkännanden för globalt ledarskap inom klimatområdet. Vårt ökade fokus på hållbarhet bekräftas av resultaten nedan.

CDP A LIST CLIMATE

Sustainability Award
Bronze Class 2022
S&P Global

PLATINUM 2022 ECOVADIS

... på väg att bli ett renodlat elbilsvarumärke

Volvo Cars starka varumärke och värderingar harmonierar med samhällstrender och vår strategi siktar på att snabbt ställa om till ett renodlat elbilsvarumärke med direktförsäljning online.

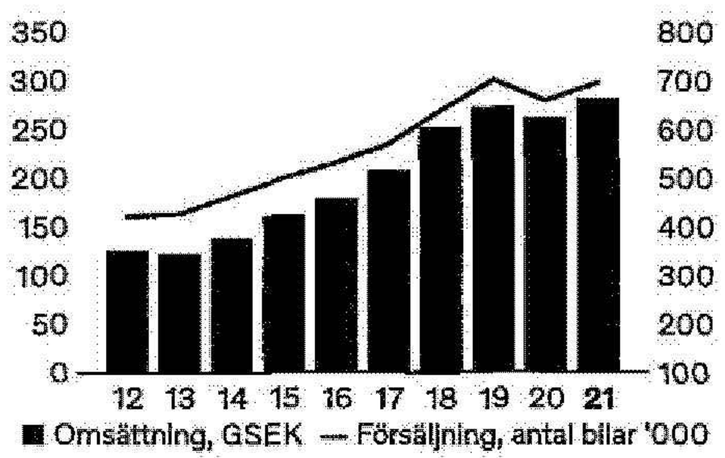
För att motverka klimatförändringen är det avgörande att vi ställer om till att sälja bilar som inte släpper ut koldioxid under användningsfasen. Vår design och innovationsförmåga driver denna utveckling och vid decenniets mitt är ambitionen att 50 procent av vår globala försäljning ska bestå av helt elektriska bilar. Vid 2030 ska siffran vara 100 procent. Vi fokuserar därmed på försäljningen av helt elektriska bilar, som också är det snabbast växande segmentet av marknaden. Vi skall även växa i befintliga segment genom att bredda vår produktportfölj.

Nästa generations Volvobilar byggs på en helt elektrisk fordonsarkitektur, vars centraldator möjliggör snabbare utveckling och ett kontinuerligt värdeskapande genom mjukvaruuppdateringar och förbättringar under bilens livscykel, inklusive funktionalitet för oövervakad autonom körning. Ambitionen är att 50 procent av mjukvaruutvecklingen ska ske i egen regi till mitten av decenniet.

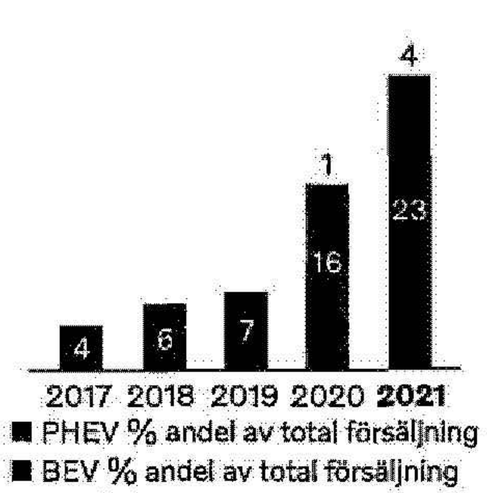
Onlineförsäljningen är en annan viktig del i vår omställning. Direktkontakten med kunderna och möjliggör fördjupade och långvariga kundrelationer. Våra återförsäljare blir en viktig del av kundupplevelsen och ansvarar för en rad tjänster, som exempelvis att vägleda kunden genom köpprocessen och förbereda, leverera och serva bilar. Tanken är att skapa en sömlös upplevelse genom att integrera online och offline. Vi ska möta kunderna på den plats och den tid de väljer, och vi ska sänka tröskeln för tillgång till mobilitet genom att erbjuda prenumerations- och bildelningslösningar.

För att ytterligare påskynda vår omställning är vi öppna för tekniska samarbeten inom Geely-sfären och med andra externa parter som Google, Luminar och NVIDIA. Detta är möjligt tack vare vår tydliga och samarbetsinriktade kultur som sätter konsumenten i centrum.

TIO ÅR AV STARK TILLVÄXT

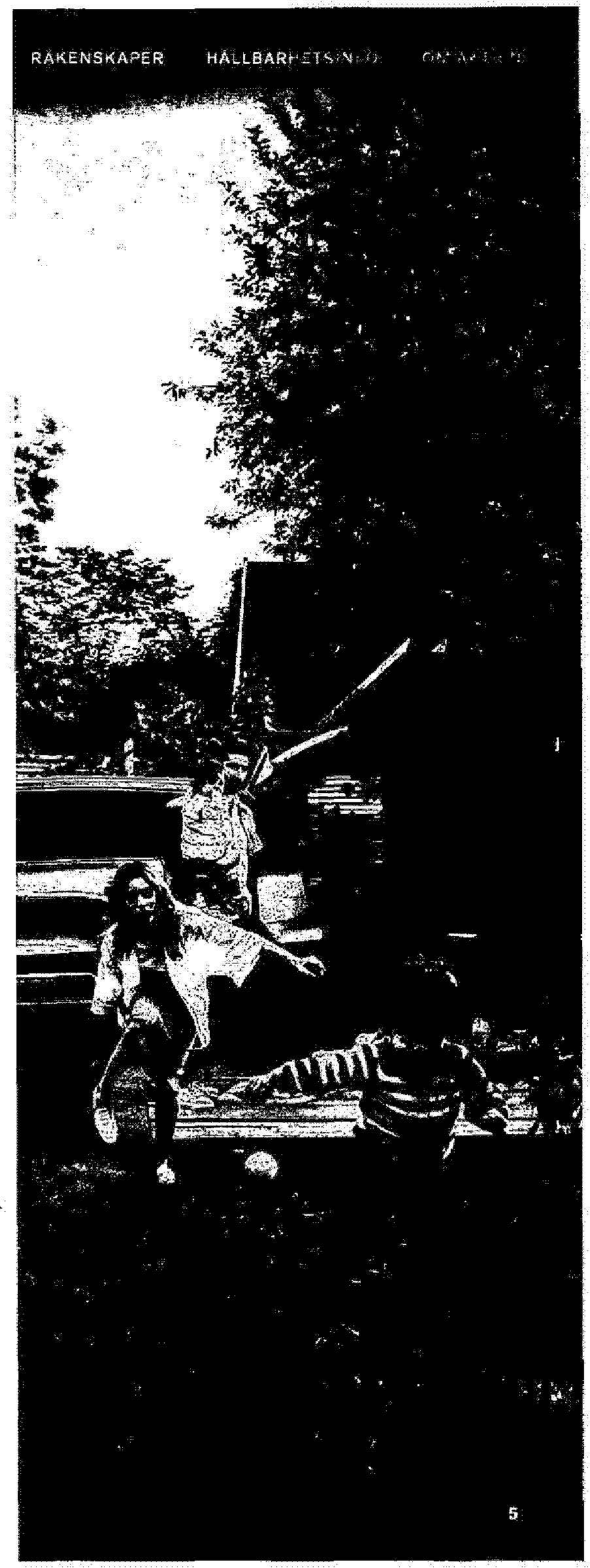


ÖKANDE ANDEL RECHARGE, % AV FÖRSÄLJNING



AMBITIONER TILL MITTEN AV DECENNIET





HÖG ESG-RANKNING

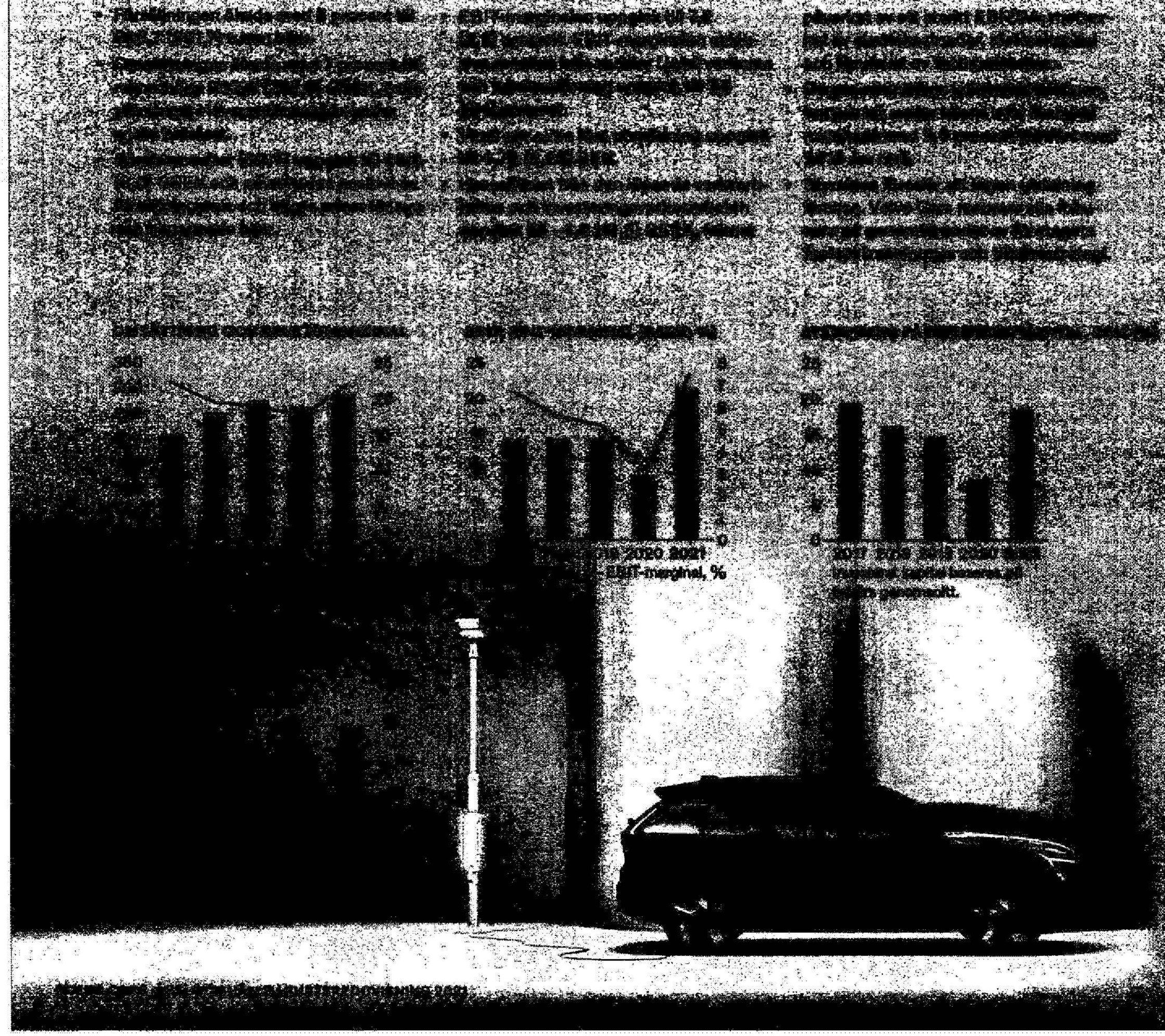
Vi har fått flera erkännanden för globalt ledarskap inom klimatområdet. Vårt ökade fokus på hållbarhet bekräftas av resultaten nedan.

CDP
CLIMATE

Sustainability Award
Bronze Class 2022
S&P Global

2022
ecovadis

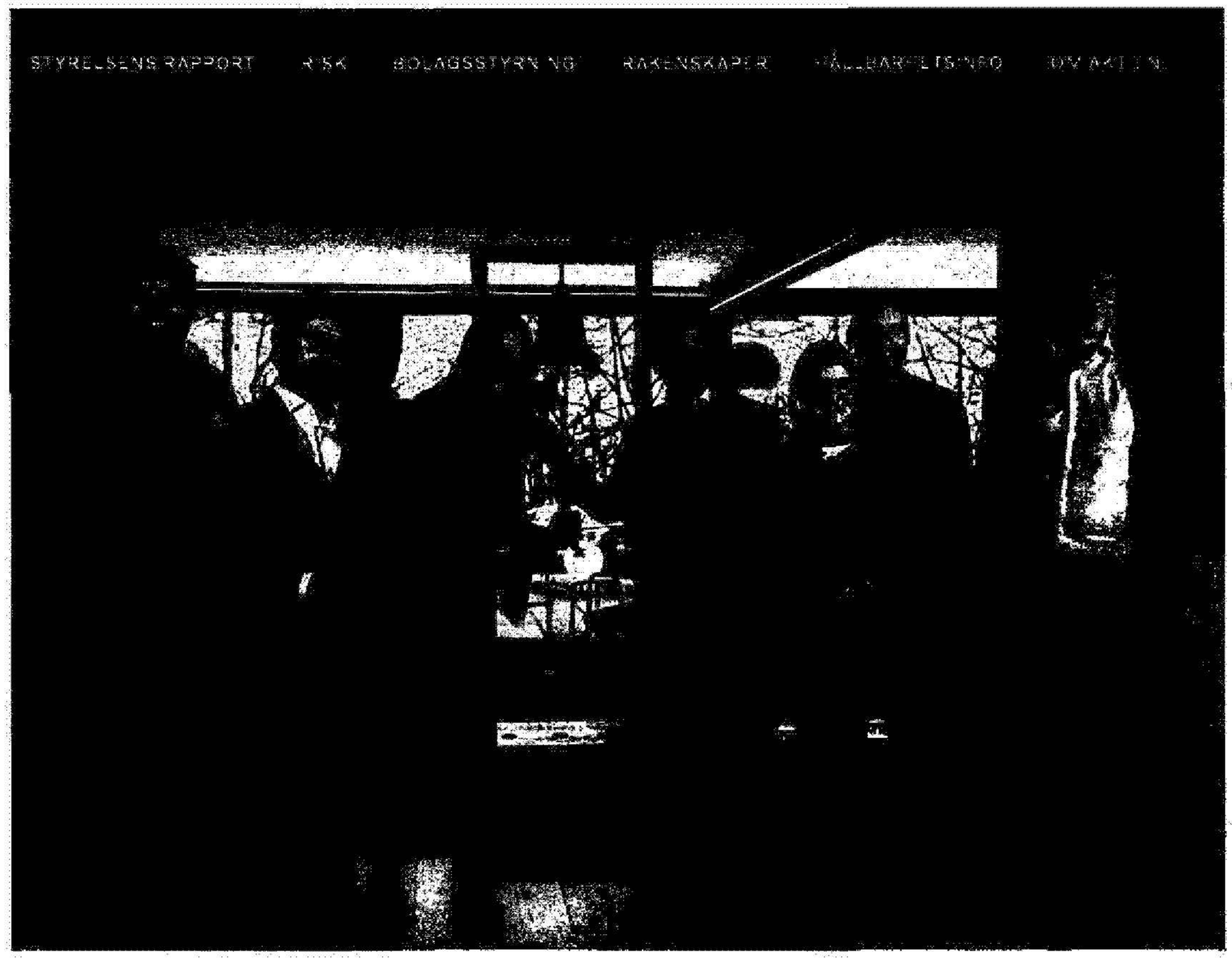
Rekordhög omsättning, marknadsandel och lönsamhet



	698 693
	282 045
	–13 126
	20 275
	21 226
	14 177
	4,72
	35 280
	29 852
	–34 737
	44 846
	21,4
	7,2
	7,5
	12,5
	18,5
	–9,5
	3,7
	–7
	+1
	–23
	76
	0,06

”2021 – ett år att vara stolt över”

Håkan Samuelssons reflekterar över 2021 – hans sista år som VD och koncernchef för Volvo Cars.



2021 var ett år som vi på Volvo Cars kan vara stolta över. Efterfrågan på våra bilar var fortsatt stark vilket ledde till en ökad försäljning, trots den ihållande komponentbristen inom bilindustrin. Vi ökade vår marknadsandel globalt och levererade företagets högsta omsättning och lönsamhet någonsin.

Vi tog viktiga steg för att nå våra ”mid-decade ambitions” och vi satte ambitionen att bli helt elektriska 2030. Försäljningen av laddningsbara volvobilar stod för 27 procent av total volym under året. Dessutom lanserade vi vår andra helt elektriska bil, C40 Recharge, och andelen helt elektriska bilar fortsatte att öka enligt plan och deras andel av den totala försäljningen nådde sex procent under det fjärde kvartalet. Vi räknar med att andelen fortsätter att öka i takt med att vi bygger ut vår produktionskapacitet för helt elektriska bilar till 150 000 efter sommaren. För helåret 2022 förväntar vi oss att försäljningsandelen ska mer än fördubblas jämfört med 2021.

För att kunna fokusera fullt ut på utvecklingen av nya helt elektriska bilar, har Volvo Cars överfört delar av sin förbränningsmotorverksamhet till Aurobay, ett intresseföretag som Volvo Cars äger tillsammans med Geely Chantou. Vi har också ingått partnerskap med Northvolt för att accelerera utvecklingen och produktionen av hållbara batterier.

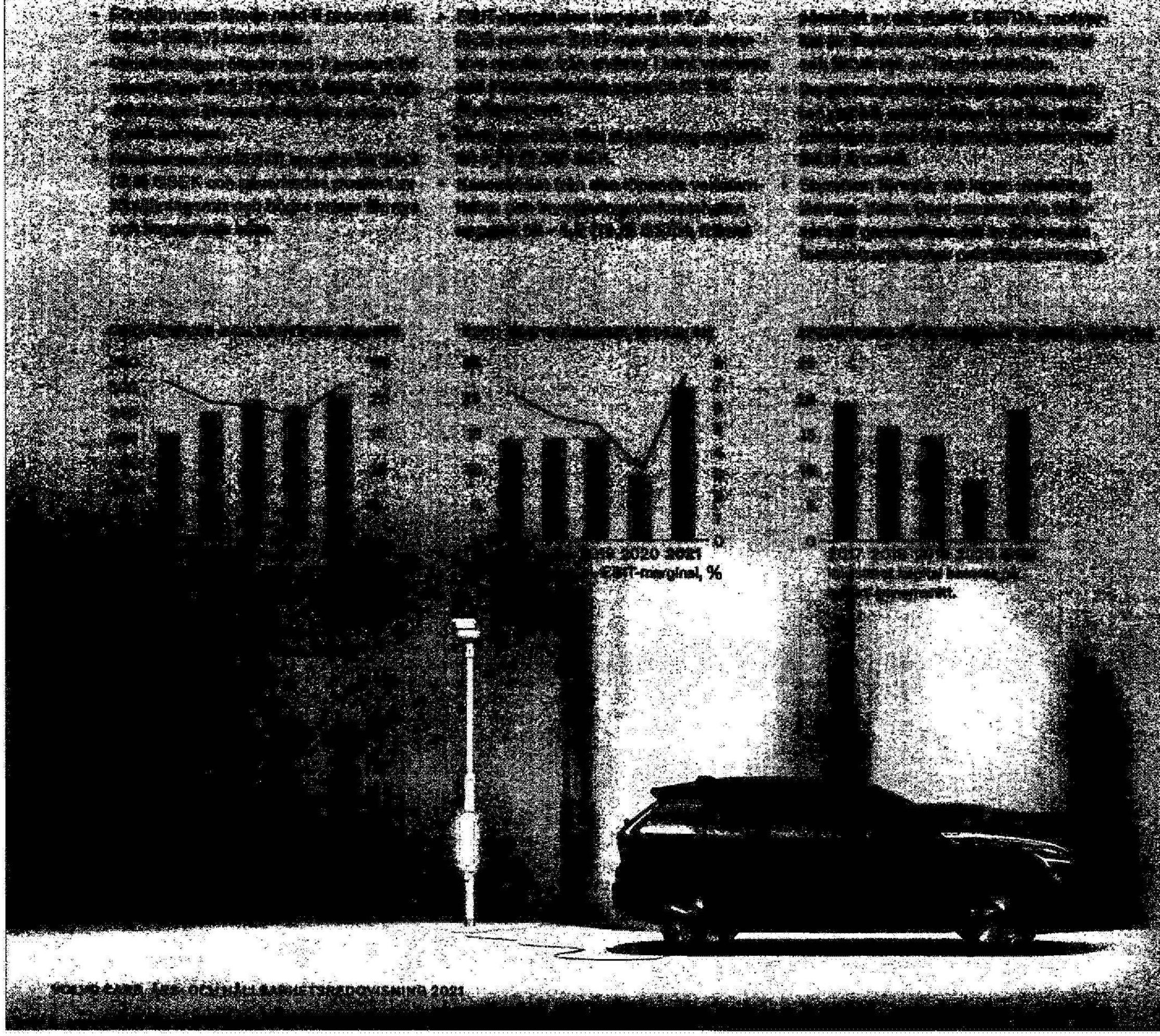
Jag är stolt över att Volvo Cars välkomnade mer än 200 000 nya aktieägare efter en lyckad börsnotering på Nasdaq Stockholm i oktober. Något som stärkte vår position som ett globalt och framtidsorienterat varumärke och bidrar till finansieringen av den omställning som vi har framför oss. På samma tema så meddelade vårt intresseföretag Polestar sin avsikt att börsnoteras som ett självständigt bolag på Nasdaq New York under första halvåret 2022.

Ytterligare en anledning att vara stolt är att vi nu kan erbjuda alla våra 40 000+ anställda runt om i världen, i alla fabriker och på alla kontor, 24 veckors betald föräldraledighet genom vår Family Bond policy.

Jag ser fram emot att att välkomna Jim Rowan till hans nya roll som VD för Volvo Cars den 21:a mars, för att leda företaget på dess fortsatta resa. Jag skulle också vilja ta tillfället i akt och att tacka alla anställda och affärspartners för en fantastisk insats och för allt som vi har åstadkommit tillsammans. Genom samarbete och beslutsamhet har vi gjort enorma framsteg under de senaste tio åren. Vi har satt Volvo Cars på kartan som ett företag som tar mobilitet in i framtiden på ett säkert, hållbart och personligt sätt och som visar att det går att vara både lönsam och hållbar.

Håkan Samuelsson
Verkställande direktör
från 2012 till 21 mars 2022

Rekordhög omsättning, marknadsandel och lönsamhet



	698 693
	282 045
	–13 126
	20 275
	21 226
	14 177
	4,72
	35 280
	29 852
	–34 737
	44 846
	21,4
	7,2
	7,5
	12,5
	18,5
	–9,5
	3,7
	-7
	+1
	-23
	76
	0,06

”2021 – ett år att vara stolt över”

Håkan Samuelssons reflekterar över 2021 – hans sista år som VD och koncernchef för Volvo Cars.



2021 var ett år som vi på Volvo Cars kan vara stolta över. Efterfrågan på våra bilar var fortsatt stark vilket ledde till en ökad försäljning, trots den ihållande komponentbristen inom bilindustrin. Vi ökade vår marknadsandel globalt och levererade företagets högsta omsättning och lönsamhet någonsin.

Vi tog viktiga steg för att nå våra ”mid-decade ambitions” och vi satte ambitionen att bli helt elektriska 2030. Försäljningen av laddningsbara volvobilar stod för 27 procent av total volym under året. Dessutom lanserade vi vår andra helt elektriska bil, C40 Recharge, och andelen helt elektriska bilar fortsatte att öka enligt plan och deras andel av den totala försäljningen nådde sex procent under det fjärde kvartalet. Vi räknar med att andelen fortsätter att öka i takt med att vi bygger ut vår produktionskapacitet för helt elektriska bilar till 150 000 efter sommaren. För helåret 2022 förväntar vi oss att försäljningsandelen ska mer än fördubblas jämfört med 2021.

För att kunna fokusera fullt ut på utvecklingen av nya helt elektriska bilar, har Volvo Cars överfört delar av sin förbränningsmotorverksamhet till Aurobay, ett intresseföretag som Volvo Cars äger tillsammans med Geely Chantou. Vi har också ingått partnerskap med Northvolt för att accelerera utvecklingen och produktionen av hållbara batterier.

Jag är stolt över att Volvo Cars välkomnade mer än 200 000 nya aktieägare efter en lyckad börsnotering på Nasdaq Stockholm i oktober. Något som stärkte vår position som ett globalt och framtidsorienterat varumärke och bidrar till finansieringen av den omställning som vi har framför oss. På samma tema så meddelade vårt intresseföretag Polestar sin avsikt att börsnoteras som ett självständigt bolag på Nasdaq New York under första halvåret 2022.

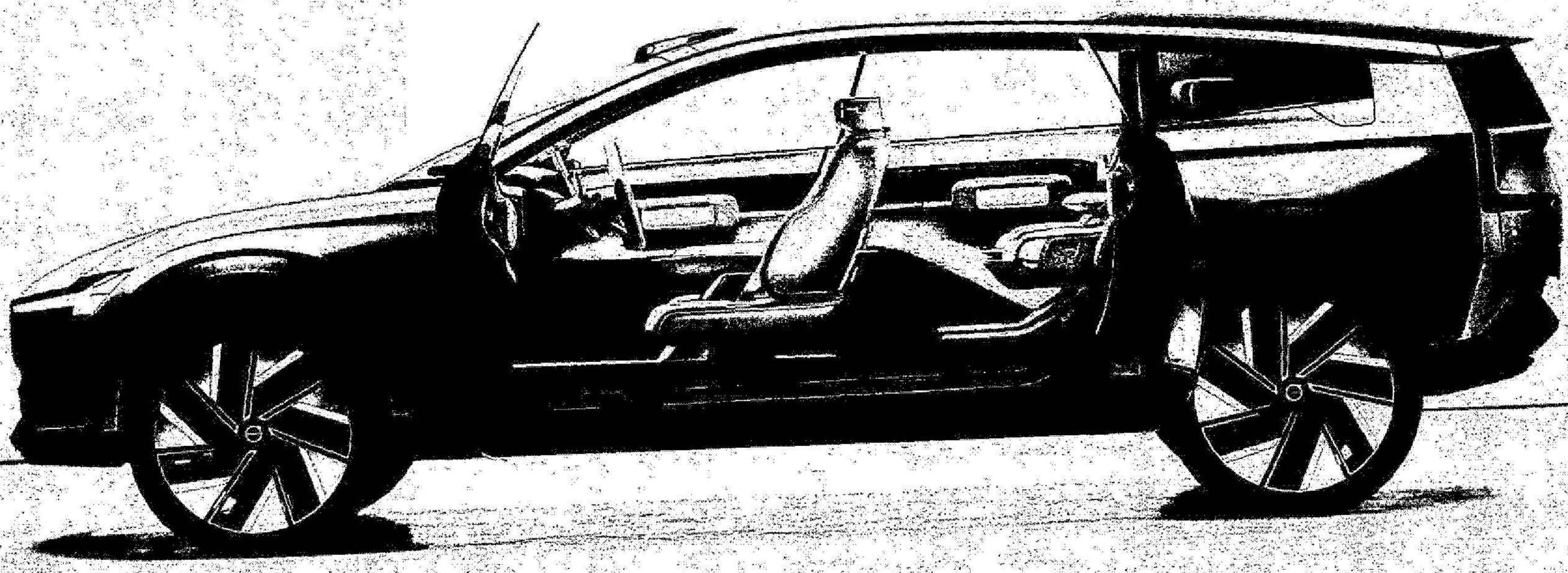
Ytterligare en anledning att vara stolt är att vi nu kan erbjuda alla våra 40 000+ anställda runt om i världen, i alla fabriker och på alla kontor, 24 veckors betald föräldraledighet genom vår Family Bond policy.

Jag ser fram emot att att välkomna Jim Rowan till hans nya roll som VD för Volvo Cars den 21:a mars, för att leda företaget på dess fortsatta resa. Jag skulle också vilja ta tillfället i akt och att tacka alla anställda och affärspartners för en fantastisk insats och för allt som vi har åstadkommit tillsammans. Genom samarbete och beslutsamhet har vi gjort enorma framsteg under de senaste tio åren. Vi har satt Volvo Cars på kartan som ett företag som tar mobilitet in i framtiden på ett säkert, hållbart och personligt sätt och som visar att det går att vara både lönsam och hållbar.

Håkan Samuelsson
Verkställande direktör
från 2012 till 21 mars 2022

20221012200732

Omställningen fortsätter



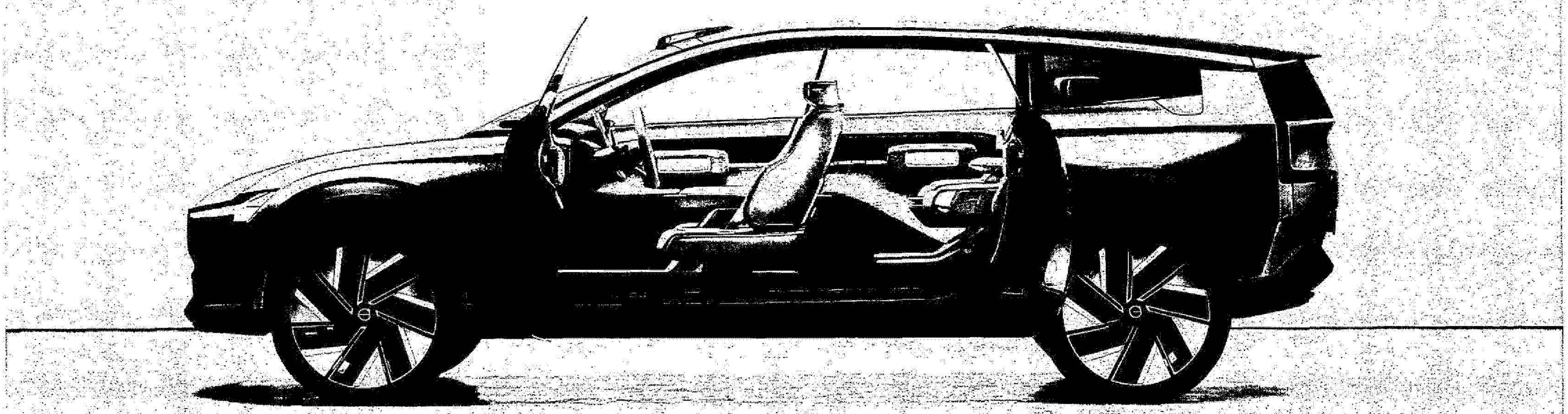
EN VÄRLD I SNABB FÖRÄNDRING



Vår ambition att bli ett renodlat elbilsföretag till 2030 innebär att vi möter våra kunders behov och förväntningar samtidigt som vi fokuserar på den del av marknaden som har snabbast tillväxt.

20221012200733

Omställningen fortsätter



EN VÄRLD I SNABB FÖRÄNDRING



Vår ambition att bli ett renodlat elbilsföretag till 2030 innebär att vi möter våra kunders behov och förväntningar samtidigt som vi fokuserar på den del av marknaden som har snabbast tillväxt.

20221012007734

Konsumenten bestämmer

Vi är ett företag med ett tydligt syfte. Vi tror att vårt syfte och våra värderingar blir alltmer relevanta för våra konsumenter och att kunderna uppskattar när vi ställer om mot direktförsäljning.

Viktigt för våra kunder



MÄNNISKAN I CENTRUM
Mångfald, inkludering och hälsa

ANSVARSTAGANDE
Säkerhet, lägre koldioxidutsläpp och ansvarsfulla inköp

SMIDIGHET
Ett transparent, okomplicerat och trovärdigt erbjudande

TILLGÄNGLIGHET
Tillgång till bil är huvudsaken, inte ägandet

Volvo Cars syfte

PERSONLIGT

HÅLLBART

SÄKERT

Samhällstrender



KLIMATKRIS
Vår största utmaning, men samtidigt vår största möjlighet

MOBILITET
Elektrifiering och bildelning förändrar designen

DIGITALISERING
En ny dynamik i samhället och politiken

POSTMODERNA VÄRDERINGAR
Lyxupplevelsen förändras och vi har chansen att påverka den

En bransch i snabb förändring

Bilindustrin genomgår ett antal strukturella förändringar. Etablerade bilmärken utmanas av nya aktörer som inte belastas av befintlig verksamhet, samtidigt som behovet av hållbar mobilitet är trängande. Volvo Cars är väl positionerat för att stärka sin marknadsposition, genom snabb omställning och bygga vidare på varumärkets starka värderingar.

82%

AV KONSUMENTERNA SKULLE TA STÄLLNING FÖR ETT FÖRETAG OM DE TROR PÅ DESS SYFTE.

(Källa: Strength of the purpose study, Zeno Group)

Läs mer om Volvo Cars hållbarhetsstrategi och hur vi stöder FN:s globala mål för hållbar utveckling (SDG) från sidan 40.

Vår bransch genomgår både ett teknikskifte och omdefinition av affärsmodeller. Kundpreferenser och samhällstrender förändras och klimatförändringen är den största utmaningen. Branschen påverkas också av att nya aktörer dyker upp i värdekedjan. Vi ser att digitala företag, fristående marknadsplatser och leasingföretag som Amazon, Cazoo, Carwow och Apple ritar om spelplanen och sätter press på traditionella OEM-tillverkare som Volvo Cars. För att förbli ett framgångsrikt företag och vara en del av lösningen behöver vi kontinuerligt förnya oss och hitta nya affärsmöjligheter i dagens utmaningar.

För det första förändras mobiliteten genom att konsumenterna kräver renare transportmedel. Det ökande antalet extrema väderhändelser, den senaste varningsrapporten från FN:s vetenskapliga klimatpanel IPCC och de höga luftföroreningarna i städerna är viktiga faktorer som påverkar många bilköpare, både privatpersoner och företag. Klimatförändringen och elektrifieringen utmanar hela branschen samtidigt som de ger oss möjlighet att ta vårt samhällsansvar och möta våra kunder.

Även lagar och regler driver på övergången till en renare transporter. De elektrifierade bilarna blir allt fler när myndigheterna lagstiftar för att minska utsläppen kraftigt och/eller helt förbjuda försäljning av bilar med förbränningsmotor. De flesta europeiska länder väntas ha infört ett sådant förbud senast 2040. Utvecklingen i USA och Kina är något långsammare men går åt samma håll. För att öka försäljningen och påskynda övergången till elektrifierade bilar har många länder infört subventioner för bilköpare.

Delning istället för ägande

Bildelning blir en allt vanligare trend som förändrar marknaden. Särskilt för yngre förare är ägandet mindre viktigt, utan det viktiga är att ha tillgång till en bil. Kunderbjudanden som bygger på bildelning vinner därför terräng liksom prenumerationsbaserade erbjudanden. Vårt egna bilprenumerationskoncept, Care by Volvo, ökar i popularitet. Erbjudandet inkluderar bil, däck, service, underhåll och försäkring. Även vår bildelningstjänst som erbjuds via vårt mobilitetsföretag M växer.

Kundernas sätt att interagera med varumärken och köpa bilar förändras. Undersökningar visar att många konsumenter blir stressade eller uttråkade av den traditionella



EUROPEISKT FÖRBUD MOT FOSSILA DRIVMEDEL FRÅN 2040

Vi är för ett förbud mot förbränningsmotorer. I Glasgow på COP26 åtog vi oss att följa en ännu mer ambitiös tidsplan. Regeringar arbetar på skiftet mot renare transporter och incitament för bilköpare bidrar till ett förändrat kundbeteende.

33% **FÖRVÄNTAD ÅRLIG TILLVÄXT FÖR HELT ELEKTRISKA BILAR 2021–2025***

STARKA TRENDER SOM FÖRÄNDRAR INDUSTRIN OCH DRIVER LÅNGSIKTIG EFTERFRÅGAN

- Demografi och kundmedvetenhet
- Miljöutmaningar och ändrade regelverk
- Elektrifiering av drivlinor
- Uppkoppling och digitalisering
- Självkörande bilar
- Bildelnings- och prenumerationstjänster
- Nya konkurrenter från andra branscher

*LMC Global Hybrid & Electric Vehicle Report, Q2 2021

20221012007735

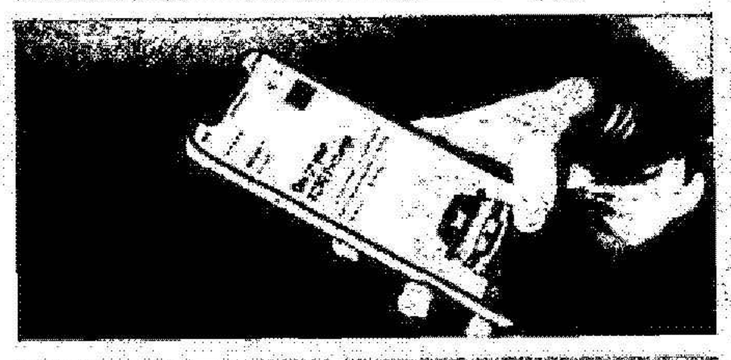
Konsumenten bestämmer

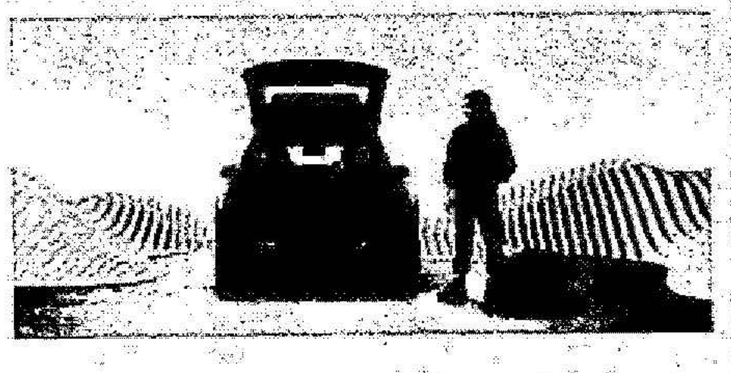
Vi är ett företag med ett tydligt syfte. Vi tror att vårt syfte och våra värderingar blir alltmer relevanta för våra konsumenter och att kunderna uppskattar när vi ställer om mot direktförsäljning.

Viktigt för våra kunder









MÄNNISKAN I CENTRUM
Mångfald, inkludering och hälsa

ANSVARSTAGANDE
Säkerhet, lägre koldioxidutsläpp och ansvarsfulla inköp

SMIDIGHET
Ett transparent, okomplicerat och trovärdigt erbjudande

TILLGÄNGLIGHET
Tillgång till bil är huvudsaken, inte ägandet

Volvo Cars syfte

PERSONLIGT

HÅLLBART

SÄKERT

Samhällstrender

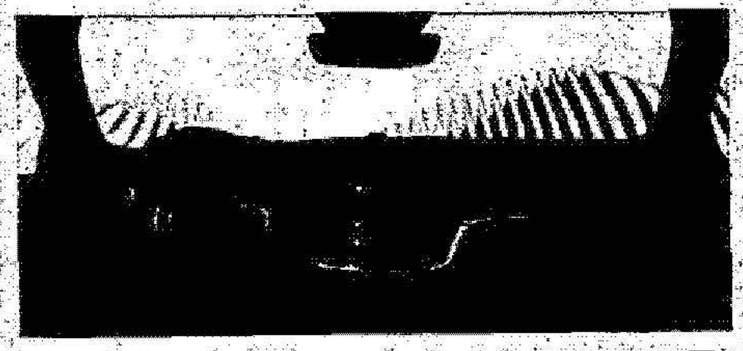
KLIMATKRIS
Vår största utmaning, men samtidigt vår största möjlighet



MOBILITET
Elektrifiering och bildelning förändrar designen



DIGITALISERING
En ny dynamik i samhället och politiken



POSTMODERNA VÄRDERINGAR
Lyxupplevelsen förändras och vi har chansen att påverka den



En bransch i snabb förändring

Bilindustrin genomgår ett antal strukturella förändringar. Etablerade bilmärken utmanas av nya aktörer som inte belastas av befintlig verksamhet, samtidigt som behovet av hållbar mobilitet är trängande. Volvo Cars är väl positionerat för att stärka sin marknadsposition, genom snabb omställning och bygga vidare på varumärkets starka värderingar.

82%

AV KONSUMENTERNA SKULLE TA STÄLLNING FÖR ETT FÖRETAG OM DE TROR PÅ DESS SYFTE.

(Källa: Strength of the purpose study, Zeno Group)

Läs mer om Volvo Cars hållbarhetsstrategi och hur vi stöder FN:s globala mål för hållbar utveckling (SDG) från sidan 40.

Vår bransch genomgår både ett teknikskifte och omdefinition av affärsmodeller. Kundpreferenser och samhällstrender förändras och klimatförändringen är den största utmaningen. Branschen påverkas också av att nya aktörer dyker upp i värdekedjan. Vi ser att digitala företag, fristående marknadsplatser och leasingföretag som Amazon, Cazoo, Carwow och Apple ritar om spelplanen och sätter press på traditionella OEM-tillverkare som Volvo Cars. För att förbli ett framgångsrikt företag och vara en del av lösningen behöver vi kontinuerligt förnya oss och hitta nya affärsmöjligheter i dagens utmaningar.

För det första förändras mobiliteten genom att konsumenterna kräver renare transportmedel. Det ökande antalet extrema väderhändelser, den senaste varningsrapporten från FN:s vetenskapliga klimatpanel IPCC och de höga luftföroreningarna i städerna är viktiga faktorer som påverkar många bilköpare, både privatpersoner och företag. Klimatförändringen och elektrifieringen utmanar hela branschen samtidigt som de ger oss möjlighet att ta vårt samhällsansvar och möta våra kunder.

Även lagar och regler driver på övergången till en renare transporter. De elektrifierade bilarna blir allt fler när myndigheterna lagstiftar för att minska utsläppen kraftigt och/eller helt förbjuda försäljning av bilar med förbränningsmotor. De flesta europeiska länder väntas ha infört ett sådant förbud senast 2040. Utvecklingen i USA och Kina är något långsammare men går åt samma håll. För att öka försäljningen och påskynda övergången till elektrifierade bilar har många länder infört subventioner för bilköpare.

Delning istället för ägande

Bildelning blir en allt vanligare trend som förändrar marknaden. Särskilt för yngre förare är ägandet mindre viktigt, utan det viktiga är att ha tillgång till en bil. Kunderbjudanden som bygger på bildelning vinner därför terräng liksom prenumerationsbaserade erbjudanden. Vårt egna bilprenumerationskoncept, Care by Volvo, ökar i popularitet. Erbjudandet inkluderar bil, däck, service, underhåll och försäkring. Även vår bildelningstjänst som erbjuds via vårt mobilitetsföretag M växer.

Kundernas sätt att interagera med varumärken och köpa bilar förändras. Undersökningar visar att många konsumenter blir stressade eller uttråkade av den traditionella



EUROPEISKT FÖRBUD MOT FOSSILA DRIVMEDEL FRÅN 2040

Vi är för ett förbud mot förbränningsmotorer. I Glasgow på COP26 åtog vi oss att följa en ännu mer ambitiös tidsplan. Regleringar driver på skiftet mot renare transporter och incitament för bilköpare leder till ett förändrat kundbeteende.

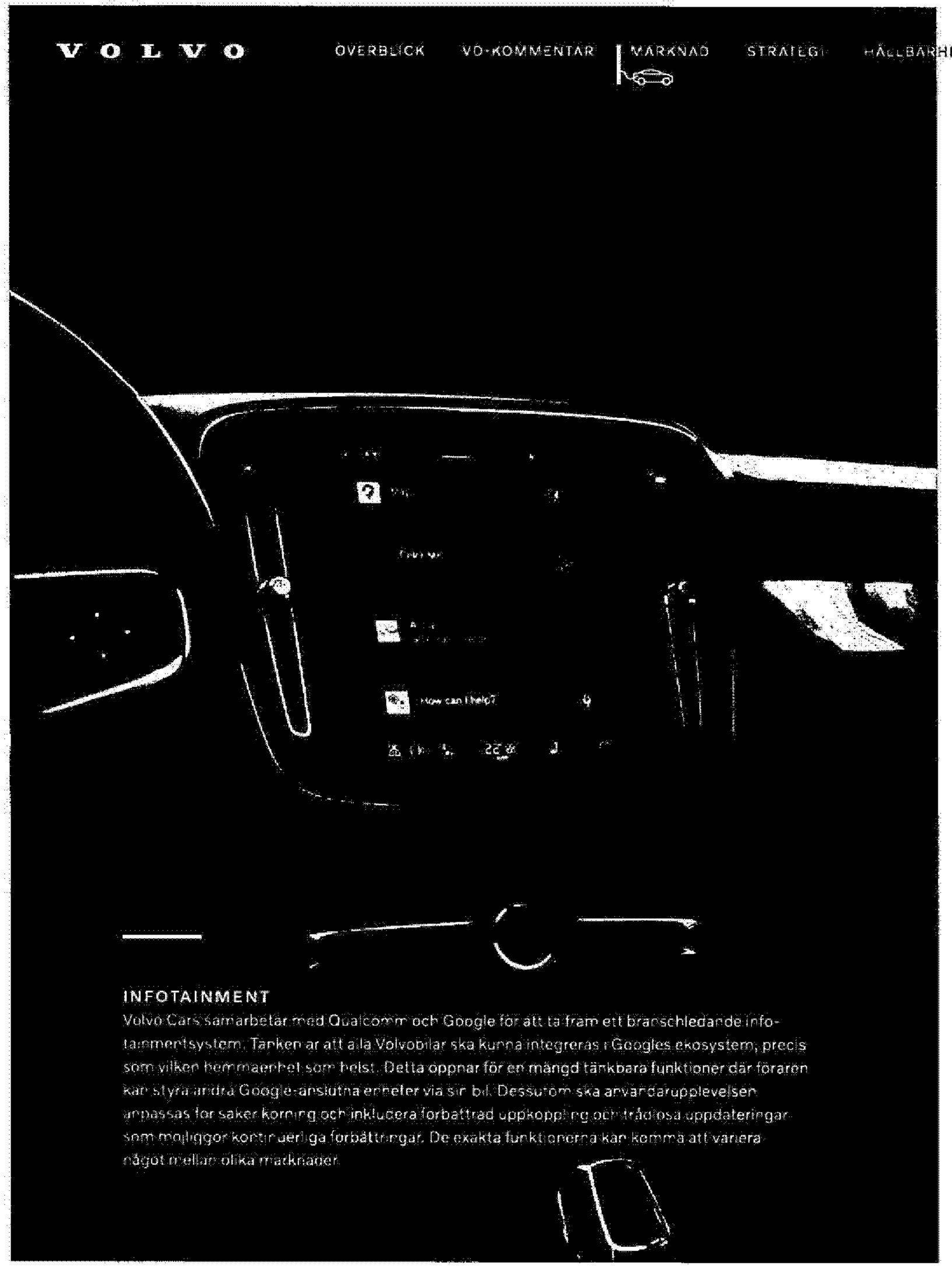
33% **FÖRVÄNTAD ÅRLIG TILLVÄXT FÖR HELT ELEKTRISKA BILAR 2021–2025***

STARKA TRENDER SOM FÖRÄNDRAR INDUSTRIN OCH DRIVER LÅNGSIKTIG EFTERFRÅGAN

- Demografi och kundmedvetenhet
- Miljöutmaningar och ändrade regelverk
- Elektrifiering av drivlinor
- Uppkoppling och digitalisering
- Självkörande bilar
- Bildelnings- och prenumerationstjänster
- Nya konkurrenter från andra branscher

*LMC Global Hybrid & Electric Vehicle Report, Q2 2021

2022101200736

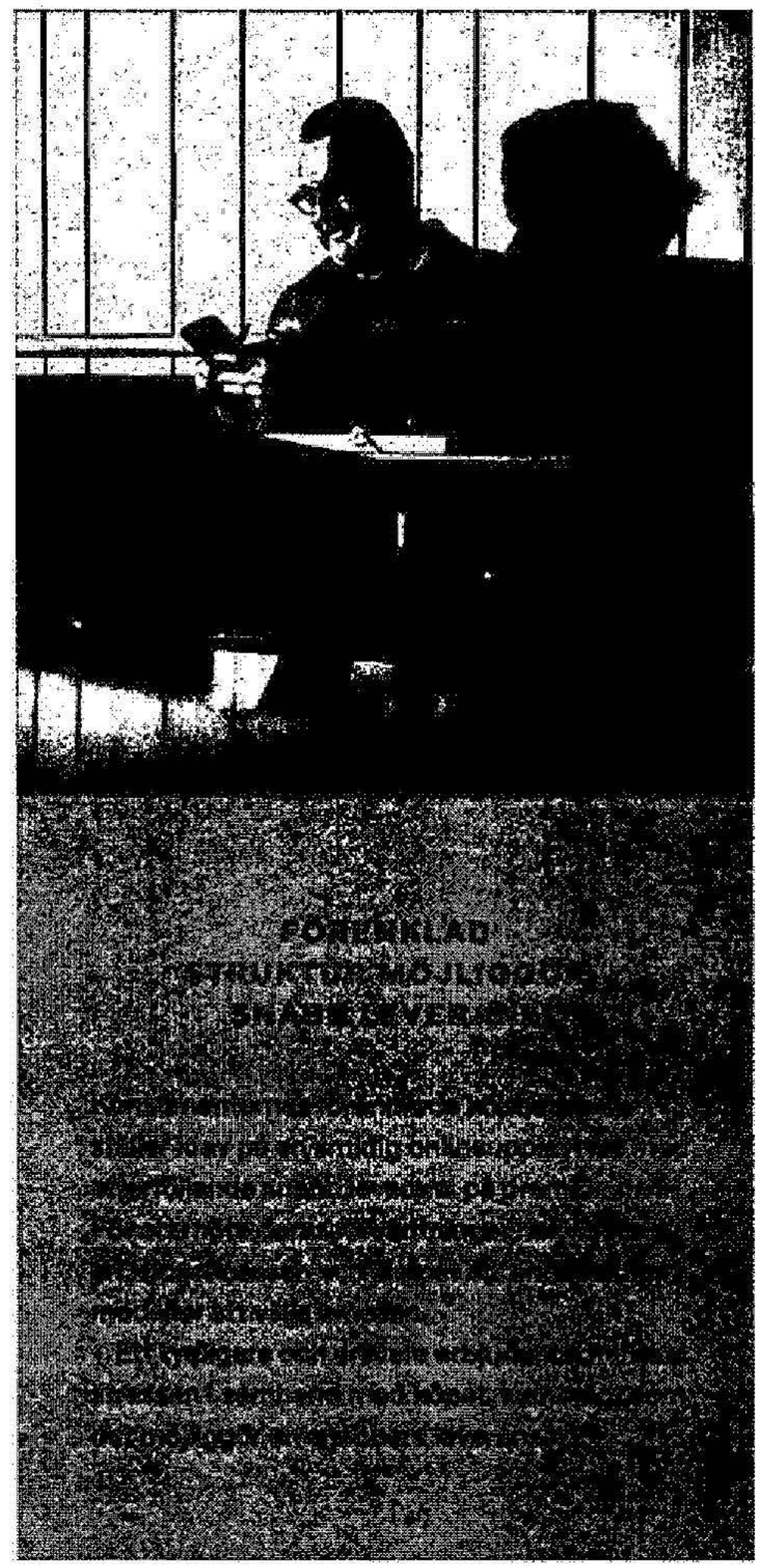


INFOTAINMENT
Volvo Cars samarbetar med Qualcomm och Google för att ta fram ett branschledande infotainmentsystem. Tanken är att alla Volvobilar ska kunna integreras i Googles ekosystem, precis som vilken hemmaenhet som helst. Detta öppnar för en mängd tänkbara funktioner där föraren kan styra andra Google-anslutna enheter via sin bil. Dessutom ska användarupplevelsen anpassas för säker körning och inkludera förbättrad uppkoppling och trådlösa uppdateringar som möjliggör kontinuerliga förbättringar. De exakta funktionerna kan komma att variera något mellan olika marknader.

bilköpsprocessen, och värdesätter direktkontakt med företag som tar ett helhetsansvar istället för många olika parter. Detta visar på vikten av att etablera direkta kundrelationer och övergå till att erbjuda våra bilar online. Det är där våra kunder i allt större utsträckning köper produkter och tjänster.

Smidig användarupplevelse
Kunderna förväntar sig att det ska vara smidigt att interagera med sin bil och uppkopplade bilar erbjuder stora möjligheter att regelbundet lägga till nya funktioner som på ett bekvämt sätt förbättrar kundupplevelsen. På större marknader erbjuds nya Volvomodeller med vårt nya uppkopplade infotainmentsystem och obegränsad datamängd. Vi tillhandahåller även trådlösa mjukvaruuppdateringar som förbättrar befintliga funktioner eller adderar nya på ett flertal av modellerna. Vi fortsätter samarbetet med Google för att integrera bolagets nya Android Automotive-baserade infotainmentsystem och skapa en bättre uppkopplad upplevelse i nästa generation av våra helt elektriska bilar.

Vår nästa generation av bilar kommer att vara förberedd för autonom körning, en teknik som globalt förväntas förändra hela transportsektorn ytterligare. De aktörer som väljer rätt metod för insamling och analys av data har möjlighet att bli marknadsledare. Innan autonom körning blir en realitet måste en rad lagar och regler om förarens ansvar förändras, både i enskilda länder och på mellanstatlig nivå.



Autonom körning fortsätter att utvecklas
Tiden med hajpade pressmeddelanden kring självkörande bilar verkar vara förbi, men många biltillverkare investerar stort i teknik för autonom körning, ofta i samarbete med renodlade teknikföretag. Volvo Cars tror att en säker och självkörande teknik som införs gradvis ger enorma möjligheter att ytterligare öka den allmänna trafiksäkerheten.

Volvo Cars ambition är att leda omställningen i industrin

Vår elektrifieringsplan hör till de mest ambitiösa i hela bilindustrin. Vi är fast beslutna att leverera i enlighet med vårt syfte: Frihet att färdas på ett personligt, hållbart och säkert sätt.

2030

SKA FÖRSÄLJNINGEN NÅ 100 PROCENT HELT ELEKTRISKA BILAR

Vi ska även vara ett av de ledande märkena i segmentet för elektriska bilar till premiumpris.

27%

RECHARGE-MODELLERS ANDEL AV TOTAL FÖRSÄLJNING I 2021

Vårt företag har under det senaste decenniet genomgått en enorm omställning och varumärkesförflyttning där vi under de senaste fem åren lyckats etablera oss som ett globalt premiumbilvarumärke. Det traditionella premiumsegmentet står för cirka 15 procent av den totala bilmarknaden och har historiskt uppvisat en snabbare tillväxt och högre lönsamhet än det traditionella massmarknadssegmentet. Konkurrensen är dock knivskarp.

Förändrade kundpreferenser

Kundernas uppfattning om vad som räknas till premium håller emellertid på att förändras. Fram till idag har premiummärken förknippats med traditionella designdetaljer som läder, kromade ytor och utsökt detaljfinish. Bilen har definierats av hästkrafter och köregenskaper. Men på senare år har nystartade varumärken visat att premiumkänsla och premiumpriser kan uppnås genom elektrifiering, uppkoppling och användarupplevelse. En utveckling som harmonierar med vårt önskan om att sätta kunden i centrum och där vår omtanke om människan och planeten tilltalar en växande och köpstark kundgrupp idag och i framtiden.

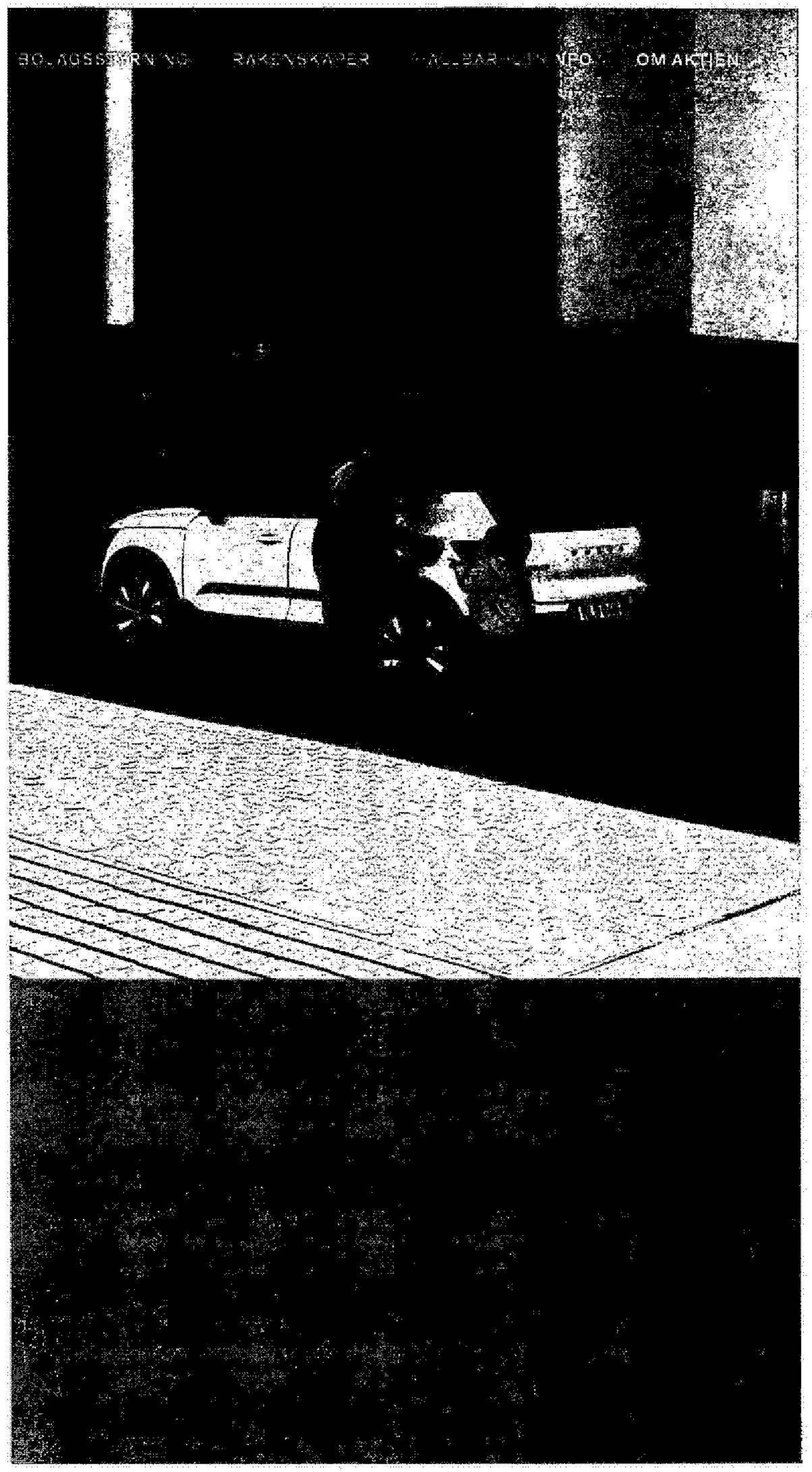
Goda tillväxtutsikter

Genom att investera i nutidens premiumbilar och i elektrifiering investerar vi i tillväxt. Den totala totala bilmarknaden förväntas ha väldigt begränsad tillväxt eller till och med minska. Dock har det bredare segmentet för elektrifierade premiumbilar varit relativt motståndskraftigt och visat på en snabbare tillväxt, mycket tack vare en snabb ökning i efterfrågan på tillväxtmarknader som Kina och Indien. Under de senaste åren, innan halvledarbristen bröt ut 2021, växte vi snabbare än alla premiumvarumärken förutom Tesla, vilket har resulterat i kraftigt förbättrade volymer och vinster.

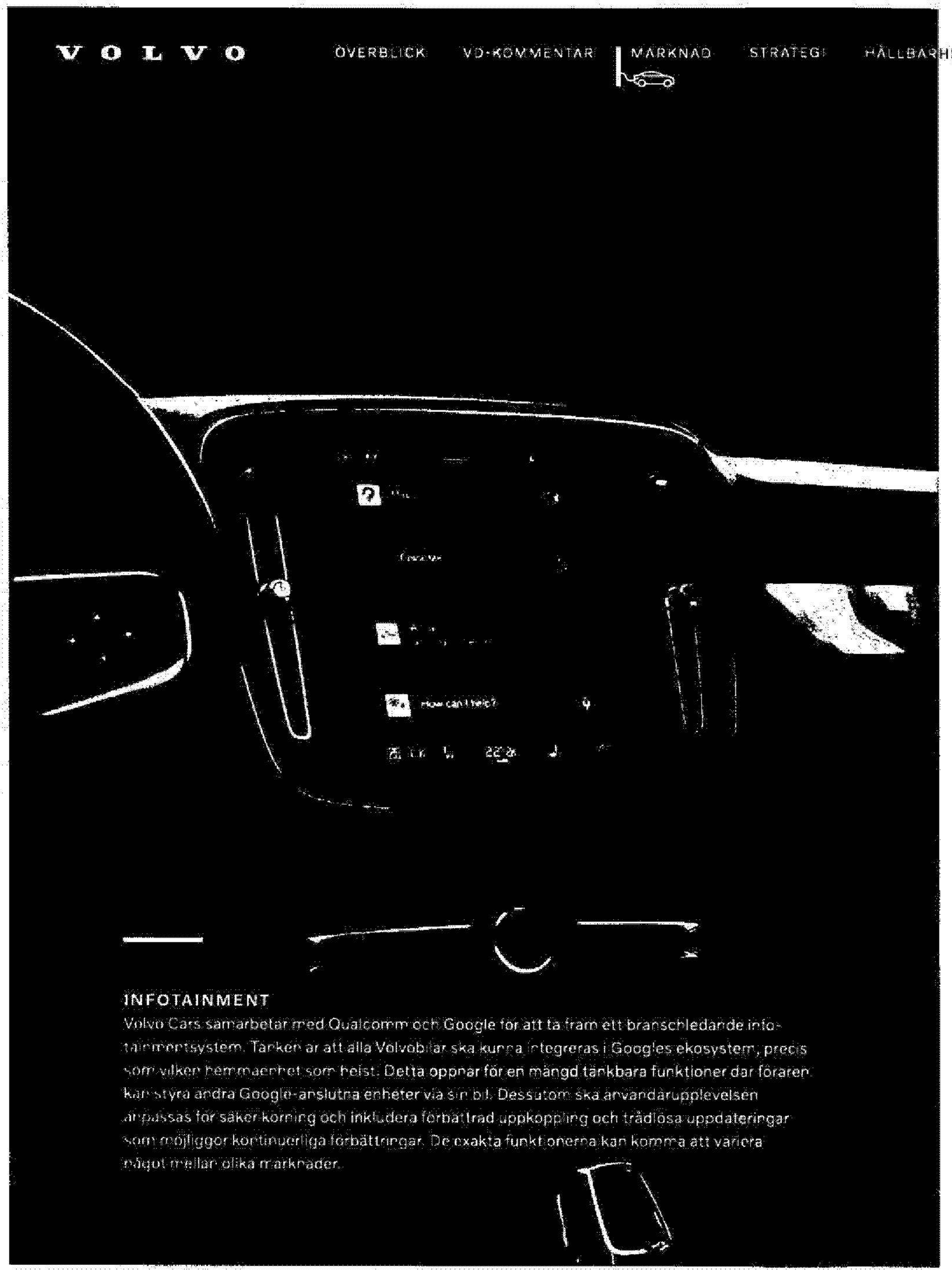
Kunderna efterfrågar eldrift

Efterfrågan på elektrifierade bilar är stor, både när det gäller helt elektriska bilar och laddhybrider. Övergången till helt elektriska bilar går snabbast i Kina och Europa. Vi är den enda biltillverkaren som erbjuder laddhybrid som alternativ för samtliga bilmodeller. Det ger oss goda förutsättningar att dra nytta av den växande efterfrågan de närmaste åren.

Vi bedömer att dessa laddhybrider eller ”deltidselbilar” attraherar vissa kunder då det



2022101200737

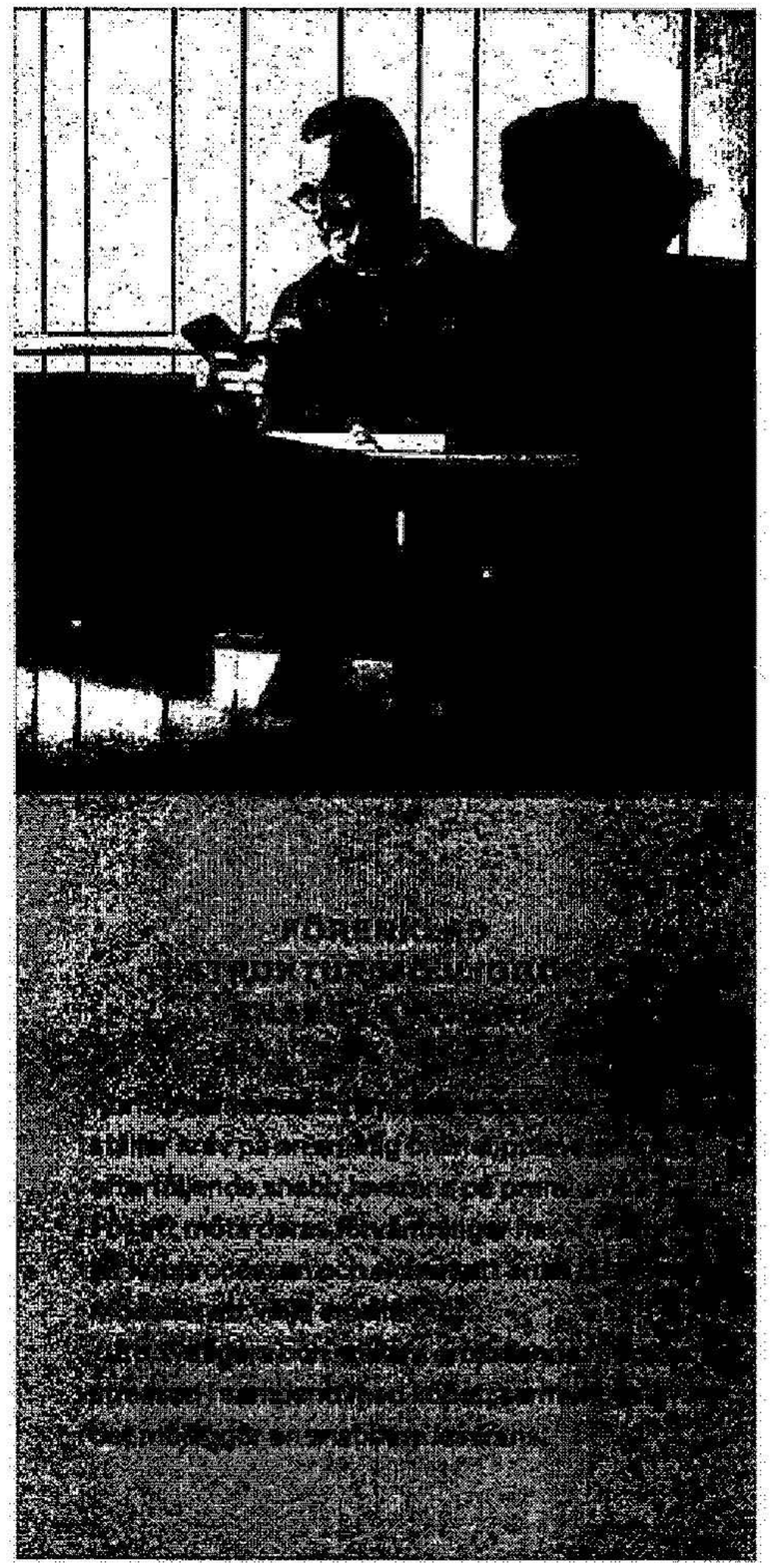


INFOTAINMENT
Volvo Cars samarbetar med Qualcomm och Google för att ta fram ett branschledande infotainmentsystem. Tanken är att alla Volvobilar ska kunna integreras i Googles ekosystem, precis som vilken hemmaenhet som helst. Detta öppnar för en mängd tänkbara funktioner där föraren kan styra andra Google-anslutna enheter via sin bil. Dessutom ska användarupplevelsen anpassas för säker körning och inkludera förbättrad uppkoppling och trådlösa uppdateringar som möjliggör kontinuerliga förbättringar. De exakta funktionerna kan komma att variera något mellan olika marknader.

bilköpsprocessen, och värdesätter direktkontakt med företag som tar ett helhetsansvar istället för många olika parter. Detta visar på vikten av att etablera direkta kundrelationer och övergå till att erbjuda våra bilar online. Det är där våra kunder i allt större utsträckning köper produkter och tjänster.

Smidig användarupplevelse
Kunderna förväntar sig att det ska vara smidigt att interagera med sin bil och uppkopplade bilar erbjuder stora möjligheter att regelbundet lägga till nya funktioner som på ett bekvämt sätt förbättrar kundupplevelsen. På större marknader erbjuds nya Volvomodeller med vårt nya uppkopplade infotainmentsystem och obegränsad datamängd. Vi tillhandahåller även trådlösa mjukvaruuppdateringar som förbättrar befintliga funktioner eller adderar nya på ett flertal av modellerna. Vi fortsätter samarbetet med Google för att integrera bolagets nya Android Automotive-baserade infotainmentsystem och skapa en bättre uppkopplad upplevelse i nästa generation av våra helt elektriska bilar.

Vår nästa generation av bilar kommer att vara förberedd för autonom körning, en teknik som globalt förväntas förändra hela transportsektorn ytterligare. De aktörer som väljer rätt metod för insamling och analys av data har möjlighet att bli marknadsledare. Innan autonom körning blir en realitet måste en rad lagar och regler om förarens ansvar förändras, både i enskilda länder och på mellanstatlig nivå.



Autonom körning fortsätter att utvecklas
Tiden med hajpade pressmeddelanden kring självkörande bilar verkar vara förbi, men många biltillverkare investerar stort i teknik för autonom körning, ofta i samarbete med renodlade teknikföretag. Volvo Cars tror att en säker och självkörande teknik som införs gradvis ger enorma möjligheter att ytterligare öka den allmänna trafiksäkerheten.

Volvo Cars ambition är att leda omställningen i industrin

Vår elektrifieringsplan hör till de mest ambitiösa i hela bilindustrin. Vi är fast beslutna att leverera i enlighet med vårt syfte: Frihet att färdas på ett personligt, hållbart och säkert sätt.

2030

SKA FÖRSÄLJNINGEN NÅ 100 PROCENT HELT ELEKTRISKA BILAR

Vi ska även vara ett av de ledande märkena i segmentet för elektriska bilar till premiumpris.

27%

RECHARGE-MODELLERS ANDEL AV TOTAL FÖRSÄLJNING I 2021

Vårt företag har under det senaste decenniet genomgått en enorm omställning och varumärkesförflyttning där vi under de senaste fem åren lyckats etablera oss som ett globalt premiumbilvarumärke. Det traditionella premiumsegmentet står för cirka 15 procent av den totala bilmarknaden och har historiskt uppvisat en snabbare tillväxt och högre lönsamhet än det traditionella massmarknadssegmentet. Konkurrensen är dock knivskarp.

Förändrade kundpreferenser

Kundernas uppfattning om vad som räknas till premium håller emellertid på att förändras. Fram till idag har premiummärken förknippats med traditionella designdetaljer som läder, kromade ytor och utsökt detaljfinish. Bilen har definierats av hästkrafter och köregenskaper. Men på senare år har nystartade varumärken visat att premiumkänsla och premiumpriser kan uppnås genom elektrifiering, uppkoppling och användarupplevelse. En utveckling som harmonierar med vårt önskan om att sätta kunden i centrum och där vår omtanke om människan och planeten tilltalar en växande och köpstark kundgrupp idag och i framtiden.

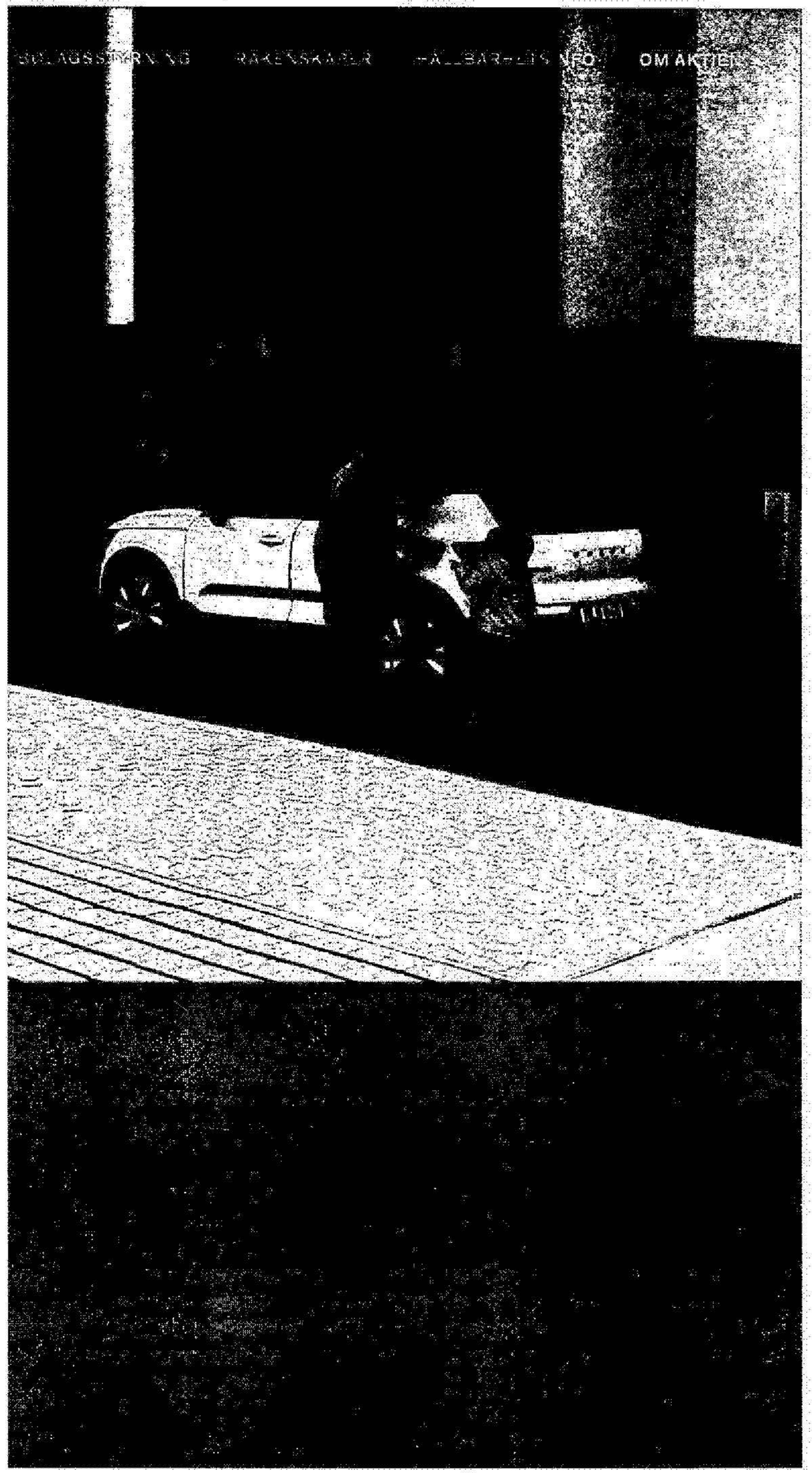
Goda tillväxtutsikter

Genom att investera i nutidens premiumbilar och i elektrifiering investerar vi i tillväxt. Den totala totala bilmarknaden förväntas ha väldigt begränsad tillväxt eller till och med minska. Dock har det bredare segmentet för elektrifierade premiumbilar varit relativt motståndskraftigt och visat på en snabbare tillväxt, mycket tack vare en snabb ökning i efterfrågan på tillväxtmarknader som Kina och Indien. Under de senaste åren, innan halvledarbristen bröt ut 2021, växte vi snabbare än alla premiumvarumärken förutom Tesla, vilket har resulterat i kraftigt förbättrade volymer och vinster.

Kunderna efterfrågar eldrift

Efterfrågan på elektrifierade bilar är stor, både när det gäller helt elektriska bilar och laddhybrider. Övergången till helt elektriska bilar går snabbast i Kina och Europa. Vi är den enda biltillverkaren som erbjuder laddhybrid som alternativ för samtliga bilmodeller. Det ger oss goda förutsättningar att dra nytta av den växande efterfrågan de närmaste åren.

Vi bedömer att dessa laddhybrider eller "deltidselbilar" attraherar vissa kunder då det



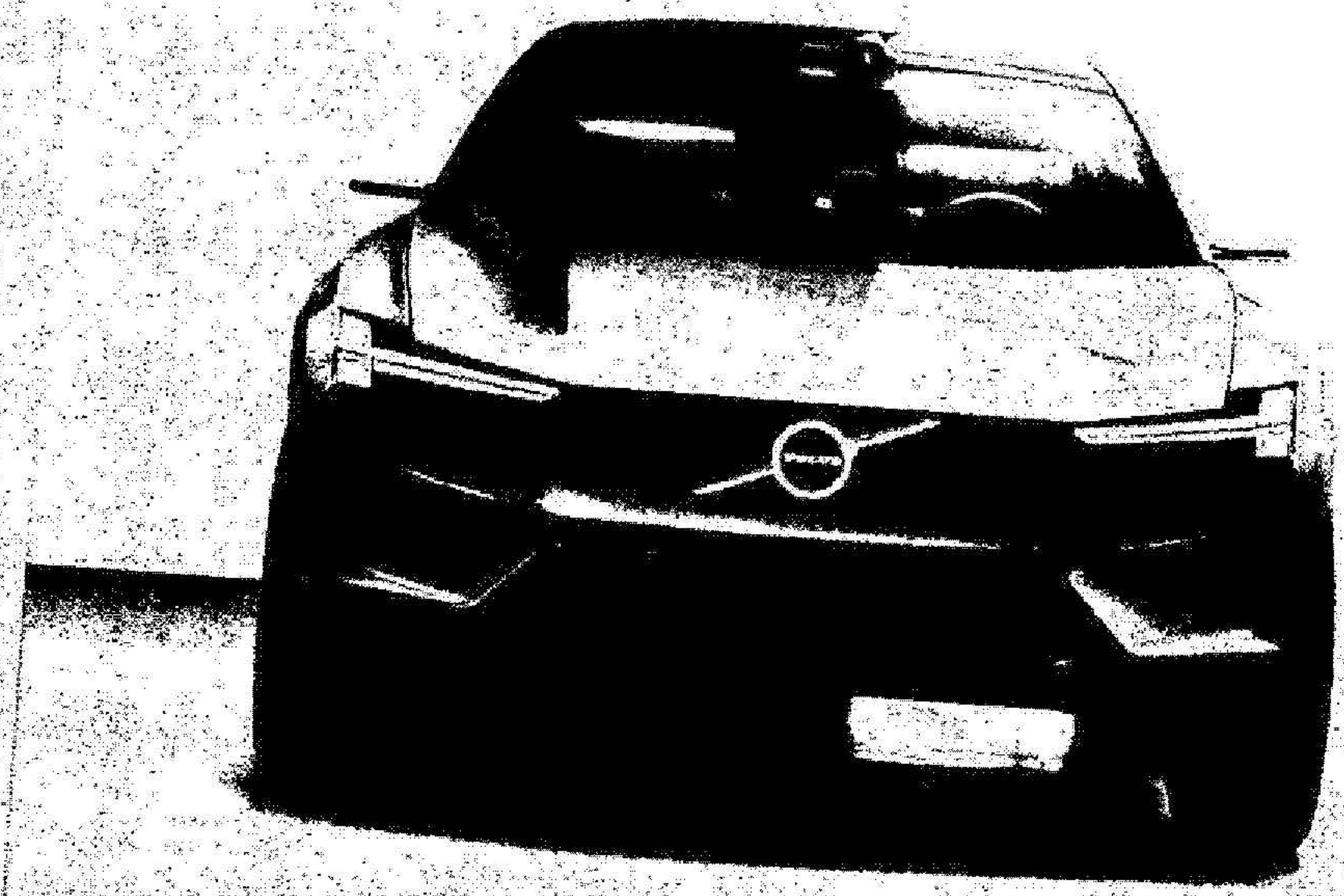
2022101200738

erbjuder ett viktigt mellansteg innan kunderna väljer helt elektriska bilar, särskilt i regioner med gles laddningsinfrastruktur.

Det är ingen tillfällighet att efterfrågan på elektrifierade bilar är störst bland kunder som är beredda att köpa en bil till premiumpris. Historiskt har premiumbiltillverkarna varit först med att introducera ny teknik på marknaden inom områden som säkerhet, uppkoppling, infotainment och drivlineteknik. De mest avancerade elektriska drivlinorna säljs med andra ord till bilköpare som kan tänka sig att betala extra för ny, banbrytande teknik. Merparten av vårt utvecklings- och marknadsföringsarbete är därför inriktat på att driva försäljningen av våra elektrifierade Recharge-modeller.

Concept Recharge

Marknadsutvecklingen visar att SUV-modellerna har vuxit väsentligt snabbare än övriga marknaden under de senaste åren, vilket också har bidragit till vår tillväxt. 2021 utgjordes över 70 procent av vår globala försäljningsvolym av SUV-modeller. Därmed är vi väl positionerade för att dra nytta av den fortsatta övergången till SUV och andra framtida modeller i samma storleksordning, som på grund av elektrifieringen får en mer aerodynamisk design. Concept Recharge, som visades 2021, ger oss en fingervisning om hur Volvo Cars framtid kommer att se ut.



Konsumenternas intresse för elektrifierade bilar tar fart

Intresset för helt elektriska bilar ökade kraftigt under 2021 och den globala försäljningen växte med 113 procent. Tillväxten för helt eldrivna fordon/segmentet förväntas ligga på en hög nivå kommande år. För 2022 är vår ambition att fånga marknadstillväxten och mer än fördubbla vår försäljningsandel av fullt ut elektriska bilar under 2022.

Total industrivolym, andel per drivlina [1][2]	Helår 2021	Årlig tillväxt
Helt elektrisk	6,45 %	113 %
Laddhybrid	2,61 %	87 %
Förbränningsmotor (inkl. mildhybrider)	90,94 %	–0,6%
Summa	**100 %**	**4 %**

Volvo Cars marknadsandel per drivlina [1][2]	Helår 2021	Helår 2020
Helt elektrisk	0,57 %	0,23 %
Laddhybrid	8,86 %	11,30 %
Förbränningsmotor (inkl. mildhybrider)	0,82 %	0,88 %
Summa	**1,01 %**	**1,01 %**

1) Volvo Cars är, och ska förbli, positionerat i bilmarknadens premiumsegment. I takt med att marknaden förändras till följd av elektrifiering och digitalisering kommer även definitionen av vad som är premium att ändras. För att förenkla uppföljningen och inte riskera att utelämna viktiga delar av marknaden kommer vi att redovisa vår marknadsandel i förhållande till totalmarknaden.
2) Innehåller data från IHS Markit Automotive; Copyright © MarketInsight, 7 mars 2022. All rights reserved.

VÅR STRATEGI

Med vår fastest transformer-strategi möter vi vår spännande framtid genom att vara fokuserade och väl positionerade. En ambition till mitten av decenniet är att sälja 1,2 miljoner bilar, varav hälften online.

20221012007 39

erbjuder ett viktigt mellansteg innan kunderna väljer helt elektriska bilar, särskilt i regioner med gles laddningsinfrastruktur.

Det är ingen tillfällighet att efterfrågan på elektrifierade bilar är störst bland kunder som är beredda att köpa en bil till premiumpris. Historiskt har premiumbiltillverkarna varit först med att introducera ny teknik på marknaden inom områden som säkerhet, uppkoppling, infotainment och drivlineteknik. De mest avancerade elektriska drivlinorna säljs med andra ord till bilköpare som kan tänka sig att betala extra för ny, banbrytande teknik. Merparten av vårt utvecklings- och marknadsföringsarbete är därför inriktat på att driva försäljningen av våra elektrifierade Recharge-modeller.

Concept Recharge

Marknadsutvecklingen visar att SUV-modellerna har vuxit väsentligt snabbare än övriga marknaden under de senaste åren, vilket också har bidragit till vår tillväxt. 2021 utgjordes över 70 procent av vår globala försäljningsvolym av SUV-modeller. Därmed är vi väl positionerade för att dra nytta av den fortsatta övergången till SUV och andra framtida modeller i samma storleksordning, som på grund av elektrifieringen får en mer aerodynamisk design. Concept Recharge, som visades 2021, ger oss en fingervisning om hur Volvo Cars framtid kommer att se ut.



Konsumenternas intresse för elektrifierade bilar tar fart

Intresset för helt elektriska bilar ökade kraftigt under 2021 och den globala försäljningen växte med 113 procent. Tillväxten för helt eldrivna fordon/segmentet förväntas ligga på en hög nivå kommande år. För 2022 är vår ambition att fånga marknadstillväxten och mer än fördubbla vår försäljningsandel av fullt ut elektriska bilar under 2022.

Total industrivolym, andel per drivlina [1)2)]	Helår 2021	Årlig tillväxt
Helt elektrisk	6,45 %	113 %
Laddhybrid	2,61 %	87 %
Förbränningsmotor (inkl. mildhybrider)	90,94 %	–0,6%
Summa	**100 %**	**4 %**

Volvo Cars marknadsandel per drivlina [1)2)]	Helår 2021	Helår 2020
Helt elektrisk	0,57 %	0,23 %
Laddhybrid	8,86 %	11,30 %
Förbränningsmotor (inkl. mildhybrider)	0,82 %	0,88 %
Summa	**1,01 %**	**1,01 %**

1) Volvo Cars är, och ska förbli, positionerat i bilmarknadens premiumsegment. I takt med att marknaden förändras till följd av elektrifiering och digitalisering kommer även definitionen av vad som är premium att ändras. För att förenkla uppföljningen och inte riskera att utelämna viktiga delar av marknaden kommer vi att redovisa vår marknadsandel i förhållande till totalmarknaden.

2) Innehåller data från IHS Markit Automotive; Copyright © Marketinsight, 7 mars 2022. All rights reserved.

VÅR STRATEGI

Med vår fastest transformer-strategi möter vi vår spännande framtid genom att vara fokuserade och väl positionerade. En ambition till mitten av decenniet är att sälja 1,2 miljoner bilar, varav hälften online.

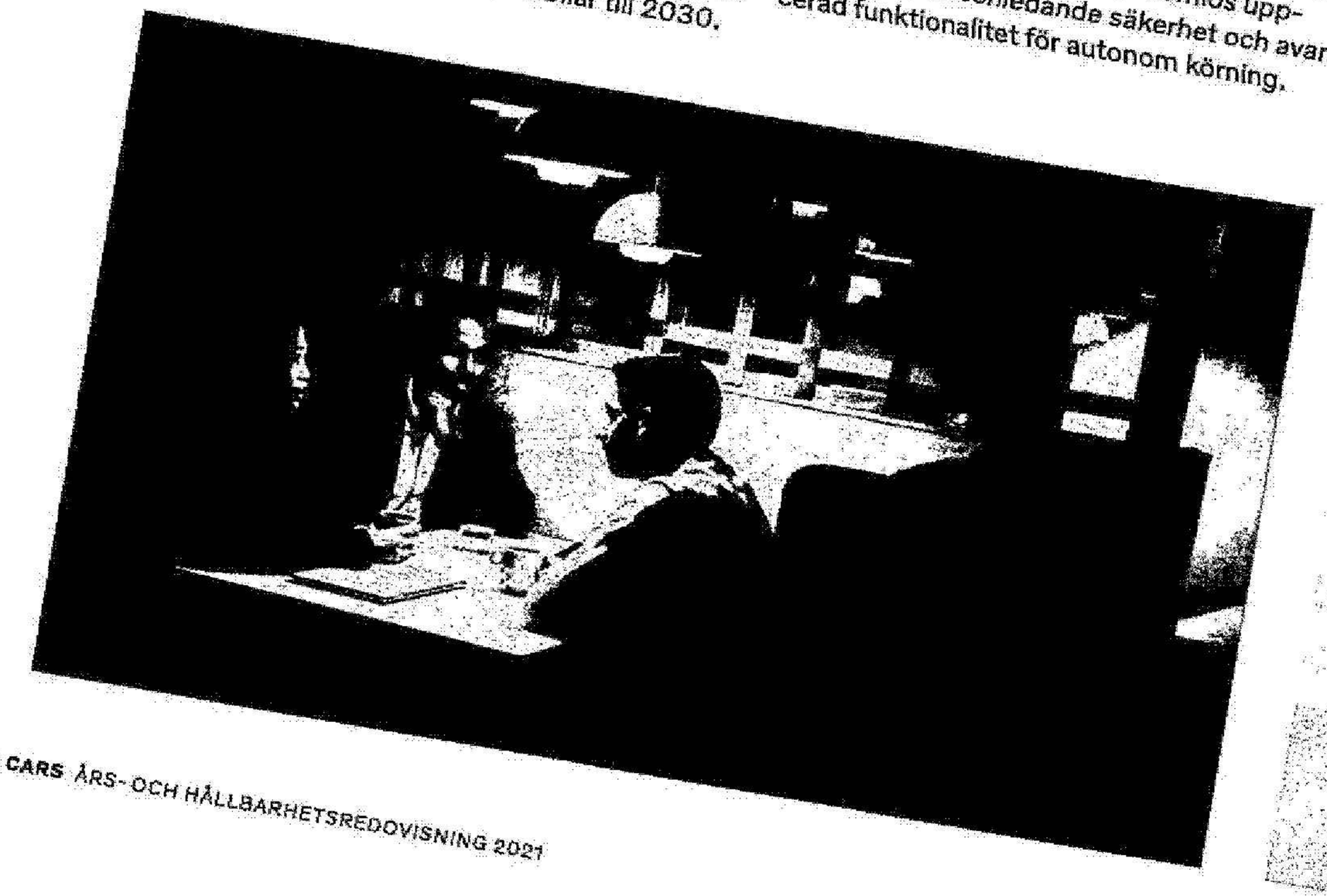
20221012007740

Ambitioner och fastest transformer-strategi

Vår bransch förändras och vi strävar efter att leda utvecklingen genom att uppfylla våra ambitioner till mitten av decenniet.

Volvo Cars hör till de snabbast växande premiumbilmärkena i världen. Det räcker dock inte. För att behålla försprånget behöver vi möta utmaningarna från en värld och bransch i snabb förändring. Tack vare vår unika struktur och fokuserade strategi har vi utmärkta förutsättningar att bli marknadens ”fastest transformer”, och därigenom bli en ledande global aktör inom premiumsegmentet för elbilar till 2030.

Vi är helt fokuserade på att under kommande år bygga de bästa och mest hållbara bilarna i vår 95-åriga historia samt marknadsföra och sälja dem på nya, spännande sätt. Vi ska möta den växande efterfrågan på helt elektriska bilar som erbjuder sömlös uppkoppling, branschledande säkerhet och avancerad funktionalitet för autonom körning.



VÅR STRATEGI

1 **ETT SNABBVÄXANDE PREMIUMBILMÄRKE**

2 **HELT ELEKTRISKA BILAR**

3 **LEDANDE INOM NY TEKNIK**

4 **DIREKTA KONSUMENT-RELATIONER**

5 **FASTEST TRANSFORMER – VÅRT ARBETSSÄTT**

\+ **STRATEGISKA INNEHAV**

SAMMANFATTNING

TILLVÄXT, LÖNSAMHET OCH HÅLLBARHET
- Historiskt stark tillväxt och resultat, med fortsatt utrymme för tillväxt
- Tydligt varumärke, design och syfte som harmonierar väl med samhällstrenderna: personligt, hållbart och säkert
- Attraktiv kundbas, produktutvecklingsplan och produktionskapacitet för tillväxt

LEDANDE I DET SNABBVÄXANDE PREMIUMSEGMENTET FÖR ELBILAR
- Produktplan fokuserad på helt elektriska bilar
- Tydlig färdplan för vår batteriteknik, inklusive plan för att säkerställa kritiska insatsvaror
- Beslut fattat om utfasning av förbränningsmotorer

SNABBHET OCH VÄRDESKAPANDE UPPNÅS MED NY CENTRALDATORTEKNIK
- Centraldatorarkitektur med trådlösa uppdateringar
- Egenutvecklad mjukvara – för kontroll och högt tempo
- Nästa säkerhetsnivå och autonom körning

MARKNADSERBJUDANDE SOM MÖTER KONSUMENTERNAS FÖRVÄNTNINGAR
- Skräddarsydd kundupplevelse där onlineupplevelsen integreras med fysiska återförsäljarkontakter
- Lättöverskådlig prissättning och erbjudanden
- Bilabonnemang och återkommande intäkter
- Effektivisering av försäljning och distribution ger lägre kostnader och kapitalbindning

UNIK STRUKTUR, ÖPPNA TEKNIKSAMARBETEN OCH EN TYDLIG KULTUR
- Geelys ekosystem ger tillgång till kinesiska partner
- Attraktiva samarbeten med tekniskt ledande partner
- Genuin företagskultur
- Högt utvecklingstempo

VÄRDESKAPANDE AFFÄRSUTVECKLING
- Polestar
- LYNK & CO
- NoVo Energy
- Zenseact
- HaleyTek
- Volvo Tech Fund
- Aurobay

AMBITIONER TILL MITTEN AV DECENNIET

1,2 miljoner bilar

8–10 % EBIT-marginal

40 % lägre koldioxidutsläpp per bil

Minst **50 %** av försäljningen ska utgöras av helt elektriska modeller

50 % av mjukvaran ska utvecklas i egen regi

50 % online-försäljning

Vara en prioriterad arbetsgivare och eftertraktad samarbetspartner

Värdeskapande

① Det snabbast växande premiumbilmärket

Tillväxt, hållbarhet och lönsamhet

AMBITION TILL MITTEN AV DECENNIET:

1,2
MILJONER BILAR

8–10%
EBIT-MARGINAL

40%
MINSKNING AV CO_2-UTSLÄPP PER BIL

Under 2021 redovisade vi vår hittills högsta omsättning, marknadsandel och lönsamhet. 2021 markerar också slutet av vårt första årtionde i stark utveckling. Sedan Geely tog över Volvo Cars för tio år sedan har vi förändrat vårt företag i grunden och utvecklats till en global spelare i premiumbilsegmentet. Vi har en helt ny portfölj av bilmodeller, vi har byggt nya fabriker, nästan fördubblat vår försäljning och ökat vår lönsamhet, som nu ligger i paritet med andra premiumbilmärken. Vi har lanserat ett nytt renodlat elbilsvarumärke och företag, Polestar, samt breddat vår tekniska kompetens genom partnersamarbeten med ledande tech-bolag.

Vid vårt teknikevenemang Tech Moment 2021 visade vi upp en rad tekniska nyheter och samarbeten som visar att vi är starkare än någonsin, men också att vi har fortsatt utrymme för tillväxt. Ambitionen är att ställa om snabbare än övrig bilindustri.

Vi ska växa till 1,2 miljoner bilar eller mer, och vi ska gå med vinst. Tillväxten ska nås genom att vi inriktar oss på branschens snabbast växande och mest lönsamma segment: helt elektriska premiumbilar.

Vi tror oss kunna dra nytta av att elektrifieringen bryter traditionella samband mellan pris och karossens design och storlek. Vi ser möjligheter att bredda vårt sortiment både uppåt och nedåt, vilket hjälper oss att växa till 1,2 miljoner bilar – minst.

Attraktivt varumärke och design

Överallt uppskattar och värdesätter kunderna vårt starka varumärke och attraktiva formspråk. Våra värderingar harmonierar med de samhällstrender som vi beskrivit i början av rapporten: vi fokuserar på personlig, säker och hållbar mobilitet. Kunderna välkomnar även våra ambitiösa elektrifieringsplaner, vilket reflekteras i en stark efterfrågan på våra helt elektriska XC40 Recharge och C40 Recharge. Vår ambition är att hälften vår globala försäljning ska utgöras av helt elektriska bilar redan 2025.

DRIVKRAFTER FÖR TILLVÄXT

- Historiskt stark tillväxt och resultat, med fortsatt utrymme för tillväxt
- Tydligt varumärke, design och syfte som harmonierar väl med samhällstrenden: personligt, hållbart och säkert
- Attraktiv kundbas, produktutvecklingsplan och produktionskapacitet för tillväxt

Arbetet med att bli en renodlad tillverkare av helt elektriska bilar till 2030 innebär ett omfattande förändringsarbete som omfattar att vi ska rulla ut flera nya, helt elektriska modeller, fullmatade med egenutvecklad teknik och mjukvara. Vi ska säkerställa tillgång till batterier genom att investera i batteriutveckling och -produktion runt om i världen. Detsamma gäller för elmotorer, som vi ska konstruera och tillverka själva.

Vi ska dessutom utöka tillverkningskapaciteten globalt så att den klarar en tillväxt bortom dagens kapacitet om 1,2 miljoner bilar. Slutligen, för att svara upp till nya kundbehov uppdaterar vi vår försäljningsmodell: Vi bygger upp direkta konsumentrelationer och skapar en intuitiv och heltäckande kundupplevelse i samtliga kanaler.



20221012007741

Ambitioner och fastest transformer-strategi

Vår bransch förändras och vi strävar efter att leda utvecklingen genom att uppfylla våra ambitioner till mitten av decenniet.

Volvo Cars hör till de snabbast växande premiumbilmärkena i världen. Det räcker dock inte. För att behålla försprånget behöver vi möta utmaningarna från en värld och bransch i snabb förändring. Tack vare vår unika struktur och fokuserade strategi har vi utmärkta förutsättningar att bli marknadens "fastest transformer", och därigenom bli en ledande global aktör inom premiumsegmentet för elbilar till 2030.

Vi är helt fokuserade på att under kommande år bygga de bästa och mest hållbara bilarna i vår 95-åriga historia samt marknadsföra och sälja dem på nya, spännande sätt. Vi ska möta den växande efterfrågan på helt elektriska bilar som erbjuder sömlös uppkoppling, branschledande säkerhet och avancerad funktionalitet för autonom körning.



VÅR STRATEGI	SAMMANFATTNING	AMBITIONER TILL MITTEN AV DECENNIET
1 ETT SNABBVÄXANDE PREMIUMBILMÄRKE	**TILLVÄXT, LÖNSAMHET OCH HÅLLBARHET** • Historiskt stark tillväxt och resultat, med fortsatt utrymme för tillväxt • Tydligt varumärke, design och syfte som harmonierar väl med samhällstrenderna: personligt, hållbart och säkert • Attraktiv kundbas, produktutvecklingsplan och produktionskapacitet för tillväxt	**1,2** miljoner bilar **8–10 %** EBIT-marginal **40 % lägre** koldioxidutsläpp per bil
2 HELT ELEKTRISKA BILAR	**LEDANDE I DET SNABBVÄXANDE PREMIUMSEGMENTET FÖR ELBILAR** • Produktplan fokuserad på helt elektriska bilar • Tydlig färdplan för vår batteriteknik, inklusive plan för att säkerställa kritiska insatsvaror • Beslut fattat om utfasning av förbränningsmotorer	Minst **50 %** av försäljningen ska utgöras av helt elektriska modeller
3 LEDANDE INOM NY TEKNIK	**SNABBHET OCH VÄRDESKAPANDE UPPNÅS MED NY CENTRALDATORTEKNIK** • Centraldatorarkitektur med trådlösa uppdateringar • Egenutvecklad mjukvara – för kontroll och högt tempo • Nästa säkerhetsnivå och autonom körning	**50 %** av mjukvaran ska utvecklas i egen regi
4 DIREKTA KONSUMENT-RELATIONER	**MARKNADSERBJUDANDE SOM MÖTER KONSUMENTERNAS FÖRVÄNTNINGAR** • Skräddarsydd kundupplevelse där onlineupplevelsen integreras med fysiska återförsäljarkontakter • Lättöverskådlig prissättning och erbjudanden • Bilabonnemang och återkommande intäkter • Effektivisering av försäljning och distribution ger lägre kostnader och kapitalbindning	**50 %** online-försäljning
5 FASTEST TRANSFORMER – VÅRT ARBETSSÄTT	**UNIK STRUKTUR, ÖPPNA TEKNIKSAMARBETEN OCH EN TYDLIG KULTUR** • Geelys ekosystem ger tillgång till kinesiska partner • Attraktiva samarbeten med tekniskt ledande partner • Genuin företagskultur • Högt utvecklingstempo	Vara en prioriterad arbetsgivare och eftertraktad samarbetspartner
+ STRATEGISKA INNEHAV	**VÄRDESKAPANDE AFFÄRSUTVECKLING** • Polestar • Zenseact • Aurobay • LYNK & CO • HaleyTek • NoVo Energy • Volvo Tech Fund	Värdeskapande

① Det snabbast växande premiumbilmärket

Tillväxt, hållbarhet och lönsamhet

AMBITION TILL MITTEN AV DECENNIET:

1,2
MILJONER BILAR

8–10%
EBIT-MARGINAL

40%
MINSKNING AV CO_2-UTSLÄPP PER BIL

Under 2021 redovisade vi vår hittills högsta omsättning, marknadsandel och lönsamhet. 2021 markerar också slutet av vårt första årtionde i stark utveckling. Sedan Geely tog över Volvo Cars för tio år sedan har vi förändrat vårt företag i grunden och utvecklats till en global spelare i premiumbilsegmentet. Vi har en helt ny portfölj av bilmodeller, vi har byggt nya fabriker, nästan fördubblat vår försäljning och ökat vår lönsamhet, som nu ligger i paritet med andra premiumbilmärken. Vi har lanserat ett nytt renodlat elbilsvarumärke och företag, Polestar, samt breddat vår tekniska kompetens genom partnersamarbeten med ledande tech-bolag.

Vid vårt teknikevenemang Tech Moment 2021 visade vi upp en rad tekniska nyheter och samarbeten som visar att vi är starkare än någonsin, men också att vi har fortsatt utrymme för tillväxt. Ambitionen är att ställa om snabbare än övrig bilindustri.

Vi ska växa till 1,2 miljoner bilar eller mer, och vi ska gå med vinst. Tillväxten ska nås genom att vi inriktar oss på branschens snabbast växande och mest lönsamma segment: helt elektriska premiumbilar.

Vi tror oss kunna dra nytta av att elektrifieringen bryter traditionella samband mellan pris och karossens design och storlek. Vi ser möjligheter att bredda vårt sortiment både uppåt och nedåt, vilket hjälper oss att växa till 1,2 miljoner bilar – minst.

Attraktivt varumärke och design

Överallt uppskattar och värdesätter kunderna vårt starka varumärke och attraktiva formspråk. Våra värderingar harmonierar med de samhällstrender som vi beskrivit i början av rapporten: vi fokuserar på personlig, säker och hållbar mobilitet. Kunderna välkomnar även våra ambitiösa elektrifieringsplaner, vilket reflekteras i en stark efterfrågan på våra helt elektriska XC40 Recharge och C40 Recharge. Vår ambition är att hälften vår globala försäljning ska utgöras av helt elektriska bilar redan 2025.

DRIVKRAFTER FÖR TILLVÄXT

- Historiskt stark tillväxt och resultat, med fortsatt utrymme för tillväxt
- Tydligt varumärke, design och syfte som harmonierar väl med samhällstrenden: personligt, hållbart och säkert
- Attraktiv kundbas, produktutvecklingsplan och produktionskapacitet för tillväxt

Arbetet med att bli en renodlad tillverkare av helt elektriska bilar till 2030 innebär ett omfattande förändringsarbete som omfattar att vi ska rulla ut flera nya, helt elektriska modeller, fullmatade med egenutvecklad teknik och mjukvara. Vi ska säkerställa tillgång till batterier genom att investera i batteriutveckling och -produktion runt om i världen. Detsamma gäller för elmotorer, som vi ska konstruera och tillverka själva.

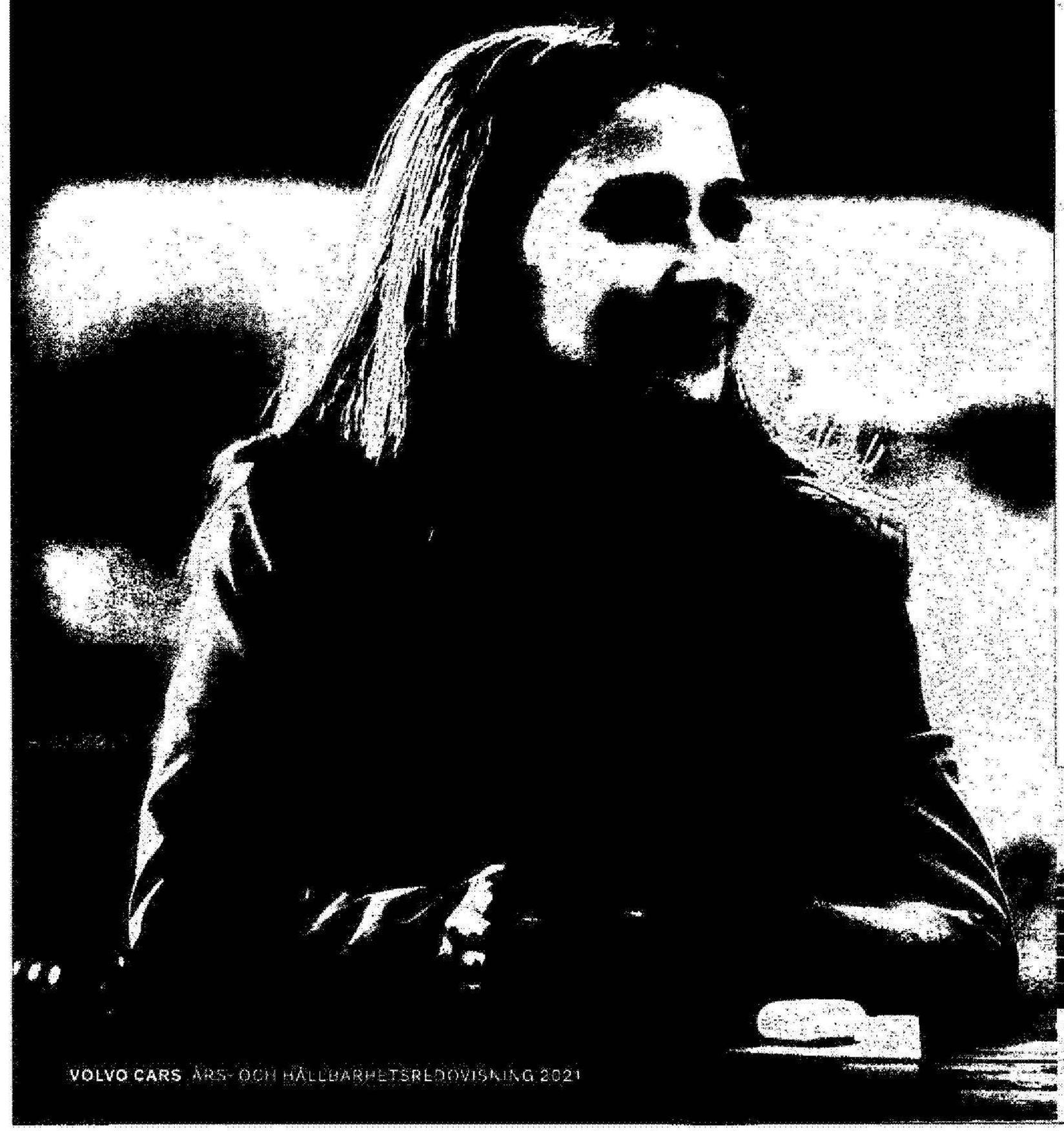
Vi ska dessutom utöka tillverkningskapaciteten globalt så att den klarar en tillväxt bortom dagens kapacitet om 1,2 miljoner bilar. Slutligen, för att svara upp till nya kundbehov uppdaterar vi vår försäljningsmodell: Vi bygger upp direkta konsumentrelationer och skapar en intuitiv och heltäckande kundupplevelse i samtliga kanaler.



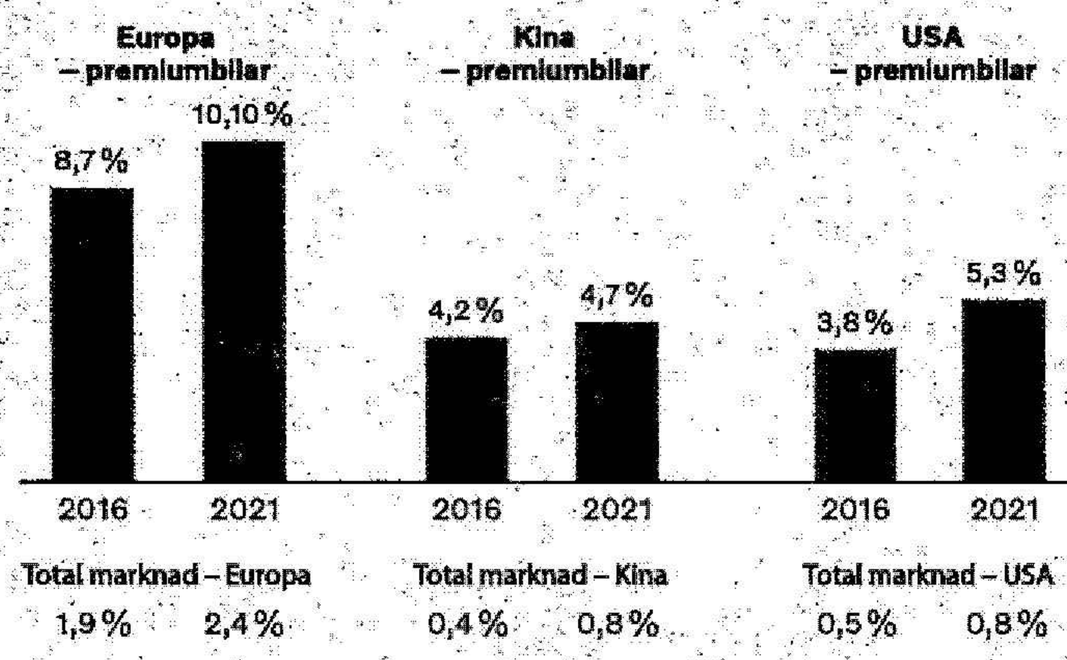
20221012007742

STRATEGI 1

Vi ska fortsätta vara ett av de snabbast växande premiumbilmärkena, och ta marknadsandelar i samtliga regioner. Vi ska fokusera på ökade volymer och förbättrad lönsamhet, samtidigt som vi minskar våra koldioxidutsläpp. Under 2021 fokuserade vi försäljningen på våra Recharge-modeller. Strategin gav resultat och Recharge svarade för 27 procent av försäljningen, varav helt elektriska modeller svarade för fyra procentenheter.



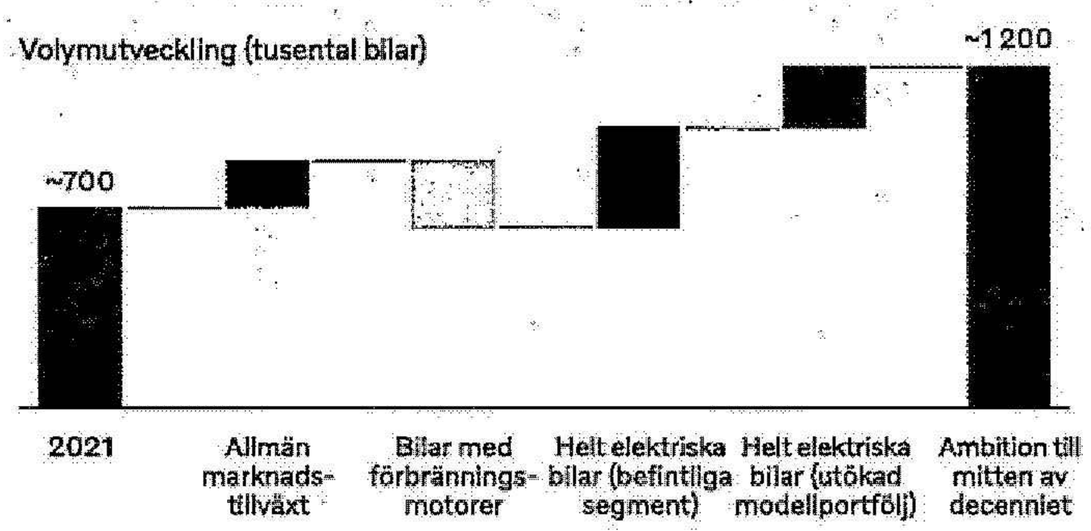
VI TAR MARKNADSANDELAR PÅ SAMTLIGA MARKNADER



Total marknad – Europa		Total marknad – Kina		Total marknad – USA	
1,9 %	2,4 %	0,4 %	0,8 %	0,5 %	0,8 %

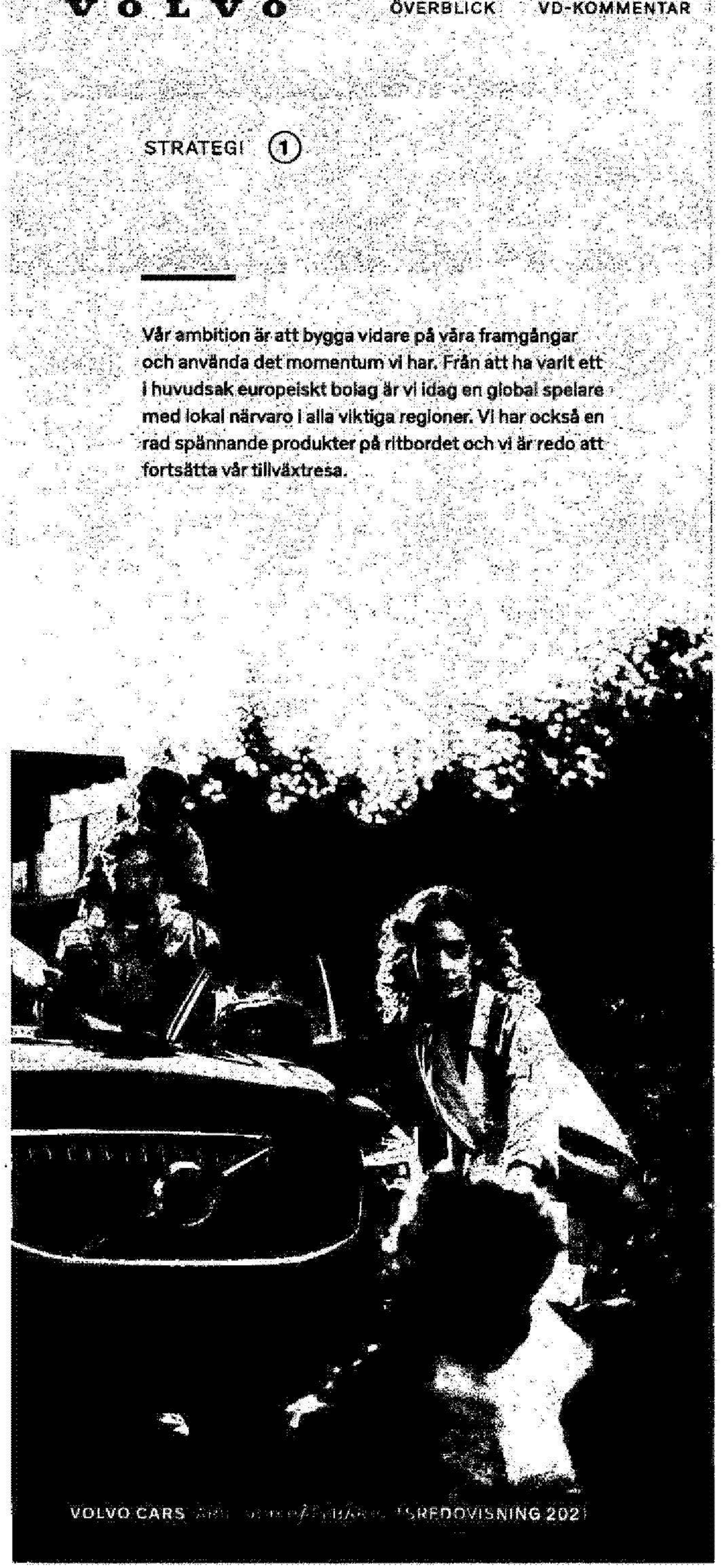
Källa: IHS Markit Insight nybilsregistreringar
* Europa och Kina: branschvolymen inkluderar endast personbilar.
USA och övriga världen: branschvolymen inkluderar personbilar och lätta lastbilar.

AMBITION TILL MITTEN AV DECENNIET – 1,2 MILJONER BILAR



STRATEGI ①

Vår ambition är att bygga vidare på våra framgångar och använda det momentum vi har. Från att ha varit ett i huvudsak europeiskt bolag är vi idag en global spelare med lokal närvaro i alla viktiga regioner. Vi har också en rad spännande produkter på ritbordet och vi är redo att fortsätta vår tillväxtresa.



Premiumlönsamhet

Finansiellt siktar vi på att nå en rörelsemarginal på 8–10 procent till mitten av årtiondet. Övergången till eldrivna bilar innebär högre kostnader men vi räknar med att kompensera dessa genom skalfördelar och synergieffekter som uppnås i samarbetet inom Geelys ekosystem. Vi förväntar oss också att vår kommersiella transformation och fortsatt tillväxt i våra intresseföretag ska bidra till förbättrad lönsamhet. Förhoppningen är att vi ska kunna överträffa vårt marginalmål.

För att skapa en transparent rapportering om elektrifieringen kommer vi att från första kvartalet 2022, kvartalsvis redovisa omsättning, bruttomarginal och investeringar för våra elektrifierade bilar.

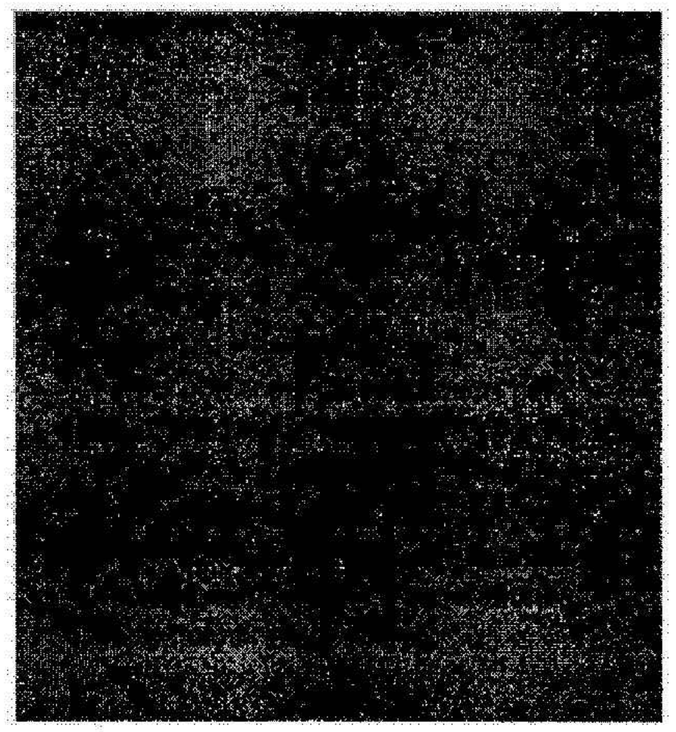
Ökad hållbarhet är A och O

Hållbarhet är en hörnsten i vår strategi, och den globala uppvärmningen utgör det största hotet mot mänskligheten. Klimatförändringen är en realitet. Världen behöver agera gemensamt för att minska sina växthusgasutsläpp i linje med Parisavtalet. Vi är fast beslutna att bidra till de internationella ansträngningarna, och våra planer för klimatåtgärder hör till de mest ambitiösa i hela branschen. Vi förstår att vi är en del av problemet – därför ska vi också vara en del av lösningen.

Ökad hållbarhet är ett måste för framgång och vi har ambition att bli ett klimatneutralt, cirkulärt företag senast 2040, och att vara ett föredöme inom etisk och ansvarsfull verksamhet.

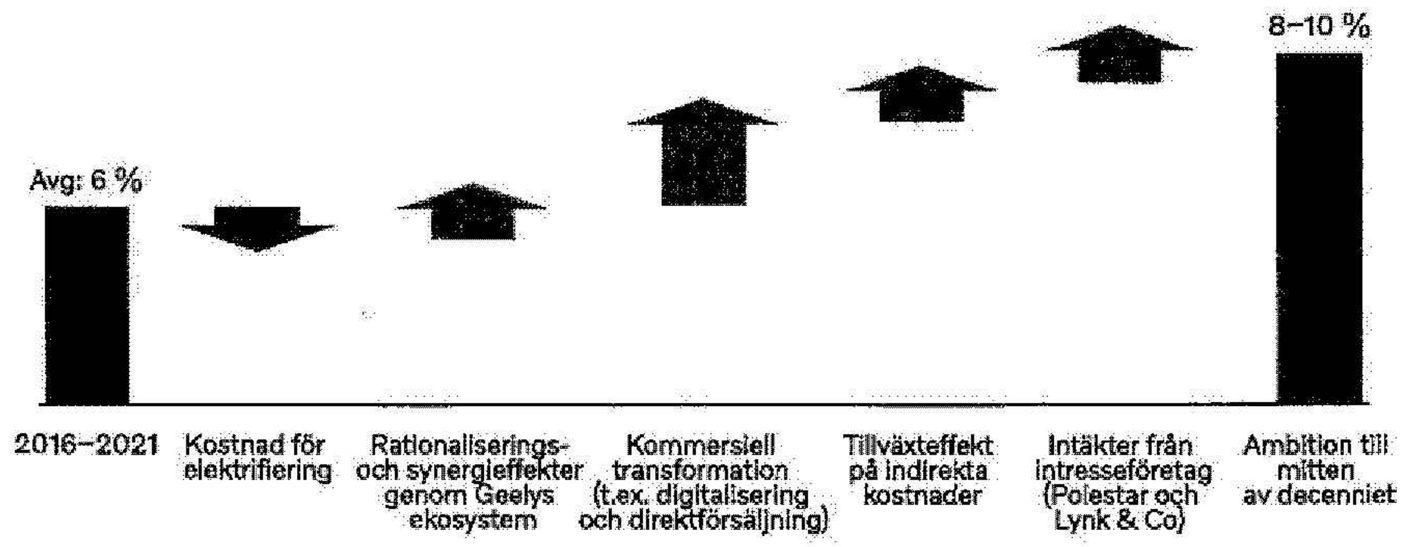
För att nå dit räcker det inte med elektrifiering. Vi behöver ta itu med växthusgasutsläppen i hela verksamheten, och vi har satt tydliga mål för hur vi ska minska vår påverkan steg för steg.

För att kunna nå vår ambition för 2040 ska vi minska det genomsnittliga koldioxidavtrycket per bil med 40 procent under perioden 2018 till 2025. Detta kräver 25 procent lägre utsläpp i leverantörskedjan, halverade utsläpp från avgaser och minskning av driftrelaterade utsläpp med 25 procent. Den sistnämnda ambitionen innebär att vår tillverkning ska vara klimatneutral senast 2025. Genom att ta till oss och tillämpa den cirkulära ekonomins principer siktar vi på att minska våra koldioxidutsläpp med 2,5 miljoner ton per år och spara 1 miljard SEK årligen.



EBIT-MARGINALUTVECKLING, AMBITION TILL MITTEN AV DECENNIET, %

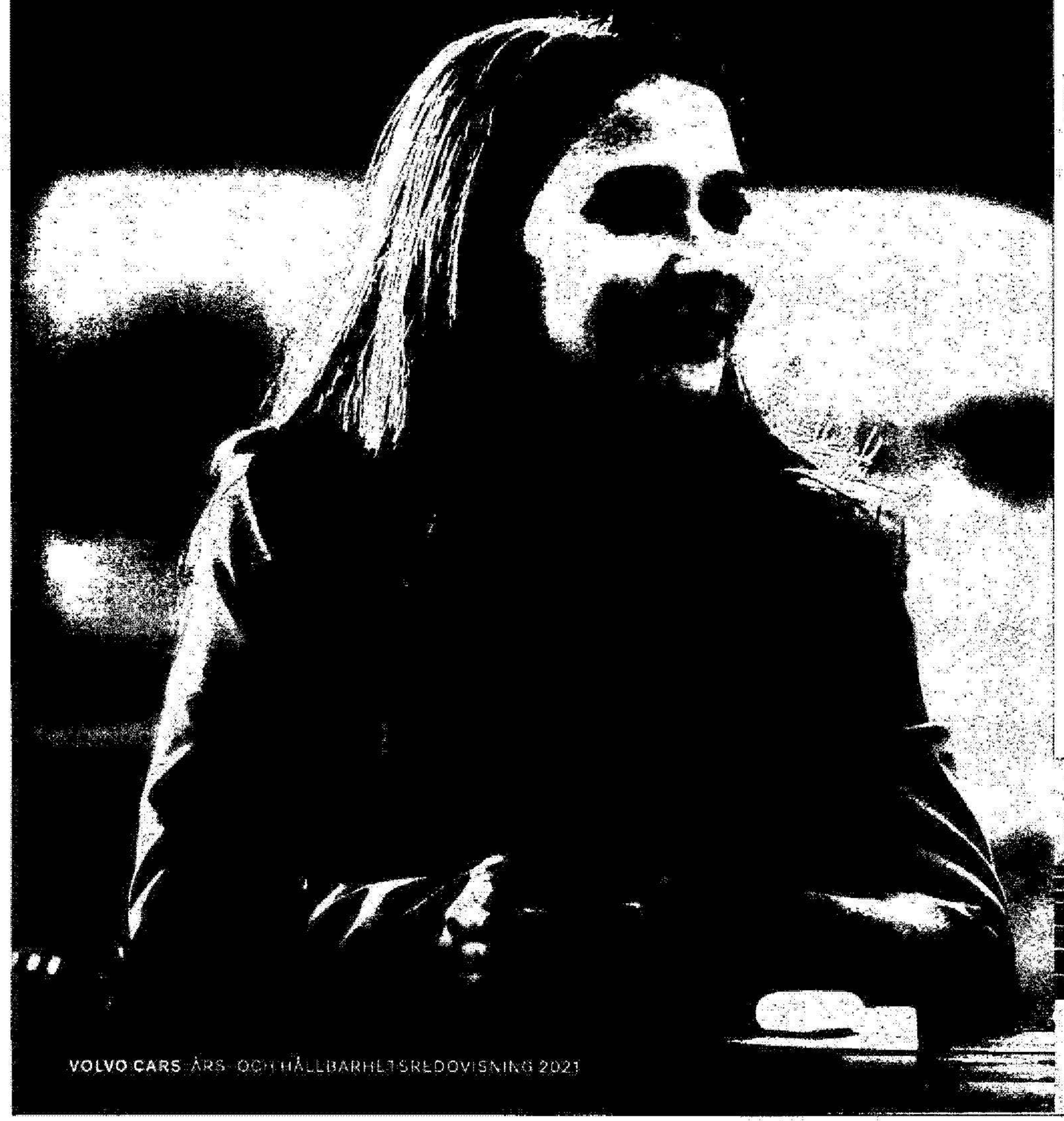
Framöver drivs marginalförbättringarna av kommersiell transformation, rationaliseringsmöjligheter och synergieffekter från Geelys ekosystem, samt lägre indirekta enhetskostnader när volymerna ökar.



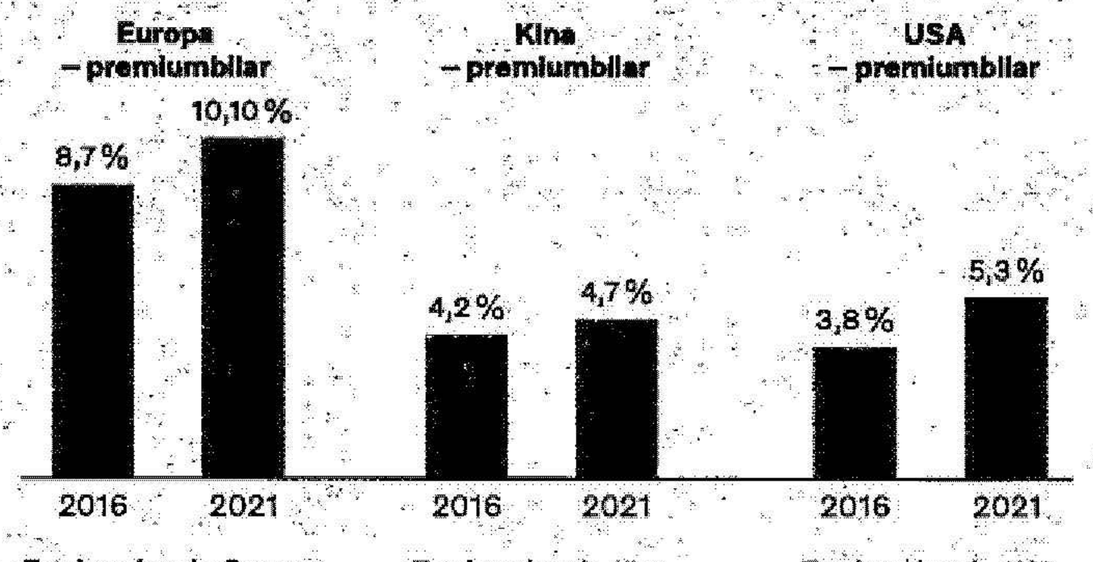
20221012007 43

STRATEGI 1

Vi ska fortsätta vara ett av de snabbast växande premiumbilmärkena, och ta marknadsandelar i samtliga regioner. Vi ska fokusera på ökade volymer och förbättrad lönsamhet, samtidigt som vi minskar våra koldioxidutsläpp. Under 2021 fokuserade vi försäljningen på våra Recharge-modeller. Strategin gav resultat och Recharge svarade för 27 procent av försäljningen, varav helt elektriska modeller svarade för fyra procentenheter.



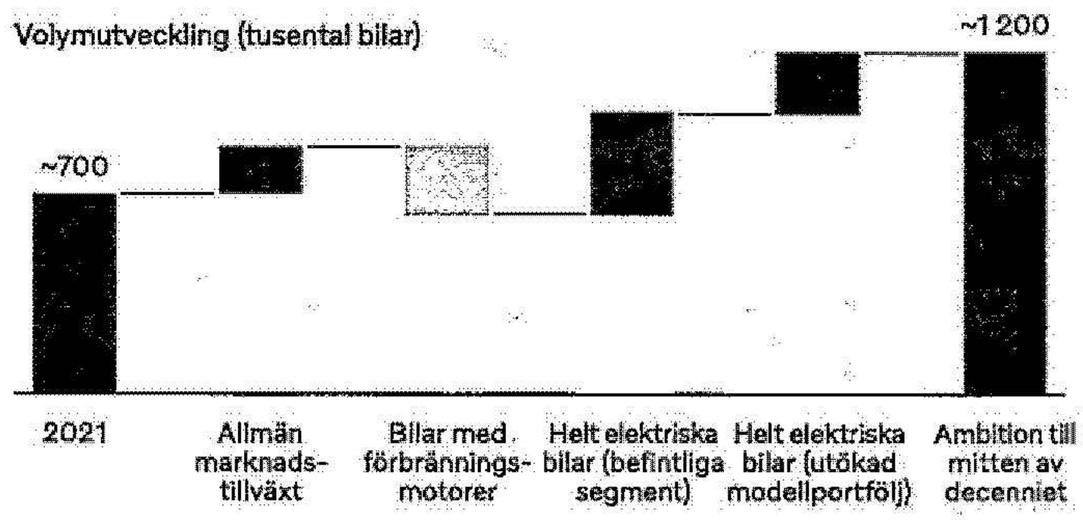
VI TAR MARKNADSANDELAR PÅ SAMTLIGA MARKNADER

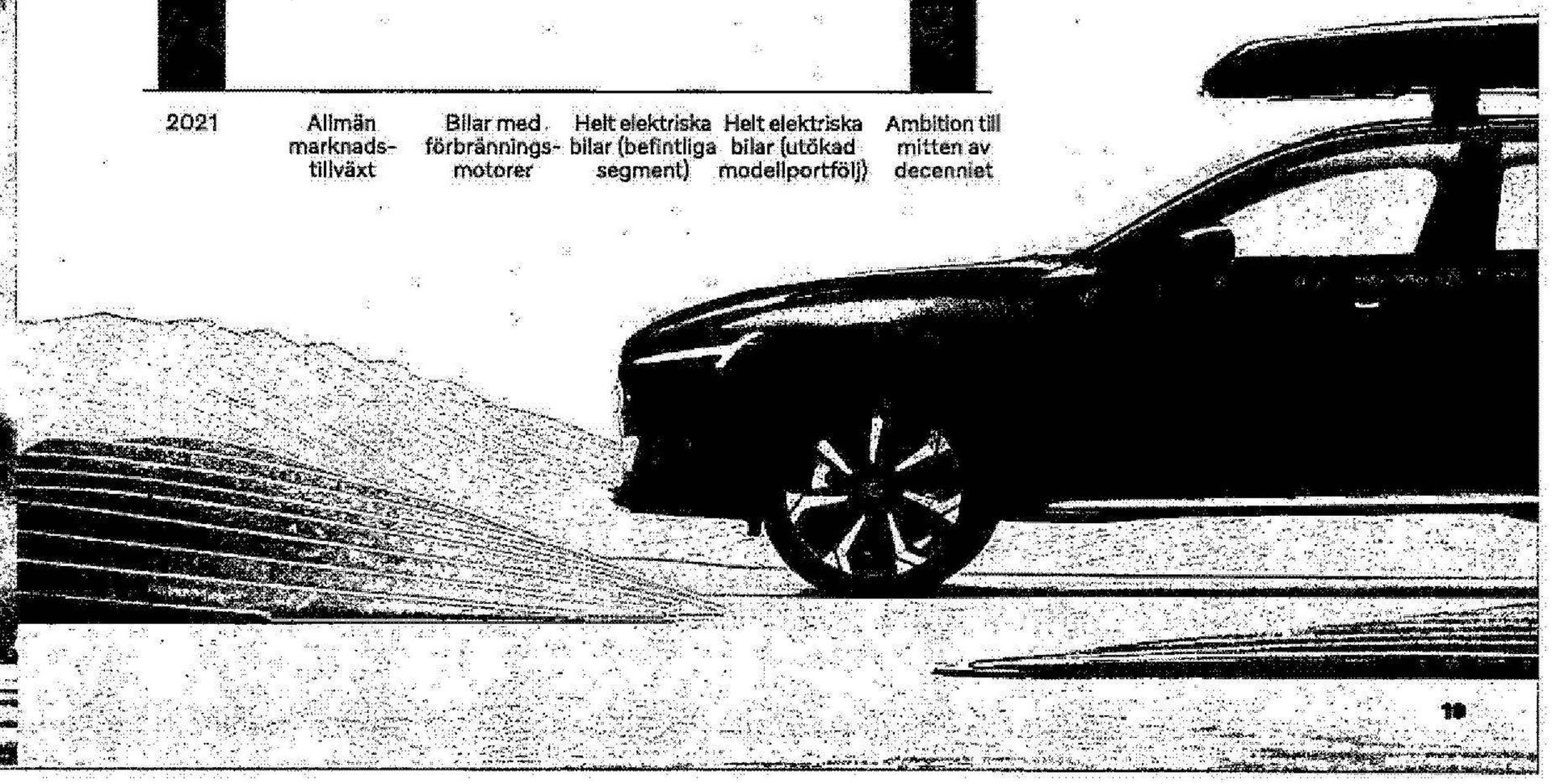


Total marknad – Europa		Total marknad – Kina		Total marknad – USA	
1,9 %	2,4 %	0,4 %	0,8 %	0,5 %	0,8 %

Källa: IHS Markit Insight nybilsregistreringar
* Europa och Kina: branschvolymen inkluderar endast personbilar.
USA och övriga världen: branschvolymen inkluderar personbilar och lätta lastbilar.

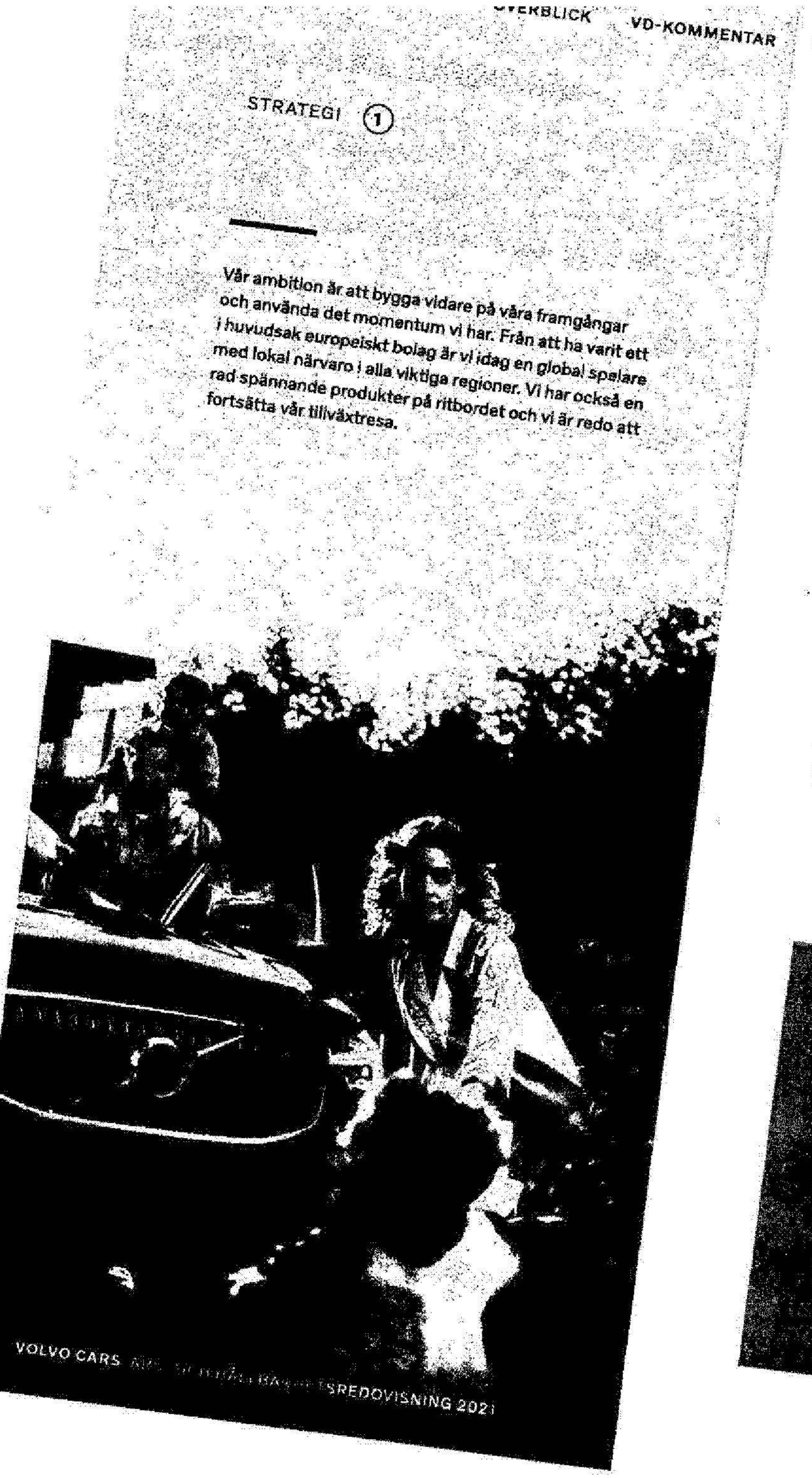
AMBITION TILL MITTEN AV DECENNIET – 1,2 MILJONER BILAR





STRATEGI 1

Vår ambition är att bygga vidare på våra framgångar och använda det momentum vi har. Från att ha varit ett i huvudsak europeiskt bolag är vi idag en global spelare med lokal närvaro i alla viktiga regioner. Vi har också en rad spännande produkter på ritbordet och vi är redo att fortsätta vår tillväxtresa.



Premiumlönsamhet

Finansiellt siktar vi på att nå en rörelsemarginal på 8–10 procent till mitten av årtiondet. Övergången till eldrivna bilar innebär högre kostnader men vi räknar med att kompensera dessa genom skalfördelar och synergieffekter som uppnås i samarbetet inom Geelys ekosystem. Vi förväntar oss också att vår kommersiella transformation och fortsatt tillväxt i våra intresseföretag ska bidra till förbättrad lönsamhet. Förhoppningen är att vi ska kunna överträffa vårt marginalmål.

För att skapa en transparent rapportering om elektrifieringen kommer vi att från första kvartalet 2022, kvartalsvis redovisa omsättning, bruttomarginal och investeringar för våra elektrifierade bilar.

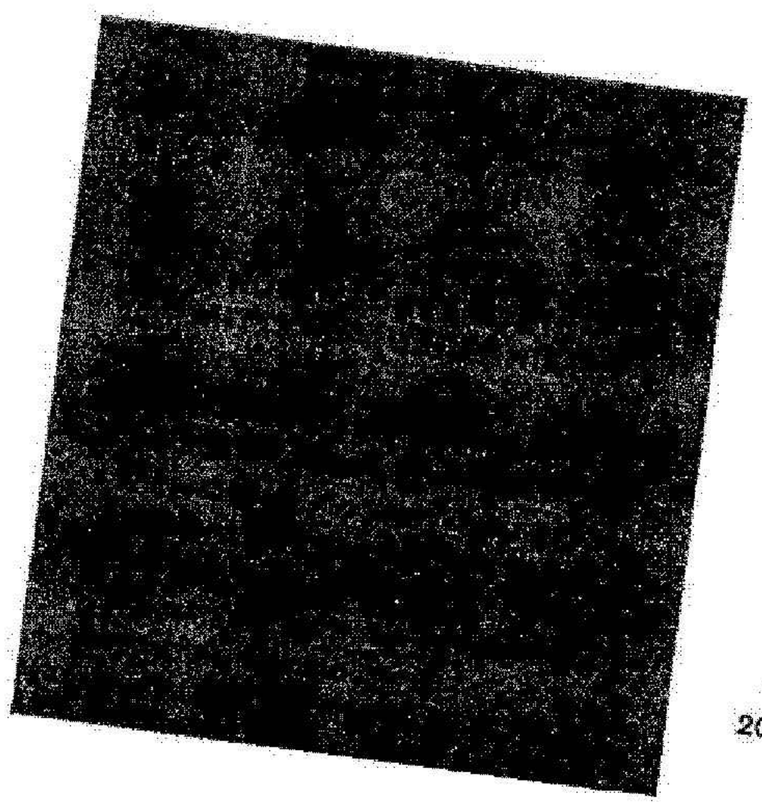
Ökad hållbarhet är A och O

Hållbarhet är en hörnsten i vår strategi, och den globala uppvärmningen utgör det största hotet mot mänskligheten. Klimatförändringen är en realitet. Världen behöver agera gemensamt för att minska sina växthusgasutsläpp i linje med Parisavtalet. Vi är fast beslutna att bidra till de internationella ansträngningarna, och våra planer för klimatåtgärder hör till de mest ambitiösa i hela branschen. Vi förstår att vi är en del av problemet – därför ska vi också vara en del av lösningen.

Ökad hållbarhet är ett måste för framgång och vi har ambition att bli ett klimatneutralt, cirkulärt företag senast 2040, och att vara ett föredöme inom etisk och ansvarsfull verksamhet.

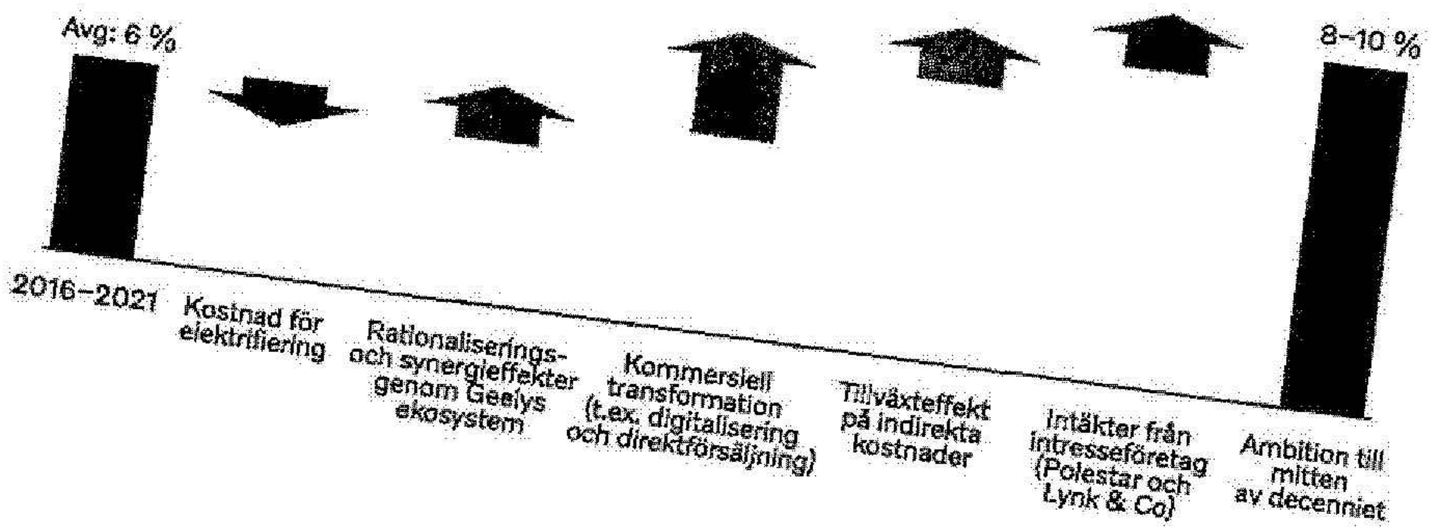
För att nå dit räcker det inte med elektrifiering. Vi behöver ta itu med växthusgasutsläppen i hela verksamheten, och vi har satt tydliga mål för hur vi ska minska vår påverkan steg för steg.

För att kunna nå vår ambition för 2040 ska vi minska det genomsnittliga koldioxidavtrycket per bil med 40 procent under perioden 2018 till 2025. Detta kräver 25 procent lägre utsläpp i leverantörskedjan, halverade utsläpp från avgaser och minskning av driftrelaterade utsläpp med 25 procent. Den sistnämnda ambitionen innebär att vår tillverkning ska vara klimatneutral senast 2025. Genom att ta till oss och tillämpa den cirkulära ekonomins principer siktar vi på att minska våra koldioxidutsläpp med 2,5 miljoner ton per år och spara 1 miljard SEK årligen.



EBIT-MARGINALUTVECKLING, AMBITION TILL MITTEN AV DECENNIET, %

Framöver drivs marginalförbättringarna av kommersiell transformation, rationaliseringsmöjligheter och synergieffekter från Geelys ekosystem, samt lägre indirekta enhetskostnader när volymerna ökar.



20221012007744

Internt koldioxidpris

För att påskynda minskningen av koldioxidutsläppen i värdekedjan har vi infört ett internt koldioxidpris om 1 000 SEK per ton. I framtiden ska varje bilprojekt genomgå en "hållbarhetskontroll" där vi försvissar oss om att alla bilmodeller är lönsamma även med en tuff utsläppsprissättning. Avsikten är att styra projektbeslut mot det hållbaraste alternativet. Grön finansiering ska också få en mer framträdande roll – det gynnar vår fortsatta transformation och fokusering på hållbar tillväxt.

Högsta standard för hållbar mobilitet

Vi strävar efter att leva våra värderingar och främja en kultur där vi alltid uppträder etiskt och ansvarsfullt, både som företag och individer. Vi ansluter oss till internationella standarder och konventioner och stöder FN:s mål för hållbar utveckling. Vi är övertygade om att etiskt och ansvarsfullt agerande stärker vårt varumärke och ökar möjligheten att rekrytera de bästa talangerna samt attrahera kapital. Vi ser också att det minskar risken för att vårt anseende skadas.

Genom att verka för klimatneutralitet och cirkulär ekonomi samt bedriva vår affärsverksamhet ansvarsfullt kan vi kontinuerligt minska vår miljöpåverkan, bidra till ett mer rättvist och jämlikt samhälle samt stödja vår lönsamma tillväxt.



HÅLLBARHET ÄR VÄRDESKAPANDE

Vårt fokus på hållbarhet är helt nödvändigt, men också bra för affärerna. För kunder och medarbetare blir vi ett attraktivare varumärke och genom att vara proaktiva möter vi även regulatoriska krav. Även ökad cirkularitet är positivt då det långsiktigt ger lägre kostnader. Slutligen får vi förmånligare grön finansiering som möjliggör pågående investeringar och tillväxt.

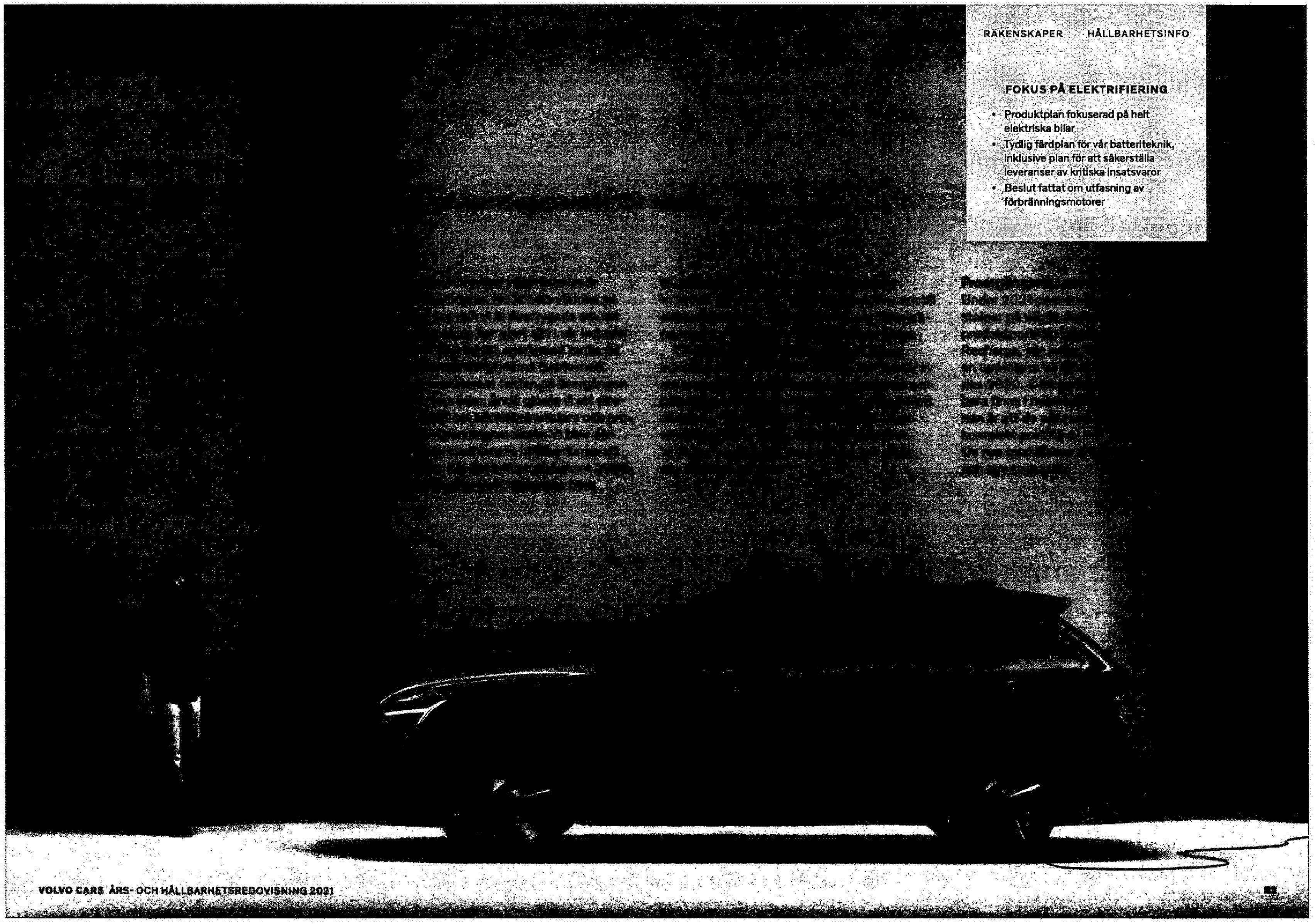


KLIMATFÖRÄNDRINGEN – TUFFASTE "KROCKTESTET"

Klimatförändringen som vi står inför understryker vikten av att Volvo Cars arbetar för klimatneutralitet och fullständig elektrifiering. Hållbarhet är lika viktigt som säkerhet och utgör en del av Volvo Cars syfte och produkter.

FOKUS PÅ ELEKTRIFIERING

- Produktplan fokuserad på helt elektriska bilar
- Tydlig färdplan för vår batteriteknik, inklusive plan för att säkerställa leveranser av kritiska insatsvaror
- Beslut fattat om utfasning av förbränningsmotorer



2022101200745

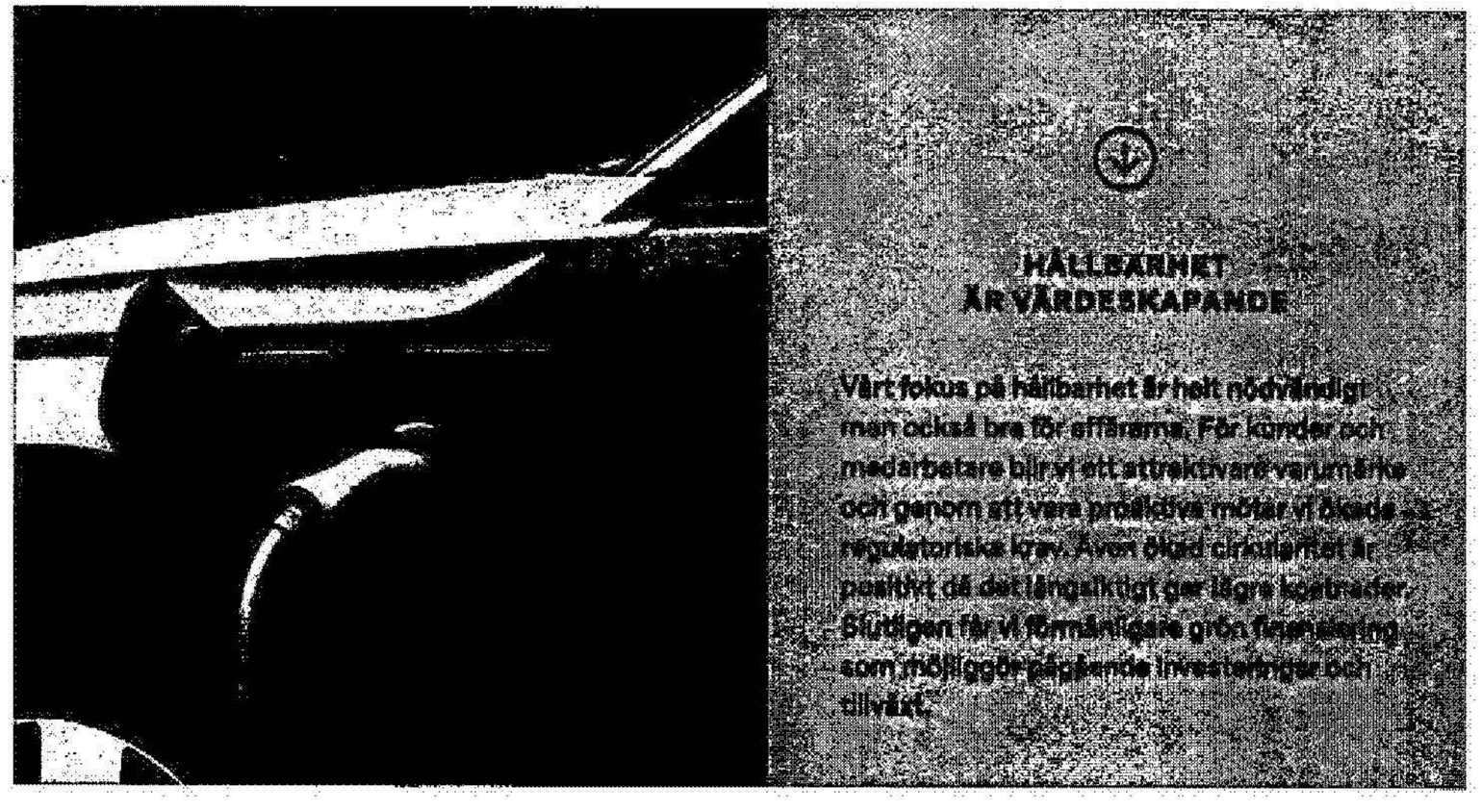
Internt koldioxidpris

För att påskynda minskningen av koldioxidutsläppen i värdekedjan har vi infört ett internt koldioxidpris om 1 000 SEK per ton. I framtiden ska varje bilprojekt genomgå en "hållbarhetskontroll" där vi försvissar oss om att alla bilmodeller är lönsamma även med en tuff utsläppsprissättning. Avsikten är att styra projektbeslut mot det hållbaraste alternativet. Grön finansiering ska också få en mer framträdande roll – det gynnar vår fortsatta transformation och fokusering på hållbar tillväxt.

Högsta standard för hållbar mobilitet

Vi strävar efter att leva våra värderingar och främja en kultur där vi alltid uppträder etiskt och ansvarsfullt, både som företag och individer. Vi ansluter oss till internationella standarder och konventioner och stöder FN:s mål för hållbar utveckling. Vi är övertygade om att etiskt och ansvarsfullt agerande stärker vårt varumärke och ökar möjligheten att rekrytera de bästa talangerna samt attrahera kapital. Vi ser också att det minskar risken för att vårt anseende skadas.

Genom att verka för klimatneutralitet och cirkulär ekonomi samt bedriva vår affärsverksamhet ansvarsfullt kan vi kontinuerligt minska vår miljöpåverkan, bidra till ett mer rättvist och jämlikt samhälle samt stödja vår lönsamma tillväxt.



HÅLLBARHET ÄR VÄRDESKAPANDE

Vårt fokus på hållbarhet är helt nödvändigt – men också bra för affärerna. För kunder och medarbetare blir vi ett attraktivare varumärke och genom att vara proaktiva möter vi också nya regulatoriska krav. Även ökad cirkularitet är positivt då det långsiktigt ger lägre kostnader. Slutligen får vi förmånligare grön finansiering som möjliggör påskande investeringar och tillväxt.

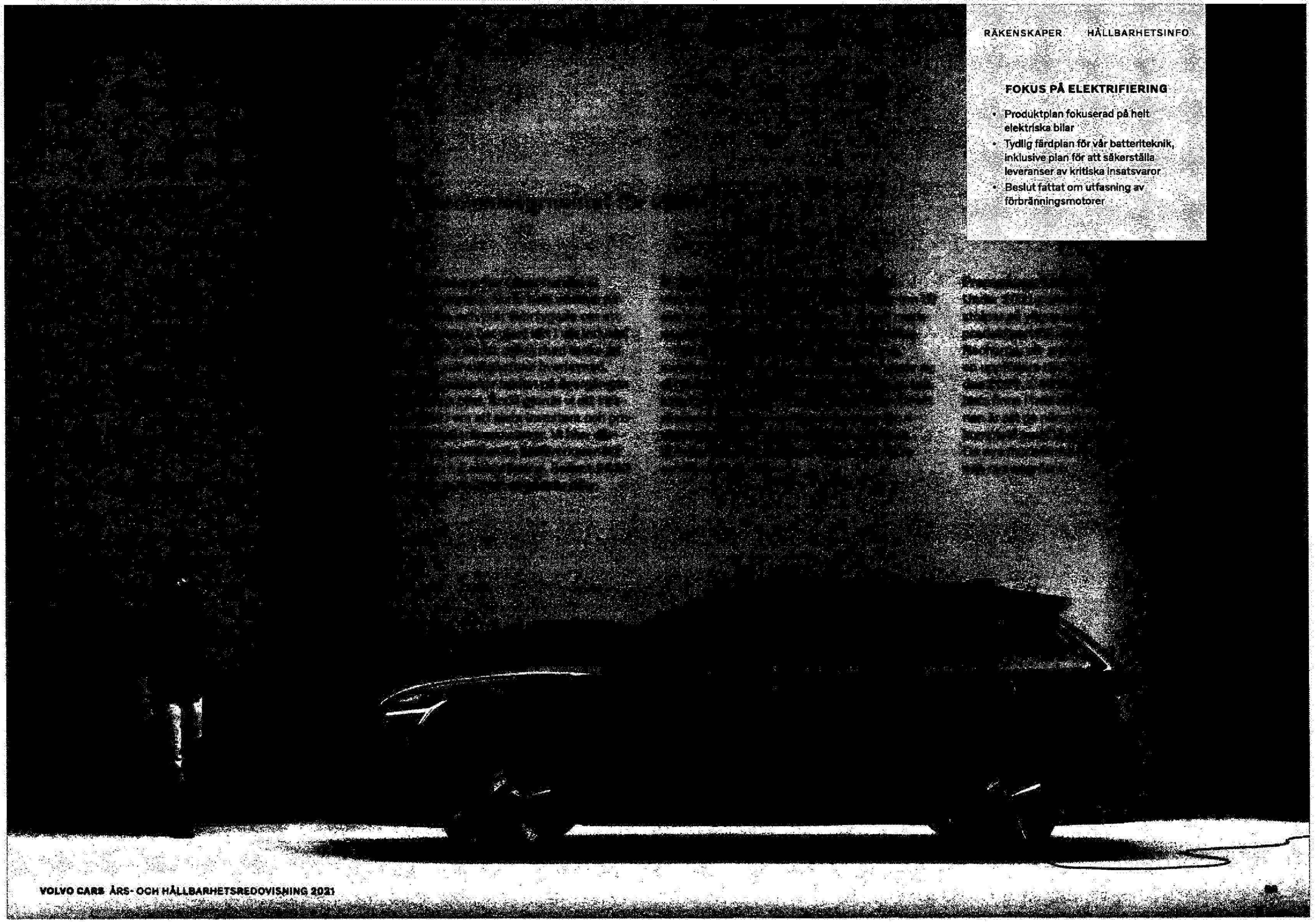


KLIMATFÖRÄNDRINGEN – TUFFASTE "KROCKTESTET"

Klimatförändringen som vi står inför understryker vikten av att Volvo Cars arbetar för klimatneutralitet och fullständig elektrifiering. Hållbarhet är lika viktigt som säkerhet och utgör en del av Volvo Cars syfte och produkter.

FOKUS PÅ ELEKTRIFIERING

- Produktplan fokuserad på helt elektriska bilar
- Tydlig färdplan för vår batteriteknik, inklusive plan för att säkerställa leveranser av kritiska insatsvaror
- Beslut fattat om utfasning av förbränningsmotorer



Vår färdplan för elektrifiering

Volvo Cars nya bilmodeller kommer att baseras på fordonsarkitekturer som skräddarsytts för elektrifiering. Vi avser att bygga upp spetskompetens inom elmotorer, batteridrift och tillhörande mjukvara innebärande att vi investerar i egen design, utveckling och tillverkning. För att accelerera elektrifieringen satsar vi på vertikal integration inom relevanta områden som tillför synergier, kostnadsbesparingar och rationaliseringar.

Samarbete säkrar batterier

För att förverkliga våra elektrifieringsplaner samarbetar vi med utvalda och världsledande partner.

Tillgång till batterier är en förutsättning för att lyckas och under 2021 tillkännagav vi ett samarbete med den europeiska batteritillverkaren Northvolt. Detta innebär att vi startat ett delägt företag för gemensam utveckling och tillverkning av hållbara batterier. Partnerskapet med Northvolt säkerställer, tillsammans med andra leveransavtal, tillgång till batterier för våra europeiska fabriker.

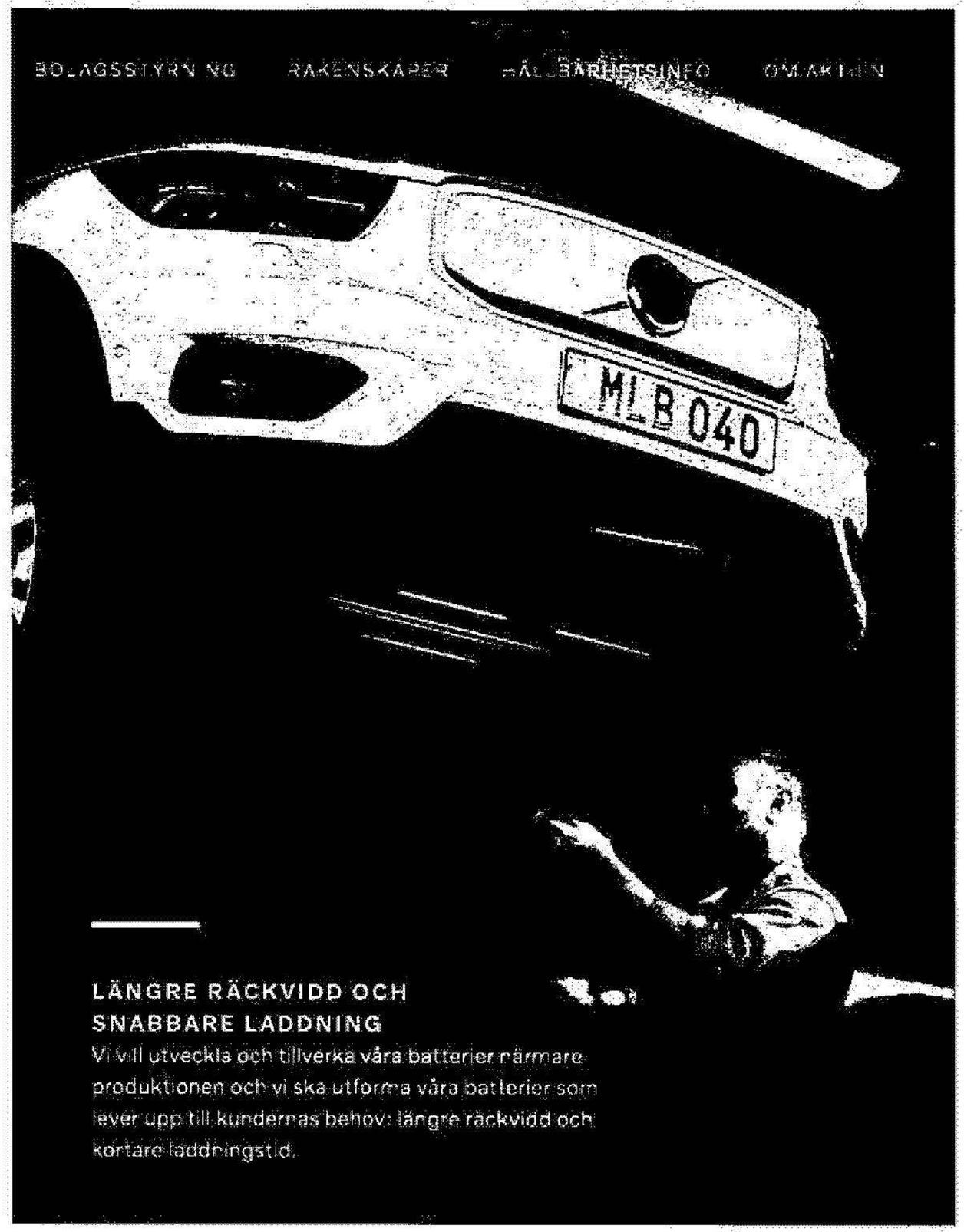
Batterierna från samarbetet med Northvolt ska tillverkas med klimatneutral energi och specialutvecklas för nästa generation bilar från Volvo Cars och Polestar. Genom att använda klimatneutral energi minskas utsläppen från batteritillverkningen som är ett av de mest koldioxidintensiva stegen i produktionen.

Utvecklingen mot full elektrifiering sker stegvis i takt med att tekniken utvecklas avseende batterier, snabbladdning och mjukvara. I nästa elbilsgeneration siktar vi på tekniska förbättringar av nuvarande litiumjonbatterier som jämfört med i dag ökar deras energitäthet med upp till 50 procent.

En ny generation bilar är på väg

När vi lanserar vår tredje generation elektriska bilar i mitten av årtiondet planerar vi att öka räckvidden ytterligare och integrera batteripaketet i bilens underrede. Detta ökar styvheten och effektiviteten. Senare under årtiondet siktar vi på att kunna leverera faktiska räckvidder på 1 000 kilometer medan laddningstiderna kommer att nära halveras.

Redan efterföljaren till Volvo XC90 kommer att erbjuda kunderna dubbelriktad laddning som innebär att överskottsel från bilbatteriet kan överföras till elnätet. Volvoägare kan då leverera energi till elnätet under den tid på dygnet då priserna (och koldioxidutsläppen från elproduktionen) är som högst, medan de laddar bilarna när utsläpp och kostnader är lägre.

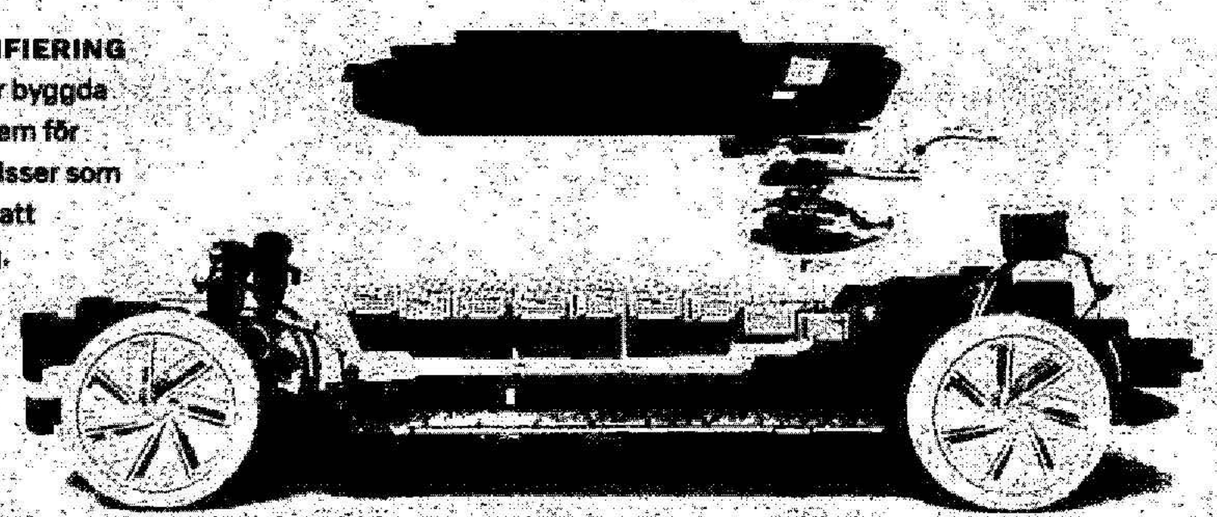


LÄNGRE RÄCKVIDD OCH SNABBARE LADDNING

Vi vill utveckla och tillverka våra batterier närmare produktionen och vi ska utforma våra batterier som lever upp till kundernas behov: längre räckvidd och kortare laddningstid.

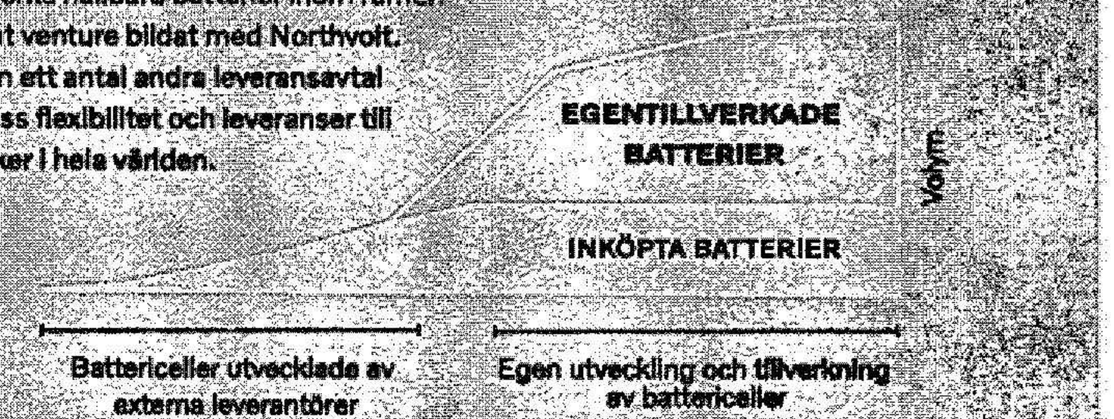
OPTIMERADE ARKITEKTURER FÖR FULL ELEKRIFIERING

Vår nuvarande generation av helt elektriska modeller är byggda på en multifunktionell arkitektur som hanterar drivsystem för ICE, PHEV och BEV. Detta medför tekniska kompromisser som begränsar prestanda. Framöver kommer alla våra bilar att byggas på arkitekturer optimerade för full elektrifiering.



INKÖP OCH UTVECKLING AV BATTERIER

Vi ska tillverka hållbara batterier inom ramen för ett joint venture bildat med Northvolt. Vi har även ett antal andra leveransavtal som ger oss flexibilitet och leveranser till våra fabriker i hela världen.



STRATEGI 2

Totala utsläpp från C40 Recharge nära halveras om bilen under sin livscykel laddas med el från vindkraft snarare än el genererad av en global energimix bestående av cirka 60 procent fossila bränslen.



Vi tänker cirkulärt

Volvo Cars ska bli ett cirkulärt företag. Vi behöver bli mycket bättre på att tillvarata de värdefulla, och ofta ändliga, material som används i Volvo Cars bilar och verksamhet. Med cirkulära arbetsprinciper och processer kan vi minska vårt koldioxidavtryck avsevärt. Vi siktar på att vara ett cirkulärt företag senast 2040 och har påbörjat omställningen. Läs mer på sidan 43.

Öppenhet kring vårt koldioxidavtryck

Vi anser att alla biltillverkare bör redovisa sina elektriska bilars koldioxidavtryck. För att leva som vi lär offentliggör vi en livscykelanalysrapport (Life Cycle Analysis, LCA) för varje helt elektrisk modell vi tillverkar, från XC40 Recharge och framåt. Analysen ger full insyn i bilens koldioxidutsläpp baserat på ett antal olika scenarier och tjugo tusen mils körning. Analysen ger värdefull helhetsinformation om bilens klimatpåverkan, vilket ger kunderna möjlighet att göra ett välinformerat köp. Vi uppmanar andra tillverkare att göra som vi.

Våra första LCA-rapporter visar hur viktigt det är att minska utsläppen i hela vår verksamhet. Tillverkningen av en C40 Recharge ger exempelvis upphov till betydligt större utsläpp än tillverkningen av en liknande bil med förbränningsmotor. De visar också vikten av att använda klimatneutral energi vid laddning av bilen.

LCA underlättar också när vi ska identifiera och åtgärda särskilt koldioxidintensiva material och komponenter. Batterier och stål bidrar med särskilt stora utsläpp under tillverkningen av våra elektriska bilar. För att lösa detta problem samarbetar vi med stålkoncernen SSAB och utveckling av fossilfritt stål åt bilindustrin. Vi siktar på att bli den första biltillverkare som använder fossilfritt stål för våra bilar. Vi samarbetar även med våra batterileverantörer för att säkerställa att alla battericeller tillverkas med klimatneutral energi.

Batterier och ansvarsfulla inköp

Batterier innehåller stora mängder värdefulla metaller som kobolt, litium och nickel. Tillgången på dessa råvaror är begränsad och när efterfrågan ökar på batterier är det viktigt att vi utnyttjar råmaterialet maximalt. I våra regionala battericenter kan vi återställa batterier medan uttjänta batterier återvinns av återvinningsföretag i slutna kretslopp för att säkerställa att värdefulla råvaror kan användas i framtida batterier. Genom rätt batterihantering kan vi minska batteriernas koldioxidavtryck genom värdekedjan.

Dessa sällsynta material och andra råvaror, som exempelvis glimmer, måste köpas in på ett ansvarsfullt sätt. Därför har vi, som en av de första aktörerna i bilindustrin, tagit initiativ till ökad insyn och spårbarhet med hjälp av blockkedjeteknik – en metod vi tillämpar inom allt fler områden. Vi övervakar även arbetsvillkor i exempelvis koboltgruvor där vi har ett samarbete med människorättsorganisationen "Better Mining". I nära samarbeten med partnerföretag och leverantörer blir vi bättre på ansvarsfulla inköp.

STRATEGI 2

Vår färdplan för elektrifiering

Volvo Cars nya bilmodeller kommer att baseras på fordonsarkitekturer som skräddarsytts för elektrifiering. Vi avser att bygga upp spetskompetens inom elmotorer, batteridrift och tillhörande mjukvara innebärande att vi investerar i egen design, utveckling och tillverkning. För att accelerera elektrifieringen satsar vi på vertikal integration inom relevanta områden som tillför synergier, kostnadsbesparingar och rationaliseringar.

Samarbete säkrar batterier

För att förverkliga våra elektrifieringsplaner samarbetar vi med utvalda och världsledande partner.

Tillgång till batterier är en förutsättning för att lyckas och under 2021 tillkännagav vi ett samarbete med den europeiska batteritillverkaren Northvolt. Detta innebär att vi startat ett delägt företag för gemensam utveckling och tillverkning av hållbara batterier. Partnerskapet med Northvolt säkerställer, tillsammans med andra leveransavtal, tillgång till batterier för våra europeiska fabriker.

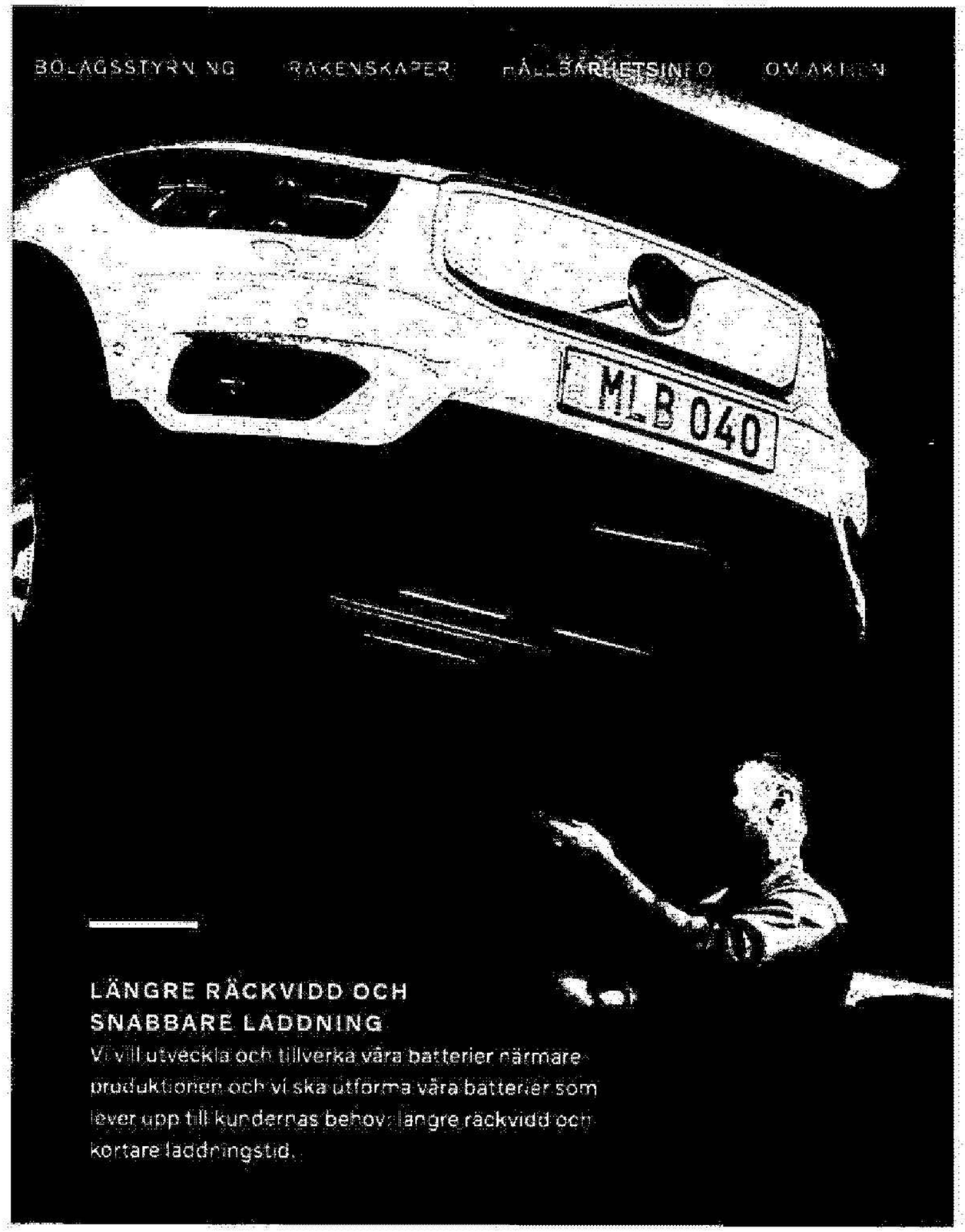
Batterierna från samarbetet med Northvolt ska tillverkas med klimatneutral energi och specialutvecklas för nästa generation bilar från Volvo Cars och Polestar. Genom att använda klimatneutral energi minskas utsläppen från batteritillverkningen som är ett av de mest koldioxidintensiva stegen i produktionen.

Utvecklingen mot full elektrifiering sker stegvis i takt med att tekniken utvecklas avseende batterier, snabbladdning och mjukvara. I nästa elbilsgeneration siktar vi på tekniska förbättringar av nuvarande litiumjonbatterier som jämfört med i dag ökar deras energitäthet med upp till 50 procent.

En ny generation bilar är på väg

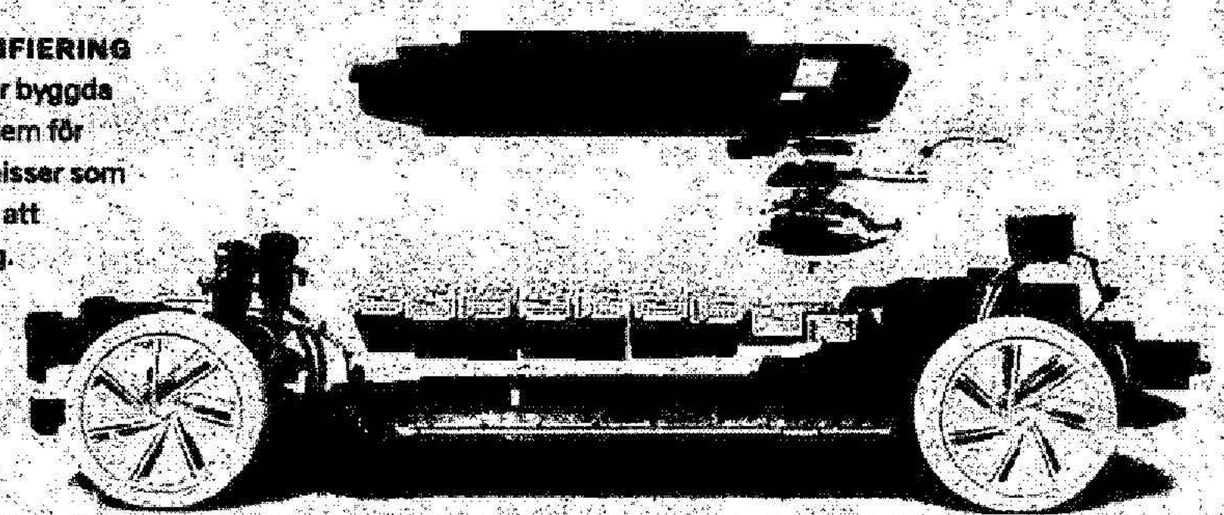
När vi lanserar vår tredje generation elektriska bilar i mitten av årtiondet planerar vi att öka räckvidden ytterligare och integrera batteripaketet i bilens underrede. Detta ökar styvheten och effektiviteten. Senare under årtiondet siktar vi på att kunna leverera faktiska räckvidder på 1 000 kilometer medan laddningstiderna kommer att nära halveras.

Redan efterföljaren till Volvo XC90 kommer att erbjuda kunderna dubbelriktad laddning som innebär att överskottsel från bilbatteriet kan överföras till elnätet. Volvoägare kan då leverera energi till elnätet under den tid på dygnet då priserna (och koldioxidutsläppen från elproduktionen) är som högst, medan de laddar bilarna när utsläpp och kostnader är lägre.

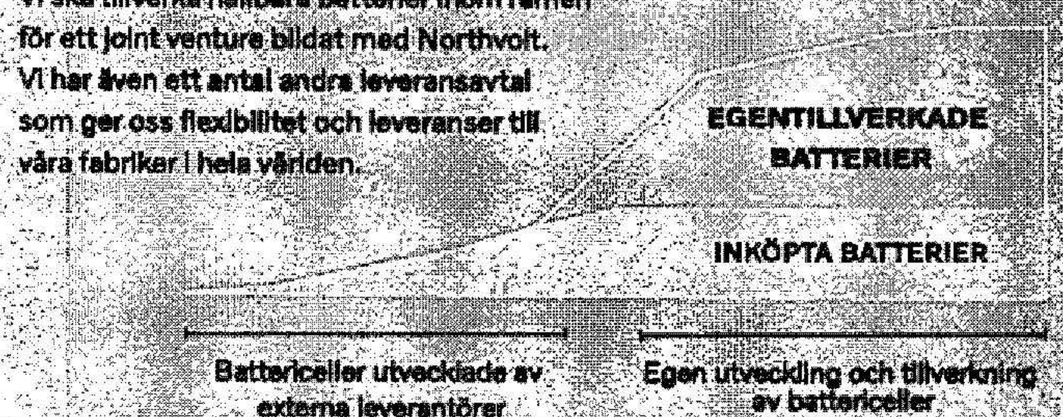


LÄNGRE RÄCKVIDD OCH SNABBARE LADDNING
Vi vill utveckla och tillverka våra batterier närmare produktionen och vi ska utforma våra batterier som lever upp till kundernas behov: längre räckvidd och kortare laddningstid.

OPTIMERADE ARKITEKTURER FÖR FULL ELEKRIFIERING
Vår nuvarande generation av helt elektriska modeller är byggda på en multifunktionell arkitektur som hanterar drivsystem för ICE, PHEV och BEV. Detta medför tekniska kompromisser som begränsar prestanda. Framöver kommer alla våra bilar att byggas på arkitekturer optimerade för full elektrifiering.

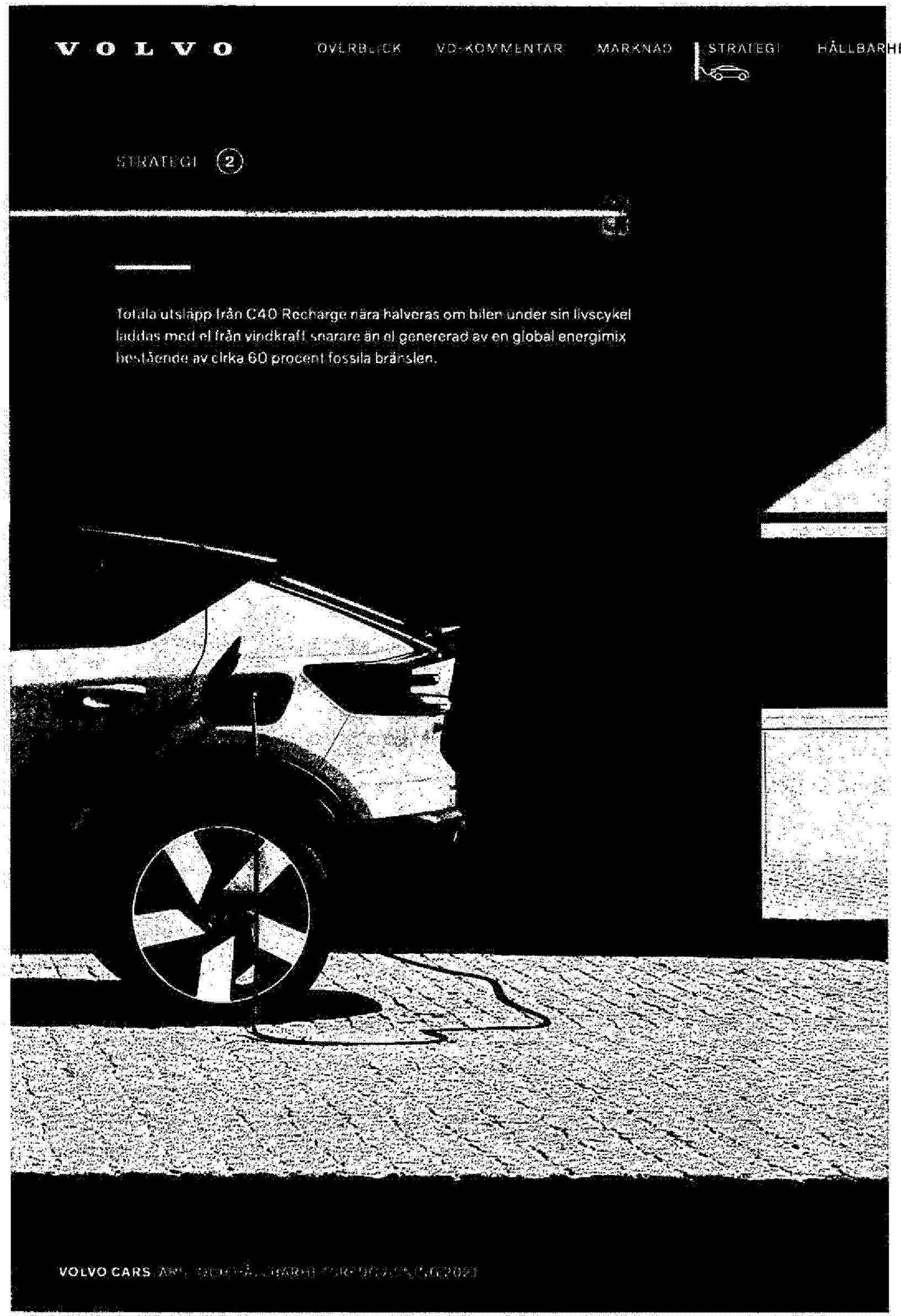


INKÖP OCH UTVECKLING AV BATTERIER
Vi ska tillverka hållbara batterier inom ramen för ett joint venture bildat med Northvolt. Vi har även ett antal andra leveransavtal som ger oss flexibilitet och leveranser till våra fabriker i hela världen.



STRATEGI 2

Totala utsläpp från C40 Recharge nära halveras om bilen under sin livscykel laddas med el från vindkraft snarare än el genererad av en global energimix bestående av cirka 60 procent fossila bränslen.



VOLVO CARS ÅRS- OCH HÅLLBARHETSREDOVISNING 2021

Vi tänker cirkulärt

Volvo Cars ska bli ett cirkulärt företag. Vi behöver bli mycket bättre på att tillvarata de värdefulla, och ofta ändliga, material som används i Volvo Cars bilar och verksamhet. Med cirkulära arbetsprinciper och processer kan vi minska vårt koldioxidavtryck avsevärt. Vi siktar på att vara ett cirkulärt företag senast 2040 och har påbörjat omställningen. Läs mer på sidan 43.

Öppenhet kring vårt koldioxidavtryck

Vi anser att alla biltillverkare bör redovisa sina elektriska bilars koldioxidavtryck. För att leva som vi lär offentliggör vi en livscykelanalysrapport (Life Cycle Analysis, LCA) för varje helt elektrisk modell vi tillverkar, från XC40 Recharge och framåt. Analysen ger full insyn i bilens koldioxidutsläpp baserat på ett antal olika scenarier och tjugo tusen mils körning. Analysen ger värdefull helhetsinformation om bilens klimatpåverkan, vilket ger kunderna möjlighet att göra ett välinformerat köp. Vi uppmanar andra tillverkare att göra som vi.

Våra första LCA-rapporter visar hur viktigt det är att minska utsläppen i hela vår verksamhet. Tillverkningen av en C40 Recharge ger exempelvis upphov till betydligt större utsläpp än tillverkningen av en liknande bil med förbränningsmotor. De visar också vikten av att använda klimatneutral energi vid laddning av bilen.

LCA underlättar också när vi ska identifiera och åtgärda särskilt koldioxidintensiva material och komponenter. Batterier och stål bidrar med särskilt stora utsläpp under tillverkningen av våra elektriska bilar. För att lösa detta problem samarbetar vi med stålkoncernen SSAB och utveckling av fossilfritt stål åt bilindustrin. Vi siktar på att bli den första biltillverkare som använder fossilfritt stål för våra bilar. Vi samarbetar även med våra batterileverantörer för att säkerställa att alla battericeller tillverkas med klimatneutral energi.

Batterier och ansvarsfulla inköp

Batterier innehåller stora mängder värdefulla metaller som kobolt, litium och nickel. Tillgången på dessa råvaror är begränsad och när efterfrågan ökar på batterier är det viktigt att vi utnyttjar råmaterialet maximalt. I våra regionala battericenter kan vi återställa batterier medan uttjänta batterier återvinns av återvinningsföretag i slutna kretslopp för att säkerställa att värdefulla råvaror kan användas i framtida batterier. Genom rätt batterihantering kan vi minska batteriernas koldioxidavtryck genom värdekedjan.

Dessa sällsynta material och andra råvaror, som exempelvis glimmer, måste köpas in på ett ansvarsfullt sätt. Därför har vi, som en av de första aktörerna i bilindustrin, tagit initiativ till ökad insyn och spårbarhet med hjälp av blockkedjeteknik – en metod vi tillämpar inom allt fler områden. Vi övervakar även arbetsvillkor i exempelvis koboltgruvor där vi har ett samarbete med människorättsorganisationen "Better Mining". I nära samarbeten med partnerföretag och leverantörer blir vi bättre på ansvarsfulla inköp.

2022101200748

Förbränningsmotorn fasas ut
Historiskt har vi utvecklat och tillverkat utmärkta förbränningsmotorer. För att klara av en snabb omställning till elektrifiering har vi tillsammans med vår ägare Geely Holding tagit fram en tydlig och realistisk plan för hur vi ska fasa ut våra förbränningsmotorer de närmaste åren. Det av Geely och Volvo Cars nybildade bolaget Aurobay är kärnan i upplägget. Under 2021 började vi överföra alla våra tillgångar relaterade till förbränningsmotorer till Aurobay. Vid utgången av 2021 ägde vi 33 procent av aktierna i bolaget, men andelen är tänkt att minska i takt med att vårt behov av förbränningsmotorer avtar.

Aurobay ska fokusera på att bli en global leverantör av drivlineteknik med kunder även utanför Geely Holding-sfären.

Genom att skapa Aurobay kan vi fokusera på utvecklingen av elektriska drivlinor och bilar, samtidigt som vi säkrar tillgång till förbränningsmotorer till attraktiva villkor så länge vi behöver dem.

”Volvo Cars har gått från klarhet till klarhet i sina allt mer robusta klimatåtgärder. Med ambitiösa åtaganden, både på egen hand och som en del av internationella åtgärder i samarbete med regeringar och andra organisationer, ligger Volvo Cars i framkant av en industri i snabb utveckling mot den brådskande övergången till nollutsläppsfordon för att lyckas med målen i Parisavtalet.”

Nigel Topping, FN:s High-Level Climate Action Champion för COP26



Vid FN:s klimatkonferens COP26 i november 2021 sände vi en tydlig signal för att markera vårt engagemang för en snabb utfasning av förbränningsmotorn. Vi tydliggjorde att vår ambition är att bara tillverka helt elektriska bilar senast 2030. Vi uppmanade regeringar och kraftbolag att öka tillgången på förnybar energi, så att de helt elektriska fordonen gör största möjliga klimatnytta.

Vi hörde också till det fåtal biltillverkare som anslöt sig till en deklaration om utfasning av bilar med förbränningsmotor.

Vår VD Håkan Samuelsson presenterade på konferensens transportdag och deltog i lanseringen av Glasgow-deklarationen för utsläppsfria bilar. Genom att signera deklarationen förbinder sig regeringar, stora bilinköpare, investerare och biltillverkare att verka för att det bara säljs utsläppsfria bilar på de viktigaste marknaderna senast 2035, och i hela världen senast 2040. Målen är vetenskapligt underbyggda och bidrar till att säkerställa att världen kan nå netto-noll utsläpp senast 2050. Håkan nämnde att branschen behöver bli mer proaktiv när det gäller att möta klimatkrisens utmaningar, och betonade att det även finns goda affärsmässiga argument för en snabb elektrifiering.

Våra egna ambitioner är mer ambitiösa än Glasgow deklarationen, men vi vill ändå visa att vi stöder ambitionerna i dokumentet. Dessutom ville vi uttrycka förhoppningen att branschen och regeringarna tillsammans kan påskynda utfasningen av förbränningsmotorer, så att den överensstämmer bättre med vår egen tidplan.

Volvo Cars och Northvolt – ett nytt, kraftfullt partnerskap



2021 enades Volvo Cars och Northvolt om att bilda ett joint venture, NoVo Energy, som ska utveckla batterier till nästa generations helt elektriska Volvobilar, och tillverka batterierna på ett hållbart sätt.

Totalt ska 30 miljarder SEK investeras i utveckling och tillverkning av batterier. I detta ingår bland annat ett gemensamt FoU-centrum i Göteborg där verksamheten inleds under 2022, vilket skapar flera hundra nya arbetstillfällen. Därmed tillhör Volvo Cars det fåtal biltillverkare som har konstruktionskompetens i hela teknikkedjan, inklusive utveckling och tillverkning av battericeller. FoU-centrets närhet till Volvo Cars egen FoU-verksamhet, och till Northvolts befintliga innovationscampus Northvolt Labs i Västerås, säkerställer synergier och effektivitetsvinster när de båda företagen utvecklar olika typer av batteriteknik.

Nästa steg är att bygga en ny tillverkningsanläggning i Göteborg för nästa generations toppmoderna battericeller, som specialutvecklats för nästa generations helt elektriska bilar från Volvo och Polestar. Fabriken får en potentiell årlig kapacitet om upp till 50 gigawattimmar (GWh), vilket motsvarar batterier till cirka en halv miljon bilar om året. Fabriken börjar byggas under 2023, och storskalig produktion beräknas komma igång 2026. Fabriken väntas sysselsätta upp till 3 000 personer.

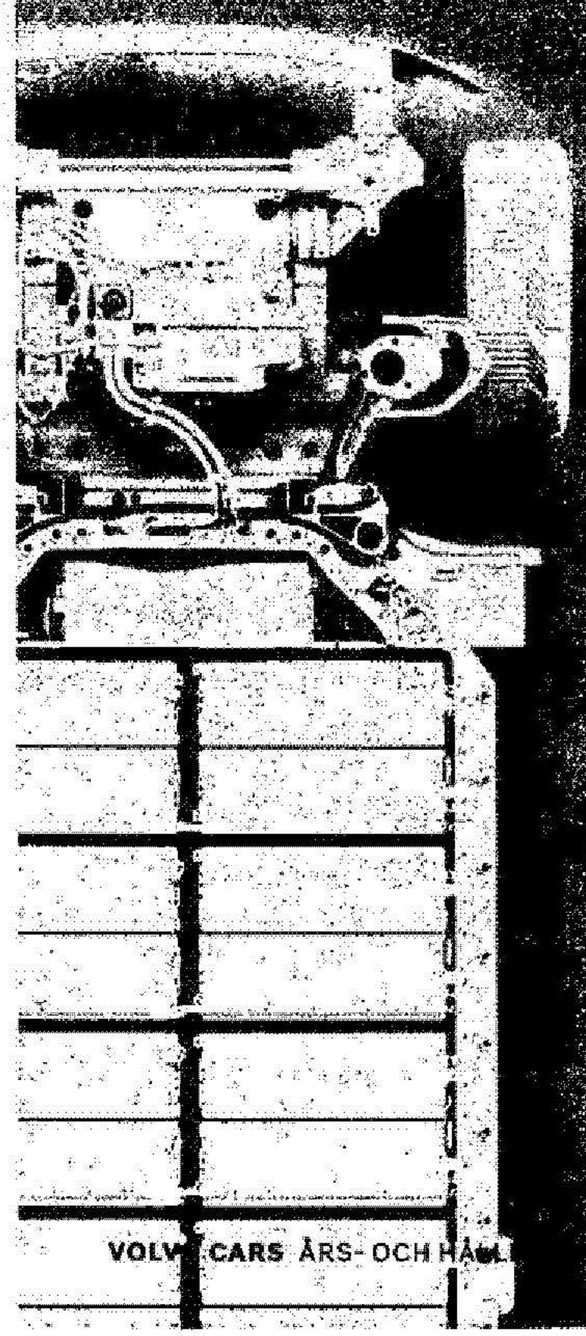
”Volvo Cars är en utmärkt partner på vägen mot att bygga upp tillgången på battericeller som är tillverkade i Europa med ett mycket lågt koldioxidavtryck.”

Peter Carlsson,
VD, Northvolt

Samarbetet med Northvolt är viktigt för Volvo Cars ambitioner att bli ledande inom premiumsegmentet för elbilar och att endast sälja helt elektriska bilar från och med 2030. Det är också ett viktigt steg för att stärka Volvo Cars egen elektrifieringskompetens.

SNABBARE UTVECKLINGSTEMPO

- Centraldatorarkitektur med trådlösa uppdateringar
- Egenutvecklad mjukvara – för kontroll och högt tempo
- Nästa säkerhetsnivå och autonom körning



ELEKTRIFIERING	CENTRALDATOR OCH VOLVOCARS.OS	UPPKOPPLING OCH OTA	SÄKERHET OCH AUTONOM KÖRNING
Bevisat resultat inom elektrifiering	Centraldatorarkitektur med fristående, egenutvecklad mjukvara	Anpassning till kundernas önskemål och efterfrågan	Med nästa generations säkerhetsteknik närmar vi oss verkligt autonoma fordon
Ökar tempot i hållbarhetsarbetet	Ger kontroll, snabbhet och flexibilitet vid utvecklingen	Möjliggör kontinuerliga uppdateringar och nya tjänster	Möjliggör nollvision för kollisioner och autonom körning

2022101200749

Förbränningsmotorn fasas ut
Historiskt har vi utvecklat och tillverkat utmärkta förbränningsmotorer. För att klara av en snabb omställning till elektrifiering har vi tillsammans med vår ägare Geely Holding tagit fram en tydlig och realistisk plan för hur vi ska fasa ut våra förbränningsmotorer de närmaste åren. Det av Geely och Volvo Cars nybildade bolaget Aurobay är kärnan i upplägget. Under 2021 började vi överföra alla våra tillgångar relaterade till förbränningsmotorer till Aurobay. Vid utgången av 2021 ägde vi 33 procent av aktierna i bolaget, men andelen är tänkt att minska i takt med att vårt behov av förbränningsmotorer avtar.

Aurobay ska fokusera på att bli en global leverantör av drivlineteknik med kunder även utanför Geely Holding-sfären.

Genom att skapa Aurobay kan vi fokusera på utvecklingen av elektriska drivlinor och bilar, samtidigt som vi säkrar tillgång till förbränningsmotorer till attraktiva villkor så länge vi behöver dem.

”Volvo Cars har gått från klarhet till klarhet i sina allt mer robusta klimatåtgärder. Med ambitiösa åtaganden, både på egen hand och som en del av internationella åtgärder i samarbete med regeringar och andra organisationer, ligger Volvo Cars i framkant av en industri i snabb utveckling mot den brådskande övergången till nollutsläppsfordon för att lyckas med målen i Parisavtalet.”

Nigel Topping, FN:s High-Level Climate Action Champion för COP26



Vid FN:s klimatkonferens COP26 i november 2021 sände vi en tydlig signal för att markera vårt engagemang för en snabb utfasning av förbränningsmotorn. Vi tydliggjorde att vår ambition är att bara tillverka helt elektriska bilar senast 2030. Vi uppmanade regeringar och kraftbolag att öka tillgången på förnybar energi, så att de helt elektriska fordonen gör största möjliga klimatnytta.

Vi hörde också till det fåtal biltillverkare som anslöt sig till en deklaration om utfasning av bilar med förbränningsmotor.

Vår VD Håkan Samuelsson presenterade på konferensens transportdag och deltog i lanseringen av Glasgow-deklarationen för utsläppsfria bilar. Genom att signera deklarationen förbinder sig regeringar, stora bilinköpare, investerare och biltillverkare att verka för att det bara säljs utsläppsfria bilar på de viktigaste marknaderna senast 2035, och i hela världen senast 2040. Målen är vetenskapligt underbyggda och bidrar till att säkerställa att världen kan nå netto-noll utsläpp senast 2050. Håkan nämnde att branschen behöver bli mer proaktiv när det gäller att möta klimatkrisens utmaningar, och betonade att det även finns goda affärsmässiga argument för en snabb elektrifiering.

Våra egna ambitioner är mer ambitiösa än Glasgow deklarationen, men vi vill ändå visa att vi stöder ambitionerna i dokumentet. Dessutom ville vi uttrycka förhoppningen att branschen och regeringarna tillsammans kan påskynda utfasningen av förbränningsmotorer, så att den överensstämmer bättre med vår egen tidplan.

Volvo Cars och Northvolt – ett nytt, kraftfullt partnerskap



2021 enades Volvo Cars och Northvolt om att bilda ett joint venture, NoVo Energy, som ska utveckla batterier till nästa generations helt elektriska Volvobilar, och tillverka batterierna på ett hållbart sätt.

Totalt ska 30 miljarder SEK investeras i utveckling och tillverkning av batterier. I detta ingår bland annat ett gemensamt FoU-centrum i Göteborg där verksamheten inleds under 2022, vilket skapar flera hundra nya arbetstillfällen. Därmed tillhör Volvo Cars det fåtal biltillverkare som har konstruktionskompetens i hela teknikkedjan, inklusive utveckling och tillverkning av battericeller. FoU-centrets närhet till Volvo Cars egen FoU-verksamhet, och till Northvolts befintliga innovationscampus Northvolt Labs i Västerås, säkerställer synergier och effektivitetsvinster när de båda företagen utvecklar olika typer av batteriteknik.

Nästa steg är att bygga en ny tillverkningsanläggning i Göteborg för nästa generations toppmoderna battericeller, som specialutvecklats för nästa generations helt elektriska bilar från Volvo och Polestar. Fabriken får en potentiell årlig kapacitet om upp till 50 gigawattimmar (GWh), vilket motsvarar batterier till cirka en halv miljon bilar om året. Fabriken börjar byggas under 2023, och storskalig produktion beräknas komma igång 2026. Fabriken väntas sysselsätta upp till 3 000 personer.

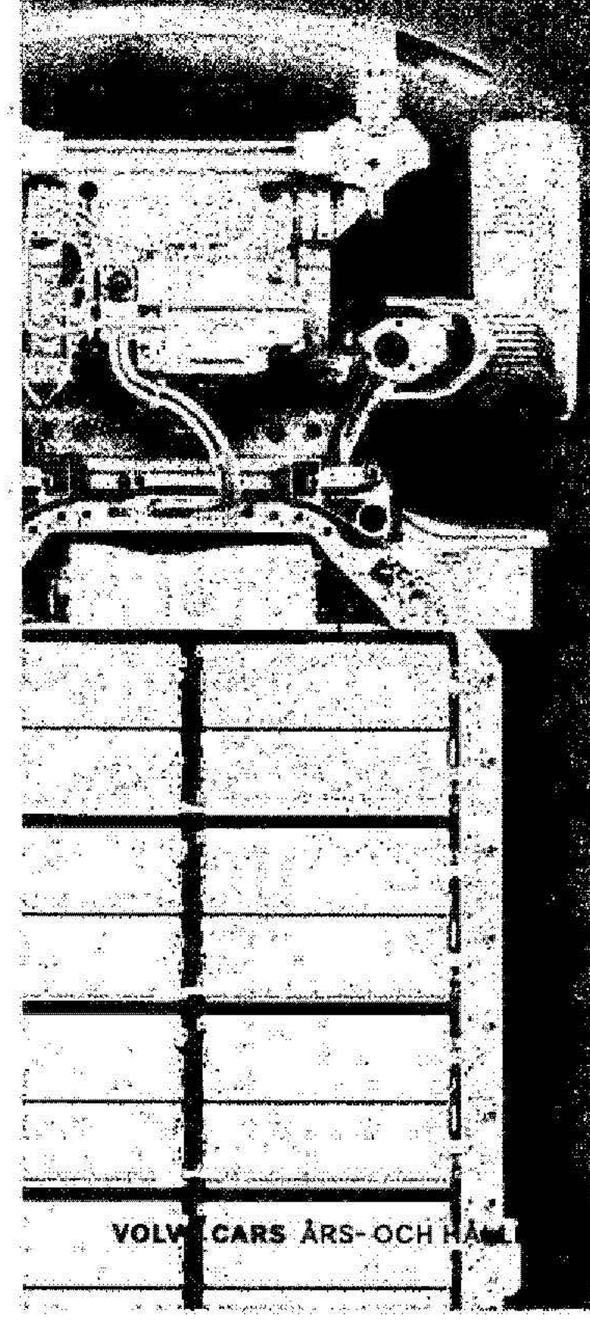
”Volvo Cars är en utmärkt partner på vägen mot att bygga upp tillgången på battericeller som är tillverkade i Europa med ett mycket lågt koldioxidavtryck.”

Peter Carlsson,
VD, Northvolt

Samarbetet med Northvolt är viktigt för Volvo Cars ambitioner att bli ledande inom premiumsegmentet för elbilar och att endast sälja helt elektriska bilar från och med 2030. Det är också ett viktigt steg för att stärka Volvo Cars egen elektrifieringskompetens.

SNABBARE UTVECKLINGSTEMPO

- Centraldatorarkitektur med trådlösa uppdateringar
- Egenutvecklad mjukvara – för kontroll och högt tempo
- Nästa säkerhetsnivå och autonom körning



ELEKTRIFIERING	CENTRALDATOR OCH VOLVOCARS.OS	UPPKOPPLING OCH OTA	SÄKERHET OCH AUTONOM KÖRNING
Bevisat resultat inom elektrifiering	Centraldatorarkitektur med fristående, egenutvecklad mjukvara	Anpassning till kundernas önskemål och efterfrågan	Med nästa generations säkerhetsteknik närmar vi oss verkligt autonoma fordon
Ökar tempot i hållbarhetsarbetet	**Ger kontroll, snabbhet och flexibilitet vid utvecklingen**	**Möjliggör kontinuerliga uppdateringar och nya tjänster**	**Möjliggör nollvision för kollisioner och autonom körning**

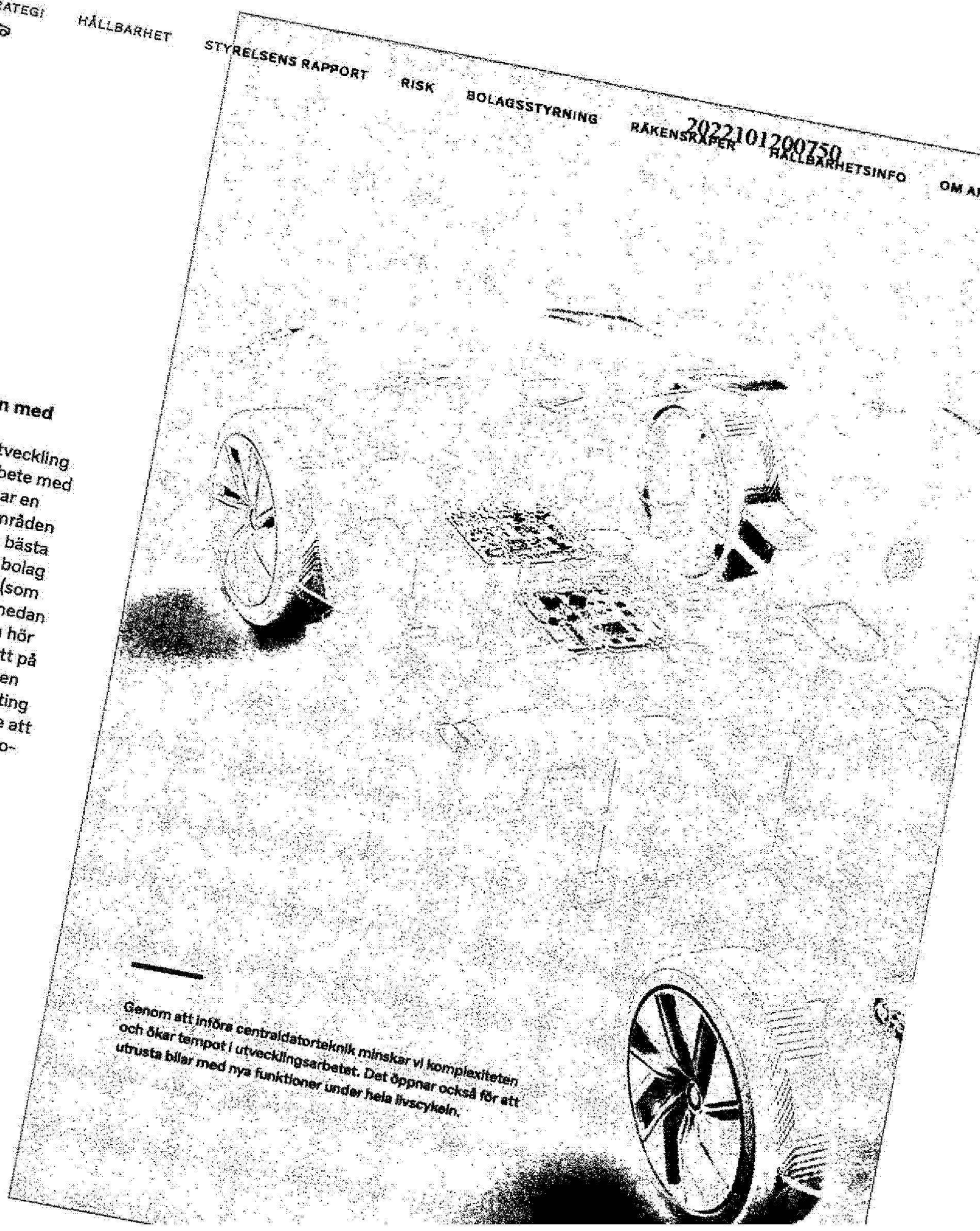
20221012007S0

Övergång till centraldatorer

Vi vill säkerställa att vi får ut så mycket som möjligt av vår interna mjukvaruutveckling. Idag styrs bilen av ett stort antal styrenheter som sitter utspridda i bilen för att sköta enskilda funktioner eller delsystem. För att minska komplexiteten kommer nästa generation helt elektriska bilar att utrustas med egenutvecklad mjukvara som körs på kraftfulla centraldatorer i bilen. Detta innebär att utveckling av nya funktioner går snabbare och kan bedrivas kontinuerligt, samtidigt som vi fortlöpande kan uppdatera våra bilar med den senaste mjuk- och hårdvaran. Systemet kommer inititalt att bestå av tre huvuddatorer som ömsesidigt stöder varandra vid 1) visuella beräkningar och artificiell intelligens, 2) allmänna beräkningar och 3) infotainment.

Strategiska partnersamarbeten med ledande teknikbolag

När vi övergår till intern mjukvaruutveckling och centraldatorer sker det i samarbete med bolag som NVIDIA och Google. Vi har en medveten strategi att på lämpliga områden ingå partnersamarbeten med de allra bästa teknikbolagen. Google är ett ledande bolag inom användargränssnitt och tjänster (som Google Maps och Google Assistant), medan NVIDIA tillhandahåller datorteknik som hör till den snabbaste och bästa i världen. Att på detta sätt ingå utvalda partnersamarbeten ger bättre resultat än att försöka göra allting på egen hand, eftersom det då går fortare att utveckla och lansera marknadsledande produkter och tjänster.



Genom att införa centraldatorteknik minskar vi komplexiteten och ökar tempot i utvecklingsarbetet. Det öppnar också för att utrusta bilar med nya funktioner under hela livscykeln.



TOP SAFETY PICK+ UNDER 2021

Volvo Cars var ensam biltillverkare att få utmärkelsen Top Safety Pick+ för samtliga sina modeller under 2021. Utmärkelsen går till fordon med den högsta säkerhetsnivån enligt Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) i USA.

Nästa säkerhetsnivå bygger på avancerad teknik

Säkerhet är kärnan i allt som vårt varumärke och vårt företag står för, och vi anser att säkerhet måste ha högsta prioritet i allt vi gör. Vi förbättrar kontinuerligt vår säkerhetsteknik och fortsätter att närma oss vår vision om noll kollisioner. Alla våra modeller hör till de säkraste som finns på marknaden.

Nya Volvomodeller kommer att vara utrustade med branschledande säkerhetsteknik. Vi börjar med den flaggskeppsmodell som vi ska visa upp mot slutet av 2022. Säkerhetstekniken är ett toppmodernt paket med de senaste sensorerna (bland annat Luminars LiDAR-teknik) och en dator för autonom körning som drivs av NVIDIA-processorer. Med denna utrustning har våra bilar all hårdvara som krävs för oövervakad autonom körning.

Genom att kombinera den senaste hårdvaran med en ny generation av vår kollisionsförebyggande mjukvara räknar vi med att minska antalet dödsolyckor och trafikskador samt etablera en ny standard inom fordonssäkerhet.

Dessa nya tekniklösningar ska utformas för att hantera de trafiksituationer som orsakar en stor del av dagens olyckor med allvarliga skador och dödlig utgång. Detta kallas i ett säkerhetsperspektiv för ”gap to zero” dvs vägen till noll personskador och dödsfall i trafiken. Tack vare trådlösa uppdateringar kommer vi sannolikt att successivt förbättra bilarnas förmåga att undvika kollisioner.

Tekniken kan förväntas mogna inom några år, bli mer kraftfull och få bilen att stödja och förstärka förarnas egen förmåga i trafikfarliga situationer. Tidigare teknikgenerationer fungerade främst så att föraren varnades för potentiella omedelbara risker. Vår nya teknik kommer successivt att ingripa mer aktivt för att förhindra kollisioner.



Övergång till centraldatorer

Vi vill säkerställa att vi får ut så mycket som möjligt av vår interna mjukvaruutveckling. Idag styrs bilen av ett stort antal styrenheter som sitter utspridda i bilen för att sköta enskilda funktioner eller delsystem. För att minska komplexiteten kommer nästa generation helt elektriska bilar att utrustas med egenutvecklad mjukvara som körs på kraftfulla centraldatorer i bilen. Detta innebär att utveckling av nya funktioner går snabbare och kan bedrivas kontinuerligt, samtidigt som vi fortlöpande kan uppdatera våra bilar med den senaste mjuk- och hårdvaran. Systemet kommer inititalt att bestå av tre huvuddatorer som ömsesidigt stöder varandra vid 1) visuella beräkningar och artificiell intelligens, 2) allmänna beräkningar och 3) infotainment.

Strategiska partnersamarbeten med ledande teknikbolag

När vi övergår till intern mjukvaruutveckling och centraldatorer sker det i samarbete med bolag som NVIDIA och Google. Vi har en medveten strategi att på lämpliga områden ingå partnersamarbeten med de allra bästa teknikbolagen. Google är ett ledande bolag inom användargränssnitt och tjänster (som Google Maps och Google Assistant), medan NVIDIA tillhandahåller datorteknik som hör till den snabbaste och bästa i världen. Att på detta sätt ingå utvalda partnersamarbeten ger bättre resultat än att försöka göra allting på egen hand, eftersom det då går fortare att utveckla och lansera marknadsledande produkter och tjänster.



Genom att införa centraldatorteknik minskar vi komplexiteten och ökar tempot i utvecklingsarbetet. Det öppnar också för att utrusta bilar med nya funktioner under hela livscykeln.

STRATEGI 3



TOP SAFETY PICK+ UNDER 2021

Volvo Cars var ensam biltillverkare att få utmärkelsen Top Safety Pick+ för samtliga sina modeller under 2021. Utmärkelsen går till fordon med den högsta säkerhetsnivån enligt Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) i USA.

Nästa säkerhetsnivå bygger på avancerad teknik

Säkerhet är kärnan i allt som vårt varumärke och vårt företag står för, och vi anser att säkerhet måste ha högsta prioritet i allt vi gör. Vi förbättrar kontinuerligt vår säkerhetsteknik och fortsätter att närma oss vår vision om noll kollisioner. Alla våra modeller hör till de säkraste som finns på marknaden.

Nya Volvomodeller kommer att vara utrustade med branschledande säkerhetsteknik. Vi börjar med den flaggskeppsmodell som vi ska visa upp mot slutet av 2022. Säkerhetstekniken är ett toppmodernt paket med de senaste sensorerna (bland annat Luminars LiDAR-teknik) och en dator för autonom körning som drivs av NVIDIA-processorer. Med denna utrustning har våra bilar all hårdvara som krävs för oövervakad autonom körning.

Genom att kombinera den senaste hårdvaran med en ny generation av vår kollisionsförebyggande mjukvara räknar vi med att minska antalet dödsolyckor och trafikskador samt etablera en ny standard inom fordonssäkerhet.

Dessa nya tekniklösningar ska utformas för att hantera de trafiksituationer som orsakar en stor del av dagens olyckor med allvarliga skador och dödlig utgång. Detta kallas i ett säkerhetsperspektiv för "gap to zero" dvs vägen till noll personskador och dödsfall i trafiken. Tack vare trådlösa uppdateringar kommer vi sannolikt att successivt förbättra bilarnas förmåga att undvika kollisioner.

Tekniken kan förväntas mogna inom några år, bli mer kraftfull och få bilen att stödja och förstärka förarnas egen förmåga i trafikfarliga situationer. Tidigare teknikgenerationer fungerade främst så att föraren varnades för potentiella omedelbara risker. Vår nya teknik kommer successivt att ingripa mer aktivt för att förhindra kollisioner.



NOLLVISION FÖR KOLLISIONER

Genom att kombinera den senaste hårdvaran med en ny generation av vår kollisionsförebyggande mjukvara etablerar vi en ny standard inom fordonssäkerhet. Nästa generations Volvobilar är försedda med LiDAR, en optisk sensor som med hjälp av reflekterat ljus mäter föremåls avstånd, hastighet och form med mycket hög upplösning. LiDAR ser där vanliga kameror är blinda.



Visste du att LiDAR är ett slags "laserradar" som kan upptäcka föremål och kartlägga deras form? Tack vare LiDAR-teknik från Luminar kan framtidens Volvobilar "se" mer än 200 meter, såväl i dagsljus som mörkrets.

REALTIDSDATA

Vi använder data från miljoner uppkopplade Volvobilar i hela världen för att validera och förbättra våra produkter. Hittills har vi trådlöst uppgraderat över 100 000 bilar med ny teknik.

Förarstöd

För att verkligen leva upp till vår säkerhetsvision behöver vi också ändra hur människor beter sig, och med teknikens hjälp göra dem till bättre och säkrare bilförare.

Exempelvis är våra olika aktiva säkerhetssystem, såsom automatisk broms och styrningsassistans, utformade så att föraren övervakas kontinuerligt och får hjälp om han eller hon tappar koncentrationen eller blir distraherad ett ögonblick. På så sätt blir systemen ett extra par ögon som vakar över föraren. Den avancerade röststyrningen i vårt nya Android-baserade infotainmentsystem kan hjälpa förare styra viktiga bilfunktioner utan att ta händerna från ratten eller ögonen från vägen.

Andra exempel på hur vi arbetar med den mänskliga faktorn är hastighetsbegränsningen till 180 km/h för nya Volvobilar, och Care Key, som båda lanserades under 2020. Vi tror också att distraktion och rattfylleri bör kunna hanteras med kameror och andra sensorer i bilen som ser till att föraren koncentrerar sig på körningen. Om en förares uppträdande tydligt indikerar att han eller hon är distraherad (eller onykter) och inte reagerar på varningssignaler, så att det finns risk för en allvarlig olycka med dödlig utgång, kan bilen i sista hand ingripa genom att aktivt sänka hastigheten och stanna.

Användning av realtidsdata

När vår nya flaggskeppsmodell lanseras kommer den även att innehålla reservsystem för viktiga funktioner som styrning och bromsning. Hårdvaran i bilen är därmed förberedd för säker, oövervakad autonom körning under vissa trafikförhållanden, när tekniken väl blir tillgänglig och myndighetsgodkänd. Tillsammans med LiDAR, centraldatorsystem och mjukvara kommer reservsystemen att möjliggöra autonom körning på motorväg om föraren så önskar.

Vi vill kunna validera nya funktioner inom säkerhet och autonom körning snabbare, avser vi att använda realtidsdata. Eftersom vårt säkerhetsarbete alltid har varit datadrivet använder vi data från riktiga trafiksituationer för att utveckla ny säkerhetsteknik och göra våra bilar ännu säkrare. I våra framtida modeller tar vi nästa steg genom att bearbeta data från kundernas bilar i realtid. Detta förutsätter naturligtvis att kunderna vill hjälpa oss att göra våra bilar säkrare genom att dela med sig av uppgifterna.

Engagera våra kunder

När våra kunder bidrar till att öka säkerhetsnivån och trafiksäkerheten, kan vi uppgradera våra bilar kontinuerligt och i mycket snabbare takt, vilket förbättrar säkerhetsnivån. Exempel på sådana data är kontinuerliga flöden från sensorer som avläser bilens omgivning, från LiDAR och liknande. Om våra ingenjörer och vår AI-teknik får tillgång till data som genereras av Volvoförare, går det fortare att validera och verifiera funktioner för autonom körning, så att tekniken kan rullas ut på ett säkert sätt.

Principen bakom detta tillvägagångssätt är att väldiga datamängder utgör ett kraftfullt verktyg. I stället för att vara hänvisade till ett fåtal bilar på en testbana, kan vi använda data från miljontals kilometers körning av tiotusentals Volvoförare i hela världen för att validera och införa ny teknik.

Cirkularitet gynnar affären
Principerna för en cirkulär ekonomi som beskrevs i samband med elektrifiering och batterier är också relevanta för produktutvecklingen. Vi vill komma bort från den linjära ekonomiska modellen, vilket innebär att vi ska bygga bilar annorlunda än vi gjort under nästan ett sekel. Den cirkulära ekonomin ger tydliga fördelar när det gäller att nyttja värdefulla resurser mer effektivt och minska vår klimatpåverkan och våra avfallsmängder. Det sänker också kostnaderna och öppnar för nya intäktsströmmar. Vi strävar efter att våra bilar, liksom komponenterna i dem, ska vara optimerade för cirkularitet. Komponenter ska antingen kunna återanvändas eller återvinnas.

Många vägar till cirkularitet
Nylanserade Concept Recharge demonstrerar hur cirkulära material i kupé och exteriör kan minska avfallsmängderna och koldioxidavtrycket avsevärt. Concept Recharge visar hur våra framtida bilmodeller delvis kan byggas av återvunna, förnybara och/eller hållbara material. Det gäller interiören, karosspanelerna och till och med däcken.

Att bevara komponentvärden genom fabriksrenovering, återanvändning och återvinning är en grundläggande del av att bli ett cirkulärt företag. Vi har redan kommit långt – under 2021 återställdes mer än 37 000 delar, och därmed kunde över 4 000 ton koldioxidutsläpp undvikas. Vi arbetar även med att utnyttja material bättre och på så sätt minimera avfallet från tillverkningen. Redan i dag återvinner vi 96 procent av avfallet från vår tillverkning.

Att minska användningen av primärråvaror är också prioriterat. Vår ambition till 2025 är att 25 procent av materialen i våra nya bilar ska vara återvunna eller biobaserade. Det gäller bland annat 40 procent av allt aluminium. Att skapa slutna kretslopp för material är viktigt för att kunna nyttja dem optimalt, förlänga deras livstid och se till att de återförs i tillverkningen. När det gäller aluminium har vi redan åstadkommit detta.

Care by Volvo och M
Ett annat exempel på hur vi tänker cirkulärt är våra mobilitetserbjudanden M och Care by Volvo, som gör att de bilar som finns ute på marknaden används mer. Care by Volvo-bilar som lämnas tillbaka efter kortare abonnemangsperioder passar exempelvis perfekt i M:s bildelningsflotta. M kan även använda bilhandlares demo- och lånebilar på helgerna, när efterfrågan på bildelning är högre. Affärsmodeller som bygger på bildelning minskar dessutom det totala antalet bilar, och därmed i sin tur trängseln och föroreningarna, i synnerhet i städerna.

När vi säger att det inte räcker med elektrifiering är det detta vi menar: För att bli ett klimatneutralt företag senast 2040 behöver vi hantera våra utsläpp, minska avfallsmängderna, använda bilarna effektivare och bevara material-, komponent- och bildelsvärden i hela verksamheten. Läs mer om den cirkulära ekonomin på sidan 43.

Nytänkandets kraft gäller allt – och kräver samarbete



För att främja bolagets långsiktiga ambitioner, att bli en cirkulär verksamhet till 2040, ska Volvo Cars bygga upp slutna kretslopp för särskilt utsläppsintensiva material som stål och aluminium. Vi ska också återställa, reparera, renovera och återanvända komponenter. Ambitionen är att med cirkulära affärsmetoder åstadkomma årliga besparingar om 1 miljard SEK, och minska våra koldioxidutsläpp med 2,5 miljoner ton från och med 2025.

Nya affärsmodeller är betydelsefulla inslag i en cirkulär affärsverksamhet. Ett exempel är att ge fordonsbatterier ett andra liv. När batterierna används för stationär energilagring uppstår nya intäktsströmmar och kostnadsbesparingar, samtidigt som batteriernas livscykel förlängs.

Volvo Cars utforskar tillsammans med sina leverantörer och partner hur högvoltsbatterier kan återanvändas i nya sammanhang. Vi samarbetar bland annat med BatteryLoop, ett företag i Stena Recycling-koncernen som återanvänder bilbatterier. BatteryLoop och Volvo Cars använder batterier från elektrifierade Volvobilar i ett soldrivet energilagringssystem. Med start i april 2021 driver systemet laddstationer för elektrifierade bilar och cyklar vid hygien- och hälsobolaget Essitys kontor utanför Göteborg.

”Vi välkomnar Volvo Cars engagemang för att utforma, utveckla och tillverka produkter som går att återanvända.”

Joe Murphy,
nätverkschef vid Ellen MacArthur Foundation

Ett liknande pilotprojekt har tagits till kommersiell fas av Volvo Cars, cleantech-bolaget Comsys AB och det europeiska kraftföretaget Fortum. Målet är att öka leveransflexibiliteten vid ett av Fortums svenska vattenkraftverk, samtidigt som elbilsbatterier får ett andra liv. Batteripaket från Volvo-laddhybrider används för stationär energilagring och tjänar då som snabb reglerkraft för elnätet.



Visste du att LiDAR är ett slags "laserradar" som kan upptäcka föremål och kartlägga deras form? Tack vare LiDAR-teknik från Luminar kan framtidens Volvobilar "se" mer än 200 meter, såväl i dagsljus som mörker.

REALTIDSDATA

Vi använder data från miljoner uppkopplade Volvobilar i hela världen för att validera och förbättra våra produkter. Hittills har vi trådlöst uppgraderat över 100 000 bilar med ny teknik.

Förarstöd

För att verkligen leva upp till vår säkerhetsvision behöver vi också ändra hur människor beter sig, och med teknikens hjälp göra dem till bättre och säkrare bilförare.

Exempelvis är våra olika aktiva säkerhetssystem, såsom automatisk broms och styrningsassistans, utformade så att föraren övervakas kontinuerligt och får hjälp om han eller hon tappar koncentrationen eller blir distraherad ett ögonblick. På så sätt blir systemen ett extra par ögon som vakar över föraren. Den avancerade röststyrningen i vårt nya Android-baserade infotainmentsystem kan hjälpa förare styra viktiga bilfunktioner utan att ta händerna från ratten eller ögonen från vägen.

Andra exempel på hur vi arbetar med den mänskliga faktorn är hastighetsbegränsningen till 180 km/h för nya Volvobilar, och Care Key, som båda lanserades under 2020. Vi tror också att distraktion och rattfylleri bör kunna hanteras med kameror och andra sensorer i bilen som ser till att föraren koncentrerar sig på körningen. Om en förares uppträdande tydligt indikerar att han eller hon är distraherad (eller onykter) och inte reagerar på varningssignaler, så att det finns risk för en allvarlig olycka med dödlig utgång, kan bilen i sista hand ingripa genom att aktivt sänka hastigheten och stanna.

Användning av realtidsdata

När vår nya flaggskeppsmodell lanseras kommer den även att innehålla reservsystem för viktiga funktioner som styrning och bromsning. Hårdvaran i bilen är därmed förberedd för säker, oövervakad autonom körning under vissa trafikförhållanden, när tekniken väl blir tillgänglig och myndighetsgodkänd. Tillsammans med LiDAR, centraldatorsystem och mjukvara kommer reservsystemen att möjliggöra autonom körning på motorväg om föraren så önskar.

Vi vill kunna validera nya funktioner inom säkerhet och autonom körning snabbare, avser vi att använda realtidsdata. Eftersom vårt säkerhetsarbete alltid har varit datadrivet använder vi data från riktiga trafiksituationer för att utveckla ny säkerhetsteknik och göra våra bilar ännu säkrare. I våra framtida modeller tar vi nästa steg genom att bearbeta data från kundernas bilar i realtid. Detta förutsätter naturligtvis att kunderna vill hjälpa oss att göra våra bilar säkrare genom att dela med sig av uppgifterna.

Engagera våra kunder

När våra kunder bidrar till att öka säkerhetsnivån och trafiksäkerheten, kan vi uppgradera våra bilar kontinuerligt och i mycket snabbare takt, vilket förbättrar säkerhetsnivån. Exempel på sådana data är kontinuerliga flöden från sensorer som avläser bilens omgivning, från LiDAR och liknande. Om våra ingenjörer och vår AI-teknik får tillgång till data som genereras av Volvoförare, går det fortare att validera och verifiera funktioner för autonom körning, så att tekniken kan rullas ut på ett säkert sätt.

Principen bakom detta tillvägagångssätt är att väldiga datamängder utgör ett kraftfullt verktyg. I stället för att vara hänvisade till ett fåtal bilar på en testbana, kan vi använda data från miljontals kilometers körning av tiotusentals Volvoförare i hela världen för att validera och införa ny teknik.

Cirkularitet gynnar affären
Principerna för en cirkulär ekonomi som beskrevs i samband med elektrifiering och batterier är också relevanta för produktutvecklingen. Vi vill komma bort från den linjära ekonomiska modellen, vilket innebär att vi ska bygga bilar annorlunda än vi gjort under nästan ett sekel. Den cirkulära ekonomin ger tydliga fördelar när det gäller att nyttja värdefulla resurser mer effektivt och minska vår klimatpåverkan och våra avfallsmängder. Det sänker också kostnaderna och öppnar för nya intäktsströmmar. Vi strävar efter att våra bilar, liksom komponenterna i dem, ska vara optimerade för cirkularitet. Komponenter ska antingen kunna återanvändas eller återvinnas.

Många vägar till cirkularitet
Nylanserade Concept Recharge demonstrerar hur cirkulära material i kupé och exteriör kan minska avfallsmängderna och koldioxidavtrycket avsevärt. Concept Recharge visar hur våra framtida bilmodeller delvis kan byggas av återvunna, förnybara och/eller hållbara material. Det gäller interiören, karosspanelerna och till och med däcken.

Att bevara komponentvärden genom fabriksrenovering, återanvändning och återvinning är en grundläggande del av att bli ett cirkulärt företag. Vi har redan kommit långt – under 2021 återställdes mer än 37 000 delar, och därmed kunde över 4 000 ton koldioxidutsläpp undvikas. Vi arbetar även med att utnyttja material bättre och på så sätt minimera avfallet från tillverkningen. Redan i dag återvinner vi 96 procent av avfallet från vår tillverkning.

Att minska användningen av primärråvaror är också prioriterat. Vår ambition till 2025 är att 25 procent av materialen i våra nya bilar ska vara återvunna eller biobaserade. Det gäller bland annat 40 procent av allt aluminium. Att skapa slutna kretslopp för material är viktigt för att kunna nyttja dem optimalt, förlänga deras livstid och se till att de återförs i tillverkningen. När det gäller aluminium har vi redan åstadkommit detta.

Care by Volvo och M
Ett annat exempel på hur vi tänker cirkulärt är våra mobilitetserbjudanden M och Care by Volvo, som gör att de bilar som finns ute på marknaden används mer. Care by Volvo-bilar som lämnas tillbaka efter kortare abonnemangsperioder passar exempelvis perfekt i M:s bildelningsflotta. M kan även använda bilhandlares demo- och lånebilar på helgerna, när efterfrågan på bildelning är högre. Affärsmodeller som bygger på bildelning minskar dessutom det totala antalet bilar, och därmed i sin tur trängseln och föroreningarna, i synnerhet i städerna.

När vi säger att det inte räcker med elektrifiering är det detta vi menar: För att bli ett klimatneutralt företag senast 2040 behöver vi hantera våra utsläpp, minska avfallsmängderna, använda bilarna effektivare och bevara material-, komponent- och bildelsvärden i hela verksamheten. Läs mer om den cirkulära ekonomin på sidan 43.

Nytänkandets kraft gäller allt – och kräver samarbete



För att främja bolagets långsiktiga ambitioner, att bli en cirkulär verksamhet till 2040, ska Volvo Cars bygga upp slutna kretslopp för särskilt utsläppsintensiva material som stål och aluminium. Vi ska också återställa, reparera, renovera och återanvända komponenter. Ambitionen är att med cirkulära affärsmetoder åstadkomma årliga besparingar om 1 miljard SEK, och minska våra koldioxidutsläpp med 2,5 miljoner ton från och med 2025.

Nya affärsmodeller är betydelsefulla inslag i en cirkulär affärsverksamhet. Ett exempel är att ge fordonsbatterier ett andra liv. När batterierna används för stationär energilagring uppstår nya intäktsströmmar och kostnadsbesparingar, samtidigt som batteriernas livscykel förlängs.

Volvo Cars utforskar tillsammans med sina leverantörer och partner hur högvoltsbatterier kan återanvändas i nya sammanhang. Vi samarbetar bland annat med BatteryLoop, ett företag i Stena Recycling-koncernen som återanvänder bilbatterier. BatteryLoop och Volvo Cars använder batterier från elektrifierade Volvobilar i ett soldrivet energilagringssystem. Med start i april 2021 driver systemet laddstationer för elektrifierade bilar och cyklar vid hygien- och hälsobolaget Essitys kontor utanför Göteborg.

”Vi välkomnar Volvo Cars engagemang för att utforma, utveckla och tillverka produkter som går att återanvända.”

Joe Murphy,
nätverkschef vid Ellen MacArthur Foundation

Ett liknande pilotprojekt har tagits till kommersiell fas av Volvo Cars, cleantech-bolaget Comsys AB och det europeiska kraftföretaget Fortum. Målet är att öka leveransflexibiliteten vid ett av Fortums svenska vattenkraftverk, samtidigt som elbilsbatterier får ett andra liv. Batteripaket från Volvo-laddhybrider används för stationär energilagring och tjänar då som snabb reglerkraft för elnätet.



VI SATSAR PÅ ONLINEFÖRSÄLJNING

- Skräddarsydd kundupplevelse där onlineupplevelsen integreras med fysiska återförsäljarkontakter
- Transparent prissättning och erbjudande
- Bilabonnemang och återkommande intäkter
- Effektivisering av försäljning och distribution ger lägre kostnader och kapitalbindning



Vi använder kontinuerligt nya insikter då vi utvecklar och uppgraderar våra produkter, men några av dem sticker ut mer än andra. Nyttan av att förenkla både vårt erbjudande och bilköpsprocessen framgår tydligt av de kundreaktioner och användningsmönster som vi har kunnat avläsa i realtid från vår bilkonfigurator på nätet. Med hjälp av sådana uppgifter finjusterar och förbättrar vi vår onlineförsäljning kontinuerligt.

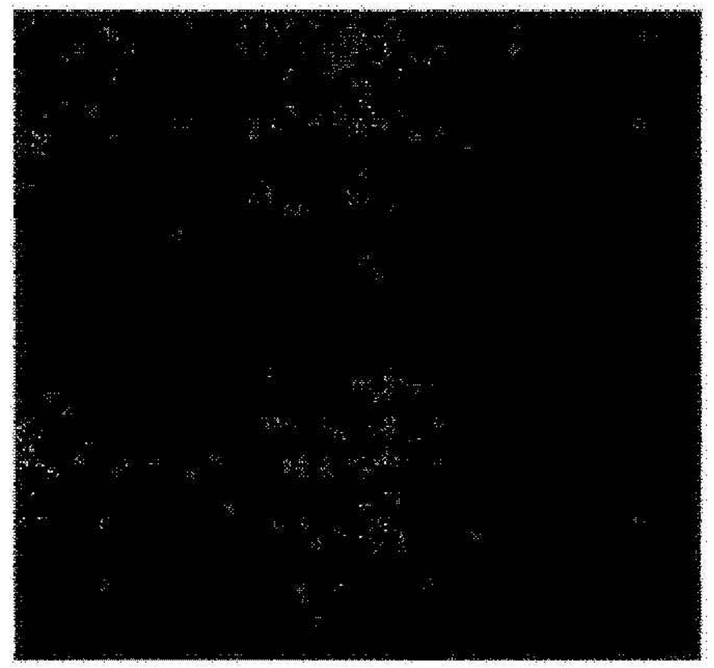
Att kunna välja bland ett antal förkonfigurerade men välutrustade modeller har gått hem hos många kunder. Och vi har märkt på flera marknader att konverteringsgraden ökat när vi lagt in fler förkonfigurerade bilar och förenklat konfiguratorn på volvocars.com.

Fördelen med ett förenklat erbjudande – snabb leverans

Genom att minska antalet valmöjligheter kan vi i framtiden erbjuda många modeller med snabb leverans. Väntetiden blir då ett par veckor, snarare än flera månader som gäller vid nuvarande ordersystem. För att minska komplexiteten måste vi göra stora förändringar av såväl affärsorganisation som av vår industriella verksamhet. Fördelarna är dock avsevärda genom att det ger oss möjlighet att driva verksamheten betydligt effektivare och uppfylla kundernas förväntningar mycket bättre.

Abonnemang bygger nya relationer

Abonnemang spelar en allt viktigare roll, vilket framgår av att Care by Volvo snabbt blir alltmer populärt. Konceptet tilltalar både kunderna och Volvo Cars. När vi övergår från en cyklisk affärsmodell till en abonnemangsbaserad, får vi bättre förutsättningar att generera återkommande intäkter från mjukvaruförsäljning och tjänster. Det ger oss även chansen att ersätta andra aktörers leasingerbjudanden med egna abonnemang. Tack vare abonnemangsmodellen kan vi värva fler kunder – en viktig aspekt när vi ska expandera vår affärsverksamhet. Slutligen öppnar det också för mer direkta relationer med våra kunder.



Dynamiken i vår kommersiella transformation

Vår kommersiella transformation innebär bland annat att vi omdefinierar våra relation till kunderna och vårt globala återförsäljarnät. Kunderna, som handlar alltmer på nätet, vill ha en smidig och transparent upplevelse – men också kundservice med premiumkvalitet. Detta kommersiella paradigmskifte möter vi tillsammans med våra återförsäljare, som dock får en delvis annorlunda roll.

Fram till ganska nyligen byggde vår affärsmodell främst på den traditionella relationen grossist–återförsäljare. Modellen har en tydlig nedsida: Ur kundens perspektiv blir prissättningen inkonsekvent, och kunden får ofta ägna sig åt en tidsödande och obekväm



VI SATSAR PÅ ONLINEFÖRSÄLJNING

- Skräddarsydd kundupplevelse där onlineupplevelsen integreras med fysiska återförsäljarkontakter
- Transparent prissättning och erbjudande
- Bilabonnemang och återkommande intäkter
- Effektivisering av försäljning och distribution ger lägre kostnader och kapitalbindning



Vi använder kontinuerligt nya insikter då vi utvecklar och uppgraderar våra produkter, men några av dem sticker ut mer än andra. Nyttan av att förenkla både vårt erbjudande och bilköpsprocessen framgår tydligt av de kundreaktioner och användningsmönster som vi har kunnat avläsa i realtid från vår bilkonfigurator på nätet. Med hjälp av sådana uppgifter finjusterar och förbättrar vi vår onlineförsäljning kontinuerligt.

Att kunna välja bland ett antal förkonfigurerade men välutrustade modeller har gått hem hos många kunder. Och vi har märkt på flera marknader att konverteringsgraden ökat när vi lagt in fler förkonfigurerade bilar och förenklat konfiguratorn på volvocars.com.

Fördelen med ett förenklat erbjudande – snabb leverans

Genom att minska antalet valmöjligheter kan vi i framtiden erbjuda många modeller med snabb leverans. Väntetiden blir då ett par veckor, snarare än flera månader som gäller vid nuvarande ordersystem. För att minska komplexiteten måste vi göra stora förändringar av såväl affärsorganisation som av vår industriella verksamhet. Fördelarna är dock avsevärda genom att det ger oss möjlighet att driva verksamheten betydligt effektivare och uppfylla kundernas förväntningar mycket bättre.

Abonnemang bygger nya relationer

Abonnemang spelar en allt viktigare roll, vilket framgår av att Care by Volvo snabbt blir alltmer populärt. Konceptet tilltalar både kunderna och Volvo Cars. När vi övergår från en cyklisk affärsmodell till en abonnemangsbaserad, får vi bättre förutsättningar att generera återkommande intäkter från mjukvaruförsäljning och tjänster. Det ger oss även chansen att ersätta andra aktörers leasingerbjudanden med egna abonnemang. Tack vare abonnemangsmodellen kan vi värva fler kunder – en viktig aspekt när vi ska expandera vår affärsverksamhet. Slutligen öppnar det också för mer direkta relationer med våra kunder.



Dynamiken i vår kommersiella transformation

Vår kommersiella transformation innebär bland annat att vi omdefinierar våra relation till kunderna och vårt globala återförsäljarnät. Kunderna, som handlar alltmer på nätet, vill ha en smidig och transparent upplevelse – men också kundservice med premiumkvalitet. Detta kommersiella paradigmskifte möter vi tillsammans med våra återförsäljare, som dock får en delvis annorlunda roll.

Fram till ganska nyligen byggde vår affärsmodell främst på den traditionella relationen grossist–återförsäljare. Modellen har en tydlig nedsida: Ur kundens perspektiv blir prissättningen inkonsekvent, och kunden får ofta ägna sig åt en tidsödande och obekväm



förhandling. Det framgår inte heller alla gånger tydligt vad som egentligen ingår i priset, eftersom det är svårt att jämföra erbjudanden som inte publiceras på nätet. Dessutom blir det svårt att bygga direkta relationer mellan kunderna och Volvo Cars. Därmed känner vi inte våra kunder eller förstår hur de vill använda våra bilar och interagera med vårt varumärke så bra som vi behöver för att kunna erbjuda en skräddarsydd köpupplevelse med relevant information och ett bemötande anpassat till kundens behov, beteende och intressen. För att förbli relevant i dagens ekonomi är det avgörande att ha direkta kundrelationer och förstå vad kunderna vill ha.

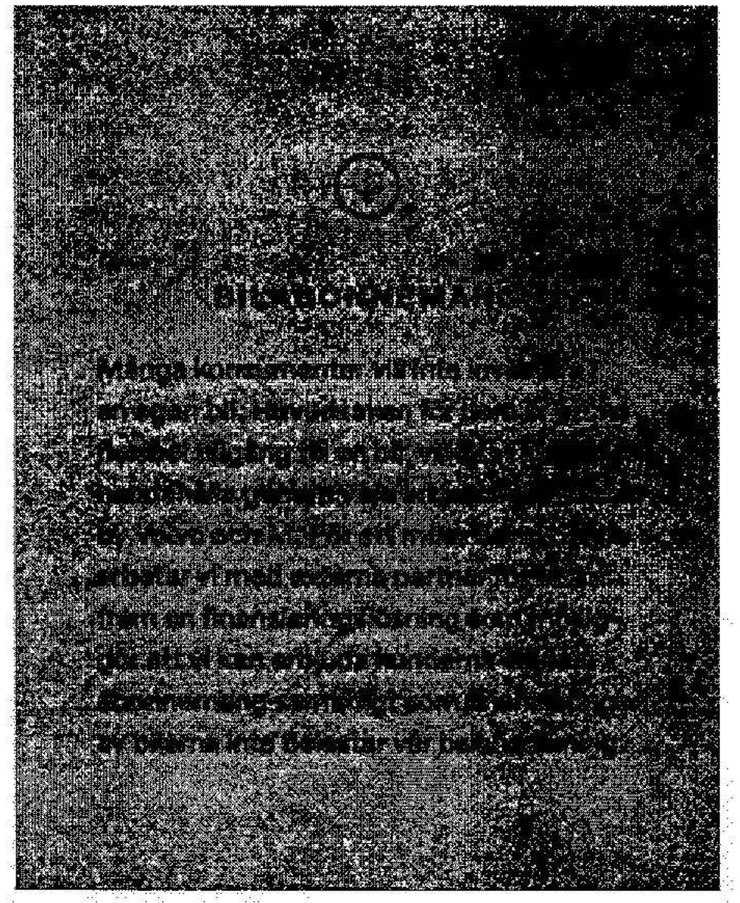
Bygga direkta relationer

Onlineförsäljning är ett viktigt steg åt rätt håll. Kunder som köper sin bil i vår flaggskeppsbutik på internet får en transparent och enkel köpupplevelse, kortare leveranstider och bättre insyn i prissättningen. Vi kan bygga upp direkta konsumentrelationer, och bygga ut och förbättra vårt erbjudande digitalt. Vi får insikter i realtid om vad kunderna vill ha och hur de beter sig. Därmed kan vi utveckla och leverera nya digitala tjänster som är anpassade till kundernas vardag, samtidigt som vi erbjuder finansierings- och försäkringslösningar anpassade till specifika behov.

Våra återförsäljare kommer även fortsättningsvis att tillhandahålla många tjänster, och vara viktiga partner när vi ska leverera bästa möjliga kundupplevelse. De kommer att stödja våra kunder i köpfasen, presentera relevanta erbjudanden för dem, ombesörja slutleveransen av bilen och tillhandahålla övrig service.

Även efter övergången till en onlinebaserad försäljningsmodell fortsätter vi att investera i vår fysiska närvaro, bland annat i form av tillfälliga och varaktiga popup-studior. Vi vill gärna synas i stadskärnor, på järnvägsstationer och flygplatser. Vi kompletterar detta med andra trafikknutpunkter där konsumenterna interagerar med vårt varumärke medan de laddar eller tankar sin bil.

Permanenta Volvo Studios och pop-up studios som väcker intresse i sådana miljöer ger oss möjlighet att visa upp våra senaste produkter och locka nya kunder.





5 Fastest transformer – vårt arbetssätt

Nära samarbeten och en unik kultur är nyckeln

VÅR AMBITION ÄR ATT VARA EN PRIORITERAD ARBETSGIVARE OCH EFTERTRAKTAD SAMARBETSPARTNER

41 000

GENOMSNITTLIGT ANTAL ENGAGERADE MEDARBETARE UNDER 2021

Volvo Cars har en unik ägarstruktur som ger oss tillgång till teknik från Kina och världens största personbilsmarknad. Genom att vi ingår i Geely Holding-koncernen skapas möjligheter att genom för oss relevanta samarbeten skapa synergieffekter och skalfördelar. Detta innebär att vi kan optimera vår resursallokering på bästa sätt.

Det finns många exempel på samarbeten mellan oss och våra systerföretag. Bland annat tillverkar vår fabrik i Taizhou i Kina bilar för två varumärken som delar fordonsarkitekturen CMA. Därigenom optimerar vi användningen av vår befintliga tillverkningskapacitet och vårt leverantörsnät. Ett annat exempel är LYNK&CO, där vi äger 30 procent, som övervägер att använda vårt återförsäljar- och servicenät vid en framtida expansion utanför Kina.

Delade kostnader

Genom att dela forsknings- och utvecklingskostnader samt samordna inköp av komponenter inom utvalda samarbetsområden minskar vi den totala FoU-kostnaden per bil. Även här är CMA-arkitekturen ett bra exempel: Volvo XC40 och C40, Polestar 2 samt ett flertal modeller från LYNK&CO är byggda på CMA-arkitekturen. Sådana samfinansierade samarbeten blir även aktuella för framtida arkitekturer. Det bidrar till att göra Volvo Cars övergång till helt elektriska fordon lönsam.

Samarbetsmodellen är en viktig framgångsfaktor som hjälper oss att genomföra branschens snabbaste transformation och svara upp mot den snabba industriella omvandling som just nu pågår. Genom att ingå smarta partnersamarbeten inom Geely-staren och med andra utvalda tekniskt ledande företag kan vi leda utvecklingen i flera områden.

VÅR FRAMGÅNG BYGGER PÅ ATT VI ÄR EN SYFTESDRIVEN ORGANISATION

SYFTE-AFFÄRS-DE-PRODUKT

FREEDOM TO MOVE PÅ ETT PERSONLIGT, HÅLLBART OCH SÄKERT SÄTT

PERSONLIGT HÅLLBART SÄKERT

SAMARBETE ÄR MODELLEN

- Geelys ekosystem ger tillgång till kinesiska partner
- Attraktiva samarbeten med tekniskt ledande partner
- Genuin företagskultur
- Högt utvecklingstempo



Vi vill erbjuda konsumenterna en smidig, sömlös premiumupplevelse, oavsett kanal de väljer för att interagera med varumärket och företaget Volvo Cars.

förhandling. Det framgår inte heller alla gånger tydligt vad som egentligen ingår i priset, eftersom det är svårt att jämföra erbjudanden som inte publiceras på nätet. Dessutom blir det svårt att bygga direkta relationer mellan kunderna och Volvo Cars. Därmed känner vi inte våra kunder eller förstår hur de vill använda våra bilar och interagera med vårt varumärke så bra som vi behöver för att kunna erbjuda en skräddarsydd köpupplevelse med relevant information och ett bemötande anpassat till kundens behov, beteende och intressen. För att förbli relevant i dagens ekonomi är det avgörande att ha direkta kundrelationer och förstå vad kunderna vill ha.

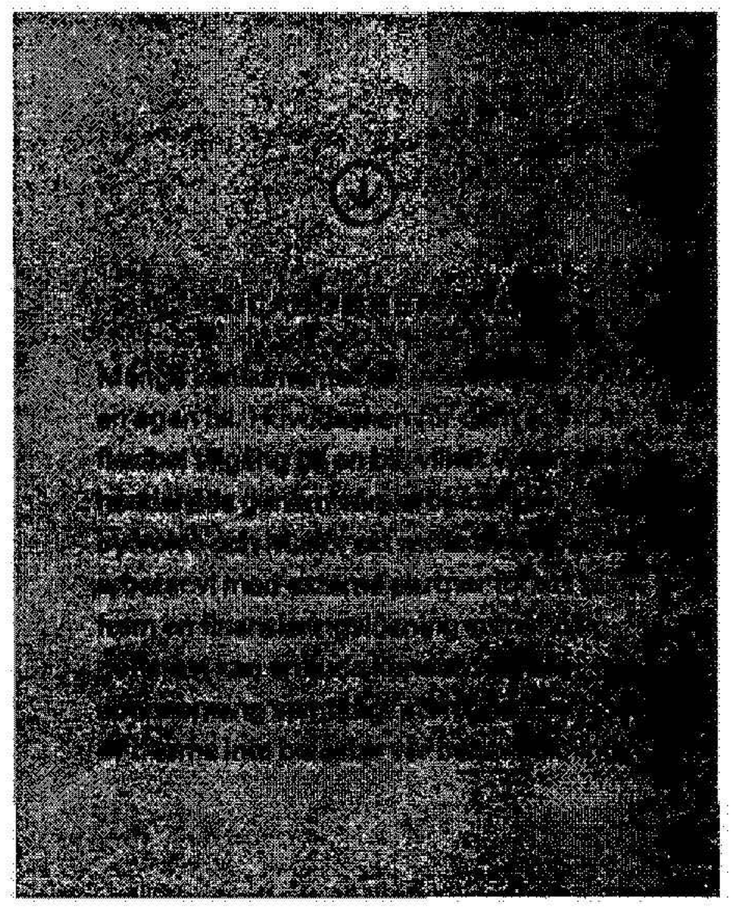
Bygga direkta relationer

Onlineförsäljning är ett viktigt steg åt rätt håll. Kunder som köper sin bil i vår flaggskeppsbutik på internet får en transparent och enkel köpupplevelse, kortare leveranstider och bättre insyn i prissättningen. Vi kan bygga upp direkta konsumentrelationer, och bygga ut och förbättra vårt erbjudande digitalt. Vi får insikter i realtid om vad kunderna vill ha och hur de beter sig. Därmed kan vi utveckla och leverera nya digitala tjänster som är anpassade till kundernas vardag, samtidigt som vi erbjuder finansierings- och försäkringslösningar anpassade till specifika behov.

Våra återförsäljare kommer även fortsättningsvis att tillhandahålla många tjänster, och vara viktiga partner när vi ska leverera bästa möjliga kundupplevelse. De kommer att stödja våra kunder i köpfasen, presentera relevanta erbjudanden för dem, ombesörja slutleveransen av bilen och tillhandahålla övrig service.

Även efter övergången till en onlinebaserad försäljningsmodell fortsätter vi att investera i vår fysiska närvaro, bland annat i form av tillfälliga och varaktiga popup-studior. Vi vill gärna synas i stadskärnor, på järnvägsstationer och flygplatser. Vi kompletterar detta med andra trafikknutpunkter där konsumenterna interagerar med vårt varumärke medan de laddar eller tankar sin bil.

Permanenta Volvo Studios och pop-up studios som väcker intresse i sådana miljöer ger oss möjlighet att visa upp våra senaste produkter och locka nya kunder.





5 Fastest transformer – vårt arbetssätt

Nära samarbeten och en unik kultur är nyckeln

VÅR AMBITION ÄR ATT VARA EN PRIORITERAD ARBETSGIVARE OCH EFTERTRAKTAD SAMARBETSPARTNER

41 000

GENOMSNITTLIGT ANTAL ENGAGERADE MEDARBETARE UNDER 2021

Volvo Cars har en unik ägarstruktur som ger oss tillgång till teknik från Kina och världens största personbilsmarknad. Genom att vi ingår i Geely Holding-koncernen skapas möjligheter att genom för oss relevanta samarbeten skapa synergieffekter och skalfördelar. Detta innebär att vi kan optimera vår resursallokering på bästa sätt.

Det finns många exempel på samarbeten mellan oss och våra systerföretag. Bland annat tillverkar vår fabrik i Taizhou i Kina bilar för två varumärken som delar fordonsarkitekturen CMA. Därigenom optimerar vi användningen av vår befintliga tillverkningskapacitet och vårt leverantörsnät. Ett annat exempel är LYNK&CO, där vi äger 30 procent, som övervager att använda vårt återförsäljar- och servicenat vid en framtida expansion utanför Kina.

Delade kostnader

Genom att dela forsknings- och utvecklingskostnader samt samordna inköp av komponenter inom utvalda samarbetsområden minskar vi den totala FoU-kostnaden per bil. Även här är CMA-arkitekturen ett bra exempel: Volvo XC40 och C40, Polestar 2 samt ett flertal modeller från LYNK&CO är byggda på CMA-arkitekturen. Sådana samfinansierade samarbeten blir även aktuella för framtida arkitekturer. Det bidrar till att göra Volvo Cars övergång till helt elektriska fordon lönsam.

Samarbetsmodellen är en viktig framgångsfaktor som hjälper oss att genomföra branschens snabbaste transformation och svara upp mot den snabba industriella omvandling som just nu pågår. Genom att ingå smarta partnersamarbeten inom Geely-sfären och med andra utvalda tekniskt ledande företag kan vi leda utvecklingen i flera områden.

VÅR FRAMGÅNG BYGGER PÅ ATT VI ÄR EN SYFTESDRIVEN ORGANISATION

SYFTE AFFÄRS DE PRODUKT

FREEDOM TO MOVE PÅ ETT PERSONLIGT, HÅLLBART OCH SÄKERT SÄTT

PERSONLIGT HÅLLBART SÄKERT

SAMARBETE ÄR MODELLEN

- Geelys ekosystem ger tillgång till kinesiska partner
- Attraktiva samarbeten med tekniskt ledande partner
- Genuin företagskultur
- Högt utvecklingstempo

2022101200758

Smarta partnersamarbeten
Samarbeten med ledande teknikaktörer är en nyckel till vår framgång, att försöka utveckla allt på egen hand är inte rimligt. Våra samarbeten med Google och ECARX säkerställer att våra bilar utrustats med branschens bästa infotainmentsystem och nätuppkoppling. NVIDIA hjälper oss att genomföra vår centraldatorstrategi medan dotterbolaget Zenseact leder utvecklingen av mjukvara för autonom körning. Luminar hjälper oss att förse våra bilar med världens bästa hårdvara och sensorer.

Att skapa tillsammans gör skillnad
En annan viktig framgångsfaktor är vår genuina volvokultur. Att våra medarbetare i hela världen har så enormt skiftande bakgrunder är A och O för vår framgång och starka företagskultur. Att locka och behålla talanger från hela världen, och ta fram det bästa hos alla medarbetare, är helt avgörande för att vi ska kunna förverkliga våra tillväxtplaner och förbli en ledande aktör inom premiumbilar och mobilitet, där konkurrensen är knivskarp.

Vi vill vara ett föredöme i branschen när det gäller företagskultur och hur medarbetarna får möjlighet att ta eget ansvar. Bara så kan vi möta både dagens och framtidens behov, såväl inom tillverkning och konstruktion som i affärsverksamheten.

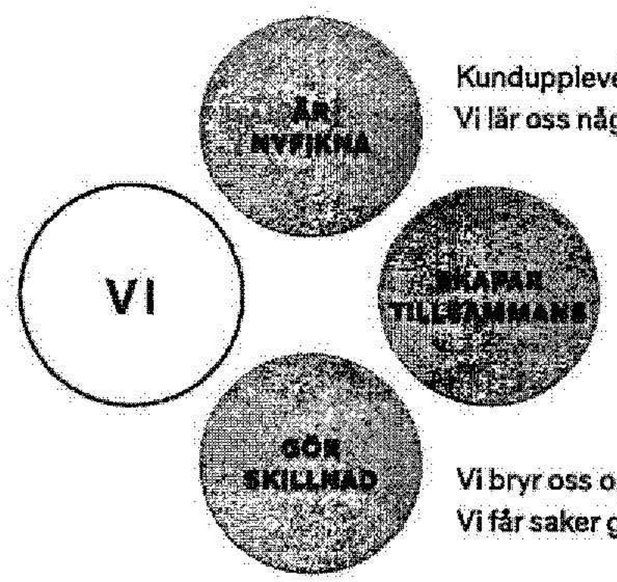
En efterfrågad arbetsgivare
Vår ambition är att alla som vill göra skillnad ska söka sig till oss i första hand. Vi vill ge våra medarbetare möjlighet att fortsätta växa och utvecklas, och stödja dem att utveckla sin inneboende potential till max.

Alla våra medarbetare ska också alltid känna att de kan vara sig själva på jobbet. Vi vill ge lika möjligheter till alla, med hänsyn till kompetens, erfarenhet och prestationsförmåga. Vår samarbetsorienterade kultur värdesätter en öppen, kreativ och nyfiken inställning, där vi lär oss av varandra. Genom att skapa en företagskultur som uppmuntrar och välkomnar en mångfald av olika infallsvinklar hjälper vi var och en att leva upp till sin fulla potential – med plats för kreativitet, nytänkande, engagemang och bättre beslutsfattande.

Vi söker aktivt efter talanger
Vi försöker aktivt rekrytera så brett som möjligt genom att identifiera talanger i underrepresenterade grupper. Dessutom motarbetar vi omedvetna fördomar, och strävar efter ökad mångfald i vår rekrytering och att inspirera nästa generation av innovatörer och ledare. Vi har bland annat gjort ett åtagande om att könsfördelningen ska vara neutral när vi rekryterar.

En annan grundläggande del av vår kultur är att vi ska vara en ledare inom etiskt och ansvarsfullt företagande. Detta kommuniceras också regelbundet till våra medarbetare och partner. Vi har nolltolerans mot korruption och ska bedriva vår affärsverksamhet etiskt. Det är inte bara moraliskt rätt, utan också affärsmässigt sunt. Det hjälper oss att rekrytera och behålla talanger och gör medarbetarna mer motiverade.

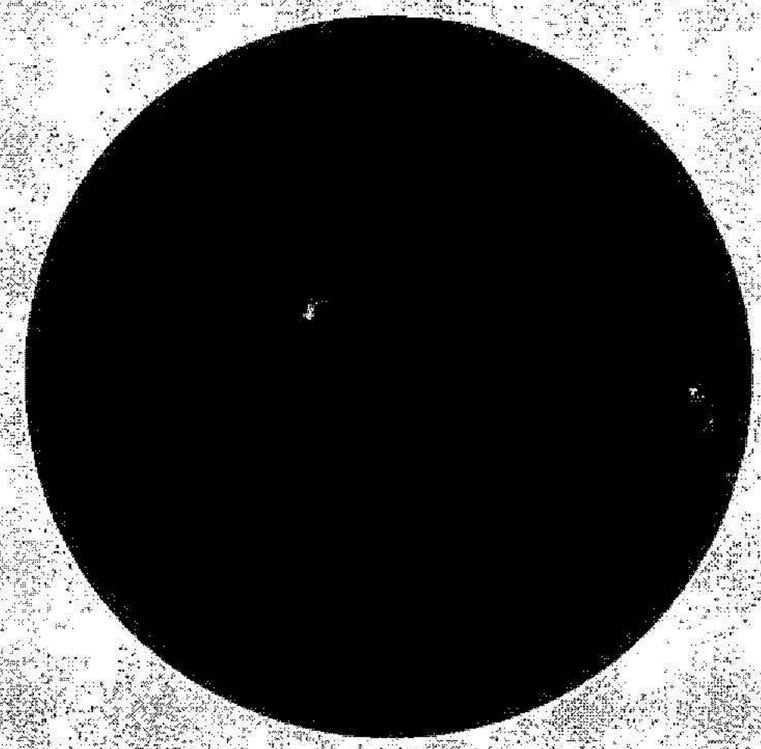
En ny standard för branschen
För att vara den attraktiva arbetsgivare vi vill vara och sätta en ny standard för den övriga bilindustrin fokuserar vi på att även stötta våra medarbetare utanför arbetet. Vi vill vara en bra arbetsgivare för föräldrar i alla länder och stöttar alla medarbetare som vill ägna kvalitetstid åt sina barn och familjer. För att främja detta mål lanserade vi 2021 initiativet Family Bond, som ger alla våra medarbetare 24 veckors föräldraledighet med 80 procent av grundlönen, oavsett kön, land eller familjekonstellation.



Kundupplevelsen är viktigast.
Vi lär oss något varje dag och ska vara innovativa.

Vi vill bygga förtroende och bli ännu bättre på det vi är bra på.
Vi har kul och bidrar där vi kan.

Vi bryr oss om människor och vår planet.
Vi får saker gjorda.



Family Bond ger våra medarbetare ett rikare liv

Sedan vi lanserade Family Bond vill allt fler manliga medarbetare ta föräldraledigt. Vi ser också att ledigheterna som tas ut generellt blir allt längre. Family Bond-erbjudandet har utnyttjats av medarbetare i alla regioner och på alla fabriker. Föräldraledighet gör det lättare att bygga team präglade av mångfald. Det frigör kreativitet och nytänkande överallt i organisationen – vilket hela koncernen får nytta av.

”Om några veckor föds mitt fjärde barn. Men det här är första gången som jag kan vara föräldraledig.

Paul-Henri Matha,
Teknisk chef, Exterior Lighting

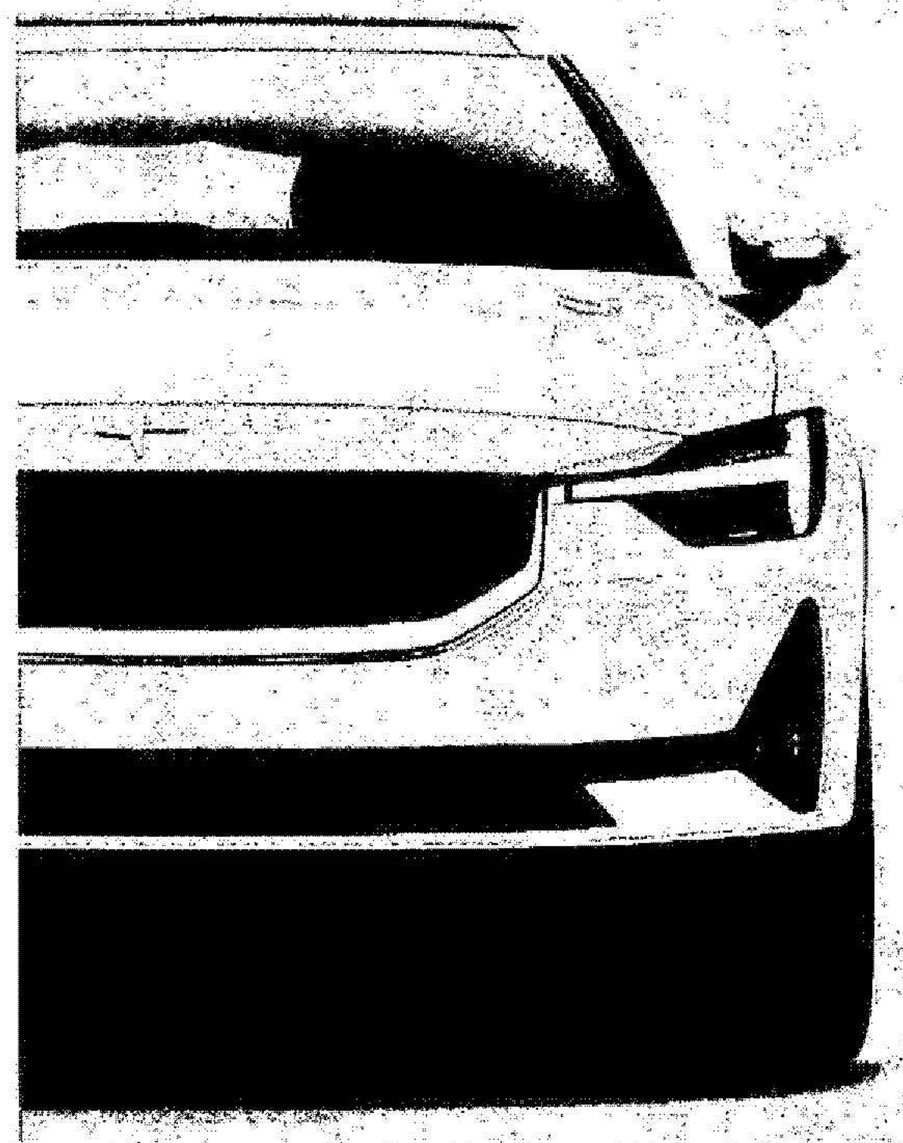
STRATEGISKA INNEHAV
- Polestar
- LYNK & CO
- NoVo Energy
- Aurobay
- Zenseact
- HaleyTek
- Volvo Tech Fund

Strategiska innehav

Volvo Cars investerar i ny teknik för att förverkliga sina strategiska ambitioner. Investeringar i och uppstart av nya företag med innovativ teknik och mobilitetslösningar driver värdeskapande och synergier.

Polestar

ÄGARANDEL: 49,5%
DELÄGARE: PSD INVESTMENT OCH ANDRA INGÅR I EBIT*



Volvo Cars investerar i företag och partnerskap som hjälper oss att förverkliga våra strategiska ambitioner, vara mer konkurrenskraftiga och snabbare i vår omställning.

Vi har medgrundat och investerat i ett antal intresseföretag samt bjudit in strategiska partner att investera. Att driva verksamheterna vid sidan av kärnverksamheten gör dem mer fokuserade och påskyndar teknikutvecklingen samt värdeskapandet vilket ökar det potentiella värdet för koncernen. Vi strävar också efter att skapa intäkter genom att erbjuda våra innovationer till partner och kunder på marknaden.

Våra viktigaste strategiska innehav är Polestar, LYNK&CO, NoVo Energy, Zenseact, HaleyTek och Aurobay.

Polestar – ett premiummärke för högpresterande elbilar medgrundat av Volvo Cars

Varumärket Polestar grundades i racingsammanhang 1996 och förvärvades av Volvo Cars 2015. Det etablerades som ett självständigt premiumvarumärke för prestanda-elbilar 2017 med fokus på design, hållbarhet och innovation. I september 2021 meddelade Polestar att man avser att notera sig på Nasdaq New York genom en sammanslagning (de-SPAC-combination) med Gores Guggenheim, Inc. Fusionen beräknas bli slutförd under första halvåret 2022. Volvo Cars förblir bolagets största ägare och fortsätter, som en ansvarig aktieägare och affärspartner, att stödja tillväxten och utvecklingen av Polestar. Det nära samarbetet mellan Volvo Cars och Polestar omfattar bland annat gemensam teknik och utnyttjande av skalfördelar genom gemensamma tillverkningsanläggningar och leveranskedjor.

Polestar har relativt branschen en slimmad balansräkning och köper biltillverkning från Volvo Cars där Polestar 2 tillverkas i Kina (Taizhou) och kommande Polestar 3 ska tillverkas både i USA (Charleston) och i Kina. Såväl Polestar 2 som Polestar 3 baseras på teknik som delas med Volvo Cars. I takt med att båda varumärkena ökar sina volymer finns avsevärda skalfördelar att utnyttja inom logistik, försäljning, distribution med mera. Samarbetet mellan Volvo Cars och Polestar har möjliggjort Polestars snabba marknadslansering och tillverkning av bilar av hög kvalitet i stora volymer.

Ledande på teknikområdet

Polestar har i många avseenden varit Volvo Cars testbädd för utvecklingen av eldriftsteknik och infotainmentsystem baserade på Android. Samarbetet har även spelat en viktig kommersiell roll. Genom Polestar har vi tillhört pionjärerna inom onlinebaserad direktförsäljning till konsumenter, med direkta konsumentrelationer och Polestar-spaces i stadskärnorna. Allt detta har vi kunnat dra lärdomar av. Därigenom har bolaget byggt upp ett välfungerande försäljnings- och distributionsnät, och genererat många värdefulla insikter som hjälper oss i vår egna kommersiella transformation.

I framtiden ska vi leverera ett antal tjänster till Polestar, till stöd för bolagets tillväxtplan och ambitionen att höra till de snabbast växande helt elektriska högpresterande bilmärkena. Polestar har meddelat att bolaget avser att etablera sig på 30 marknader till utgången av 2023. Försäljningen ska uppgå till 290 tusen bilar till slutet av 2025 från 29 tusen i 2021.

LYNK&CO

LYNK & CO är ett av Kinas snabbast växande bilmärken. Bolaget har sex modeller, och har i 2021 sålt mer än 220 000 bilar. LYNK & CO har lanserats på ett antal marknader i Europa, där man tillhandahåller mobilitet genom medlemskap och delning. LYNK & CO har även meddelat att bolaget avser att expandera till Mellanöstern samt Asien och Stillahavsområdet under 2022. Den första satsningen sker i Kuwait.

ÄGARANDEL: 30 %
DELÄGARE: GEELY AUTO 50 %, GEELY HOLDING 20 %
INGÅR I EBIT*

*Ingår i Volvo Cars rapporterade rörelseresultat som andel av inkomst från joint ventures och intresseföretag

2022101200759

Smarta partnersamarbeten
Samarbeten med ledande teknikaktörer är en nyckel till vår framgång, att försöka utveckla allt på egen hand är inte rimligt. Våra samarbeten med Google och ECARX säkerställer att våra bilar utrustats med branschens bästa infotainmentsystem och nätuppkoppling. NVIDIA hjälper oss att genomföra vår centraldatorstrategi medan dotterbolaget Zenseact leder utvecklingen av mjukvara för autonom körning. Luminar hjälper oss att förse våra bilar med världens bästa hårdvara och sensorer.

Att skapa tillsammans gör skillnad
En annan viktig framgångsfaktor är vår genuina volvokultur. Att våra medarbetare i hela världen har så enormt skiftande bakgrunder är A och O för vår framgång och starka företagskultur. Att locka och behålla talanger från hela världen, och ta fram det bästa hos alla medarbetare, är helt avgörande för att vi ska kunna förverkliga våra tillväxtplaner och förbli en ledande aktör inom premiumbilar och mobilitet, där konkurrensen är knivskarp.

Vi vill vara ett föredöme i branschen när det gäller företagskultur och hur medarbetarna får möjlighet att ta eget ansvar. Bara så kan vi möta både dagens och framtidens behov, såväl inom tillverkning och konstruktion som i affärsverksamheten.

En efterfrågad arbetsgivare
Vår ambition är att alla som vill göra skillnad ska söka sig till oss i första hand. Vi vill ge våra medarbetare möjlighet att fortsätta växa och utvecklas, och stödja dem att utveckla sin inneboende potential till max.

Alla våra medarbetare ska också alltid känna att de kan vara sig själva på jobbet. Vi vill ge lika möjligheter till alla, med hänsyn till kompetens, erfarenhet och prestationsförmåga. Vår samarbetsorienterade kultur värdesätter en öppen, kreativ och nyfiken inställning, där vi lär oss av varandra. Genom att skapa en företagskultur som uppmuntrar och välkomnar en mångfald av olika infallsvinklar hjälper vi var och en att leva upp till sin fulla potential – med plats för kreativitet, nytänkande, engagemang och bättre beslutsfattande.

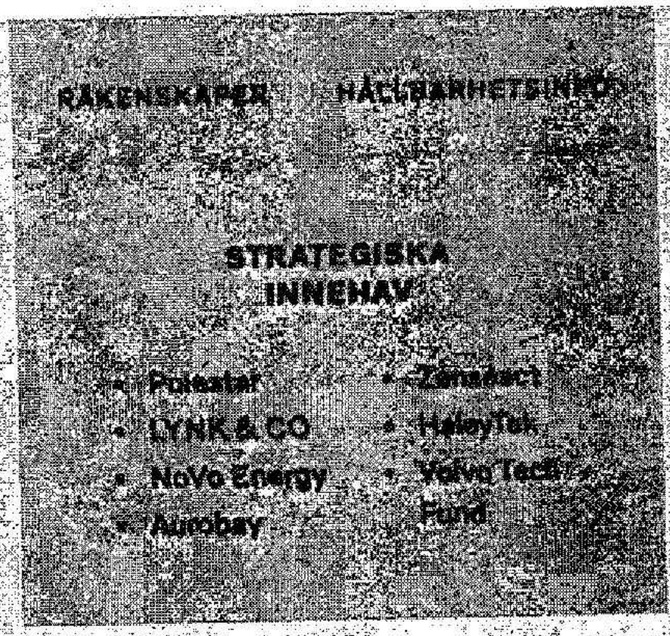
Vi söker aktivt efter talanger
Vi försöker aktivt rekrytera så brett som möjligt genom att identifiera talanger i underrepresenterade grupper. Dessutom motarbetar vi omedvetna fördomar, och strävar efter ökad mångfald i vår rekrytering och att inspirera nästa generation av innovatörer och ledare. Vi har bland annat gjort ett åtagande om att könsfördelningen ska vara neutral när vi rekryterar.

En annan grundläggande del av vår kultur är att vi ska vara en ledare inom etiskt och ansvarsfullt företagande. Detta kommuniceras också regelbundet till våra medarbetare och partner. Vi har nolltolerans mot korruption och ska bedriva vår affärsverksamhet etiskt. Det är inte bara moraliskt rätt, utan också affärsmässigt sunt. Det hjälper oss att rekrytera och behålla talanger och gör medarbetarna mer motiverade.

En ny standard för branschen
För att vara den attraktiva arbetsgivare vi vill vara och sätta en ny standard för den övriga bilindustrin fokuserar vi på att även stötta våra medarbetare utanför arbetet. Vi vill vara en bra arbetsgivare för föräldrar. i alla länder och stöttar alla medarbetare som vill ägna kvalitetstid åt sina barn och familjer. För att främja detta mål lanserade vi 2021 initiativet Family Bond, som ger alla våra medarbetare 24 veckors föräldraledighet med 80 procent av grundlönen, oavsett kön, land eller familjekonstellation.







Strategiska innehav

Volvo Cars investerar i ny teknik för att förverkliga sina strategiska ambitioner. Investeringar i och uppstart av nya företag med innovativ teknik och mobilitetslösningar driver värdeskapande och synergier.

Polestar

ÄGARANDEL: 49,5%
DELÄGARE: PSD INVESTMENT OCH ANDRA INGÅR I EBIT*



Volvo Cars investerar i företag och partnerskap som hjälper oss att förverkliga våra strategiska ambitioner, vara mer konkurrenskraftiga och snabbare i vår omställning.

Vi har medgrundat och investerat i ett antal intresseföretag samt bjudit in strategiska partner att investera. Att driva verksamheterna vid sidan av kärnverksamheten gör dem mer fokuserade och påskyndar teknikutvecklingen samt värdeskapandet vilket ökar det potentiella värdet för koncernen. Vi strävar också efter att skapa intäkter genom att erbjuda våra innovationer till partner och kunder på marknaden.

Våra viktigaste strategiska innehav är Polestar, LYNK&CO, NoVo Energy, Zenseact, HaleyTek och Aurobay.

Polestar – ett premiummärke för högpresterande elbilar medgrundat av Volvo Cars

Varumärket Polestar grundades i racingsammanhang 1996 och förvärvades av Volvo Cars 2015. Det etablerades som ett självständigt premiumvarumärke för prestanda-elbilar 2017 med fokus på design, hållbarhet och innovation. I september 2021 meddelade Polestar att man avser att notera sig på Nasdaq New York genom en sammanslagning (de-SPAC-combination) med Gores Guggenheim, Inc. Fusionen beräknas bli slutförd under första halvåret 2022. Volvo Cars förblir bolagets största ägare och fortsätter, som en ansvarig aktieägare och affärspartner, att stödja tillväxten och utvecklingen av Polestar. Det nära samarbetet mellan Volvo Cars och Polestar omfattar bland annat gemensam teknik och utnyttjande av skalfördelar genom gemensamma tillverkningsanläggningar och leveranskedjor.

Polestar har relativt branschen en slimmad balansräkning och köper biltillverkning från Volvo Cars där Polestar 2 tillverkas i Kina (Taizhou) och kommande Polestar 3 ska tillverkas både i USA (Charleston) och i Kina. Såväl Polestar 2 som Polestar 3 baseras på teknik som delas med Volvo Cars. I takt med att båda varumärkena ökar sina volymer finns avsevärda skalfördelar att utnyttja inom logistik, försäljning, distribution med mera. Samarbetet mellan Volvo Cars och Polestar har möjliggjort Polestars snabba marknadslansering och tillverkning av bilar av hög kvalitet i stora volymer.

Ledande på teknikområdet

Polestar har i många avseenden varit Volvo Cars testbädd för utvecklingen av eldriftsteknik och infotainmentsystem baserade på Android. Samarbetet har även spelat en viktig kommersiell roll. Genom Polestar har vi tillhört pionjärerna inom onlinebaserad direktförsäljning till konsumenter, med direkta konsumentrelationer och Polestar-spaces i stadskärnorna. Allt detta har vi kunnat dra lärdomar av. Därigenom har bolaget byggt upp ett välfungerande försäljnings- och distributionsnät, och genererat många värdefulla insikter som hjälper oss i vår egna kommersiella transformation.

I framtiden ska vi leverera ett antal tjänster till Polestar, till stöd för bolagets tillväxtplan och ambitionen att höra till de snabbast växande helt elektriska högpresterande bilmärkena. Polestar har meddelat att bolaget avser att etablera sig på 30 marknader till utgången av 2023. Försäljningen ska uppgå till 290 tusen bilar till slutet av 2025 från 29 tusen i 2021.

LYNK&CO

LYNK & CO är ett av Kinas snabbast växande bilmärken. Bolaget har sex modeller, och har i 2021 sålt mer än 220 000 bilar. LYNK & CO har lanserats på ett antal marknader i Europa, där man tillhandahåller mobilitet genom medlemskap och delning. LYNK & CO har även meddelat att bolaget avser att expandera till Mellanöstern samt Asien och Stillahavsområdet under 2022. Den första satsningen sker i Kuwait.

ÄGARANDEL: 30 %
DELÄGARE: GEELY AUTO 50 %, GEELY HOLDING 20 %
INGÅR I EBIT*

*Ingår i Volvo Cars rapporterade rörelseresultat som andel av inkomst från joint ventures och intresseföretag

STRATEGI

NOVO ENERGY

Syftet med NoVo Energy, ett joint venture mellan Volvo Cars och Northvolt, är att utveckla och tillverka mer hållbara batterier för användning i Volvo Cars och Polestars nästa generation elbilar.

Joint ventureföretaget siktar på att investera cirka 30 miljarder kronor på ett FoU-center och en battericellfabrik båda med placering i Göteborg, Sverige.

FoU-centret kommer att starta sin verksamhet år 2022 och batterifabriken, med en årlig kapacitet på 50 GWh, är planerad att vara i drift mot slutet av 2025.

ÄGARANDEL: 50 %
DELÄGARE: NORTHVOLT
INGÅR I EBIT*

Aurobay

Aurobay utvecklar och tillverkar världsledande drivlinor baserade på förbränningsmotorer. Dessa används i bilar från Volvo Cars samt i andra varumärken i Geely-sfären. Samtliga Volvo Cars tillgångar relaterade till förbränningsmotorer har avyttrats till Aurobay.

Aurobay drivs av Geely Holding, som kommer att leverera konkurrenskraftiga förbränningsmotorer och drivlinor till Volvo Cars så länge det behövs. Prissättningen är kostnadsbaserad.

ÄGARANDEL: 33 %
DELÄGARE: GEELY HOLDING
INGÅR I EBIT*

zenseact

Zenseact är ett mjukvarubolag som fokuserar på att utveckla en skalbar, världsledande mjukvarustack för autonom körning och förarassistans. Mjukvarustacken omfattar bland annat teknik för att upptäcka och mäta avstånd till objekt genom att sammanväga data från olika sensorer. Zenseacts mjukvara ska inledningsvis erbjudas som en tjänst, via uppgraderingar av nästa generations Volvo- och Polestarbilar. Därefter ska mjukvaran erbjudas även till andra OEM-tillverkare.

ÄGARANDEL: 85 %
DELÄGARE: ECARX
KONSOLIDERAS

HaleyTek

HaleyTek är ett joint ventureföretag ägt av Volvo Cars och ECARX. Det utvecklar Android-baserade mjukvaruplattformar för infotainment.

HaleyTek kommer att skräddarsy systemet för Volvo Cars och Polestars bilar men även sälja anpassningar till andra varumärken i Geely-sfären (samt till utomstående aktörer via ECARX).

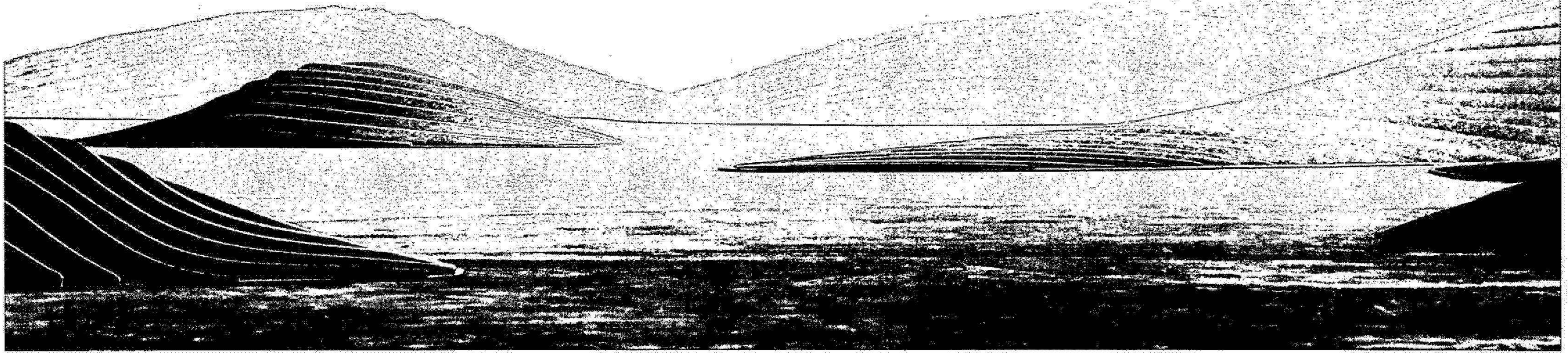
Plattformen integrerar Google Automotive Services, OEM-specifika gränssnitt och fordonsappar, på ett sätt som är oberoende av variationer i fordonsarkitekturen.

ÄGARANDEL: 60 %
DELÄGARE: ECARX
KONSOLIDERAS

VOLVO CARS TECH FUNDS INVESTERINGAR

Volvo Cars strategiska riskkapitalbolag Volvo Cars Tech Fund investerar i startupbolag i tidig fas. Syftet är att få tillgång till nästa generations bil- och mobilitetsteknik. Som strategisk investerare medverkar vi aktivt vid värdeskapandet i startupbolaget och i dess utveckling. Exempel på investeringar är Luminar, Spectralics och Circulor.

*Ingår i Volvo Cars rapporterade rörelseresultat som andel av inkomst från joint ventures och intresseföretag



HÅLLBARHET ÄR NYCKELN TILL VÅR FRAMGÅNG



Genom att hålla högsta möjliga standard för en hållbar mobilitet slår vi vakt om vår planet och bidrar till ett mer rättvist och jämlikt samhälle, samtidigt som vi får en lönsam tillväxt.

STRATEGI

NOVO ENERGY

Syftet med NoVo Energy, ett joint venture mellan Volvo Cars och Northvolt, är att utveckla och tillverka mer hållbara batterier för användning i Volvo Cars och Polestars nästa generation elbilar.

Joint ventureföretaget siktar på att investera cirka 30 miljarder kronor på ett FoU-center och en battericellfabrik båda med placering i Göteborg, Sverige.

FoU-centret kommer att starta sin verksamhet år 2022 och batterifabriken, med en årlig kapacitet på 50 GWh, är planerad att vara i drift mot slutet av 2025.

ÄGARANDEL: 50 %
DELÄGARE: NORTHVOLT
INGÅR I EBIT*

Aurobay

Aurobay utvecklar och tillverkar världsledande drivlinor baserade på förbränningsmotorer. Dessa används i bilar från Volvo Cars samt i andra varumärken i Geely-sfären. Samtliga Volvo Cars tillgångar relaterade till förbränningsmotorer har avyttrats till Aurobay.

Aurobay drivs av Geely Holding, som kommer att leverera konkurrenskraftiga förbränningsmotorer och drivlinor till Volvo Cars så länge det behövs. Prissättningen är kostnadsbaserad.

ÄGARANDEL: 33 %
DELÄGARE: GEELY HOLDING
INGÅR I EBIT*

zenseact

Zenseact är ett mjukvarubolag som fokuserar på att utveckla en skalbar, världsledande mjukvarustack för autonom körning och förarassistans. Mjukvarustacken omfattar bland annat teknik för att upptäcka och mäta avstånd till objekt genom att sammanväga data från olika sensorer. Zenseacts mjukvara ska inledningsvis erbjudas som en tjänst, via uppgraderingar av nästa generations Volvo- och Polestarbilar. Därefter ska mjukvaran erbjudas även till andra OEM-tillverkare.

ÄGARANDEL: 85 %
DELÄGARE: ECARX
KONSOLIDERAS

HaleyTek

HaleyTek är ett joint ventureföretag ägt av Volvo Cars och ECARX. Det utvecklar Android-baserade mjukvaruplattformar för infotainment.

HaleyTek kommer att skräddarsy systemet för Volvo Cars och Polestars bilar men även sälja anpassningar till andra varumärken i Geely-sfären (samt till utomstående aktörer via ECARX).

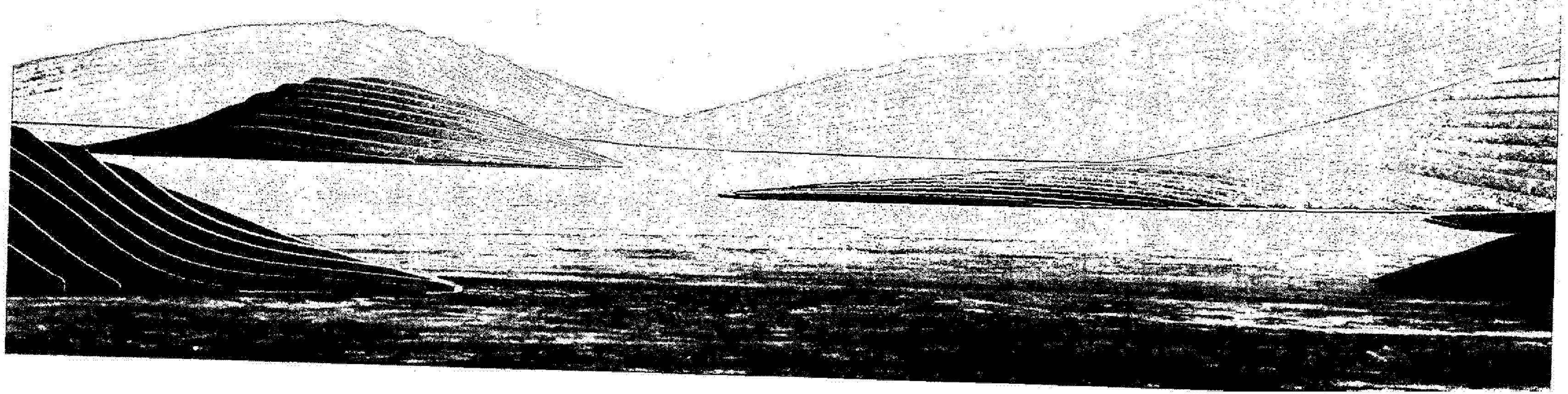
Plattformen integrerar Google Automotive Services, OEM-specifika gränssnitt och fordonsappar, på ett sätt som är oberoende av variationer i fordonsarkitekturen.

ÄGARANDEL: 60 %
DELÄGARE: ECARX
KONSOLIDERAS

VOLVO CARS TECH FUNDS INVESTERINGAR

Volvo Cars strategiska riskkapitalbolag Volvo Cars Tech Fund investerar i startupbolag i tidig fas. Syftet är att få tillgång till nästa generations bil- och mobilitetsteknik. Som strategisk investerare medverkar vi aktivt vid värdeskapandet i startupbolaget och i dess utveckling. Exempel på investeringar är Luminar, Spectralics och Circulor.

*Ingår i Volvo Cars rapporterade rörelseresultat som andel av inkomst från joint ventures och intresseföretag



HÅLLBARHET ÄR NYCKELN TILL VÅR FRAMGÅNG

Genom att hålla högsta möjliga standard för en hållbar mobilitet slår vi vakt om vår planet och bidrar till ett mer rättvist och jämlikt samhälle, samtidigt som vi får en lönsam tillväxt.

2022101200762

ESG-rankning

Hållbarhetsrankningar och hållbarhetsbetyg blir allt viktigare för såväl investerare och kunder som andra intressenter. Genom att samarbeta med värderingsinstitut får vi värdefulla externa bedömningar av vårt hållbarhetsarbete och hjälp att förbättra oss ytterligare.

A-listan för klimatåtgärder samt ledande inom leverantörsengagemang
Volvo Cars var ett av endast 200 företag (av cirka 13 000 deltagare) som kvalificerade sig till CDP:s (tidigare Climate Disclosure Project) A-lista och fick högsta möjliga betyg för sitt klimatarbete. Vårt CDP-resultat gav oss också utmärkelsen Supplier Engagement Leader, ett erkännande av vårt klimatarbete i leveranskedjan, som visar att vi tillhör de bästa 8 procenten vad gäller leverantörsengagemang.

S&P Global CSA – brons
För första gången lyckades Volvo Cars säkra en plats i bronsklassen i Corporate Sustainability Assessment (CSA) som genomförs av värderingsinstitutet S&P Global, som är känt för att ställa hårda krav i sina hållbarhetsrankningar. Bronsplatsen innebär att Volvo Cars hör till de 10 procent av bilföretagen som är bäst på ESG (av cirka 7 500 utvärderade).

EcoVadis – platina
För fjärde året i rad har Volvo Cars fått högsta möjliga hållbarhetsbetyg av EcoVadis, som är branschledande inom hållbarhetsbedömningar av globala leveranskedjor. Vår rankning platina innebär att vi tillhör den bästa percentilen av de 75 000 företag som bedömts.

CDP A LIST 2021 CLIMATE

Sustainability Award
Bronze Class 2022
S&P Global

PLATINUM 2022 ecovadis

”Baserat på de snabbaste elektrifieringsplanerna i sektorn och ett starkt engagemang inom cirkulär ekonomi tror vi att Volvo Cars är på väg att blir en tydlig ledare inom ESG.”

BNP Paribas Exane, januari 2022

Internationella åtaganden

Vi är stolta över att Volvo Cars var med och grundade FN:s Global Compact år 2000. Sedan dess har vi strävat efter att följa de tio principerna för FN:s Global Compact. Vår hållbarhetsredovisning är också vår ”Communication on Progress”, vilket krävs av oss som undertecknare av FN:s Global Compact.

Vidare har vi förbundit oss att följa FN:s mål för hållbar utveckling (SDG). Dessa 17 utvecklingsmål utgör vårt rättesnöre och vi fokuserar på och arbetar med ett antal av dem. Läs mer på sidan 182.

Vår egen uppförandekod (Our Code – How We Act) avspeglar inte bara de tio principerna i FN:s Global Compact, utan också följande normer och riktlinjer:

- Den allmänna förklaringen om de mänskliga rättigheterna
- FN:s barnkonvention
- FN-organet Internationella arbetsorganisationens (International Labour Organisation, ILO) åtta kärnkonventioner: förbud mot barnarbete (138 och 182), förbud mot tvångs- och straffarbete (29 och 105), lika lön för lika arbete oavsett kön och ingen diskriminering vid anställning och yrkesutövning (100 och 111) samt föreningsfrihet och rätt att förhandla kollektivt (87 and 98).
- FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter
- OECD:s riktlinjer för multinationella företag
- OECD:s vägledning om tillbörlig aktsamhet för ansvarsfullt företagande



Vår hållbarhetsstrategi och våra ambitioner

Våra mobilitetslösningar ska hålla högsta möjliga hållbarhetsstandard.

Genom att eftersträva klimatneutralitet och en cirkulär ekonomi samt bedriva en ansvarsfull affärsverksamhet kan vi slå vakt om vår planet och bidra till ett rättvisare och mer jämlikt samhälle, samt stödja vår egen lönsamma tillväxt. Genom att samarbeta med våra intressenter kan vi få bättre resultat av våra åtgärder och påverka globalt, samtidigt som vi främjar en hållbar utveckling i linje med FN:s hållbarhetsmål.

Hållbarhet är en central fråga för vår verksamhet och nyckeln till vår fortsatta framgång. Den är lika viktig för oss som säkerhet.

Koldioxid/CO_2 – inkluderar koldioxidekvivalenter

KLIMATÅTGÄRDER

Klimatneutrala till 2040

Vi vidtar åtgärder längs hela värdekedjan för att minska utsläppen av växthusgaser och ligga i linje med 1,5-gradersmålet*. Vägtransporter står för cirka 10 procent av de globala utsläppen. För att bidra till lösningen på klimatförändringen har Volvo Cars som ambition att vara ett klimatneutralt företag senast 2040.

AMBITIONER TILL MITTEN AV DECENNIET:

- 40 procents total utsläppsminskning (koldioxid) per bil under hela livscykeln (jämförelseår: 2018)
- Klimatneutral tillverkning

AMBITIONER TILL 2030:

- 60 procents minskning av utsläpp av växthusgaser i Scope 1 och 2*, absoluta tal (jämförelseår: 2019)
- 52 procents minskning av utsläpp av växthusgaser i Scope 3 från användning av sålda produkter, per fordonskilometer* (jämförelseår: 2019) (från källa till hjul)

* Målet för våra klimatåtgärder 2030 är i linje med 1,5-gradersscenariot enligt verifiering av Science-Based Targets-initiativet (SBTi) – ett partnerskap mellan CDP, FN:s Global Compact, World Resources Institute (WRI) och Världsnaturfonden (WWF).

CIRKULÄR EKONOMI

Cirkulärt företag till 2040

Volvo Cars ska bli ett cirkulärt företag. Vi behöver bli mycket bättre på att tillvarata de värdefulla, och ofta ändliga, material som används i Volvo Cars bilar och verksamhet. Cirkulära arbetsprinciper och processer kommer dessutom att bidra till att minska vårt koldioxidavtryck avsevärt.

AMBITIONER TILL MITTEN AV DECENNIET:

- Spara 1 miljard SEK och minska utsläppen med 2,5 miljoner ton koldioxid årligen genom att tillämpa principerna för en cirkulär ekonomi (jämförelseår: 2018)
- 25 procent av materialen i nya fordon ska vara återvunna eller biobaserade
- 20 procent mindre avfall per bil under tillverkningen[a] (jämförelseår: 2018)
- 15 procent lägre vattenförbrukning per bil under tillverkningen[a] (jämförelseår: 2018)

ETISK & ANSVARSFULL VERKSAMHET

Vara en erkänd ledare inom etisk och ansvarsfull affärsverksamhet

Vi strävar efter att leva enligt våra värderingar och främja en kultur där vi alltid uppträder etiskt och ansvarsfullt, både som företag och som människor. Vi stöder internationella standarder och konventioner, liksom FN:s globala mål för hållbar utveckling.

AMBITIONER TILL MITTEN AV DECENNIET:

- Ta ledningen i att sätta en ny global personalstandard för branschen
- Säkerställa ansvarsfulla inköp genom att hållbarhet får samma prioritering som kvalitet och kostnad
- Tillämpa hållbarhetskriterier på lånefinansiering, investeringar och finansiella produkter
- Bekämpa korruption och oetiskt företagande

LÄS MER OM DEFINITIONER OCH REDOVISNINGSPRINCIPER PÅ SIDAN 185–187

20221012007763

ESG-rankning

Hållbarhetsrankningar och hållbarhetsbetyg blir allt viktigare för såväl investerare och kunder som andra intressenter. Genom att samarbeta med värderingsinstitut får vi värdefulla externa bedömningar av vårt hållbarhetsarbete och hjälp att förbättra oss ytterligare.

A-listan för klimatåtgärder samt ledande inom leverantörsengagemang
Volvo Cars var ett av endast 200 företag (av cirka 13 000 deltagare) som kvalificerade sig till CDP:s (tidigare Climate Disclosure Project) A-lista och fick högsta möjliga betyg för sitt klimatarbete. Vårt CDP-resultat gav oss också utmärkelsen Supplier Engagement Leader, ett erkännande av vårt klimatarbete i leveranskedjan, som visar att vi tillhör de bästa 8 procenten vad gäller leverantörsengagemang.

CDP A LIST 2021 CLIMATE

S&P Global CSA – brons
För första gången lyckades Volvo Cars säkra en plats i bronsklassen i Corporate Sustainability Assessment (CSA) som genomförs av värderingsinstitutet S&P Global, som är känt för att ställa hårda krav i sina hållbarhetsrankningar. Bronsplatsen innebär att Volvo Cars hör till de 10 procent av bilföretagen som är bäst på ESG (av cirka 7 500 utvärderade).

Sustainability Award
Bronze Class 2022
S&P Global

EcoVadis – platina
För fjärde året i rad har Volvo Cars fått högsta möjliga hållbarhetsbetyg av EcoVadis, som är branschledande inom hållbarhetsbedömningar av globala leveranskedjor. Vår rankning platina innebär att vi tillhör den bästa percentilen av de 75 000 företag som bedömts.

SUSTAINABLE 2022 ecovadis

"Baserat på de snabbaste elektrifieringsplanerna i sektorn och ett starkt engagemang inom cirkulär ekonomi tror vi att Volvo Cars är på väg att blir en tydlig ledare inom ESG."

BNP Paribas Exane, januari 2022

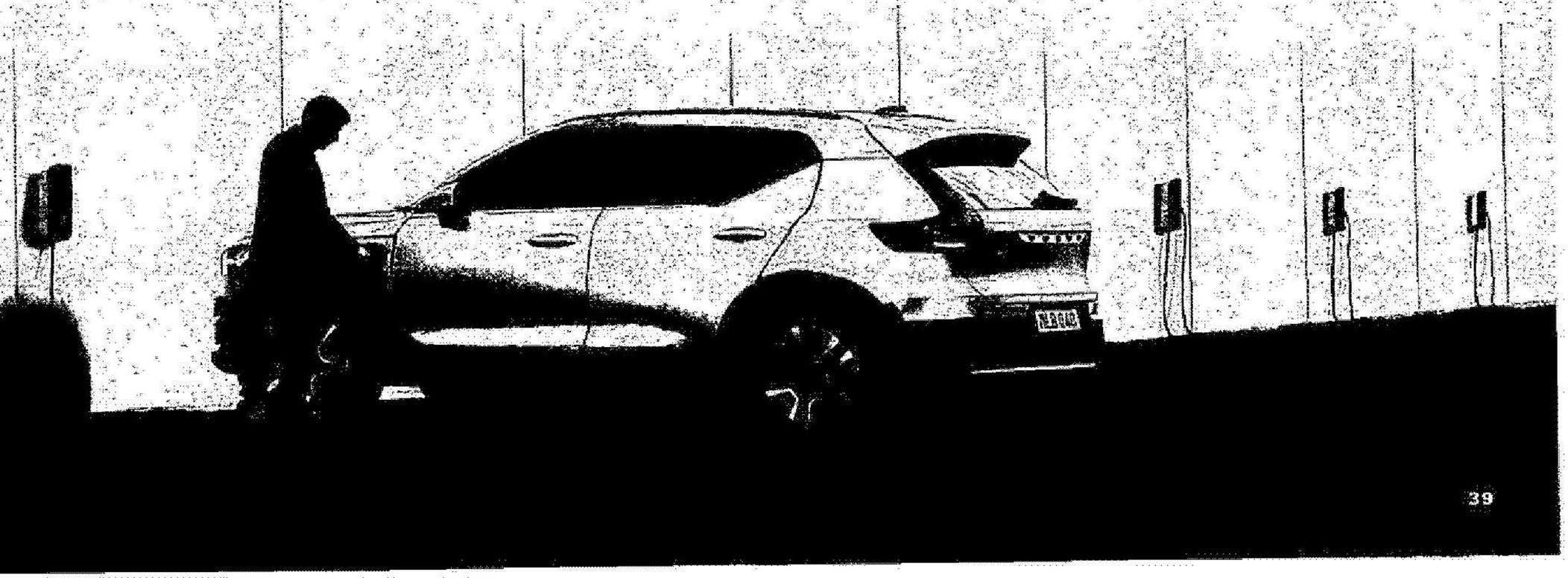
Internationella åtaganden

Vi är stolta över att Volvo Cars var med och grundade FN:s Global Compact år 2000. Sedan dess har vi strävat efter att följa de tio principerna för FN:s Global Compact. Vår hållbarhetsredovisning är också vår "Communication on Progress", vilket krävs av oss som undertecknare av FN:s Global Compact.

Vidare har vi förbundit oss att följa FN:s mål för hållbar utveckling (SDG). Dessa 17 utvecklingsmål utgör vårt rättesnöre och vi fokuserar på och arbetar med ett antal av dem. Läs mer på sidan 182.

Vår egen uppförandekod (Our Code – How We Act) avspeglar inte bara de tio principerna i FN:s Global Compact, utan också följande normer och riktlinjer:

- Den allmänna förklaringen om de mänskliga rättigheterna
- FN:s barnkonvention
- FN-organet Internationella arbetsorganisationens (International Labour Organisation, ILO) åtta kärnkonventioner: förbud mot barnarbete (138 och 182), förbud mot tvångs- och straffarbete (29 och 105), lika lön för lika arbete oavsett kön och ingen diskriminering vid anställning och yrkesutövning (100 och 111) samt föreningsfrihet och rätt att förhandla kollektivt (87 and 98)
- FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter
- OECD:s riktlinjer för multinationella företag
- OECD:s vägledning om tillbörlig aktsamhet för ansvarsfullt företagande



Vår hållbarhetsstrategi och våra ambitioner

Våra mobilitetslösningar ska hålla högsta möjliga hållbarhetsstandard.

Genom att eftersträva klimatneutralitet och en cirkulär ekonomi samt bedriva en ansvarsfull affärsverksamhet kan vi slå vakt om vår planet och bidra till ett rättvisare och mer jämlikt samhälle, samt stödja vår egen lönsamma tillväxt. Genom att samarbeta med våra intressenter kan vi få bättre resultat av våra åtgärder och påverka globalt, samtidigt som vi främjar en hållbar utveckling i linje med FN:s hållbarhetsmål.

Hållbarhet är en central fråga för vår verksamhet och nyckeln till vår fortsatta framgång. Den är lika viktig för oss som säkerhet.

Koldioxid/CO_2 – inkluderar koldioxidekvivalenter

KLIMATÅTGÄRDER

Klimatneutrala till 2040

Vi vidtar åtgärder längs hela värdekedjan för att minska utsläppen av växthusgaser och ligga i linje med 1,5-gradersmålet*. Vägtransporter står för cirka 10 procent av de globala utsläppen. För att bidra till lösningen på klimatförändringen har Volvo Cars som ambition att vara ett klimatneutralt företag senast 2040.

AMBITIONER TILL MITTEN AV DECENNIET:

- 40 procents total utsläppsminskning (koldioxid) per bil under hela livscykeln (jämförelseår: 2018)
- Klimatneutral tillverkning

AMBITIONER TILL 2030:

- 60 procents minskning av utsläpp av växthusgaser i Scope 1 och 2*, absoluta tal (jämförelseår: 2019)
- 52 procents minskning av utsläpp av växthusgaser i Scope 3 från användning av sålda produkter, per fordonskilometer* (jämförelseår: 2019) (från källa till hjul)

* Målet för våra klimatåtgärder 2030 är i linje med 1,5-graders-scenariot enligt verifiering av Science-Based Targets-initiativet (SBTi) – ett partnerskap mellan CDP, FN:s Global Compact, World Resources Institute (WRI) och Världsnaturfonden (WWF).

CIRKULÄR EKONOMI

Cirkulärt företag till 2040

Volvo Cars ska bli ett cirkulärt företag. Vi behöver bli mycket bättre på att tillvarata de värdefulla, och ofta ändliga, material som används i Volvo Cars bilar och verksamhet. Cirkulära arbetsprinciper och processer kommer dessutom att bidra till att minska vårt koldioxidavtryck avsevärt.

AMBITIONER TILL MITTEN AV DECENNIET:

- Spara 1 miljard SEK och minska utsläppen med 2,5 miljoner ton koldioxid årligen genom att tillämpa principerna för en cirkulär ekonomi (jämförelseår: 2018)
- 25 procent av materialen i nya fordon ska vara återvunna eller biobaserade
- 20 procent mindre avfall per bil under tillverkningen[8] (jämförelseår: 2018)
- 15 procent lägre vattenförbrukning per bil under tillverkningen[8] (jämförelseår: 2018)

ETISK & ANSVARSFULL VERKSAMHET

Vara en erkänd ledare inom etisk och ansvarsfull affärsverksamhet

Vi strävar efter att leva enligt våra värderingar och främja en kultur där vi alltid uppträder etiskt och ansvarsfullt, både som företag och som människor. Vi stöder internationella standarder och konventioner, liksom FN:s globala mål för hållbar utveckling.

AMBITIONER TILL MITTEN AV DECENNIET:

- Ta ledningen i att sätta en ny global personalstandard för branschen
- Säkerställa ansvarsfulla inköp genom att hållbarhet får samma prioritering som kvalitet och kostnad
- Tillämpa hållbarhetskriterier på lånefinansiering, investeringar och finansiella produkter
- Bekämpa korruption och oetiskt företagande

LÄS MER OM DEFINITIONER OCH REDOVISNINGSPRINCIPER PÅ SIDAN 185–187

Bli ett klimatneutralt företag till 2040 – med tydliga ambitioner till mitten av decenniet

Vår ambition är att vara ett klimatneutralt företag senast 2040, men vi måste agera omedelbart. Volvo Cars siktar på att minska det totala koldioxidavtrycket per genomsnittlig bil under hela dess livscykel med 40 procent mellan 2018 och 2025.

50%

LÄGRE UTSLÄPP FRÅN AVGASER

ska uppnås genom Volvo Cars ambition att 50 procent av försäljningen ska utgöras av helt elektriska bilar till mitten av decenniet samt genom den pågående elektrifieringen av hela produktsortimentet och lanseringen av nya elektriska modeller.

HÖJDPUNKTER 2021:

- Vi lanserade vår andra helt elektriska bil
- Sortimentet av laddhybrider utökades betydligt

LÄS MER PÅ SIDAN 155–156

25%

LÄGRE UTSLÄPP FRÅN LEVERANSKEDJAN

ska uppnås genom att vi främjar användning av klimatneutral energi bland våra leverantörer. Målet är att alla leverantörer i första ledet ska använda 100 procent klimatneutral energi senast 2025. Dessutom vidtar vi branschledande åtgärder för att minska utsläppen i produktionens mest koldioxidintensiva delar.

HÖJDPUNKTER 2021:

- Lansering av ett samarbete med SSAB om att producera fossilfritt HYBRIT-stål
- Joint ventureföretag med Northvolt för produktion av hållbara batterier

LÄS MER PÅ SIDAN 157

25%

LÄGRE DRIFTRELATERADE UTSLÄPP

ska uppnås genom vår strävan att ha en klimatneutral tillverkning senast 2025, klimatneutrala kontor samt lägre utsläpp från tjänsteresor, pendling, logistik med mera.

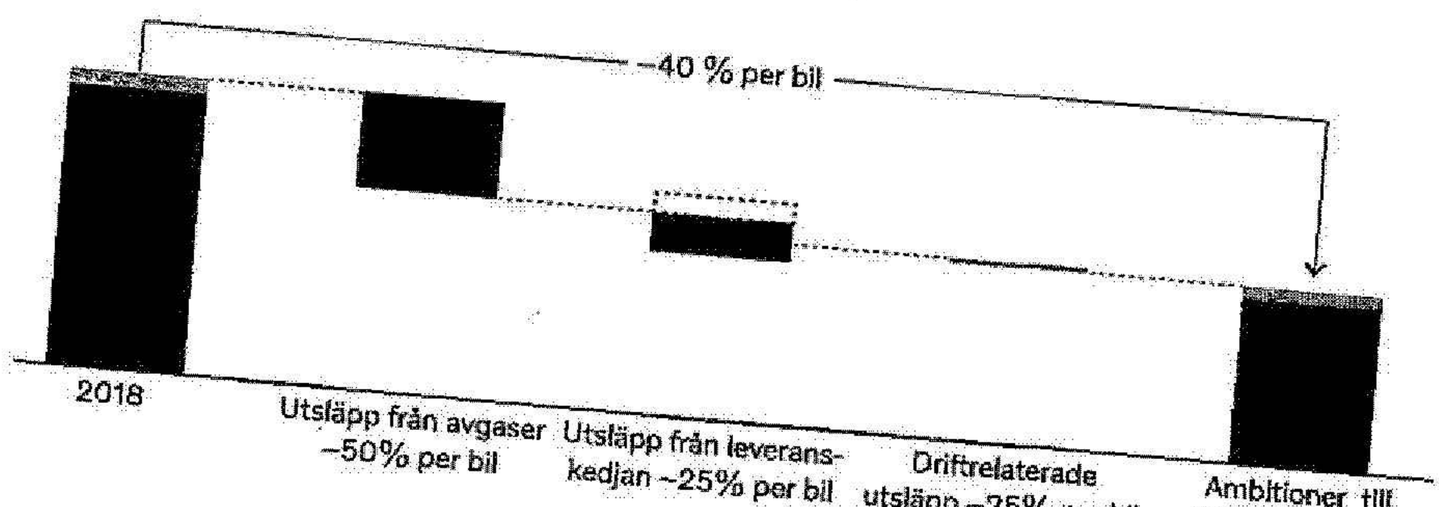
HÖJDPUNKTER 2021:

- Volvo Cars Torslanda blev vår första klimatneutrala bilfabrik
- Vår fabrik i Daqing, Kina, säkrade 100 procent klimatneutral elförsörjning

LÄS MER PÅ SIDAN 158–160

För att kunna prioritera rätt åtgärder i arbetet med att minska företagets koldioxidavtryck behöver vi utvärdera livscykeleffekten av olika alternativ och mäta våra framsteg. Detta gör vi genom att simulera koldioxidavtrycket under livscykeln för hela produktportföljen på kort, medellång och lång sikt.

AMBITIONER FÖR KOLDIOXIDUTSLÄPP (TON CO_2/BIL)



PRIMÄRA DRIVKRAFTER

UTSLÄPP FRÅN AVGASER
- 50 procent av alla sålda bilar ska vara helt elektriska senast 2025
- Elektrifiering av vår flotta och utfasning av förbränningsmotorer
- Lansering av nya elektriska modeller

UTSLÄPP FRÅN LEVERANSKEDJAN
- 100 procent klimatneutral energi på anläggningar av leverantörerna i första ledet
- Fokus på återvunnet och fossilfritt producerat material
- Effektiv batteriförsörjning och -produktion

DRIFTRELATERADE UTSLÄPP
- Klimatneutral tillverkning senast 2025
- Fler järnvägstransporter och färre flygtransporter i logistiken
- Minskade utsläpp från kontor och tjänsteresor

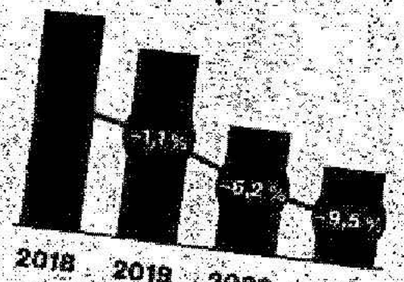
Extra utsläpp från elbilsbatterier

KLIMATÅTGÄRDER: RESULTAT 2021

UTVECKLING 2021

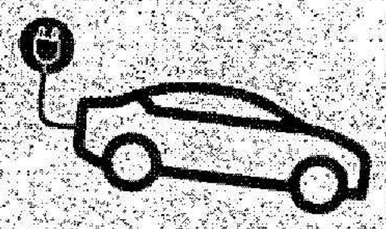
- Under 2021 minskade vi ytterligare det totala koldioxidavtrycket per bil under hela livscykeln. Sedan 2018 uppgår minskningen till i genomsnitt 9,5 procent per bil. Därmed ligger vi i fas med våra klimatambitioner.
- Utsläppen från avgaser minskade betydligt tack vare en stark efterfrågan på våra Recharge-bilar. Helt elektriska bilar (BEV) kommer att stå för en allt större del vår globala försäljning.
- De ökade utsläppen i leveranskedjan beror på de material som används i Recharge-modellerna samt på att dessa bilar är tyngre än bilar med förbränningsmotor. Vi arbetar hårt med att motverka detta, bland annat genom att hitta lösningar för koldioxidintensiva material och komponenter. Vi räknar med att våra åtgärder successivt ger resultat när vi närmar oss 2025.
- Våra tillverkningsanläggningar och kontor världen över är på god väg mot ambitionen att bli klimatneutrala till 2025. Under 2021 blev fabriken i Torslanda vår första klimatneutrala bilfabrik. Samtidigt nådde vår fabrik i Daqing, Kina, en milstolpe genom att säkra tillgång till 100 procent klimatneutral el.
- Vi håller för närvarande på att upprätta planer samt säkra leverantörsåtaganden för att möjliggöra vår ambition om att leverantörer i första led ska använda 100 procent klimatneutral energi senast 2025. Möjligheterna att säkra klimatneutral energi varierar stort beroende på leverantörernas geografiska läge och den lokala tillgången. Tillgången till klimatneutral energi förväntas öka framöver, men utvecklingen går än så länge långsamt.

TOTAL UTSLÄPPSMINSKNING PER BIL (KOLDIOXID)



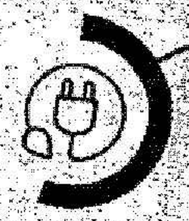
–9,5 %
2021

ANDEL SÅLDA HELT ELEKTRISKA BILAR – AV TOTAL FÖRSÄLJNING (%)



3,7 %
2021
(0,7 % 2020)

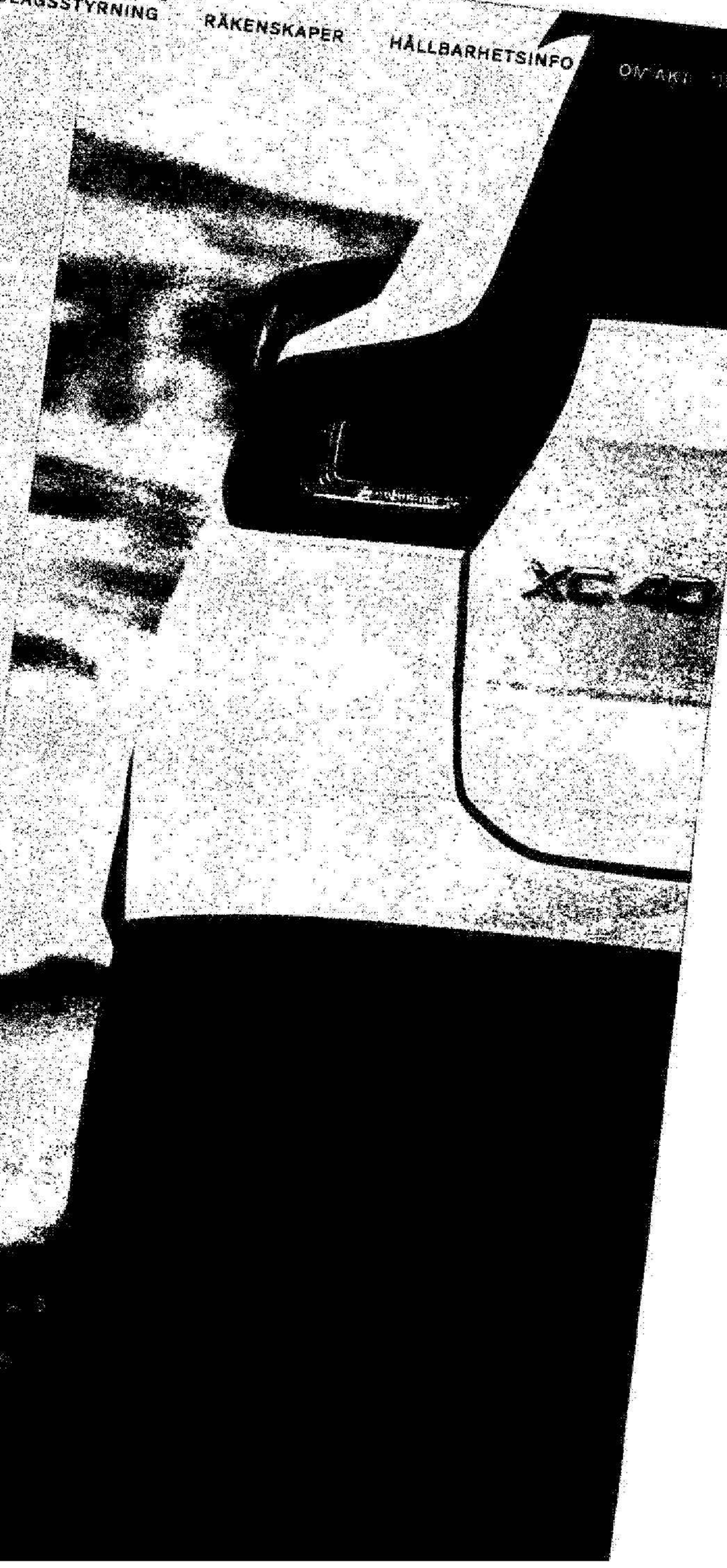
KLIMATNEUTRAL ENERGI I TILLVERKNINGEN



62 %
2021
(53 % 2020)

Nyckeltal	Ambitioner till mitten av decenniet	2021	2020	2019	2018
Total utsläppsminskning per bil (CO_2)[1,2] (%)	–40	–9,5	–6,2	–1,1	Jämförelseår
Utsläppsminskning från avgaser per bil (CO_2)[1,2] (%)	–50	–21,6	–12,6	–3,1	Jämförelseår
Utsläppsminskning från leveranskedjan per bil (CO_2)[1,2] (%)	–25	16,8	7,7	3,2	Jämförelseår
Minskning av driftrelaterade utsläpp per bil (CO_2)[1,2] (%)	–25	–2,6	–2,6	0,0	Jämförelseår
Andel sålda helt elektriska bilar (%)	50	3,7	0,7	—	—
Minskning av energiförbrukning per bil under tillverkningen[3,11] (%)	–30	–7	–12	–7	Jämförelseår
Klimatneutral energi i tillverkningen[3] (%)	100	62	53	50	—
Klimatneutral energi hos leverantörer i första ledet[3] (%)	100	8,5	6,0	—	—

Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187



KLIMATÅTGÄRDER: RESULTAT 2021

Bli ett klimatneutralt företag till 2040 – med tydliga ambitioner till mitten av decenniet

Vår ambition är att vara ett klimatneutralt företag senast 2040, men vi måste agera omedelbart. Volvo Cars siktar på att minska det totala koldioxidavtrycket per genomsnittlig bil under hela dess livscykel med 40 procent mellan 2018 och 2025.

50%

LÄGRE UTSLÄPP FRÅN AVGASER

ska uppnås genom Volvo Cars ambition att 50 procent av försäljningen ska utgöras av helt elektriska bilar till mitten av decenniet samt genom den pågående elektrifieringen av hela produktsortimentet och lanseringen av nya elektriska modeller.

HÖJDPUNKTER 2021:

- Vi lanserade vår andra helt elektriska bil
- Sortimentet av laddhybrider utökades betydligt

LÄS MER PÅ SIDAN 155–156

25%

LÄGRE UTSLÄPP FRÅN LEVERANSKEDJAN

ska uppnås genom att vi främjar användning av klimatneutral energi bland våra leverantörer. Målet är att alla leverantörer i första ledet ska använda 100 procent klimatneutral energi senast 2025. Dessutom vidtar vi branschledande åtgärder för att minska utsläppen i produktionens mest koldioxidintensiva delar.

HÖJDPUNKTER 2021:

- Lansering av ett samarbete med SSAB om att producera fossilfritt HYBRIT-stål
- Joint ventureföretag med Northvolt för produktion av hållbara batterier

LÄS MER PÅ SIDAN 157

25%

LÄGRE DRIFTRELATERADE UTSLÄPP

ska uppnås genom vår strävan att ha en klimatneutral tillverkning senast 2025, klimatneutrala kontor samt lägre utsläpp från tjänsteresor, pendling, logistik med mera.

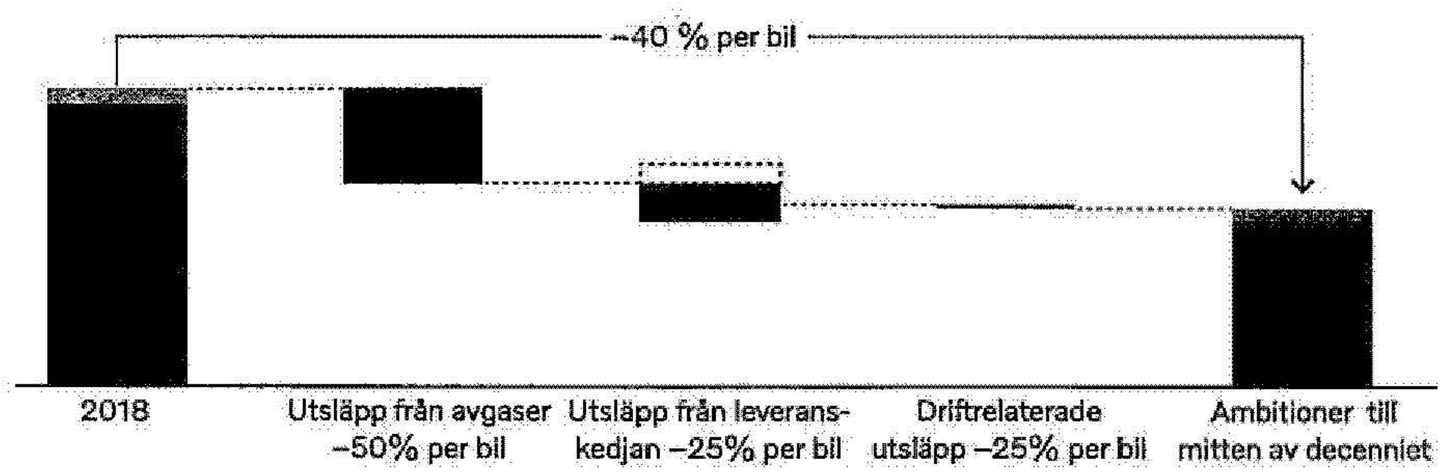
HÖJDPUNKTER 2021:

- Volvo Cars Torslanda blev vår första klimatneutrala bilfabrik
- Vår fabrik i Daqing, Kina, säkrade 100 procent klimatneutral elförsörjning

LÄS MER PÅ SIDAN 158–160

För att kunna prioritera rätt åtgärder i arbetet med att minska företagets koldioxidavtryck behöver vi utvärdera livscykeleffekten av olika alternativ och mäta våra framsteg. Detta gör vi genom att simulera koldioxidavtrycket under livscykeln för hela produktportföljen på kort, medellång och lång sikt.

AMBITIONER FÖR KOLDIOXIDUTSLÄPP (TON CO_2/BIL)



PRIMÄRA DRIVKRAFTER

UTSLÄPP FRÅN AVGASER
- 50 procent av alla sålda bilar ska vara helt elektriska senast 2025
- Elektrifiering av vår flotta och utfasning av förbränningsmotorer
- Lansering av nya elektriska modeller

UTSLÄPP FRÅN LEVERANSKEDJAN
- 100 procent klimatneutral energi på anläggningar av leverantörerna i första ledet
- Fokus på återvunnet och fossilfritt producerat material
- Effektiv batteriförsörjning och -produktion

DRIFTRELATERADE UTSLÄPP
- Klimatneutral tillverkning senast 2025
- Fler järnvägstransporter och färre flygtransporter i logistiken
- Minskade utsläpp från kontor och tjänsteresor

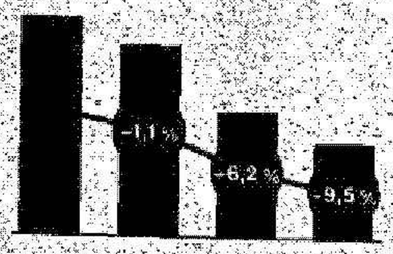
Extra utsläpp från elbilsbatterier

KLIMATÅTGÄRDER: RESULTAT 2021

UTVECKLING 2021

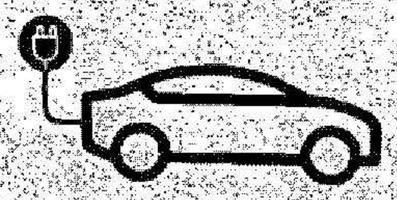
- Under 2021 minskade vi ytterligare det totala koldioxidavtrycket per bil under hela livscykeln. Sedan 2018 uppgår minskningen till i genomsnitt 9,5 procent per bil. Därmed ligger vi i fas med våra klimatambitioner.
- Utsläppen från avgaser minskade betydligt tack vare en stark efterfrågan på våra Recharge-bilar. Helt elektriska bilar (BEV) kommer att stå för en allt större del vår globala försäljning.
- De ökade utsläppen i leveranskedjan beror på de material som används i Recharge-modellerna samt på att dessa bilar är tyngre än bilar med förbränningsmotor. Vi arbetar hårt med att motverka detta, bland annat genom att hitta lösningar för koldioxidintensiva material och komponenter. Vi räknar med att våra åtgärder successivt ger resultat när vi närmar oss 2025.
- Våra tillverkningsanläggningar och kontor världen över är på god väg mot ambitionen att bli klimatneutrala till 2025. Under 2021 blev fabriken i Torslanda vår första klimatneutrala bilfabrik. Samtidigt nådde vår fabrik i Daqing, Kina, en milstolpe genom att säkra tillgång till 100 procent klimatneutral el.
- Vi håller för närvarande på att upprätta planer samt säkra leverantörsåtaganden för att möjliggöra vår ambition om att leverantörer i första ledet ska använda 100 procent klimatneutral energi senast 2025. Möjligheterna att säkra klimatneutral energi varierar stort beroende på leverantörernas geografiska läge och den lokala tillgången. Tillgången till klimatneutral energi förväntas öka framöver, men utvecklingen går än så länge långsamt.

TOTAL UTSLÄPPSMINSKNING PER BIL (KOLDIOXID)



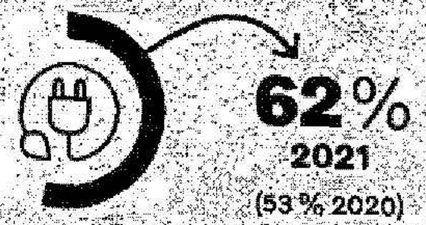
–9,5%
2021

ANDEL SÅLDA HELT ELEKTRISKA BILAR – AV TOTAL FÖRSÄLJNING (%)



3,7%
2021
(0,7 % 2020)

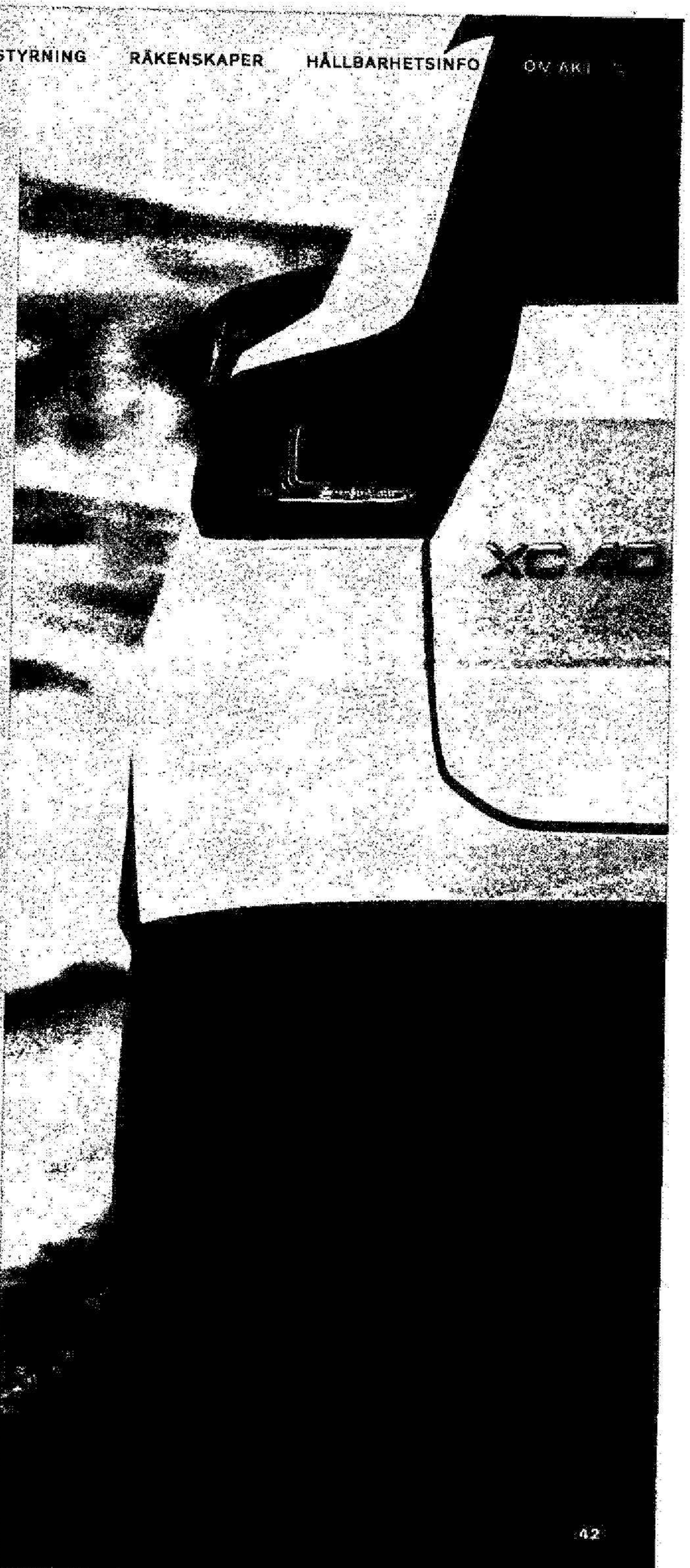
KLIMATNEUTRAL ENERGI I TILLVERKNINGEN



62%
2021
(53 % 2020)

Nyckeltal	Ambitioner till mitten av decenniet	2021	2020	2019	2018
Total utsläppsminskning per bil (CO_2)[1,2] (%)	–40	–9,5	–6,2	–1,1	Jämförelseår
Utsläppsminskning från avgaser per bil (CO_2)[1,2] (%)	–50	–21,6	–12,6	–3,1	Jämförelseår
Utsläppsminskning från leveranskedjan per bil (CO_2)[1,2] (%)	–25	16,8	7,7	3,2	Jämförelseår
Minskning av driftrelaterade utsläpp per bil (CO_2)[1,2] (%)	–25	–2,6	–2,6	0,0	Jämförelseår
Andel sålda helt elektriska bilar (%)	50	3,7	0,7	—	—
Minskning av energiförbrukning per bil under tillverkningen[8,11] (%)	–30	–7	–12	–7	Jämförelseår
Klimatneutral energi i tillverkningen[9] (%)	100	62	53	50	—
Klimatneutral energi hos leverantörer i första ledet[9,11] (%)	100	8,5	6,0	—	—

Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187



CIRKULÄR EKONOMI: RESULTAT 2021

Bli en cirkulär verksamhet till 2040

Vi ser cirkulär ekonomi som ett sätt att frikoppla vår tillväxt från vår miljöpåverkan. Vi utforskar just nu hur vi kan arbeta cirkulärt med produkter, komponenter och material. Samtidigt ska vi skapa processer som inte bara blir enstaka cirkulära inslag i en linjär ekonomi, utan möjliggör omställningen till en cirkulär affärsmodell.

Genom att tillämpa principerna för en cirkulär ekonomi avser vi att spara 1 miljard SEK och minska koldioxidutsläppen med 2,5 miljoner ton om året (jämförelseår: 2018).

Men cirkulär ekonomi handlar om mer än koldioxidutsläpp – även vattenförbrukning, biologisk mångfald och markanvändning är viktiga aspekter. Eftersom vi är ett globalt företag behöver vi förstå de regionala skillnader som påverkar vår förmåga att genomföra cirkulära initiativ och dra lärdom av innovationer på olika platser och inom olika branscher.

Vi fokuserar på att utveckla it-lösningar som mäter vår cirkularitet och genomföra cirkulära pilotprojekt med våra affärspartner i värdekedjan. Vi anser att data är en hörnsten i vår omställning till en cirkulär framtid, och att vår strategi för att nå ambitionen för 2040 behöver vara baserad på vetenskap.

Vi ser cirkulär ekonomi som ett sätt att frikoppla vår tillväxt från vårt miljöavtryck.

De huvudområden vi fokuserar på är:



CIRKULÄR DESIGN
Vi strävar efter att använda mer återvunnet material och att utforma bilar och komponenter med fokus på cirkularitet, beständighet och längre liv.

LÄS MER PÅ SIDAN 162



MINSKAT AVFALL OCH MINSKAD VATTENFÖRBRUKNING
Vi ska undvika och förebygga spill samt ta vara på material inom hela företaget. Vi ska förbättra vattenhanteringen på tillverkningsanläggningar och arbetsplatser.

LÄS MER PÅ SIDAN 163



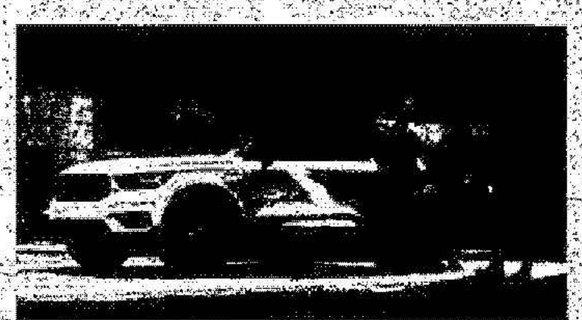
BEVARAT MATERIALVÄRDE
Vi arbetar på att ta fram effektivare material och materialstrategier för att främja cirkularitet.

LÄS MER PÅ SIDAN 164–166



BEVARAT KOMPONENTVÄRDE
Vi ska säkerställa att komponenter kan återanvändas, repareras, återställas och renoveras.

LÄS MER PÅ SIDAN 167



ANVÄNDNINGSMODELLER
Vi ska erbjuda cirkulära mobilitetslösningar genom att optimera och skala upp Care by Volvo och M.

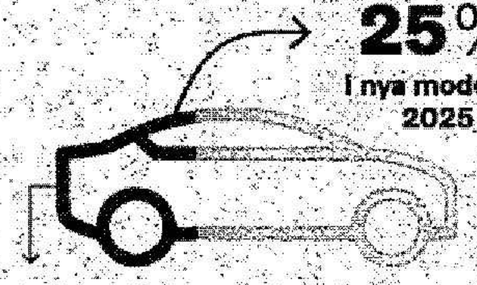
LÄS MER PÅ SIDAN 168

CIRKULÄR EKONOMI: RESULTAT 2021

UTVECKLING 2021

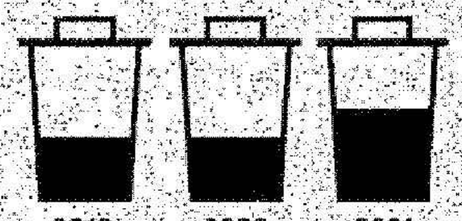
- Omställningen till en cirkulär ekonomi pågår oavbrutet men framstegen sker inte alltid linjärt. Vi arbetar på att förbättra mätningen av vår relativa cirkularitet, både internt och hos våra externa partner. Arbetet med att lägga grunden för den cirkulära verksamhet som ska vara på plats 2025 har gjort att tempot i framstegen har minskat på kort sikt.
- Många förbättringar märks tydligast på de nya bilar vi lanserar, eftersom vi satsar på att öka användningen av återvunnet material i dem.
- Vi övervakar kontinuerligt vårt miljöavtryck per producerad bil. Under detta rapportår redovisar vi fler uppgifter om andelen återvunnet material i vår befintliga bilflotta, och framstegen som har gjorts är en bra början.
- Avfallet från tillverkningen ökade med 1 procent per bil. Detta beror främst på störningar i leveranskedjorna till följd av covid-19-pandemin samt större ombyggnationer som genererar avfall.
- Vattenförbrukningen sänktes med 23 procent tack vare ett ökat fokus på området, förbättrade processer och förbättrat underhåll samt effektivare läckagekontroll.
- Vidare lanserade vi Concept Recharge (hållbara material), ett pilotprojekt som syftar till att ge uttjänta batterier ett andra liv, samt Nordico, vårt läderalternativ som är tillverkat av återvunna och biobaserade material.

ÅTERVUNNET MATERIAL



10 % återvunnet material 2021 (genomsnitt)

AVFALLSMINSKNING PER BIL UNDER TILLVERKNINGEN



MINSKAD VATTENFÖRBRUKNING PER BIL UNDER TILLVERKNINGEN



Nyckeltal	Ambitioner till mitten av decenniet	2021	2020	2019	2018
Återvunnet och biobaserade material* (%)	25 i nya bilmodeller	10	—	—	—
Återvunnen plast och biobaserade material** (%)	25 i nya bilmodeller	4	—	—	—
Återvunnet stål** (%)	25 i nya bilmodeller	15	—	—	—
Återvunnet aluminium** (%)	40 i nya bilmodeller	10	—	—	—
Avfallsminskning per bil under tillverkningen*,[1] (%)	–20	1	–2	–2	Jämförelseår
Minskad i vattenförbrukning per bil under tillverkningen*,[1] (%)	–15	–23	–8	–5	Jämförelseår

* Uppskattningen bygger på den genomsnittliga fordonsvikten för sålda Volvobilar och återvinningsmängden per materialgrupp.

**Uppskattning för hela bilflottan, baserat på marknadsgenomsnitt och uppgifter från leverantörerna.
Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187



CIRKULÄR EKONOMI: RESULTAT 2021

Bli en cirkulär verksamhet till 2040

Vi ser cirkulär ekonomi som ett sätt att frikoppla vår tillväxt från vår miljöpåverkan. Vi utforskar just nu hur vi kan arbeta cirkulärt med produkter, komponenter och material. Samtidigt ska vi skapa processer som inte bara blir enstaka cirkulära inslag i en linjär ekonomi, utan möjliggör omställningen till en cirkulär affärsmodell.

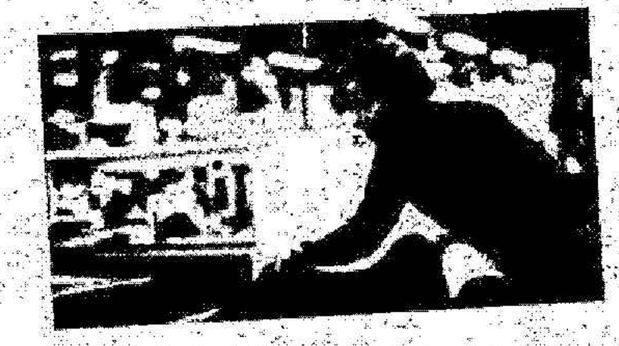
Genom att tillämpa principerna för en cirkulär ekonomi avser vi att spara 1 miljard SEK och minska koldioxidutsläppen med 2,5 miljoner ton om året (jämförelseår: 2018).

Men cirkulär ekonomi handlar om mer än koldioxidutsläpp – även vattenförbrukning, biologisk mångfald och markanvändning är viktiga aspekter. Eftersom vi är ett globalt företag behöver vi förstå de regionala skillnader som påverkar vår förmåga att genomföra cirkulära initiativ och dra lärdom av innovationer på olika platser och inom olika branscher.

Vi fokuserar på att utveckla it-lösningar som mäter vår cirkularitet och genomföra cirkulära pilotprojekt med våra affärspartner i värdekedjan. Vi anser att data är en hörnsten i vår omställning till en cirkulär framtid, och att vår strategi för att nå ambitionen för 2040 behöver vara baserad på vetenskap.

Vi ser cirkulär ekonomi som ett sätt att frikoppla vår tillväxt från vårt miljöavtryck.

De huvudområden vi fokuserar på är:



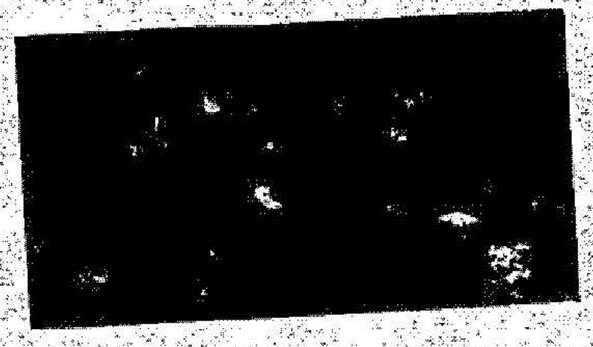
CIRKULÄR DESIGN
Vi strävar efter att använda mer återvunnet material och att utforma bilar och komponenter med fokus på cirkularitet, beständighet och längre liv.

LÄS MER PÅ SIDAN 162



MINSKAT AVFALL OCH MINSKAD VATTENFÖRBRUKNING
Vi ska undvika och förebygga spill samt ta vara på material inom hela företaget. Vi ska förbättra vattenhanteringen på tillverkningsanläggningar och arbetsplatser.

LÄS MER PÅ SIDAN 163



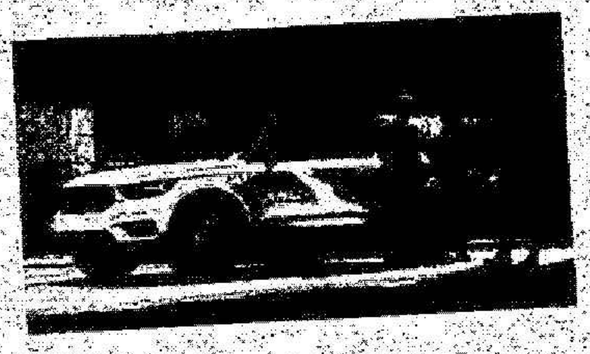
BEVARAT MATERIALVÄRDE
Vi arbetar på att ta fram effektivare material och materialstrategier för att främja cirkularitet.

LÄS MER PÅ SIDAN 164–166



BEVARAT KOMPONENTVÄRDE
Vi ska säkerställa att komponenter kan återanvändas, repareras, återställas och renoveras.

LÄS MER PÅ SIDAN 167



ANVÄNDNINGSMODELLER
Vi ska erbjuda cirkulära mobilitetslösningar genom att optimera och skala upp Care by Volvo och M.

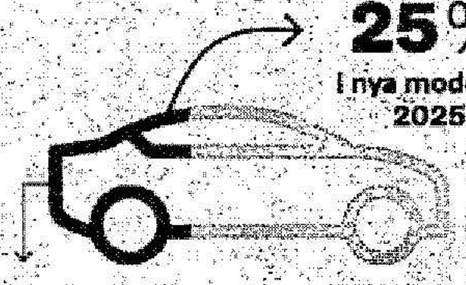
LÄS MER PÅ SIDAN 168

CIRKULÄR EKONOMI: RESULTAT 2021

UTVECKLING 2021

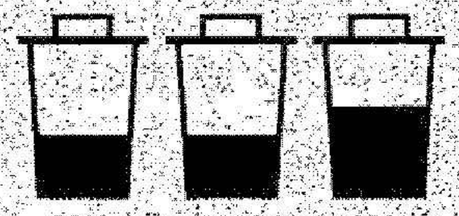
- Omställningen till en cirkulär ekonomi pågår oavbrutet men framstegen sker inte alltid linjärt. Vi arbetar på att förbättra mätningen av vår relativa cirkularitet, både internt och hos våra externa partner. Arbetet med att lägga grunden för den cirkulära verksamhet som ska vara på plats 2025 har gjort att tempot i framstegen har minskat på kort sikt.
- Många förbättringar märks tydligast på de nya bilar vi lanserar, eftersom vi satsar på att öka användningen av återvunnet material i dem.
- Vi övervakar kontinuerligt vårt miljöavtryck per producerad bil. Under detta rapportår redovisar vi fler uppgifter om andelen återvunnet material i vår befintliga bilflotta, och framstegen som har gjorts är en bra början.
- Avfallet från tillverkningen ökade med 1 procent per bil. Detta beror främst på störningar i leveranskedjorna till följd av covid-19-pandemin samt större ombyggnationer som genererar avfall.
- Vattenförbrukningen sänktes med 23 procent tack vare ett ökat fokus på området, förbättrade processer och förbättrat underhåll samt effektivare läckagekontroll.
- Vidare lanserade vi Concept Recharge (hållbara material), ett pilotprojekt som syftar till att ge uttjänta batterier ett andra liv, samt Nordico, vårt läderalternativ som är tillverkat av återvunna och biobaserade material.

ÅTERVUNNET MATERIAL



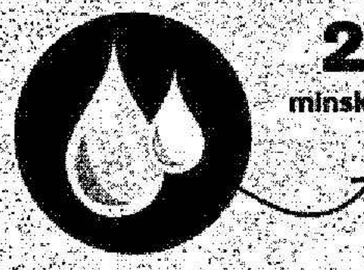
10 % återvunnet material 2021 (genomsnitt)

AVFALLSMINSKNING PER BIL UNDER TILLVERKNINGEN



–20%
Ambition till mitten av decenniet

MINSKAD VATTENFÖRBRUKNING PER BIL UNDER TILLVERKNINGEN



Nyckeltal	Ambitioner till mitten av decenniet	2021	2020	2019	2018
Återvunnet och biobaserade material* (%)	25 i nya bilmodeller	10	—	—	—
Återvunnen plast och biobaserade material** (%)	25 i nya bilmodeller	4	—	—	—
Återvunnet stål** (%)	25 i nya bilmodeller	15	—	—	—
Återvunnet aluminium** (%)	40 i nya bilmodeller	10	—	—	—
Avfallsminskning per bil under tillverkningen[a,i,j] (%)	–20	1	–2	–2	Jämförelseår
Minskad i vattenförbrukning per bil under tillverkningen[a,m] (%)	–15	–23	–8	–5	Jämförelseår

* Uppskattningen bygger på den genomsnittliga fordonsvikten för sålda Volvobilar och återvinningsmängden per materialgrupp.

**Uppskattning för hela bilflottan, baserat på marknadsgenomsnitt och uppgifter från leverantörerna.
Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187

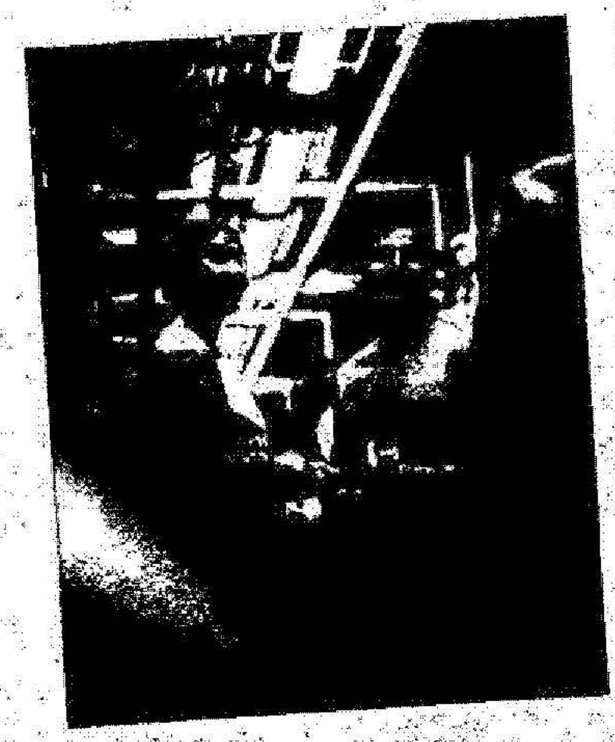


Vara en erkänd ledare inom etisk och ansvarsfull verksamhet

Vi ska vara ledande inom en etisk och ansvarsfull affärsverksamhet. Detta är centralt för vårt varumärke och innebär att vi alltid uppträder etiskt och ansvarsfullt, både som företag och som människor. Vi är också övertygade om att detta är viktigt för att attrahera de bästa talangerna och investerarna och för att minimera anseenderisker. Slutligen hjälper det oss att tackla bilindustrins miljömässiga och samhälleliga utmaningar.

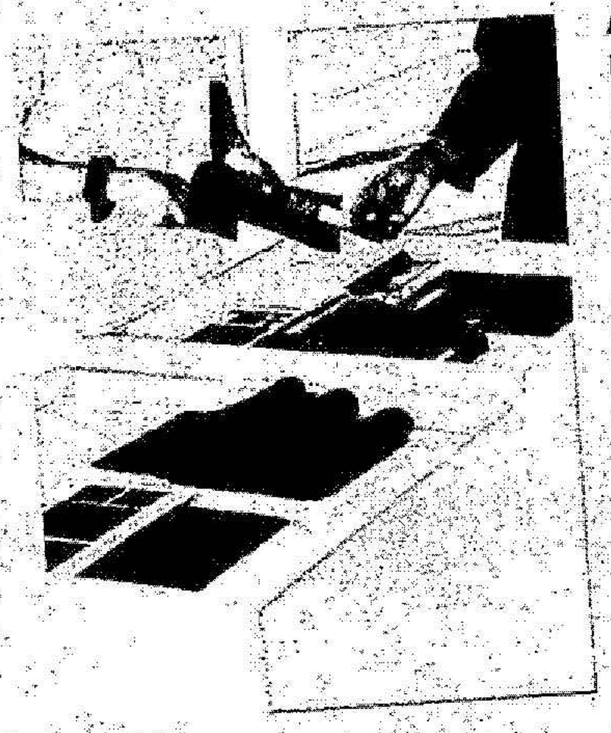
Volvo Cars har förbundit sig att följa FN:s mål för hållbar utveckling (SDG). Vår egen uppförandekod (Our Code – How We Act) återspeglar internationella normer och riktlinjer. Vi förstår att det gagnar både affärerna och lönsamheten att vara ett ansvarsfullt företag. Där det är möjligt samarbetar vi med andra och driver förändring i hela vår bransch.

Vi strävar efter att ha en stark företagskultur som fokuserar på etik och ledarskap samt lika möjligheter och rimliga arbetsvillkor för alla. Målen ska nås på följande sätt:



SÄTTA EN NY GLOBAL PERSONALSTANDARD FÖR BRANSCHEN
Vi ska fokusera på ett hållbart arbetsliv med en diversifierad, inkluderande och säker arbetsmiljö och en företagskultur som präglas av ständig förbättring

LÄS MER PÅ SIDAN 169–174



ANSVARSFULLA INKÖP
Hållbarhet ska vara lika viktigt som kostnad och kvalitet när vi väljer leverantörer och hela leveranskedjan ska styras mot vår hållbarhetsstrategi.

LÄS MER PÅ SIDAN 175–177



BEKÄMPA KORRUPTION OCH OETISKT FÖRETAGANDE
Vi ska bedriva en ansvarsfull affärsverksamhet genom en stark företagskultur som fokuserar på etik och ansvarsfullt ledarskap samt lika möjligheter och rimliga arbetsvillkor för alla.

LÄS MER PÅ SIDAN 178–179



ENGAGEMANG I HÅLLBAR FINANSIERING
Finansmarknaden har ett stort inflytande och är en betydelsefull drivkraft för en hållbar utveckling, och det är därför viktigt för oss att använda hållbar finansiering.

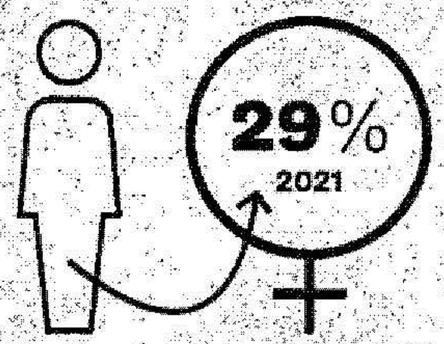
LÄS MER PÅ SIDAN 180

ETISK OCH ANSVARSFULL VERKSAMHET: RESULTAT 2021

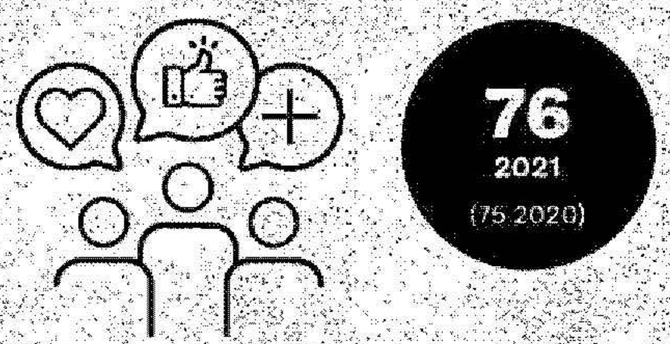
UTVECKLING 2021

- Framstegen i fråga om könsfördelning var blygsamma under 2021. Vi inser att vi behöver intensifiera våra ansträngningar på området. Förutom de åtaganden som gäller intern och extern rekrytering ska vi fokusera mer på kompetensutveckling och på att behålla våra talanger.
- Vår företagskultur och våra värderingar ställer människan i centrum och yttrar sig i initiativ som Family Bond och vårt mentorprogram. Detta har lett till ett ökat medarbetarengagemang som överträffar vårt mål och ligger över det globala jämförelsetalet.
- De senaste åren har vi arbetat hårt för våra medarbetares hälsa och säkerhet. Bland annat har vi proaktivt identifierat och reducerat risker, förbättrat arbetsmiljön, tillhandahållit utbildning och ökat medvetenheten. Detta har bidragit till att minska antalet arbetsskador med sjukfrånvaro, som var lägre än någonsin 2021 – något vi är stolta över.
- En kultur där alla känner sig bekväma med att ta upp bekymmer och fritt uttrycka sina åsikter om etiska frågor eller bristande regelefterlevnad, utan att behöva frukta repressalier, är en central del av vårt åtagande gentemot etiskt och ansvarsfullt företagande. Under 2021 reviderade vi vår policy för internrapportering och förbättrade vår visselblåsarkanal för att ytterligare stärka detta arbete.
- Vi har fortsatt att arbeta på att säkerställa ansvarsfulla materialinköp. Vi har tidigare infört blockkedjeteknik för kobolt. 2021 började vi tillämpa tekniken även på litium, nickel och glimmer för att på så sätt ökar spårbarheten och insynen i våra leveranskedjor.
- Vi fortsatte att fokusera på hållbar finansiering och vår befintliga kreditfacilitet om 1,3 miljarder EUR refinansierades med en ny hållbarhetslänkad kreditfacilitet. Att transaktionen blev framgångsrik bekräftar dels att investerarna tror på vår klimatplan, dels att deras efterfrågan på hållbara investeringar ökar.

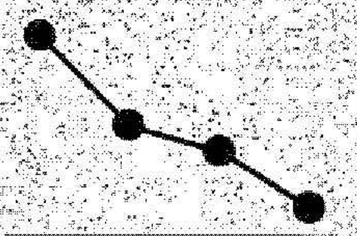
KVINNOR I LEDANDE BEFATTNINGAR



MEDARBETARENGAGEMANG



SKADEFREKVENS (LTCR), ANSTÄLLDA



0,06 LTCR
2021

2018	2019	2020	2021
0,24	0,13	0,10	0,06

Nyckeltal	Ambition	2021	2020	2019	2018
Kvinnor i ledande befattningar[29] (%)	Jämn könsfördelning på ledande befattningar	29,0	28,3	28,3	29,3
50/50 i externrekryteringar och interna befordringar	Jämn könsfördelning på ledande befattningar	32,0	29,4	—	—
Medarbetarengagemang	75 under 2021	76	75	—	—
Skadefrekvens (Lost Time Case Rate),* medarbetare	0,08 under 2021	0,06	0,10	0,13	0,24

* Skadefrekvensen LTCR definieras som antalet rapporterade arbetsolyckor som omfattar minst en dags sjukfrånvaro, delat med antalet arbetstimmar och multiplicerat med 200 000.
Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187



2022101200769

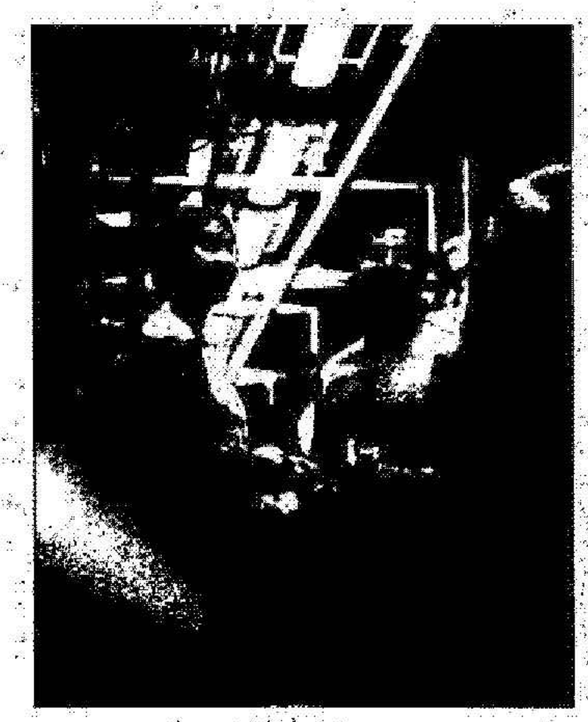
ETISK OCH ANSVARSFULL VERKSAMHET: RESULTAT 2021

Vara en erkänd ledare inom etisk och ansvarsfull verksamhet

Vi ska vara ledande inom en etisk och ansvarsfull affärsverksamhet. Detta är centralt för vårt varumärke och innebär att vi alltid uppträder etiskt och ansvarsfullt, både som företag och som människor. Vi är också övertygade om att detta är viktigt för att attrahera de bästa talangerna och investerarna och för att minimera anseenderisker. Slutligen hjälper det oss att tackla bilindustrins miljömässiga och samhälleliga utmaningar.

Volvo Cars har förbundit sig att följa FN:s mål för hållbar utveckling (SDG). Vår egen uppförandekod (Our Code – How We Act) återspeglar internationella normer och riktlinjer. Vi förstår att det gagnar både affärerna och lönsamheten att vara ett ansvarsfullt företag. Där det är möjligt samarbetar vi med andra och driver förändring i hela vår bransch.

Vi strävar efter att ha en stark företagskultur som fokuserar på etik och ledarskap samt lika möjligheter och rimliga arbetsvillkor för alla. Målen ska nås på följande sätt:



SÄTTA EN NY GLOBAL PERSONALSTANDARD FÖR BRANSCHEN
Vi ska fokusera på ett hållbart arbetsliv med en diversifierad, inkluderande och säker arbetsmiljö och en företagskultur som präglas av ständig förbättring

LÄS MER PÅ SIDAN 169–174



BEKÄMPA KORRUPTION OCH OETISKT FÖRETAGANDE
Vi ska bedriva en ansvarsfull affärsverksamhet genom en stark företagskultur som fokuserar på etik och ansvarsfullt ledarskap samt lika möjligheter och rimliga arbetsvillkor för alla.

LÄS MER PÅ SIDAN 178–179



ANSVARSFULLA INKÖP
Hållbarhet ska vara lika viktigt som kostnad och kvalitet när vi väljer leverantörer och hela leveranskedjan ska styras mot vår hållbarhetsstrategi.

LÄS MER PÅ SIDAN 175–177



ENGAGEMANG I HÅLLBAR FINANSIERING
Finansmarknaden har ett stort inflytande och är en betydelsefull drivkraft för en hållbar utveckling, och det är därför viktigt för oss att använda hållbar finansiering.

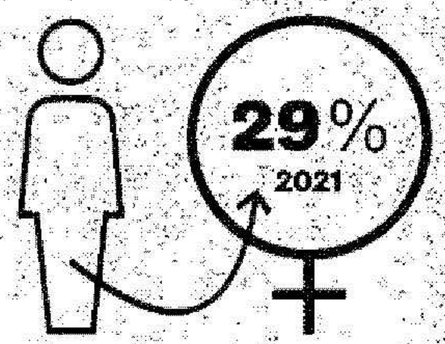
LÄS MER PÅ SIDAN 180

ETISK OCH ANSVARSFULL VERKSAMHET: RESULTAT 2021

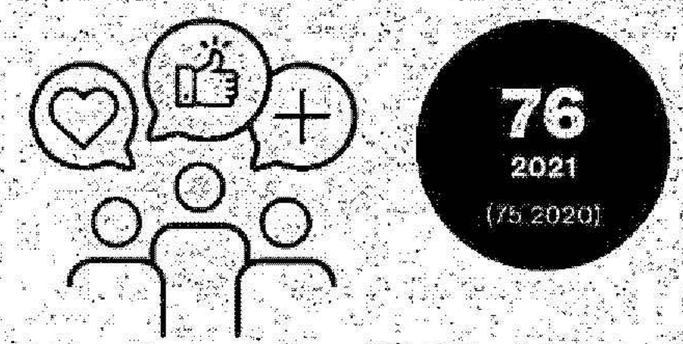
UTVECKLING 2021

- Framstegen i fråga om könsfördelning var blygsamma under 2021. Vi inser att vi behöver intensifiera våra ansträngningar på området. Förutom de åtaganden som gäller intern och extern rekrytering ska vi fokusera mer på kompetensutveckling och på att behålla våra talanger.
- Vår företagskultur och våra värderingar ställer människan i centrum och yttrar sig i initiativ som Family Bond och vårt mentorprogram. Detta har lett till ett ökat medarbetarengagemang som överträffar vårt mål och ligger över det globala jämförelsetalet.
- De senaste åren har vi arbetat hårt för våra medarbetares hälsa och säkerhet. Bland annat har vi proaktivt identifierat och reducerat risker, förbättrat arbetsmiljön, tillhandahållit utbildning och ökat medvetenheten. Detta har bidragit till att minska antalet arbetsskador med sjukfrånvaro, som var lägre än någonsin 2021 – något vi är stolta över.
- En kultur där alla känner sig bekväma med att ta upp bekymmer och fritt uttrycka sina åsikter om etiska frågor eller bristande regelefterlevnad, utan att behöva frukta repressalier, är en central del av vårt åtagande gentemot etiskt och ansvarsfullt företagande. Under 2021 reviderade vi vår policy för internrapportering och förbättrade vår visselblåsarkanal för att ytterligare stärka detta arbete.
- Vi har fortsatt att arbeta på att säkerställa ansvarsfulla materialinköp. Vi har tidigare infört blockkedjeteknik för kobolt. 2021 började vi tillämpa tekniken även på litium, nickel och glimmer för att på så sätt ökar spårbarheten och insynen i våra leveranskedjor.
- Vi fortsatte att fokusera på hållbar finansiering och vår befintliga kreditfacilitet om 1,3 miljarder EUR refinansierades med en ny hållbarhetslänkad kreditfacilitet. Att transaktionen blev framgångsrik bekräftar dels att investerarna tror på vår klimatplan, dels att deras efterfrågan på hållbara investeringar ökar.

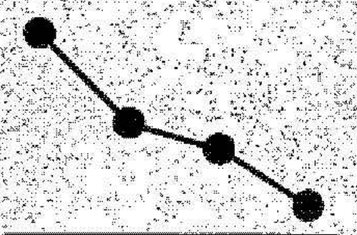
KVINNOR I LEDANDE BEFATTNINGAR



MEDARBETARENGAGEMANG



SKADEFREKVENS (LTCR), ANSTÄLLDA



0,06 LTCR
2021

2018	2019	2020	2021
0,24	0,13	0,10	0,06

Nyckeltal	Ambition	2021	2020	2019	2018
Kvinnor i ledande befattningar[29] (%)	Jämn könsfördelning på ledande befattningar	29,0	28,3	28,3	29,3
50/50 i externrekryteringar och interna befordringar	Jämn könsfördelning på ledande befattningar	32,0	29,4	—	—
Medarbetarengagemang	75 under 2021	76	75	—	—
Skadefrekvens (Lost Time Case Rate),* medarbetare	0,08 under 2021	0,06	0,10	0,13	0,24

* Skadefrekvensen LTCR definieras som antalet rapporterade arbetsolyckor som omfattar minst en dags sjukfrånvaro, delat med antalet arbetstimmar och multiplicerat med 200 000.
Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187



VÅR FINANSIELLA FRAMGÅNG – EN LAGINSATS



Fortsatt tillväxt av försäljningsvolym och omsättning och lönsamheten tillbaka till nivåer innan covid-19. För information om vårt Hållbarhetsarbete, se sidan 150.

Förvaltningsberättelse

Volvo Cars koncernen

Uttrycken Volvo Cars såväl som koncernen avser Volvo Car AB (publ.) och Volvo Personvagnar AB med samtliga dotterbolag.

Volvo Car AB (publ.), med säte i Göteborg, Sverige, är ett noterat bolag på Nasdaqbörsen i Stockholm. Den största ägaren, som innehar 82 procent av aktierna och kapitalet, är Geely Sweden Holdings AB, som ägs av Shanghai Geely Zhaoyuan International Investment Co., Ltd., registrerat i Shanghai, Kina, som ytterst ägs av Zhejiang Geely Holding Group Ltd., registrerat i Hangzhou, Kina. Resterande 18 procent av aktierna innehas, per 31 december 2021, av nordiska och internationella institutioner samt cirka 190 000 övriga investerare.

Volvo Car AB (publ.) är ett holdingbolag som utöver att äga aktier och andelar i sitt dotterbolag Volvo Personvagnar AB, även förser koncernen med vissa finansieringslösningar och andra tjänster. Volvo Car AB (publ.) är indirekt, genom Volvo Personvagnar AB och dess dotterbolag verksamt inom bilindustrin.

Verksamhet bedrivs inom design, utveckling, tillverkning, marknadsföring och försäljning av bilar. Utöver detta erbjuder koncernen även prenumerationstjänster för bilar och andra mobilitetstjänster. Koncernen och dess operativa verksamhet benämns normalt för "Volvo Cars" eller "koncernen".

Volvo Cars försäljning och marknadsutveckling

2021 växte personbilsmarknaden med 6 respektive 3 procent, i Kina respektive USA, medan Europa minskade med 2 procent. 2020 var ett svagt år på grund av covid-19 och marknaden förväntade sig att den uppdämda efterfrågan skulle driva försäljningstillväxt 2021 jämfört med 2020. Produktionen hämmades alltefter som komponentbristen förvärrades särskilt under andra halvåret 2021. Resultatet blev ett tudelat år med en tvåsiffrig tillväxt under första halvåret som abrupt vände ner när covidrelaterade nedstängningar av underleverantörer i Sydostasien ytterligare förvärrade situationen. Obalansen mellan utbud och efterfrågan påverkade försäljningsmixen och priserna positivt.

2021 blev de elektrifierade bilarnas år. Trots produktionsstörningar uppvisade laddbara bilar rekordtillväxt. Utvecklingen förklaras av ett ökande intresse hos kunderna, som förstärktes av biltillverkarnas prioriteringar.

Volvo Cars fokuserade på att leverera till slutkund och försäljningen ökade med 6 procent. Å andra sidan minskade wholesales med 1 procent och produktionsvolymen med 3 procent. Försäljningsökningen jämfört med minskningen av wholesales förklaras av leveransstörningar. Den lägre produktionen kunde delvis kompenseras genom sänkta lagernivåer och ökad effektivitet i leveranskedjan.

Volvo Cars hade starkt fokus på försäljning av elektrifierade bilar, PHEV och BEV, som ökade med 64 procent för helåret och svarade för 27 procent av den totala försäljningen.

Nyckeltal, MSEK	2021	2020	2019	2018	2017[1]
Försäljning, tusental bilar[2]	698 693	661 713	705 452	642 253	571 577
Omsättning	282 045	262 833	274 117	252 653	208 646
Forsknings- och utvecklingskostnader[3][4]	–13 126	–11 362	–11 446	–10 903	–10 187
Rörelseresultat (EBIT)[5]	20 275	8 516	14 303	14 185	14 061
EBIT exkl. resultat från andelar i JVs och intresseföretag[5]	21 226	8 868	14 471	14 118	13 861
Årets resultat[4]	14 177	7 788	9 603	9 781	10 225
Resultat per aktie före utspädning, SEK[4]	4,72	2,28	N/A	N/A	N/A
EBITDA[5]	35 280	22 965	29 851	27 398	26 159
Kassaflöde från den löpande verksamheten[4]	29 852	34 285	32 374	26 765	24 933
Kassaflöde från investeringsverksamheten[4]	–34 737	–21 003	–20 801	–22 060	–28 733
Nettokassa[5]	44 846	35 241	25 214	18 029	12 513
Bruttomarginal, %[5]	21,4	17,5	19,0	19,5	22,4
EBIT-marginal, %[5]	7,2	3,2	5,2	5,6	6,7
EBIT-marginal exkl. resultat från andelar i JVs och intresseföretag, %[5]	7,5	3,4	5,3	5,6	6,6
EBITDA-marginal, %[5]	12,5	8,7	10,9	10,8	12,5
Soliditet, %	33,5	26,8	26,2	29,0	28,7
Avkastning på investerat kapital, ROIC, %[5]	18,5	8,4	14,5	16,1	19,4

1) Under 2018 genomfördes en förändring avseende försäljning av bilar som redovisas som operationell leasing. Jämförelseperioden 2017 har ändrats och förändringen har föranlett att såväl omsättningen samt kostnad för sålda varor har minskat med MSEK 2 266 för 2017. Förändringen har inte haft någon effekt på bruttoresultatet.
2) Icke finansiellt nyckeltal.
3) Avskrivningarna för 2020 påverkas av justering av nyttjandeperioder för att återspegla uppdaterade antaganden och förändringar i cykelplanerna.
4) IFRS–nyckeltal.
5) Icke-IFRS-nyckeltal (alternativa nyckeltal), se Alternativa nyckeltal på sidan 137.

VÅR FINANSIELLA FRAMGÅNG – EN LAGINSATS



Fortsatt tillväxt av försäljningsvolym och omsättning och lönsamheten tillbaka till nivåer innan covid-19. För information om vårt Hållbarhetsarbete, se sidan 150.

Förvaltningsberättelse

Volvo Cars koncernen

Uttrycken Volvo Cars såväl som koncernen avser Volvo Car AB (publ.) och Volvo Personvagnar AB med samtliga dotterbolag.

Volvo Car AB (publ.), med säte i Göteborg, Sverige, är ett noterat bolag på Nasdaqbörsen i Stockholm. Den största ägaren, som innehar 82 procent av aktierna och kapitalet, är Geely Sweden Holdings AB, som ägs av Shanghai Geely Zhaoyuan International Investment Co., Ltd., registrerat i Shanghai, Kina, som ytterst ägs av Zhejiang Geely Holding Group Ltd., registrerat i Hangzhou, Kina. Resterande 18 procent av aktierna innehas, per 31 december 2021, av nordiska och internationella institutioner samt cirka 190 000 övriga investerare.

Volvo Car AB (publ.) är ett holdingbolag som utöver att äga aktier och andelar i sitt dotterbolag Volvo Personvagnar AB, även förser koncernen med vissa finansieringslösningar och andra tjänster. Volvo Car AB (publ.) är indirekt, genom Volvo Personvagnar AB och dess dotterbolag verksamt inom bilindustrin.

Verksamhet bedrivs inom design, utveckling, tillverkning, marknadsföring och försäljning av bilar. Utöver detta erbjuder koncernen även prenumerationstjänster för bilar och andra mobilitetstjänster. Koncernen och dess operativa verksamhet benämns normalt för "Volvo Cars" eller "koncernen".

Volvo Cars försäljning och marknadsutveckling

2021 växte personbilsmarknaden med 6 respektive 3 procent, i Kina respektive USA, medan Europa minskade med 2 procent. 2020 var ett svagt år på grund av covid-19 och marknaden förväntade sig att den uppdämda efterfrågan skulle driva försäljningstillväxt 2021 jämfört med 2020. Produktionen hämmades alltefter som komponentbristen förvärrades särskilt under andra halvåret 2021. Resultatet blev ett tudelat år med en tvåsiffrig tillväxt under första halvåret som abrupt vände ner när covidrelaterade nedstängningar av underleverantörer i Sydostasien ytterligare förvärrade situationen. Obalansen mellan utbud och efterfrågan påverkade försäljningsmixen och priserna positivt.

2021 blev de elektrifierade bilarnas år. Trots produktionsstörningar uppvisade laddbara bilar rekordtillväxt. Utvecklingen förklaras av ett ökande intresse hos kunderna, som förstärktes av biltillverkarnas prioriteringar.

Volvo Cars fokuserade på att leverera till slutkund och försäljningen ökade med 6 procent. Å andra sidan minskade wholesales med 1 procent och produktionsvolymen med 3 procent. Försäljningsökningen jämfört med minskningen av wholesales förklaras av leveransstörningar. Den lägre produktionen kunde delvis kompenseras genom sänkta lagernivåer och ökad effektivitet i leveranskedjan.

Volvo Cars hade starkt fokus på försäljning av elektrifierade bilar, PHEV och BEV, som ökade med 64 procent för helåret och svarade för 27 procent av den totala försäljningen.

Nyckeltal, MSEK	2021	2020	2019	2018	2017[1]
Försäljning, tusental bilar[2]	698 693	661 713	705 452	642 253	571 577
Omsättning	282 045	262 833	274 117	252 653	208 646
Forsknings- och utvecklingskostnader[3][4]	–13 126	–11 362	–11 446	–10 903	–10 187
Rörelseresultat (EBIT)[5]	20 275	8 516	14 303	14 185	14 061
EBIT exkl, resultat från andelar i JVs och intresseföretag[5]	21 226	8 868	14 471	14 118	13 861
Årets resultat[4]	14 177	7 788	9 603	9 781	10 225
Resultat per aktie före utspädning, SEK[4]	4,72	2,28	N/A	N/A	N/A
EBITDA[5]	35 280	22 965	29 851	27 398	26 159
Kassaflöde från den löpande verksamheten[4]	29 852	34 285	32 374	26 765	24 933
Kassaflöde från investeringsverksamheten[4]	–34 737	–21 003	–20 801	–22 060	–28 733
Nettokassa[5]	44 846	35 241	25 214	18 029	12 513
Bruttomarginal, %[5]	21,4	17,5	19,0	19,5	22,4
EBIT-marginal, %[5]	7,2	3,2	5,2	5,6	6,7
EBIT-marginal exkl. resultat från andelar i JVs och intresseföretag, %[5]	7,5	3,4	5,3	5,6	6,6
EBITDA-marginal, %[5]	12,5	8,7	10,9	10,8	12,5
Soliditet, %	33,5	26,8	26,2	29,0	28,7
Avkastning på investerat kapital, ROIC, %[5]	18,5	8,4	14,5	16,1	19,4

1) Under 2018 genomfördes en förändring avseende försäljning av bilar som redovisas som operationell leasing. Jämförelseperioden 2017 har ändrats och förändringen har föranlett att såväl omsättningen samt kostnad för sålda varor har minskat med MSEK 2 266 för 2017. Förändringen har inte haft någon effekt på bruttoresultatet.
2) Icke finansiellt nyckeltal.
3) Avskrivningarna för 2020 påverkas av justering av nyttjandeperioder för att återspegla uppdaterade antaganden och förändringar i cykelplanerna.
4) IFRS–nyckeltal.
5) Icke-IFRS-nyckeltal (alternativa nyckeltal), se Alternativa nyckeltal på sidan 137.

20221012007772

Försäljning (tusental)	2021	2020	Förändring %
Europa	293,5	288,3	2
Kina	171,7	166,6	3
USA	122,2	110,1	11
Övrigt	111,4	96,7	15
Försäljning	**698,7**	**661,7**	**6**
Recharge-modeller	189,2	115,4	64
varav BEV	*25,7*	*4,7*	*452*
Recharge-modellers andel av total försäljning	27%	17%	—
varav BEV, p.e.	*4%*	*1%*	—
Wholesales	654,4	662,6	–1
Produktionsvolym	642,0	658,5	–3

Försäljning per modell (tusental)	2021	2020
XC40 BEV	24,5	4,7
C40 BEV	1,2	—
XC60	215,6	191,7
XC40 ICE/PHEV	176,5	180,7
XC90	108,2	92,5
V60	56,1	64,9
S60	49,3	52,3
S90	46,6	46,0
V90	20,7	25,6
V40	—	3,4
Summa	**698,7**	**661,7**

Topp 10 – Försäljning per marknad (tusental)	2021	2020
Kina	171,7	166,6
USA	122,2	110,1
Storbritannien	48,3	46,5
Sverige	47,8	53,7
Tyskland	43,8	46,9
Italien	19,8	17,7
Frankrike	18,9	16,5
Japan	16,6	15,5
Nederländerna	15,9	16,2
Korea	15,1	12,9

Väsentliga händelser under året

Covid-19

Covid-19-pandemin fortsatte att påverka människors liv. Den nya omikronvarianten gjorde att restriktionerna återigen skärptes världen över. Omikron har spridits snabbt och lett till höga smittotal i Europa och en allt högre arbetsfrånvaro. Trots detta har verksamheten vid Volvo Cars fabriker kunnat fortsätta. Risken kvarstår dock för att nya varianter ska påverka leveranskedjorna och produktionen. Med tanke på den osäkra utvecklingen av pandemin är Volvo Cars fortsatt vaksamma.

Global halvledarbrist

Den globala halvledarbristen ledde till tillfälliga produktionsstopp vid Volvokoncernens fabriker i Kina, USA, Belgien och Sverige, av varierande varaktighet och omfattning. De tillfälliga produktionsstoppen resulterade i minskade produktionsvolymer och lägre försäljning. Men hög efterfrågan, global bilbrist med extremt låga lagernivåer och möjlighet att i viss mån justera produktionsplaner ledde sammantaget till en positiv effekt på omsättning och lönsamhet. Detta för att vi kunde styra om produktionen och prioritera mer lönsamma SUV och Re-charge-modeller. Den globala bristen väntas fortsätta under 2022. Volvo Cars märkte av viss förbättring under fjärde kvartalet men visibiliteten är låg och osäkerheten hög innebärande att risken för ytterligare störningar kvarstår.

Volvo Cars fortsätter att följa utvecklingen noga och vidtar de åtgärder som krävs. Om och i vilken mån Volvo Cars försäljning, intäkter och lönsamhet kommer att påverkas av halvledarbristen under kommande perioder är fortfarande osäkert.

IT-incidenter

I och med att datalagringen online har ökat är företaget exponerat för risker i samband med it-användning. It-brottslighet kan också leda till avbrott i affärsverksamheten, och generellt har risken för it-incidenter ökat i och med att fler har distansarbetat under covid-19-pandemin. It-incidenter kan komma att allvarligt störa Volvo Cars affärsverksamhet, exempelvis genom driftstörningar som påverkar företaget och konsumenterna, förlust av immateriella tillgångar samt dataläckor. Detta kan leda till höga kostnader och stora bötesbelopp på grund av brott mot dataskyddslagar.

Volvo Cars blev under fjärde kvartalet varse om att en utomstående aktör genomfört ett datainträng och stulit data. Volvo Cars vidtog omedelbara säkerhetsåtgärder och undersökte händelsen tillsammans med tredjepartsspecialister.

Volvo Cars ska vara helt elektriska till 2030

Volvo Cars tillkännagav sina ambitiösa planer på att bli en helt elektrisk biltillverkare till 2030. Det innebär att fasa ut alla bilar med förbränningsmotor, inklusive hybrider, vilket är ett steg mot att bli ett klimatneutralt företag senast 2040.

Som ett led i detta ökar Volvo Cars sin produktionskapacitet för helt elektrifierade bilar, XC40 och C40, inklusive leverantörs- och monteringskapacitet för fabrikerna i Gent och Taizhou. Uppramningen kommer att genomföras stegvis för att nå en årlig kapacitet på minst 150 000 bilar efter sommaren 2022.

Volvo Cars lanserade den nya, helt elektrifierade C40 Recharge

Volvo Cars lanserade C40 Recharge, den första Volvomodellen utformad för att vara helt elektrifierad från start och Volvo Cars andra helt elektrifierade modell, som endast erbjuds online. C40 Recharge är baserad på CMA-plattformen och började produceras i Gent i oktober.

Avyttring av förbränningsmotorverksamheten

Volvo Cars fortsatte att leverera på sin plan att separera förbränningsmotorverksamheten till en egen verksamhet med avsikten att därefter kombinera denna verksamhet med Geelys verksamhet. Den 30 juni, efter beslut på en extra bolagsstämma den 31 maj 2021, avyttrades förbränningsmotorverksamheten i Skövde, inklusive anläggningen, från koncernen genom utdelning av aktierna i Powertrain Engineering Sweden AB och Powertrain Engineering Sweden Real Estate AB, till Geely Sweden Holdings AB. I juli gick Volvo Cars vidare med planen och gick med på att skapa ett samägt bolag tillsammans med Geely Holding. Det nya bolaget, Aurobay, där Volvo Cars har ett minoritetsägande, slutfördes under fjärde kvartalet. Det nya bolaget ska vara en global leverantör av kompletta drivlinor inklusive nästa generations förbränningsmotorer, växellådor och hybridlösningar. Bildandet av ett fristående företag med Geely Holding som majoritetsägare och en självständig ledning innebär att Volvo Cars kan fokusera resurserna inom ledning, utveckling och verksamhet mot full elektrifiering.

Polestar – private placement och ambition att noteras

I mars tog Polestar Automotive Holding Ltd Group in MUSD 550 i externt kapital från en grupp av långsiktiga finansiella investerare. Den riktade emissionen markerar första gången som externa investerare har stöttat Polestars produkter, varumärke, industriella förmåga, finansiella ambitioner och höga tillväxtpotential och genomfördes genom nyemitterade aktier med följdeffekt att Volvo Cars intresse i Polestar minskade. Omvärderingseffekten

uppgick till MSEK 2 039 och redovisades som resultat från andelar i joint ventures och intresseföretag.

I september 2021 offentliggjorde Polestar sin ambition att noteras på Nasdaqbörsen i New York, genom det särskilda förvärvsbolaget (SPAC-bolaget), Gores Guggenheim. Polestars förväntade börsvärde uppskattas till GUSD 20. Noteringen förväntas äga rum under första halvåret 2022. Under 2021 uppnådde Polestar sitt globala försäljningsmål på 29 tusen bilar.

Volvo Cars and Northvolt i planerat joint venture

Volvo Cars och Northvolt ingick en icke-bindande avsiktsförklaring att ingå ett joint venture gällande batteriutveckling och produktion. Det första steget i det 50/50 ägda företaget syftar till att inrätta ett forsknings- och utvecklingscenter i Sverige som kommer att tas i drift 2022. I steg två är planen att etablera en ny fabrik i Göteborg där produktionsstart är planerad till 2025.

Vårt batterisamarbete med Northvolt är centralt för att vi ska nå våra strategiska elektrifieringsambitioner. Fabriken i Göteborg kommer ha en potentiell kapacitet på upp till 50 GWh, vilket skulle förse hållbara batterier till cirka en halv miljon bilar per år. Gigafabriken är planerad att komplettera det planerade forsknings- och utvecklingssamarbetet, som en del av det kommunicerade investeringspaketet om MSEK 30 000.

Hållbarhetsrelaterad revolverande kreditfacilitet om MEUR 1 300

Volvo Cars har ingått ett avtal om en revolverande kreditfacilitet om MEUR 1 300 knuten till koncernens hållbarhetsambitioner. Denna ersätter den ej utnyttjade faciliteten om MEUR 1 300 som tecknades 2017. Den framgångsrika transaktionen tydliggör det växande förtroendet för koncernens finansiella och operationella transformation. I mars avslutades den revolverande kreditfaciliteten om MSEK 10 700 som tecknades med en grupp om fyra nordiska banker i maj 2020 och som delvis var garanterad av Exportkreditverket. Kreditfaciliteten avslutades mer än ett år före sitt ursprungliga förfallodatum på begäran av Volvo Cars.

Utdelning till aktieägare

Volvo Car AB (publ.) betalade utdelning om MSEK 179 (—) till preferensaktieägarna samt beslutade om utdelning till Geely Sweden Holdings AB om MSEK 5 979 (—). Utdelningen till Geely Sweden Holdings AB reglerades 30 juni genom att överföra hela aktieinnehavet i Powertrain Engineering Sweden AB och Powertrain Engineering Sweden Real Estate AB, med en nettoeffekt i eget kapital på MSEK 5 530 då aktiernas verkliga värde var högre än deras redovisade värde. Vidare lämnades utdelning till Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd om MSEK 9 691, varav MSEK 9 199 från det 50 procent ägda dotterbolaget Daqing Volvo Car Manufacturing Co., Ltd och MSEK 492 från det 50 procent ägda dotterbolaget Zhangjiakou Volvo Car Engine Manufacturing Co., Ltd.

Volvo Cars noteras på NASDAQ Stockholm

I samband med börsintroduktionen på Nasdaq Stockholm den 29 oktober välkomnade Volvo Cars över 200 000 nya aktieägare. Börsintroduktionen tillförde 20 miljarder kronor för att säkerställa Volvo Cars snabba omställning.

Volvo Cars och Geely ska investera i framtida bilmodell

Att dela teknik är centralt och möjliggör en snabbare lansering av nya modeller. I juli ingick vi två avtal med Geely för utveckling och tillverkning av vår framtida mindre elektriska SUV som byggs på SEA-arkitekturen.

ECARX en ny strategisk teknologipartner

Under tredje kvartalet investerade ECARX, ett teknikföretag inom Geelysfären, i Volvo Cars dotterbolag Zenseact som utvecklar mjukvara för autonom körning (AD). Tillsammans planerar parterna att accelerera lanseringen av ny teknik i Kina, både inom och utanför Geelysfären. Volvo Cars och ECARX etablerade dessutom ett nytt företag, HaleyTek, med syfte att vidareutveckla och kommersialisera infotainmentsystemet som används i Volvo Cars och Polestars bilar.

Over-The-Air (OTA) uppdateringar

Med OTA kommer vi kunna leverera kundvärde på distans under bilens hela livscykel. Det är via molnet (OTA) som kan vi överföra mjukvara med ny funktionalitet, vilket öppnar för framtida intäkter. Under fjärde kvartalet fortsatte Volvo Cars att rulla ut fullständig OTA-funktionalitet för våra nya bilar: XC40 Recharge C40 Recharge, XC60, S90 och V90. Den senaste OTA-uppdateringen omfattade 100 000 bilar globalt.

Ledare inom säkerhet

Vi tillkännagav att vår oövervakade autonoma körfunktion RIDE Pilot ska introduceras till kunder, med start i Kalifornien. Funktionen planeras vara tillgänglig i bilar byggda på vår elektriska centraldatorarkitektur, med LiDAR inbyggd som standard, möjlig att aktivera genom OTA. När säkerheten har verifierats och tillåten enligt lag, kommer RIDE Pilot att erbjudas via prenumeration.

Tillkännagivanden vid Consumer Electronics Show (CES)

Under CES tillkännagav Volvo Cars ett samarbete med Qualcomm och Google för utveckling av ett branschledande infotainmentsystem. Det nya Google/Android-baserade infotainmentsystemet kommer att lanseras i Volvo Cars och Polestars kommande bilmodeller. Volvo Cars meddelade också att samarbetet med Google fortsätter. Den planerade integrationen möjliggör att volvobilar kan anslutas till Googles ekosystem, precis som vilken smart enhet som helst. Detta öppnar för utveckling av en rad nya funktioner som ger föraren möjlighet att styra andra Google-anslutna enheter via bilen. Vidare kan Volvo Cars nu, som första bilmärke, er-bjuda Youtube i bilen under förutsättning att bilen står helt stilla. Det nya infotainmentsystemet kan komma att variera något mellan olika marknader.

Förändringar i styrelsen och koncernledningen

Förändringar i styrelsen och koncernledning

- Lila Tretikov and Diarmuid O'Connell utnämndes till styrelseledamöter i mars. Lila Tretikov är en ledande expert inom artificiell intelligens och företagstransformation och bidrar med omfattande kunskap inom innovation och teknik. Diarmuid O'Connell har värdefull erfarenhet inom elektrifiering och bilmärken inom premiumsegmentet, djupa kunskaper inom försäljning direkt till slutkonsument, samt uppkopplade och självkörande bilar samt relaterade ämnen för energiomställning.
- Winnie Kin Wah Fok avgick från sitt styrelseuppdrag.

Förändringar i koncernledningen

- Björn Annwall utsågs till CFO i april och efterträdde Carla De Geyseleer.

20221012007773

Försäljning (tusental)	2021	2020	Förändring %
Europa	293,5	288,3	2
Kina	171,7	166,6	3
USA	122,2	110,1	11
Övrigt	111,4	96,7	15
Försäljning	**698,7**	**661,7**	**6**
Recharge-modeller	189,2	115,4	64
varav BEV	*25,7*	*4,7*	*452*
Recharge-modellers andel av total försäljning	27%	17%	—
varav BEV, p.e.	*4%*	*1%*	—
Wholesales	654,4	662,6	–1
Produktionsvolym	642,0	658,5	–3

Försäljning per modell (tusental)	2021	2020
XC40 BEV	24,5	4,7
C40 BEV	1,2	—
XC60	215,6	191,7
XC40 ICE/PHEV	176,5	180,7
XC90	108,2	92,5
V60	56,1	64,9
S60	49,3	52,3
S90	46,6	46,0
V90	20,7	25,6
V40	—	3,4
Summa	**698,7**	**661,7**

Topp 10 – Försäljning per marknad (tusental)	2021	2020
Kina	171,7	166,6
USA	122,2	110,1
Storbritannien	48,3	46,5
Sverige	47,8	53,7
Tyskland	43,8	46,9
Italien	19,8	17,7
Frankrike	18,9	16,5
Japan	16,6	15,5
Nederländerna	15,9	16,2
Korea	15,1	12,9

Väsentliga händelser under året

Covid-19

Covid-19-pandemin fortsatte att påverka människors liv. Den nya omikronvarianten gjorde att restriktionerna återigen skärptes världen över. Omikron har spridits snabbt och lett till höga smittotal i Europa och en allt högre arbetsfrånvaro. Trots detta har verksamheten vid Volvo Cars fabriker kunnat fortsätta. Risken kvarstår dock för att nya varianter ska påverka leveranskedjorna och produktionen. Med tanke på den osäkra utvecklingen av pandemin är Volvo Cars fortsatt vaksamma.

Global halvledarbrist

Den globala halvledarbristen ledde till tillfälliga produktionsstopp vid Volvokoncernens fabriker i Kina, USA, Belgien och Sverige, av varierande varaktighet och omfattning. De tillfälliga produktionsstoppen resulterade i minskade produktionsvolymer och lägre försäljning. Men hög efterfrågan, global bilbrist med extremt låga lagernivåer och möjlighet att i viss mån justera produktionsplaner ledde sammantaget till en positiv effekt på omsättning och lönsamhet. Detta för att vi kunde styra om produktionen och prioritera mer lönsamma SUV och Re-charge-modeller. Den globala bristen väntas fortsätta under 2022. Volvo Cars märkte av viss förbättring under fjärde kvartalet men visibiliteten är låg och osäkerheten hög innebärande att risken för ytterligare störningar kvarstår.

Volvo Cars fortsätter att följa utvecklingen noga och vidtar de åtgärder som krävs. Om och i vilken mån Volvo Cars försäljning, intäkter och lönsamhet kommer att påverkas av halvledarbristen under kommande perioder är fortfarande osäkert.

IT-incidenter

I och med att datalagringen online har ökat är företaget exponerat för risker i samband med it-användning. It-brottslighet kan också leda till avbrott i affärsverksamheten, och generellt har risken för it-incidenter ökat i och med att fler har distansarbetat under covid-19-pandemin. It-incidenter kan komma att allvarligt störa Volvo Cars affärsverksamhet, exempelvis genom driftstörningar som påverkar företaget och konsumenterna, förlust av immateriella tillgångar samt dataläckor. Detta kan leda till höga kostnader och stora bötesbelopp på grund av brott mot dataskyddslagar.

Volvo Cars blev under fjärde kvartalet varse om att en utomstående aktör genomfört ett datainträng och stulit data. Volvo Cars vidtog omedelbara säkerhetsåtgärder och undersökte händelsen tillsammans med tredjepartsspecialister.

Volvo Cars ska vara helt elektriska till 2030

Volvo Cars tillkännagav sina ambitiösa planer på att bli en helt elektrisk biltillverkare till 2030. Det innebär att fasa ut alla bilar med förbränningsmotor, inklusive hybrider, vilket är ett steg mot att bli ett klimatneutralt företag senast 2040.

Som ett led i detta ökar Volvo Cars sin produktionskapacitet för helt elektrifierade bilar, XC40 och C40, inklusive leverantörs- och monteringskapacitet för fabrikerna i Gent och Taizhou. Uppramningen kommer att genomföras stegvis för att nå en årlig kapacitet på minst 150 000 bilar efter sommaren 2022.

Volvo Cars lanserade den nya, helt elektrifierade C40 Recharge

Volvo Cars lanserade C40 Recharge, den första Volvomodellen utformad för att vara helt elektrifierad från start och Volvo Cars andra helt elektrifierade modell, som endast erbjuds online. C40 Recharge är baserad på CMA-plattformen och började produceras i Gent i oktober.

Avyttring av förbränningsmotorverksamheten

Volvo Cars fortsatte att leverera på sin plan att separera förbränningsmotorverksamheten till en egen verksamhet med avsikten att därefter kombinera denna verksamhet med Geelys verksamhet. Den 30 juni, efter beslut på en extra bolagsstämma den 31 maj 2021, avyttrades förbränningsmotorverksamheten i Skövde, inklusive anläggningen, från koncernen genom utdelning av aktierna i Powertrain Engineering Sweden AB och Powertrain Engineering Sweden Real Estate AB, till Geely Sweden Holdings AB. I juli gick Volvo Cars vidare med planen och gick med på att skapa ett samägt bolag tillsammans med Geely Holding. Det nya bolaget, Aurobay, där Volvo Cars har ett minoritetsägande, slutfördes under fjärde kvartalet. Det nya bolaget ska vara en global leverantör av kompletta drivlinor inklusive nästa generations förbränningsmotorer, växellådor och hybridlösningar. Bildandet av ett fristående företag med Geely Holding som majoritetsägare och en självständig ledning innebär att Volvo Cars kan fokusera resurserna inom ledning, utveckling och verksamhet mot full elektrifiering.

Polestar – private placement och ambition att noteras

I mars tog Polestar Automotive Holding Ltd Group in MUSD 550 i externt kapital från en grupp av långsiktiga finansiella investerare. Den riktade emissionen markerar första gången som externa investerare har stöttat Polestars produkter, varumärke, industriella förmåga, finansiella ambitioner och höga tillväxtpotential och genomfördes genom nyemitterade aktier med följdeffekt att Volvo Cars intresse i Polestar minskade. Omvärderingseffekten

uppgick till MSEK 2 039 och redovisades som resultat från andelar i joint ventures och intresseföretag.

I september 2021 offentliggjorde Polestar sin ambition att noteras på Nasdaqbörsen i New York, genom det särskilda förvärvsbolaget (SPAC-bolaget), Gores Guggenheim. Polestars förväntade börsvärde uppskattas till GUSD 20. Noteringen förväntas äga rum under första halvåret 2022. Under 2021 uppnådde Polestar sitt globala försäljningsmål på 29 tusen bilar.

Volvo Cars and Northvolt i planerat joint venture

Volvo Cars och Northvolt ingick en icke-bindande avsiktsförklaring att ingå ett joint venture gällande batteriutveckling och produktion. Det första steget i det 50/50 ägda företaget syftar till att inrätta ett forsknings- och utvecklingscenter i Sverige som kommer att tas i drift 2022. I steg två är planen att etablera en ny fabrik i Göteborg där produktionsstart är planerad till 2025.

Vårt batterisamarbete med Northvolt är centralt för att vi ska nå våra strategiska elektrifieringsambitioner. Fabriken i Göteborg kommer ha en potentiell kapacitet på upp till 50 GWh, vilket skulle förse hållbara batterier till cirka en halv miljon bilar per år. Gigafabriken är planerad att komplettera det planerade forsknings- och utvecklingssamarbetet, som en del av det kommunicerade investeringspaketet om MSEK 30 000.

Hållbarhetsrelaterad revolverande kreditfacilitet om MEUR 1 300

Volvo Cars har ingått ett avtal om en revolverande kreditfacilitet om MEUR 1 300 knuten till koncernens hållbarhetsambitioner. Denna ersätter den ej utnyttjade faciliteten om MEUR 1 300 som tecknades 2017. Den framgångsrika transaktionen tydliggör det växande förtroendet för koncernens finansiella och operationella transformation. I mars avslutades den revolverande kreditfacilliteten om MSEK 10 700 som tecknades med en grupp om fyra nordiska banker i maj 2020 och som delvis var garanterad av Exportkreditverket. Kreditfacilliteten avslutades mer än ett år före sitt ursprungliga förfallodatum på begäran av Volvo Cars.

Utdelning till aktieägare

Volvo Car AB (publ.) betalade utdelning om MSEK 179 (—) till preferensaktieägarna samt beslutade om utdelning till Geely Sweden Holdings AB om MSEK 5 979 (—). Utdelningen till Geely Sweden Holdings AB reglerades 30 juni genom att överföra hela aktieinnehavet i Powertrain Engineering Sweden AB och Powertrain Engineering Sweden Real Estate AB, med en nettoeffekt i eget kapital på MSEK 5 530 då aktiernas verkliga värde var högre än deras redovisade värde. Vidare lämnades utdelning till Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd om MSEK 9 691, varav MSEK 9 199 från det 50 procent ägda dotterbolaget Daqing Volvo Car Manufacturing Co., Ltd och MSEK 492 från det 50 procent ägda dotterbolaget Zhangjiakou Volvo Car Engine Manufacturing Co., Ltd.

Volvo Cars noteras på NASDAQ Stockholm

I samband med börsintroduktionen på Nasdaq Stockholm den 29 oktober välkomnade Volvo Cars över 200 000 nya aktieägare. Börsintroduktionen tillförde 20 miljarder kronor för att säkerställa Volvo Cars snabba omställning.

Volvo Cars och Geely ska investera i framtida bilmodell

Att dela teknik är centralt och möjliggör en snabbare lansering av nya modeller. I juli ingick vi två avtal med Geely för utveckling och tillverkning av vår framtida mindre elektriska SUV som byggs på SEA-arkitekturen.

ECARX en ny strategisk teknologipartner

Under tredje kvartalet investerade ECARX, ett teknikföretag inom Geelysfären, i Volvo Cars dotterbolag Zenseact som utvecklar mjukvara för autonom körning (AD). Tillsammans planerar parterna att accelerera lanseringen av ny teknik i Kina, både inom och utanför Geelysfären. Volvo Cars och ECARX etablerade dessutom ett nytt företag, HaleyTek, med syfte att vidareutveckla och kommersialisera infotainmentsystemet som används i Volvo Cars och Polestars bilar.

Over-The-Air (OTA) uppdateringar

Med OTA kommer vi kunna leverera kundvärde på distans under bilens hela livscykel. Det är via molnet (OTA) som kan vi överföra mjukvara med ny funktionalitet, vilket öppnar för framtida intäkter. Under fjärde kvartalet fortsatte Volvo Cars att rulla ut fullständig OTA-funktionalitet för våra nya bilar: XC40 Recharge C40 Recharge, XC60, S90 och V90. Den senaste OTA-uppdateringen omfattade 100 000 bilar globalt.

Ledare inom säkerhet

Vi tillkännagav att vår oövervakade autonoma körfunktion RIDE Pilot ska introduceras till kunder, med start i Kalifornien. Funktionen planeras vara tillgänglig i bilar byggda på vår elektriska centraldatorarkitektur, med LiDAR inbyggd som standard, möjlig att aktivera genom OTA. När säkerheten har verifierats och tillåten enligt lag, kommer RIDE Pilot att erbjudas via prenumeration.

Tillkännagivanden vid Consumer Electronics Show (CES)

Under CES tillkännagav Volvo Cars ett samarbete med Qualcomm och Google för utveckling av ett branschledande infotainmentsystem. Det nya Google/Android-baserade infotainmentsystemet kommer att lanseras i Volvo Cars och Polestars kommande bilmodeller. Volvo Cars meddelade också att samarbetet med Google fortsätter. Den planerade integrationen möjliggör att volvobilar kan anslutas till Googles ekosystem, precis som vilken smart enhet som helst. Detta öppnar för utveckling av en rad nya funktioner som ger föraren möjlighet att styra andra Google-anslutna enheter via bilen. Vidare kan Volvo Cars nu, som första bilmärke, er-bjuda Youtube i bilen under förutsättning att bilen står helt stilla. Det nya infotainmentsystemet kan komma att variera något mellan olika marknader.

Förändringar i styrelsen och koncernledningen

Förändringar i styrelsen och koncernledning

- Lila Tretikov and Diarmuid O'Connell utnämndes till styrelseledamöter i mars. Lila Tretikov är en ledande expert inom artificiell intelligens och företagstransformation och bidrar med omfattande kunskap inom innovation och teknik. Diarmuid O'Connell har värdefull erfarenhet inom elektrifiering och bilmärken inom premiumsegmentet, djupa kunskaper inom försäljning direkt till slutkonsument, samt uppkopplade och självkörande bilar samt relaterade ämnen för energiomställning.
- Winnie Kin Wah Fok avgick från sitt styrelseuppdrag.

Förändringar i koncernledningen

- Björn Annwall utsågs till CFO i april och efterträdde Carla De Geyseleer.

20221012200774

Forskning och utveckling

2021 lanserade vi vår andra helelektriska modell, Volvo C40. Denna modell är den första som är tillgänglig endast som helt elektrisk, designad från början med elektrifiering i åtanke. Utöver denna expansion introducerade vi en ny, förbättrad laddhybriddrivlina på alla bilar utom XC40, vilket nästan fördubblar den elektriska räckvidden samtidigt som prestandan ökar. För vår nästa generation av elbilar har utvecklingen av vår nästa generations plattform fortsatt och vi planerar att visa vår nya flaggskepps-SUV modell mot slutet av 2022.

Volvo Cars har varit ledande inom säkerhet i dec-ennier och 2021 tillkännagav vi nästa steg, genom en ny säkerhetsstandard där självkörande bilar som aldrig krockar blir det sista steget – därav vår nollvision för kollisioner.

Under 2021 tillkännagav vi partnerskap med bland andra NVIDIA, Zenseact och Luminar som kommer att möjliggöra vår helelektriska flaggskepps-SUV kommer ha branschledande säkerhetsteknik, vilket hjälper till att rädda ännu fler liv och undvika kollisioner. Joint venture med ömsesidiga fördelar ger oss den tekniska basen för att vara ett av de snabbast växande premium-bilmärkena i en snabbt föränderlig bransch.

Idag får ett antal Volvobilar regelbundna fullständiga mjukvaruuppdateringar och nya funktioner over-the-air (OTA), vilket säkerställer att en Volvobil blir bättre med tiden. Under 2022 kommer denna utrullning att fortsätta och OTA-uppdateringar kommer att aktiveras på alla modeller, och därmed lägga grunden för framtida intäktsströmmer från mjukvaruförsäljning.

Under 2021 tillkännagav vi också att vi fortsätter vårt samarbete med Google för att ta vår infotainment och anslutning till nästa nivå. Som en del av detta tillkännagav vi efter årsskiftet också ett joint venture med Qualcomm och Google för att utveckla ett branschledande infotainmentsystem.

Miljö

Volvo Cars har ett långsiktigt åtagande om att vara ett ansvarsfullt företag med tydligt fokus på hållbar utveckling. Detta åtagande återspeglas i Hållbarhetsredovisningen och ligger i linje med internationella riktlinjer i enlighet med Global Reporting Initiatives (GRI). Volvo Cars samtliga affärsverksamheter har tillstånd som reglerar miljöpåverkan. Kontinuerlig uppföljning av miljöpåverkan utförs i linje med de riktlinjer och regelverk som utfärdats av lokala och nationella miljömyndigheter.

Koncernens hållbarhetsrapport har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen, 6 kap 11 kap. Hållbarhetsrapportens omfattning och innehåll definieras på sidan 185.

Volvo Cars ambition är att minska koldioxidutsläppen per bil med 40 procent mellan 2018 och 2025 i ett första mätbart steg mot bolagets långsiktiga ambitioner som är att vara klimatneutralt år 2040.

Anställda

Under 2021 sysselsatte Volvo Cars 40,9 (38,3) tusen heltidsanställda (FTE) och 3,8 (3,4) tusen konsulter. Antalet heltidsanställda under 2020 och 2021 påverkades av permitteringar. Justerat för dessa hade Volvo Cars 41,4 (41,3) tusen heltidsanställda.

Förslag till disposition av fritt eget kapital

Moderbolaget

Följande medel står till årsstämmans förfogande:

Överkursfond	SEK	31 654 602 449
Balanserade vinstmedel	SEK	–1 215 315 784
Årets resultat	SEK	3 155 589 257
Till årsstämmans förfogande	**SEK**	**33 594 875 922**

Styrelsen föreslår följande disposition av tillgängliga medel:

I ny räkning överförs	**SEK**	**33 594 875 922**

Väsentliga händelser efter balansdagen

Försäljning av den kinesiska förbränningsmotorverksamheten

Den 31 januari 2022 avyttrade Volvo Cars sin andel om 50 procent i Zhangjiakou Volvo Car Engine Manufacturing Co., Ltd., till intresseföretaget Zhejiang Aurobay Powertrain Co., Ltd (Aurobay).

Volvo Cars och Northvolt bygger batterifabrik i Göteborg

Den 4 februari 2022 annonserade Volvo Cars och Northvolt att de beslutat att bygga en batterifabrik i Göteborg. Produktionsstart är planerad till 2025 och förväntas skapa upp till 3 000 nya arbetstillfällen.

Ny VD och koncernchef

Volvo Cars styrelse har utsett Jim Rowan till ny VD och koncernchef. Jim Rowan tillträdde den 21 mars 2022 och ersatte Håkan Samuelsson.

Kriget i Ukraina

Volvo Cars är djupt bekymrad över kriget i Ukraina och hur det direkt påverkar människor. Vi är även oroade över indirekta effekter på människor och samhällen inom och utanför Europa. Det kommer utan tvekan att bli effekter för Europa och den globala ekonomin som helhet. Koncernen har inga anställda i Ukraina men vi har försäljningsverksamhet i Ryssland och en importör i Ukraina. Volvo Cars har dessutom mycket begränsat med direkta leverantörer i Ukraina. Kriget i Ukraina har dock resulterat i ökande kostnader för råvaror, energi och frakt inom bilindustrin.

2021 sålde vi 9 309 bilar i Ryssland, 1,3 procent av den totala globala försäljningen och 1 184 bilar i Ukraina motsvarande 0,2 procent. Med tanke på de potentiella riskerna som är förknippade med handel med Ryssland, inklusive sanktioner och exportkontroller som införts av EU och USA, har Volvo Cars tills vidare avbrutit leveranser av alla bilar till den ryska marknaden. Vårt nationella försäljningsbolag i Ryssland har också stoppat sin försäljning. Samtidigt tar vi vårt ansvar som arbetsgivare på allvar och har tryggat deras anställning. Om möjligt säkerställer vi att befintliga kunder får det stöd de behöver från oss.

Nomination Committee's förslag till val av ledamöter till styrelsen i Volvo Car AB (publ.)

Den 3 mars 2022 beslutade Nomination Committee i Volvo Car AB (publ.) att lämna följande förslag till beslut vid årsstämman den 11 maj 2022:

Omval av styrelseledamöter: Eric Li (Li Shufu), Daniel (Donghui) Li, Lone Fönss Schröder, Tom Johnstone, Winfried Vahland, Jonas Samuelsson, Diarmuid O'Connell och Lila Tretikov. Omval av Eric Li till ordförande i styrelsen och Lone Fönss Schröder till vice ordförande.

Betsy Atkins, Michael Jackson och Jim Zhang har avböjt omval.

Nomination Committee föreslår att den nya VD:n Jim Rowan och Anna Mossberg väljs till nya styrelseledamöter.

Håkan Samuelsson lämnade styrelsen den 21 mars 2022 då han avgick som VD.

Volvo Cars meddelar sin avsikt att stödja Polestars framtida tillväxt

Den 7 mars 2022 tillkännagav Volvo Cars att de ingått en avsiktsförklaring att, vid en potentiell framtida nyemission av aktier i Polestar, teckna aktier utifrån sin ägarandel. Detta då investeringen i Polestar betraktas som långsiktig och är av strategisk vikt.

Volvo Cars avsiktsförklaring avseende intentionen att teckna aktier i Polestars potentiella framtida nyemission av aktier eller aktierelaterade finansiella instrument gäller för perioden efter den tänkta listningen på Nasdaq New York och fram till och med 31 mars 2024.

Volvo Cars potentiella framtida investering är inte garanterad och är villkorad av slutliga avtal med detaljerade villkor för det tänkta aktietillskottet sker på marknadsmässiga villkor och kommer även att vara villkorad av att alla nödvändiga bolagsrättsliga och regulatoriska krav är uppfyllda.

Minskad produktion på grund av tillfälligt försämrad halvledarsituation

Den 22 mars 2022 meddelade Volvo Cars att man förväntar sig en tillfälligt försämrad produktion, inklusive tillfälliga produktionsstopp, som beräknas hålla i sig till och med andra kvartalet på grund av brist på en specifik typ av halvledare. Volvo Cars har förväntat att öka sin försäljningsvolym för helåret 2022. Störningen innebär att företaget nu ser en marginell ökning i försäljningsvolymen för helåret 2022, jämfört med 2021. Begränsningarna inom leverantörskedjan, inklusive pågående störningar relaterade till covid-19, förväntas vara ett problem under hela 2022. Den förväntade störningen i Volvo Cars produktion är inte relaterad till kriget i Ukraina.

Ersättningsriktlinjer för ledande befattningshavare

Följande huvudriktlinjer för ersättning till seniora befattningshavare antogs vid den extra bolagsstämman som hölls den 17 oktober 2021. Dessa riktlinjer är applicerbara på ersättning till koncernledning, inkluderat verkställande direktören för Volvo Car AB.

Former av ersättning

Det totala ersättningspaketet för koncernledningen kan bestå av följande komponenter: fast kontantlön, rörlig kontantersättning, pensionsförmåner och andra förmåner. Ersättningskomponenterna ska vara marknadsmässiga. Bolagsstämman kan därutöver – och oberoende av dessa riktlinjer – besluta om exempelvis aktie- och aktiekursrelaterad ersättning.

Rörlig kontantersättning

Uppfyllelse av kriterier för utbetalning av kortsiktig rörlig kontantersättning ska kunna mätas under en period om ett år, medan uppfyllelse av kriterier för utbetalning av långsiktig rörlig kontantersättning ska kunna mätas under en period om tre år.

För verkställande direktören får den kortsiktiga rörliga kontantersättningen uppgå till högst 200 procent av den årliga fasta kontantlönen den 31 december i slutet på varje intjänandeår och den långsiktiga rörliga kontantersättningen uppgå till högst 150 procent av den årliga fasta kontantlönen vid starten av programmet. För övriga medlemmar av koncernledningen får den kortsiktiga rörliga kontantersättningen uppgå till högst 140 procent av den årliga fasta kontantlönen den 31 december i slutet på varje intjänandeår, och den långsiktiga rörliga kontantersättningen uppgå till högst 120 procent av den årliga fasta kontantlönen vid starten av programmet.

Extraordinära omständigheter

Ytterligare rörlig ersättning kan utgå vid extraordinära omständigheter, förutsatt att sådan ersättning är av engångskaraktär och görs på individuell basis i syfte att rekrytera eller behålla ledande befattningshavare, eller utgå som ersättning för extraordinära arbetsinsatser utöver personens ordinarie arbetsuppgifter. Sådan ersättning ska vara i linje med marknadspraxis och kan till exempel omfatta en kontant engångsutbetalning, retention bonus eller avgångsvederlag i händelse av en ägarförändring eller liknande. Ersättningen ska inte överstiga ett belopp motsvarande den årliga fasta kontantlönen för ett år samt inte utfalla mer än en gång per år och person. Beslut om sådan ersättning ska fattas av styrelsen på förslag av People and Sustainability committee.

Aktierelaterade eller aktieprisrelaterat incitamentsprogram

Styrelsen får föreslå att bolagsstämman beslutar att godkänna långsiktiga aktierelaterade incitamentsprogram. Det är styrelsens nuvarande avsikt att föreslå att årsstämman 2022 godkänner ett långsiktigt aktierelaterat incitamentsprogram som bl.a. omfattar koncernledningen. Om ett sådant program skulle implementeras skulle koncernledningen inte erbjudas något program för långsiktig rörlig kontantersättning under 2022.

Pensionsförmåner

För verkställande direktören ska pensionsförmåner utgöras av en avgiftsbestämd plan och pensionspremierna får uppgå till högst 50 procent av den årliga fasta kontantlönen. Rörlig kontantersättning ska inte vara pensionsgrundande.

För övriga medlemmar av koncernledningen ska pensionsförmåner utgöras av en avgiftsbestämd plan och pensionspremierna får uppgå till högst 30 procent av den årliga fasta kontantlönen. Vissa nuvarande medlemmar av koncernledningen omfattas av en förmånsbestämd plan som en del av ett befintligt avtal. Till den del rörlig kontantersättning är pensionsgrundande enligt tvingande kollektivavtalsbestämmelser ska pensionsförmånen dras av från den kontanta utbetalningen och betalas som pension.

Övriga förmåner

Andra förmåner får innefatta bl.a. sjukvårdsförsäkring, årlig hälsokontroll och bilförmån. Sådana förmåner får uppgå till högst 20 procent av den årliga fasta kontantlönen.

Beträffande anställningsförhållanden som lyder under andra regler än svenska får, såvitt avser pensionsförmåner och andra förmåner, vederbörliga anpassningar ske för att följa tvingande regler eller fast lokal praxis, varvid dessa riktlinjers övergripande ändamål så långt möjligt ska tillgodoses.

Medlemmar av koncernledningen som är utlandsstationerade (dvs. som är utskickade på ett internationellt uppdrag och som inte ingått ett lokalt anställningsavtal) får erhålla ytterligare ersättning och förmåner i enlighet med Koncernens instruktion för internationella uppdrag som kan inkludera, men är inte begränsade till, flyttkostnader, levnadskostnader, boendekostnader, utbildningsbidrag, hemresor samt skatterådgivning. Sådana förmåner får uppgå till högst 160 procent av den årliga fasta kontantlönen.

20221012007775

Forskning och utveckling

2021 lanserade vi vår andra helelektriska modell, Volvo C40. Denna modell är den första som är tillgänglig endast som helt elektrisk, designad från början med elektrifiering i åtanke. Utöver denna expansion introducerade vi en ny, förbättrad laddhybriddrivlina på alla bilar utom XC40, vilket nästan fördubblar den elektriska räckvidden samtidigt som prestandan ökar. För vår nästa generation av elbilar har utvecklingen av vår nästa generations plattform fortsatt och vi planerar att visa vår nya flaggskepps-SUV modell mot slutet av 2022.

Volvo Cars har varit ledande inom säkerhet i dec-ennier och 2021 tillkännagav vi nästa steg, genom en ny säkerhetsstandard där självkörande bilar som aldrig krockar blir det sista steget – därav vår nollvision för kollisioner.

Under 2021 tillkännagav vi partnerskap med bland andra NVIDIA, Zenseact och Luminar som kommer att möjliggöra vår helelektriska flaggskepps-SUV kommer ha branschledande säkerhetsteknik, vilket hjälper till att rädda ännu fler liv och undvika kollisioner. Joint venture med ömsesidiga fördelar ger oss den tekniska basen för att vara ett av de snabbast växande premium-bilmärkena i en snabbt föränderlig bransch.

Idag får ett antal Volvobilar regelbundna fullständiga mjukvaruuppdateringar och nya funktioner over-the-air (OTA), vilket säkerställer att en Volvobil blir bättre med tiden. Under 2022 kommer denna utrullning att fortsätta och OTA-uppdateringar kommer att aktiveras på alla modeller, och därmed lägga grunden för framtida intäktsströmmer från mjukvaruförsäljning.

Under 2021 tillkännagav vi också att vi fortsätter vårt samarbete med Google för att ta vår infotainment och anslutning till nästa nivå. Som en del av detta tillkännagav vi efter årsskiftet också ett joint venture med Qualcomm och Google för att utveckla ett branschledande infotainmentsystem.

Miljö

Volvo Cars har ett långsiktigt åtagande om att vara ett ansvarsfullt företag med tydligt fokus på hållbar utveckling. Detta åtagande återspeglas i Hållbarhetsredovisningen och ligger i linje med internationella riktlinjer i enlighet med Global Reporting Initiatives (GRI). Volvo Cars samtliga affärsverksamheter har tillstånd som reglerar miljöpåverkan. Kontinuerlig uppföljning av miljöpåverkan utförs i linje med de riktlinjer och regelverk som utfärdats av lokala och nationella miljömyndigheter.

Koncernens hållbarhetsrapport har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen, 6 kap 11 kap. Hållbarhetsrapportens omfattning och innehåll definieras på sidan 185.

Volvo Cars ambition är att minska koldioxidutsläppen per bil med 40 procent mellan 2018 och 2025 i ett första mätbart steg mot bolagets långsiktiga ambitioner som är att vara klimatneutralt år 2040.

Anställda

Under 2021 sysselsatte Volvo Cars 40,9 (38,3) tusen heltidsanställda (FTE) och 3,8 (3,4) tusen konsulter. Antalet heltidsanställda under 2020 och 2021 påverkades av permitteringar. Justerat för dessa hade Volvo Cars 41,4 (41,3) tusen heltidsanställda.

Förslag till disposition av fritt eget kapital

Moderbolaget

Följande medel står till årsstämmans förfogande:

Överkursfond	SEK	31 654 602 449
Balanserade vinstmedel	SEK	–1 215 315 784
Årets resultat	SEK	3 155 589 257
Till årsstämmans förfogande	**SEK**	**33 594 875 922**

Styrelsen föreslår följande disposition av tillgängliga medel:

I ny räkning överförs	**SEK**	**33 594 875 922**

Väsentliga händelser efter balansdagen

Försäljning av den kinesiska förbränningsmotorverksamheten

Den 31 januari 2022 avyttrade Volvo Cars sin andel om 50 procent i Zhangjiakou Volvo Car Engine Manufacturing Co., Ltd., till intresseföretaget Zhejiang Aurobay Powertrain Co., Ltd (Aurobay).

Volvo Cars och Northvolt bygger batterifabrik i Göteborg

Den 4 februari 2022 annonserade Volvo Cars och Northvolt att de beslutat att bygga en batterifabrik i Göteborg. Produktionsstart är planerad till 2025 och förväntas skapa upp till 3 000 nya arbetstillfällen.

Ny VD och koncernchef

Volvo Cars styrelse har utsett Jim Rowan till ny VD och koncernchef. Jim Rowan tillträdde den 21 mars 2022 och ersatte Håkan Samuelsson.

Kriget i Ukraina

Volvo Cars är djupt bekymrad över kriget i Ukraina och hur det direkt påverkar människor. Vi är även oroade över indirekta effekter på människor och samhällen inom och utanför Europa. Det kommer utan tvekan att bli effekter för Europa och den globala ekonomin som helhet. Koncernen har inga anställda i Ukraina men vi har försäljningsverksamhet i Ryssland och en importör i Ukraina. Volvo Cars har dessutom mycket begränsat med direkta leverantörer i Ukraina. Kriget i Ukraina har dock resulterat i ökande kostnader för råvaror, energi och frakt inom bilindustrin.

2021 sålde vi 9 309 bilar i Ryssland, 1,3 procent av den totala globala försäljningen och 1 184 bilar i Ukraina motsvarande 0,2 procent. Med tanke på de potentiella riskerna som är förknippade med handel med Ryssland, inklusive sanktioner och exportkontroller som införts av EU och USA, har Volvo Cars tills vidare avbrutit leveranser av alla bilar till den ryska marknaden. Vårt nationella försäljningsbolag i Ryssland har också stoppat sin försäljning. Samtidigt tar vi vårt ansvar som arbetsgivare på allvar och har tryggat deras anställning. Om möjligt säkerställer vi att befintliga kunder får det stöd de behöver från oss.

Nomination Committee's förslag till val av ledamöter till styrelsen i Volvo Car AB (publ.)

Den 3 mars 2022 beslutade Nomination Committee i Volvo Car AB (publ.) att lämna följande förslag till beslut vid årsstämman den 11 maj 2022:

Omval av styrelseledamöter: Eric Li (Li Shufu), Daniel (Donghui) Li, Lone Fönss Schröder, Tom Johnstone, Winfried Vahland, Jonas Samuelsson, Diarmuid O'Connell och Lila Tretikov. Omval av Eric Li till ordförande i styrelsen och Lone Fönss Schröder till vice ordförande.

Betsy Atkins, Michael Jackson och Jim Zhang har avböjt omval.

Nomination Committee föreslår att den nya VD:n Jim Rowan och Anna Mossberg väljs till nya styrelseledamöter.

Håkan Samuelsson lämnade styrelsen den 21 mars 2022 då han avgick som VD.

Volvo Cars meddelar sin avsikt att stödja Polestars framtida tillväxt

Den 7 mars 2022 tillkännagav Volvo Cars att de ingått en avsiktsförklaring att, vid en potentiell framtida nyemission av aktier i Polestar, teckna aktier utifrån sin ägarandel. Detta då investeringen i Polestar betraktas som långsiktig och är av strategisk vikt.

Volvo Cars avsiktsförklaring avseende intentionen att teckna aktier i Polestars potentiella framtida nyemission av aktier eller aktierelaterade finansiella instrument gäller för perioden efter den tänkta listningen på Nasdaq New York och fram till och med 31 mars 2024.

Volvo Cars potentiella framtida investering är inte garanterad och är villkorad av slutliga avtal med detaljerade villkor för det tänkta aktietillskottet sker på marknadsmässiga villkor och kommer även att vara villkorad av att alla nödvändiga bolagsrättsliga och regulatoriska krav är uppfyllda.

Minskad produktion på grund av tillfälligt försämrad halvledarsituation

Den 22 mars 2022 meddelade Volvo Cars att man förväntar sig en tillfälligt försämrad produktion, inklusive tillfälliga produktionsstopp, som beräknas hålla i sig till och med andra kvartalet på grund av brist på en specifik typ av halvledare. Volvo Cars har förväntat att öka sin försäljningsvolym för helåret 2022. Störningen innebär att företaget nu ser en marginell ökning i försäljningsvolymen för helåret 2022, jämfört med 2021. Begränsningarna inom leverantörskedjan, inklusive pågående störningar relaterade till covid-19, förväntas vara ett problem under hela 2022. Den förväntade störningen i Volvo Cars produktion är inte relaterad till kriget i Ukraina.

Ersättningsriktlinjer för ledande befattningshavare

Följande huvudriktlinjer för ersättning till seniora befattningshavare antogs vid den extra bolagsstämman som hölls den 17 oktober 2021. Dessa riktlinjer är applicerbara på ersättning till koncernledning, inkluderat verkställande direktören för Volvo Car AB.

Former av ersättning

Det totala ersättningspaketet för koncernledningen kan bestå av följande komponenter: fast kontantlön, rörlig kontantersättning, pensionsförmåner och andra förmåner. Ersättningskomponenterna ska vara marknadsmässiga. Bolagsstämman kan därutöver – och oberoende av dessa riktlinjer – besluta om exempelvis aktie- och aktiekursrelaterad ersättning.

Rörlig kontantersättning

Uppfyllelse av kriterier för utbetalning av kortsiktig rörlig kontantersättning ska kunna mätas under en period om ett år, medan uppfyllelse av kriterier för utbetalning av långsiktig rörlig kontantersättning ska kunna mätas under en period om tre år.

För verkställande direktören får den kortsiktiga rörliga kontantersättningen uppgå till högst 200 procent av den årliga fasta kontantlönen den 31 december i slutet på varje intjänandeår och den långsiktiga rörliga kontantersättningen uppgå till högst 150 procent av den årliga fasta kontantlönen vid starten av programmet. För övriga medlemmar av koncernledningen får den kortsiktiga rörliga kontantersättningen uppgå till högst 140 procent av den årliga fasta kontantlönen den 31 december i slutet på varje intjänandeår, och den långsiktiga rörliga kontantersättningen uppgå till högst 120 procent av den årliga fasta kontantlönen vid starten av programmet.

Extraordinära omständigheter

Ytterligare rörlig ersättning kan utgå vid extraordinära omständigheter, förutsatt att sådan ersättning är av engångskaraktär och görs på individuell basis i syfte att rekrytera eller behålla ledande befattningshavare, eller utgå som ersättning för extraordinära arbetsinsatser utöver personens ordinarie arbetsuppgifter. Sådan ersättning ska vara i linje med marknadspraxis och kan till exempel omfatta en kontant engångsutbetalning, retention bonus eller avgångsvederlag i händelse av en ägarförändring eller liknande. Ersättningen ska inte överstiga ett belopp motsvarande den årliga fasta kontantlönen för ett år samt inte utfalla mer än en gång per år och person. Beslut om sådan ersättning ska fattas av styrelsen på förslag av People and Sustainability committee.

Aktierelaterade eller aktieprisrelaterat incitamentsprogram

Styrelsen får föreslå att bolagsstämman beslutar att godkänna långsiktiga aktierelaterade incitamentsprogram. Det är styrelsens nuvarande avsikt att föreslå att årsstämman 2022 godkänner ett långsiktigt aktierelaterat incitamentsprogram som bl.a. omfattar koncernledningen. Om ett sådant program skulle implementeras skulle koncernledningen inte erbjudas något program för långsiktig rörlig kontantersättning under 2022.

Pensionsförmåner

För verkställande direktören ska pensionsförmåner utgöras av en avgiftsbestämd plan och pensionspremierna får uppgå till högst 50 procent av den årliga fasta kontantlönen. Rörlig kontantersättning ska inte vara pensionsgrundande.

För övriga medlemmar av koncernledningen ska pensionsförmåner utgöras av en avgiftsbestämd plan och pensionspremierna får uppgå till högst 30 procent av den årliga fasta kontantlönen. Vissa nuvarande medlemmar av koncernledningen omfattas av en förmånsbestämd plan som en del av ett befintligt avtal. Till den del rörlig kontantersättning är pensionsgrundande enligt tvingande kollektivavtalsbestämmelser ska pensionsförmånen dras av från den kontanta utbetalningen och betalas som pension.

Övriga förmåner

Andra förmåner får innefatta bl.a. sjukvårdsförsäkring, årlig hälsokontroll och bilförmån. Sådana förmåner får uppgå till högst 20 procent av den årliga fasta kontantlönen.

Beträffande anställningsförhållanden som lyder under andra regler än svenska får, såvitt avser pensionsförmåner och andra förmåner, vederbörliga anpassningar ske för att följa tvingande regler eller fast lokal praxis, varvid dessa riktlinjers övergripande ändamål så långt möjligt ska tillgodoses.

Medlemmar av koncernledningen som är utlandsstationerade (dvs. som är utskickade på ett internationellt uppdrag och som inte ingått ett lokalt anställningsavtal) får erhålla ytterligare ersättning och förmåner i enlighet med Koncernens instruktion för internationella uppdrag som kan inkludera, men är inte begränsade till, flyttkostnader, levnadskostnader, boendekostnader, utbildningsbidrag, hemresor samt skatterådgivning. Sådana förmåner får uppgå till högst 160 procent av den årliga fasta kontantlönen.

20221012007776

Upphörande av anställning

Vid upphörande av anställning får uppsägningstiden vara högst tolv (12) månader. Fast kontantlön under uppsägningstiden och avgångsvederlag får sammantaget inte överstiga ett belopp motsvarande individens fasta kontantlön för två (2) år, med förbehåll för tillämplig lag. Vid uppsägning från befattningshavarens sida får uppsägningstiden vara högst tolv (12) månader, utan rätt till avgångsvederlag.

Därutöver kan ersättning för eventuellt åtagande om konkurrensbegränsning utgå. Sådan ersättning ska kompensera för eventuellt inkomstbortfall och ska endast utgå i den utsträckning som den tidigare befattningshavaren saknar rätt till avgångsvederlag. Ersättningen får uppgå till högst 60 procent av den fasta månadslönen vid tidpunkten för uppsägningen och utgå under den tid som åtagandet om konkurrensbegränsningen gäller, vilket ska vara högst tolv (12) månader efter anställningens upphörande.

Kriterier för tilldelning av rörlig kontantersättning

Den rörliga kontantersättningen ska vara kopplad till förutbestämda och mätbara kriterier som kan vara finansiella och icke-finansiella. De kan också utgöras av individanpassade kvantitativa eller kvalitativa mål. Kriterierna ska vara utformade så att de främjar Koncernens affärsstrategi och långsiktiga intressen, inklusive dess hållbarhet, genom att exempelvis ha en tydlig koppling till affärsstrategin eller främja befattningshavarens långsiktiga utveckling.

Den kortsiktiga rörliga kontantersättningen ska vara kopplad till EBIT, kvalitet och strategiska omställningsåtgärder.

Den långsiktiga rörliga kontantersättningen ska vara kopplad till koncernens marknadsvärde såväl som uppfyllelse av vissa prestationsvillkor relaterade till rörelsemarginal och omsättningstillväxt mätt under programmets löptid, vilka fastställs av styrelsen.

När mätperioden för uppfyllelse av kriterier för utbetalning av rörlig kontantersättning har avslutats ska det fastställas i vilken utsträckning kriterierna uppfyllts. People and Sustainability committee ansvarar för bedömningen. Såvitt avser finansiella mål ska bedömningen baseras på den av koncernens senast offentliggjorda finansiella informationen.

Styrelsen ska ha möjlighet att enligt lag eller avtal, och med de begränsningar som må följa därav, helt eller delvis återkräva rörlig ersättning som utbetalats på felaktiga grunder.

Löne- och anställningsvillkor för anställda

Vid beredningen av styrelsens förslag till dessa ersättningsriktlinjer har löne- och anställningsvillkoren för anställda i bolaget beaktats genom att uppgifter om de anställdas totala inkomst, komponenter i ersättningens samt ökning och tillväxttakt över tid, i People and Sustainability committee och styrelsens beslutsunderlag vid bedömningen av om riktlinjerna och de begränsningar som anges häri är rimliga.

Styrning av ersättningsriktlinjer

Styrelsen har inrättat en People and Sustainability committee, som bland annat har till uppgift att förbereda styrelsens beslut att föreslå riktlinjer för EMT-ersättning. Styrelsen ska utarbeta förslag till nya riktlinjer minst vart fjärde år och överlämna det till bolagsstämman. Riktlinjerna ska gälla tills nya riktlinjer antas av bolagsstämman.

People and Sustainability committee ska även övervaka och utvärdera program för rörlig lön, tillämpningen av riktlinjerna för ersättning till ledande befattningshavare samt gällande ersättningsstrukturer och ersättningsnivåer i bolaget.

Ledamöterna i People and Sustainability committee är oberoende i förhållande till bolaget och dess verkställande ledning. Varken verkställande direktören eller någon annan EMT-ledamot deltar i styrelsens handläggning av och beslut om ersättningsrelaterade frågor i den mån de berörs av sådana ärenden.

Avvikelse från riktlinjerna

Styrelsen får besluta att tillfälligt frångå riktlinjerna helt eller delvis, om det i ett enskilt fall finns särskilda skäl för det och ett avsteg är nödvändigt för att tillgodose Volvo Cars långsiktiga intressen, in-klusive dess hållbarhet, eller för att säkerställa Koncernens ekonomiska bärkraft. Det ingår i People and Sustainability committee's uppgifter att bereda beslut om avsteg från riktlinjerna.

Styrelsens förslag på ersättningsriktlinjer för ledande befattningshavare 2022

Volvo Car AB's ("Volvo Cars") styrelse föreslår att årsstämman 2022 beslutar om uppdaterade riktlinjer för ersättning till koncernledning (inklusive VD ("EMT")). Riktlinjerna ersätter de riktlinjer som godkändes på den extra bolagsstämman som hölls i oktober 2021. I förhållande till nuvarande riktlinjer innebär förslaget, förutom redaktionella ändringar, att People and Sustainability committee (från februari 2022 kallad People committee) i stället för styrelsen i sin helhet ansvarar för vissa beslut enligt dessa riktlinjer. Styrelsen har inte erhållit några synpunkter från aktieägarna på befintliga riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare. Utöver ovan, föreslår styrelsen att uppdatera avsnittet Aktierelaterade incitamentsprogram att inkludera aktieprisrelaterade incitamentsprogram samt lägga till ett avsnitt gällande Riktlinjer för aktieägande för medlemmar i koncernledning, se nedan stycken för styrelsens förslag på dessa ändringar.

Aktierelaterade eller aktieprisrelaterade incitamentsprogram

Styrelsen får föreslå, oavsett dessa riktlinjer, att bolagsstämman beslutar att godkänna långsiktiga aktierelaterade eller aktieprisrelaterade incitamentsprogram. Styrelsens har föreslagit att årsstämman 2022 godkänner ett långsiktigt aktierelaterat incitamentsprogram som bl.a. omfattar koncernledningen. Om årsstämman beslutar i enlighet med styrelses förslag, skulle koncernledningen inte erbjudas något program för långsiktig rörlig kontantersättning under 2022 och samma principer gäller följande år så länge det finns ett långsiktigt aktieprogram.

Riktlinjer för aktieägande för medlemmar i koncernledning

Eftersom styrelsen tror att långsiktigt aktieägande är ett viktigt sätt att skapa samsyn mellan koncernledning och Volvo Cars aktieägare, har det implementerats följande policy för ägande av aktier för medlemmar av koncernledningen.

Styrelsen förväntar sig att VD och övriga medlemmar av koncernledningen att öka sitt personliga innehav av aktier med ett marknadsvärde motsvarande värdet av 100 procent av medlemmens årliga fasta lön. Det är förväntat att det personliga innehavet av aktier ska etableras inom fem år från noteringen av bolaget och för nyanställda, inom fem år från påbörjad anställning inom koncernen som VD eller övrig koncernledningsmedlem. VD och koncernledningsmedlemmar förväntas uppnå aktieägande genom aktietilldelning (netto efter avdragen skatt) under kommande framtida incitamentsprogram. Vidare, vid uppnådd rekommenderad nivå av aktieägande, är det förväntat att VD och andra koncernledningsmedlemmar bibehåller aktierna och dess värde under tiden de innehar sin position som VD eller medlem av koncernledningen.

SÅ HANTERAR VI RISK

Vår riskhantering är nyckeln till
en hållbar och lönsam tillväxt

Upphörande av anställning

Vid upphörande av anställning får uppsägningstiden vara högst tolv (12) månader. Fast kontantlön under uppsägningstiden och avgångsvederlag får sammantaget inte överstiga ett belopp motsvarande individens fasta kontantlön för två (2) år, med förbehåll för tillämplig lag. Vid uppsägning från befattningshavarens sida får uppsägningstiden vara högst tolv (12) månader, utan rätt till avgångsvederlag.

Därutöver kan ersättning för eventuellt åtagande om konkurrensbegränsning utgå. Sådan ersättning ska kompensera för eventuellt inkomstbortfall och ska endast utgå i den utsträckning som den tidigare befattningshavaren saknar rätt till avgångsvederlag. Ersättningen får uppgå till högst 60 procent av den fasta månadslönen vid tidpunkten för uppsägningen och utgå under den tid som åtagandet om konkurrensbegränsningen gäller, vilket ska vara högst tolv (12) månader efter anställningens upphörande.

Kriterier för tilldelning av rörlig kontantersättning

Den rörliga kontantersättningen ska vara kopplad till förutbestämda och mätbara kriterier som kan vara finansiella och icke-finansiella. De kan också utgöras av individanpassade kvantitativa eller kvalitativa mål. Kriterierna ska vara utformade så att de främjar Koncernens affärsstrategi och långsiktiga intressen, inklusive dess hållbarhet, genom att exempelvis ha en tydlig koppling till affärsstrategin eller främja befattningshavarens långsiktiga utveckling.

Den kortsiktiga rörliga kontantersättningen ska vara kopplad till EBIT, kvalitet och strategiska omställningsåtgärder.

Den långsiktiga rörliga kontantersättningen ska vara kopplad till koncernens marknadsvärde såväl som uppfyllelse av vissa prestationsvillkor relaterade till rörelsemarginal och omsättningstillväxt mätt under programmets löptid, vilka fastställs av styrelsen.

När mätperioden för uppfyllelse av kriterier för utbetalning av rörlig kontantersättning har avslutats ska det fastställas i vilken utsträckning kriterierna uppfyllts. People and Sustainability committee ansvarar för bedömningen. Såvitt avser finansiella mål ska bedömningen baseras på den av koncernens senast offentliggjorda finansiella informationen.

Styrelsen ska ha möjlighet att enligt lag eller avtal, och med de begränsningar som må följa därav, helt eller delvis återkräva rörlig ersättning som utbetalats på felaktiga grunder.

Löne- och anställningsvillkor för anställda

Vid beredningen av styrelsens förslag till dessa ersättningsriktlinjer har löne- och anställningsvillkoren för anställda i bolaget beaktats genom att uppgifter om de anställdas totala inkomst, komponenter i ersättningens samt ökning och tillväxttakt över tid, i People and Sustainability committee och styrelsens beslutsunderlag vid bedömningen av om riktlinjerna och de begränsningar som anges häri är rimliga.

Styrning av ersättningsriktlinjer

Styrelsen har inrättat en People and Sustainability committee, som bland annat har till uppgift att förbereda styrelsens beslut att föreslå riktlinjer för EMT-ersättning. Styrelsen ska utarbeta förslag till nya riktlinjer minst vart fjärde år och överlämna det till bolagsstämman. Riktlinjerna ska gälla tills nya riktlinjer antas av bolagsstämman.

People and Sustainability committee ska även övervaka och utvärdera program för rörlig lön, tillämpningen av riktlinjerna för ersättning till ledande befattningshavare samt gällande ersättningsstrukturer och ersättningsnivåer i bolaget.

Ledamöterna i People and Sustainability committee är oberoende i förhållande till bolaget och dess verkställande ledning. Varken verkställande direktören eller någon annan EMT-ledamot deltar i styrelsens handläggning av och beslut om ersättningsrelaterade frågor i den mån de berörs av sådana ärenden.

Avvikelse från riktlinjerna

Styrelsen får besluta att tillfälligt frångå riktlinjerna helt eller delvis, om det i ett enskilt fall finns särskilda skäl för det och ett avsteg är nödvändigt för att tillgodose Volvo Cars långsiktiga intressen, in-klusive dess hållbarhet, eller för att säkerställa Koncernens ekonomiska bärkraft. Det ingår i People and Sustainability committee's uppgifter att bereda beslut om avsteg från riktlinjerna.

Styrelsens förslag på ersättningsriktlinjer för ledande befattningshavare 2022

Volvo Car AB's ("Volvo Cars") styrelse föreslår att årsstämman 2022 beslutar om uppdaterade riktlinjer för ersättning till koncernledning (inklusive VD ("EMT")). Riktlinjerna ersätter de riktlinjer som godkändes på den extra bolagsstämman som hölls i oktober 2021. I förhållande till nuvarande riktlinjer innebär förslaget, förutom redaktionella ändringar, att People and Sustainability committee (från februari 2022 kallad People committee) i stället för styrelsen i sin helhet ansvarar för vissa beslut enligt dessa riktlinjer. Styrelsen har inte erhållit några synpunkter från aktieägarna på befintliga riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare. Utöver ovan, föreslår styrelsen att uppdatera avsnittet Aktierelaterade incitamentsprogram att inkludera aktieprisrelaterade incitamentsprogram samt lägga till ett avsnitt gällande Riktlinjer för aktieägande för medlemmar i koncernledning, se nedan stycken för styrelsens förslag på dessa ändringar.

Aktierelaterade eller aktieprisrelaterade incitamentsprogram

Styrelsen får föreslå, oavsett dessa riktlinjer, att bolagsstämman beslutar att godkänna långsiktiga aktierelaterade eller aktieprisrelaterade incitamentsprogram. Styrelsens har föreslagit att årsstämman 2022 godkänner ett långsiktigt aktierelaterat incitamentsprogram som bl.a. omfattar koncernledningen. Om årsstämman beslutar i enighet med styrelses förslag, skulle koncernledningen inte erbjudas något program för långsiktig rörlig kontantersättning under 2022 och samma principer gäller följande år så länge det finns ett långsiktigt aktieprogram.

Riktlinjer för aktieägande för medlemmar i koncernledning

Eftersom styrelsen tror att långsiktigt aktieägande är ett viktigt sätt att skapa samsyn mellan koncernledning och Volvo Cars aktieägare, har det implementerats följande policy för ägande av aktier för medlemmar av koncernledningen.

Styrelsen förväntar sig att VD och övriga medlemmar av koncernledningen att öka sitt personliga innehav av aktier med ett marknadsvärde motsvarande värdet av 100 procent av medlemmens årliga fasta lön. Det är förväntat att det personliga innehavet av aktier ska etableras inom fem år från noteringen av bolaget och för nyanställda, inom fem år från påbörjad anställning inom koncernen som VD eller övrig koncernledningsmedlem. VD och koncernledningsmedlemmar förväntas uppnå aktieägande genom aktietilldelning (netto efter avdragen skatt) under kommande framtida incitamentsprogram. Vidare, vid uppnådd rekommenderad nivå av aktieägande, är det förväntat att VD och andra koncernledningsmedlemmar bibehåller aktierna och dess värde under tiden de innehar sin position som VD eller medlem av koncernledningen.

SÅ HANTERAR VI RISK

Vår riskhantering är nyckeln till
en hållbar och lönsam tillväxt

20221012007778

Företagsövergripande riskhantering – Enterprise Risk Management (ERM)

Riskhantering spelar en avgörande roll för att koncernen ska kunna uppvisa en hållbar och lönsam tillväxt, och bli den ledande tillverkaren av elektriska premiumbilar, med tillgång till de internationella finansmarknaderna. Våra riskhanteringsprinciper bygger på koncernens strategier och policyer.

Riskhantering översikt

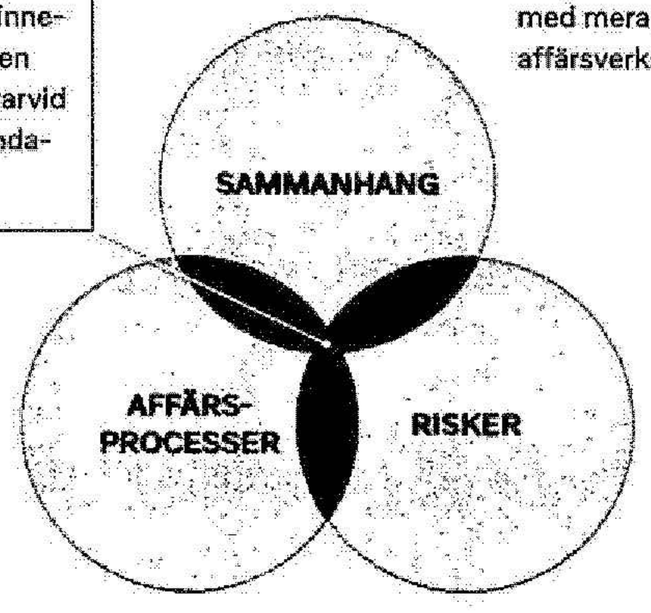
De viktigaste riskerna vid utgången av 2021 avspeglar dels företagets strategier (transformation, elektrifiering och hållbarhet), dels våra omfattande samarbeten med strategiska partner, intressebolag och andra aktörer i hela leveranskedjan. Året 2021 var en "svart svan": Komplexa skeenden skapade allvarliga störningar i leveranskedjan. Vår förmåga att göra snabba anpassningar när vi upptäcker hot är nyckeln till vår motståndskraft.

I fjol inledde ERM funktionen på Volvo Cars en omvandlingsresa. Fokus låg på att förändra kulturen och med hjälp av effektiva processer överträffa intressenternas förväntningar på ett börsnoterat företag. Vid utgången av 2022 har vi tagit stora kliv mot en modern, integrerad riskhantering. Resan har bara börjat – ständiga förbättringar är ett underliggande tema för vår riskhantering.

Enterprise Risk Management (ERM) är integrerat i vår affärsverksamhet. Målet är att förbättra våra beslutsprocesser, att proaktivt slå vakt om vår förmåga att genomföra bolagets strategier och planer, samt att skydda våra tillgångar. ERM utgör också ett stöd för en effektiv hantering av avbrott i verksamheten, och hjälper oss att tillämpa transparens gentemot våra externa intressenter.

Riskhantering – samtliga motåtgärder som vidtas i riskhanteringssyfte. Integrerad riskhantering innebär att det är affärsverksamheten som i första hand är drivande, varvid riskhanteringsfunktionen tillhandahåller verktyg och kompetens.

Sammanhang – de policyer, strategier, planer, mål, syften med mera som anger kursen för affärsverksamheten.



Affärsprocesser – de analyser, det beslutsfattande och det genomförande som krävs för att vi ska röra oss åt rätt håll.

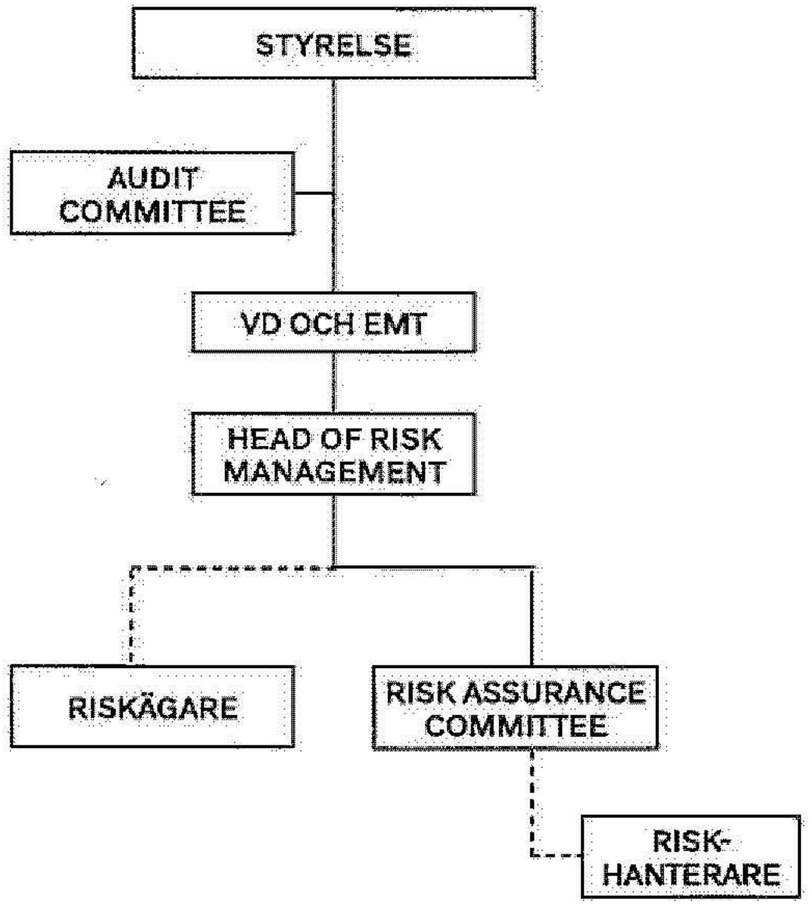
Risker – externa och interna osäkerhetsfaktorer, hot och brister som kan resultera i att vi avviker från rätt kurs.

Riskhantering ska integreras på alla koncernnivåer. I princip bär samtliga medarbetare sin del av ansvaret, och riskhanteringen aggregeras och konsolideras genom dialog med ledningen.

Bolagsstyrning

Ansvaret för att säkerställa att Volvo Cars har en fullgod riskhantering (inkluderat klimatrelaterade risker och möjligheter) ligger till syvende och sist hos styrelsen. Vissa relaterade uppgifter har dock delegerats till Audit Committee. Koncernchefen och koncernledningen ansvarar för att se till att det finns en ändamålsenlig riskhantering på operativ nivå. Head of Risk Management rapporterar via CFO. Den formella rapporteringen av företagsövergripande risker till styrelsen genomförs två gånger om året. I hela organisationen sammanställer de lokala riskansvariga ett underlag som ger en heltäckande överblick över organisationens riskexponering. Riskägare utses för samtliga risker som identifieras. Varje riskägare ska försvissa sig om att riskerna hanteras i enlighet med våra riskhanteringsprinciper. För hållbarhetsrisker följer vi rekommendationerna från Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD).

Ett tvärfunktionellt team av ledande befattningshavare samarbetar för att prioritera risker. De viktigaste riskerna föredras för styrelsen och diskuteras av Audit Committee två gånger per år. Dessutom finns en tredje försvarslinje i form av internrevisionsavdelningen, som objektivt granskar hur effektiv riskhanteringen är i hela koncernen.



FÖRETAGSÖVERGRIPANDE RISKHANTERING – ENTERPRISE RISK MANAGEMENT (ERM)

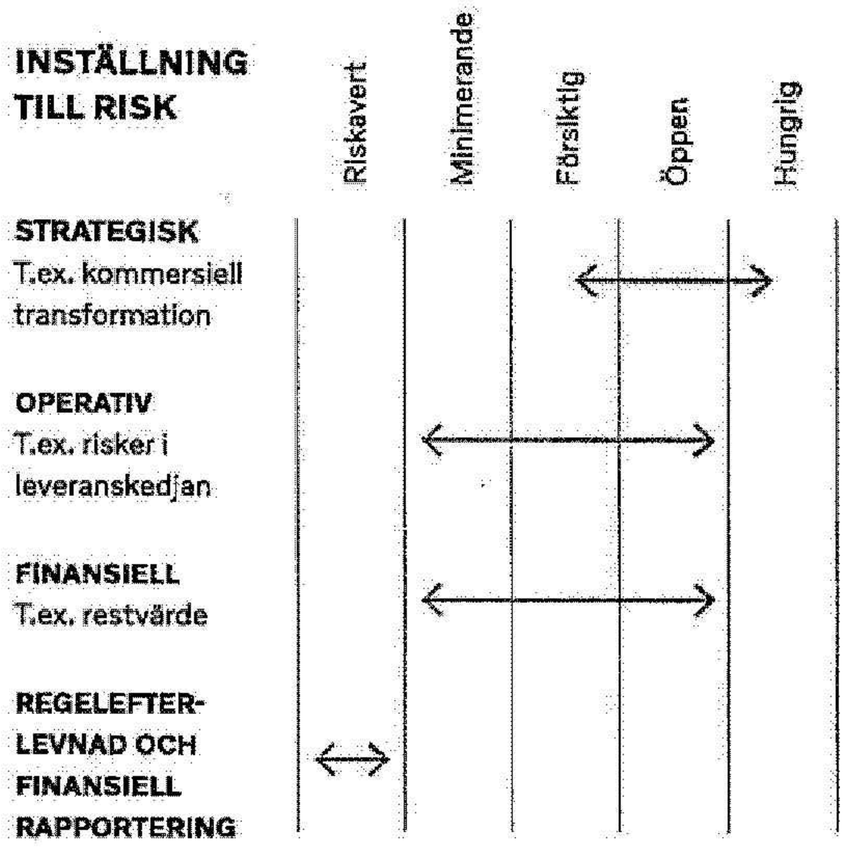
Principer för riskhantering samt inställning till risk

Volvo Cars riskhanteringsfunktion ska vara dynamisk, iterativ och kunna reagera snabbt på förändringar. Dynamisk riskhantering innebär att vi tar hänsyn till att risklandskapet förändras snabbt och utvecklas när risken interagerar. Det växer ständigt fram nya kombinationer av risker. "Iterativ" syftar på att riskhanteringscykeln ständigt pågår i vår affärsverksamhet. Vår affärsmiljö och affärsmodell förändras oavbrutet. Även riskhanteringen måste anpassa sig till dessa förändringar.

Vidare vill vi att riskhanteringen ska drivas av vår företagskultur och våra ledarskapsbeteenden. Den ska integreras i vårt dagliga arbete och bygga på bästa praxis.

Inställning till risk

Kärnan i vår riskhantering är den inställning till risk som vår företagskultur lägger grunden till. Volvo Cars tillämpar olika inställningar till risk beroende på riskens karaktär.



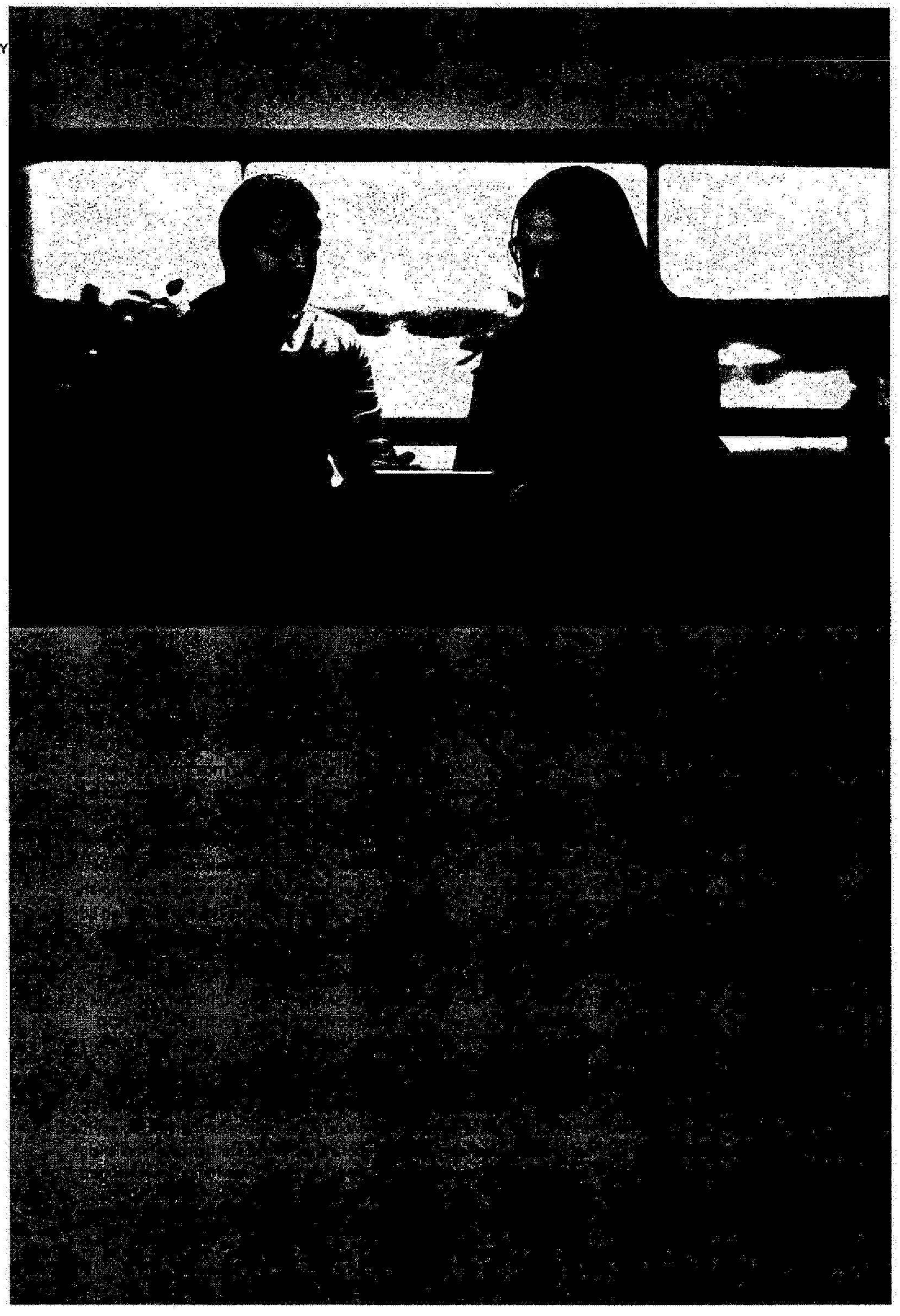
Anmärkning

Medelhög till hög riskaptit på grund av de stora möjligheterna. Stort intresse från ledningen.

Stor spännvidd eftersom riskområdena är så olikartade. Varje område gör kostnads- och nyttoanalyser och ser över sina försäkringsbara risker. Stark processkontroll.

Stor spännvidd på grund av relevanta affärsbeslut. Stark kontroll i andra försvarslinjen. Har i regel såväl upp- som nedsida.

Riskaptit noll eller låg. Stark kontroll i första och andra försvarslinjen. Företagets policyer anger principerna.



20221012007779

Företagsövergripande riskhantering – Enterprise Risk Management (ERM)

Riskhantering spelar en avgörande roll för att koncernen ska kunna uppvisa en hållbar och lönsam tillväxt, och bli den ledande tillverkaren av elektriska premiumbilar, med tillgång till de internationella finansmarknaderna. Våra riskhanteringsprinciper bygger på koncernens strategier och policyer.

Riskhantering översikt

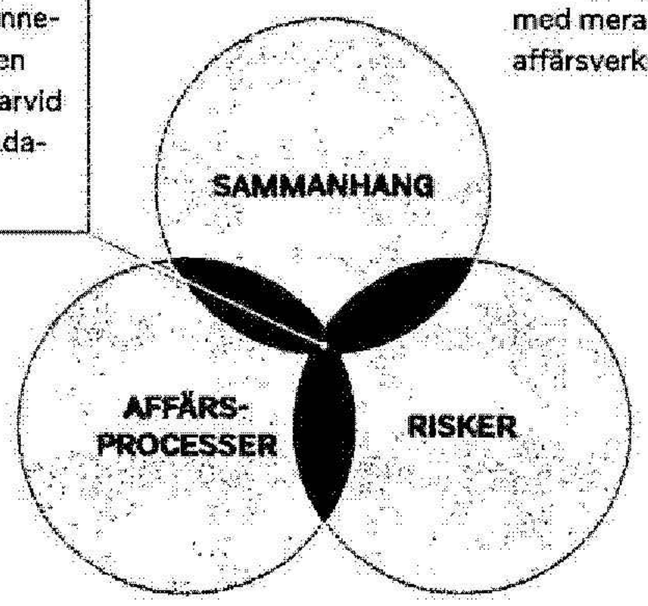
De viktigaste riskerna vid utgången av 2021 avspeglar dels företagets strategier (transformation, elektrifiering och hållbarhet), dels våra omfattande samarbeten med strategiska partner, intressebolag och andra aktörer i hela leveranskedjan. Året 2021 var en "svart svan": Komplexa skeenden skapade allvarliga störningar i leveranskedjan. Vår förmåga att göra snabba anpassningar när vi upptäcker hot är nyckeln till vår motståndskraft.

I fjol inledde ERM funktionen på Volvo Cars en omvandlingsresa. Fokus låg på att förändra kulturen och med hjälp av effektiva processer överträffa intressenternas förväntningar på ett börsnoterat företag. Vid utgången av 2022 har vi tagit stora kliv mot en modern, integrerad riskhantering. Resan har bara börjat – ständiga förbättringar är ett underliggande tema för vår riskhantering.

Enterprise Risk Management (ERM) är integrerat i vår affärsverksamhet. Målet är att förbättra våra beslutsprocesser, att proaktivt slå vakt om vår förmåga att genomföra bolagets strategier och planer, samt att skydda våra tillgångar. ERM utgör också ett stöd för en effektiv hantering av avbrott i verksamheten, och hjälper oss att tillämpa transparens gentemot våra externa intressenter.

Riskhantering – samtliga motåtgärder som vidtas i riskhanteringssyfte. Integrerad riskhantering innebär att det är affärsverksamheten som i första hand är drivande, varvid riskhanteringsfunktionen tillhandahåller verktyg och kompetens.

Sammanhang – de policyer, strategier, planer, mål, syften med mera som anger kursen för affärsverksamheten.



Affärsprocesser – de analyser, det beslutsfattande och det genomförande som krävs för att vi ska röra oss åt rätt håll.

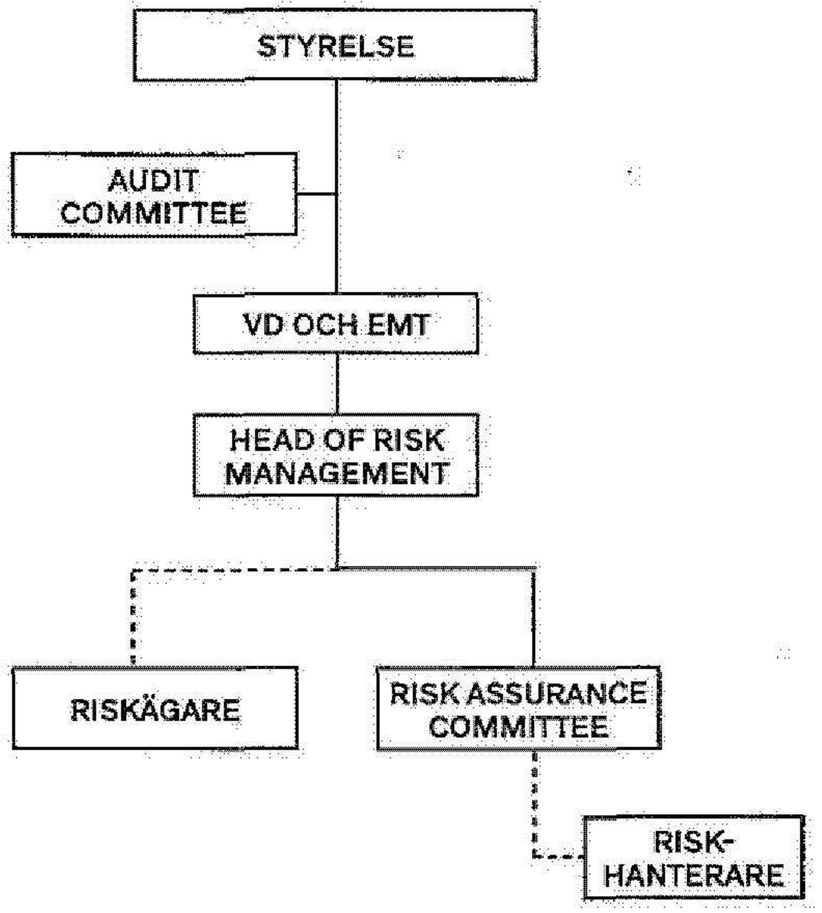
Risker – externa och interna osäkerhetsfaktorer, hot och brister som kan resultera i att vi avviker från rätt kurs.

Riskhantering ska integreras på alla koncernnivåer. I princip bär samtliga medarbetare sin del av ansvaret, och riskhanteringen aggregeras och konsolideras genom dialog med ledningen.

Bolagsstyrning

Ansvaret för att säkerställa att Volvo Cars har en fullgod riskhantering (inkluderat klimatrelaterade risker och möjligheter) ligger till syvende och sist hos styrelsen. Vissa relaterade uppgifter har dock delegerats till Audit Committee. Koncernchefen och koncernledningen ansvarar för att se till att det finns en ändamålsenlig riskhantering på operativ nivå. Head of Risk Management rapporterar via CFO. Den formella rapporteringen av företagsövergripande risker till styrelsen genomförs två gånger om året. I hela organisationen sammanställer de lokala riskansvariga ett underlag som ger en heltäckande överblick över organisationens riskexponering. Riskägare utses för samtliga risker som identifieras. Varje riskägare ska förvissa sig om att riskerna hanteras i enlighet med våra riskhanteringsprinciper. För hållbarhetsrisker följer vi rekommendationerna från Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD).

Ett tvärfunktionellt team av ledande befattningshavare samarbetar för att prioritera risker. De viktigaste riskerna föredras för styrelsen och diskuteras av Audit Committee två gånger per år. Dessutom finns en tredje försvarslinje i form av internrevisionsavdelningen, som objektivt granskar hur effektiv riskhanteringen är i hela koncernen.



FÖRETAGSÖVERGRIPANDE RISKHANTERING – ENTERPRISE RISK MANAGEMENT (ERM)

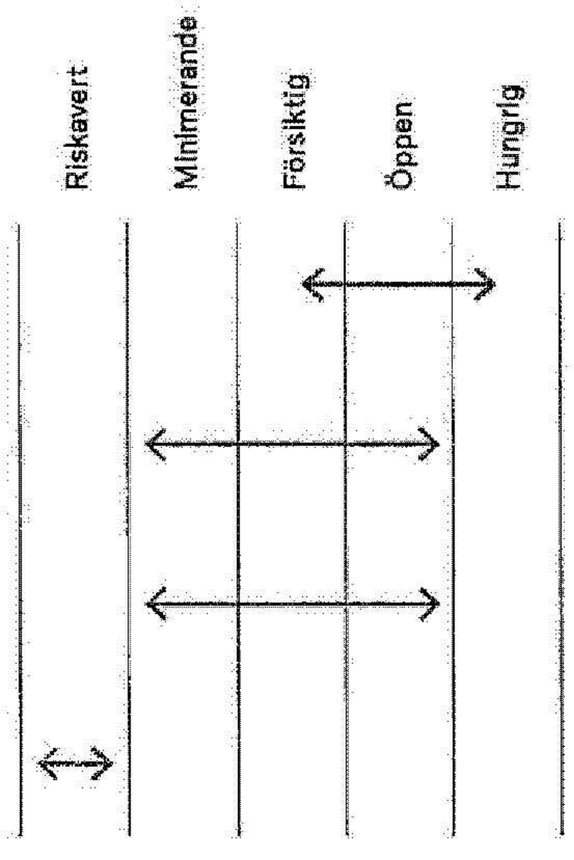
Principer för riskhantering samt inställning till risk

Volvo Cars riskhanteringsfunktion ska vara dynamisk, iterativ och kunna reagera snabbt på förändringar. Dynamisk riskhantering innebär att vi tar hänsyn till att risklandskapet förändras snabbt och utvecklas när risken interagerar. Det växer ständigt fram nya kombinationer av risker. "Iterativ" syftar på att riskhanteringscykeln ständigt pågår i vår affärsverksamhet. Vår affärsmiljö och affärsmodell förändras oavbrutet. Även riskhanteringen måste anpassa sig till dessa förändringar.

Vidare vill vi att riskhanteringen ska drivas av vår företagskultur och våra ledarskapsbeteenden. Den ska integreras i vårt dagliga arbete och bygga på bästa praxis.

Inställning till risk

Kärnan i vår riskhantering är den inställning till risk som vår företagskultur lägger grunden till. Volvo Cars tillämpar olika inställningar till risk beroende på riskens karaktär.



Anmärkning
Medelhög till hög riskaptit på grund av de stora möjligheterna. Stort intresse från ledningen.
Stor spännvidd eftersom riskområdena är så olikartade. Varje område gör kostnads- och nyttoanalyser och ser över sina försäkringsbara risker. Stark processkontroll.
Stor spännvidd på grund av relevanta affärsbeslut. Stark kontroll i andra försvarslinjen. Har i regel såväl upp- som nedsida.
Riskaptit noll eller låg. Stark kontroll i första och andra försvarslinjen. Företagets policyer anger principerna.



20221012007780

FÖRETAGSÖVERGRIPANDE RISKHANTERING – ENTERPRISE RISK MANAGEMENT (ERM)

Risker

Detta avsnitt sammanfattar de viktigaste riskerna som prioriterats under 2021. Varje risk beskrivs och de viktigaste motåtgärderna presenteras. Med "trend" avses hur risken utvecklas, det vill säga om risknivån betraktas som ökande, oförändrad eller minskande.

Volvo Cars strategi bidrar till FN:s globala mål för hållbar utveckling (SDG), och därmed är riskerna kopplade till dem, enligt FN:s riktlinjerna. Ytterligare upplysningar om Volvo Cars SDG-arbete lämnas i avsnittet om hållbarhet, sidan 182. För mer information om FN SDGs; https://sdgs.un.org/goals.

De viktigaste riskkategorierna är:

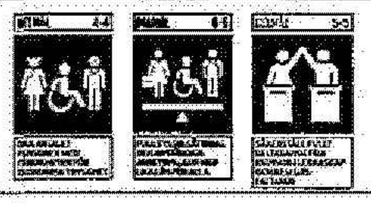
Strategisk risk – risker som skulle kunna påverka vår förmåga att nå strategiska mål.

Operativ risk – risker som skulle kunna störa verksamheten.

Efterlevnadsrisk – risker som skulle kunna påverka vår efterlevnad av lagstiftning och regelverk.

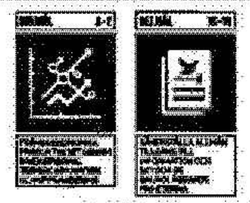
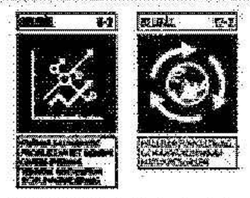
Finansiell risk – risker som skulle kunna påverka vårt finansiella resultat och/eller företagets värdering.

STRATEGISKA RISKER

Risk	Beskrivning	Motåtgärd	Trend	Relevanta SDG:er och delmål
Marknadsförändringar och konsumentbeteenden under vår utveckling mot elektrifiering	I samband med övergången till eldrivna bilar uppstår en osäkerhet om hur snabbt konsumenterna på de olika marknaderna tar till sig förändringen. Övergången från förbränningsmotorer till eldrift i bilarna beror på faktorer som räckvidd, laddningsupplevelse och prisnivåer.	Enligt vår elektrifieringsstrategi ska vi bli ledande i det snabbväxande segmentet av elektriska premiumbilar tack vare en produktplan helt inriktad på elektrifiering, en tydlig färdplan för vår batteriteknik (inklusive försörjningsaspekterna), samt ett sortiment fritt från äldre modeller med förbränningsmotorer. Vår ambition är att till mitten av årtiondet ha 50 procent av elbilsmarknaden, räknat i volym.	Fortsatt osäkerhet under omvandlingsfasen tills marknad, infrastruktur och kostnadsstruktur för elbilar har mognat.	
Strategiska kompetensområden och transformationshastighet	Konkurrensen om personal med strategisk kompetens är stenhård. Det är därför möjligt att vi misslyckas med att rekrytera och behålla de talanger vi behöver, vilket utgör en risk för hastigheten i vår omvandling. Vi konkurrerar i en ny miljö, väsensskild från den traditionella bilsektorn. Därför är vi beroende av att kunna locka till oss framtidens talanger på områden som mjukvaruutveckling, webbtjänster och finansiella tjänster.	Vi vässar kontinuerligt våra mål och vill gå i spetsen för bilsektorns omvandling, med hållbarhet som ledstjärna. Detta väcker intresse och nyfikenhet hos de bästa talangerna. Vår personalstrategi tillgodoser våra behov och strategier för People Experience, såväl i dag som i framtiden.	När vi verkar i en miljö där de viktigaste talangerna är mer eftersökta kommer konkurrensen att hårdna.	
Strategiska allianser och nya samarbetsformer	Våra högt ställda förändringsambitioner erfordrar att vi ingår nya partnerskap och inför nya modeller – dels för att göra vårt erbjudande attraktivt, dels för att öka effektiviteten i produktutvecklingen och leveranskedjan. Här uppstår potentiella risker när det gäller överensstämmelse och/eller utfall.	Vi prioriterar vår transformationsresa och har definierat ett antal strategiska milstolpar som säkerställer ett fortsatt högt tempo i våra partnersamarbeten. Vår modell för bolagsstyrning innebär att vi har en öppen dialog med våra partner. Om problem uppstår är alla helt inriktade på att lösa dem, eftersom vi är ömsesidigt beroende av varandra.	Det ömsesidiga beroendet av faktorer i vår omvärld ökar, liksom risken för att det ska uppstå koordinationsproblem.	
Säkerställa en hållbar omvandling	Klimatförändringen är en global risk. Allmänheten förväntar sig därför att tempot i den hållbara omvandlingen ska öka. Det finns en risk för att Volvo Cars kan misslyckas med att proaktivt anpassa sina affärsplaner och omvandlingen av affärsverksamheten, inklusive den komplexa värdekedjan. Det skulle kunna medföra att varumärket får ett dåligt anseende och att försäljningen minskar.	Volvo Cars strategi och åtagande inom hållbarhet ska möjliggöra proaktivitet: Klimatförändringens konsekvenser ska åtgärdas och motverkas, varvid klimatåtgärder och en cirkulär ekonomi hör till de viktigaste verktygen. Det är A och O för att vi aktivt ska kunna bidra till att nå Parisavtalets mål, det vill säga att den globala temperaturökningen ska understiga 2 grader. Vi har satt ambitionen att bli ett klimatneutralt företag 2040 och våra klimatåtgärds CO_2-minskningsmål för 2030 har verifierats av SBTi. Vi fokuserar på att minska vårt CO_2-avtryck för driftrelaterade utsläpp, i vår leverantörskedja och för bilavgaser, där transformationen till 100% BEV-företag till 2030 är grundläggande. Vi arbetar också med att säkra tillgången till förnybar energi genom hela värdekedjan. Strategiförfining för innehåll av återvunnet material pågår och nya affärsmodeller utforskas. Flera strategiska hållbarhetsmilstolpar är inkluderade i 2022-planen. För mer detaljer om vår hållbarhetsstrategi, se kapitlet Hållbarhet.	Lagstiftning och regelverk skärps samtidigt som allmänheten ställer allt högre krav, vilket skapar ett fortsatt behov av proaktivitet.	 

FÖRETAGSÖVERGRIPANDE RISKHANTERING – ENTERPRISE RISK MANAGEMENT (ERM)

OPERATIVA RISKER

Risk	Beskrivning	Motåtgärd	Trend	Relevanta SDG:er och delmål
Leveranskedja för batterier	Batteritekniken utvecklas och marknaden efterfrågar allt högre kapacitet. Samtidigt uppstår lätt störningar i leveranskedjan och brist på råvaror kan förekomma. Allt detta utgör en risk för vår elektrifieringsstrategi.	Tack vare nära samarbeten med ledande batteritillverkare och nya samarbetsformer blir vi bättre på att försäkra oss om att ha tillgång såväl till de batterivolymer vi behöver som till nästa generations batteriteknik. Vi har säkrat kapacitet genom att bilda ett joint venture tillsammans med Northvolt.	Efterfrågan på batterier har ännu inte nått sin topp, och därför kan störningar i leveranskedjan förväntas.	
Cybersäkerhet	Cybersäkerhet blir allt viktigare i takt med att bilsektorn fortsätter att övergå till nätuppkopplade elfordon med autonom körning och smart mobilitet. Inom området cybersäkerhet håller globala regelverk, standarder och krav på att ta form. Därför är cybersäkerhet en affärskritisk nödvändighet för Volvo Cars, och A och O för att skydda koncernens tillgångar och verksamhet.	Volvo Cars tillämpar ett brett spektrum av policyer och instruktioner, ett cybersäkerhetsprogram för produktionen, ett utbildningsprogram för att öka medarbetarnas medvetenhet om cybersäkerhet, samt multifaktoratuntisering. Det finns även en organisation för cyberincidenter, som identifierar attacker med utpressningsprogram eller annan skadlig kod och stoppar dessa.	I hela samhället ökar just nu riskerna inom cybersäkerhet, och det gäller även Volvo Cars.	
Tullar	När den politiska oron och protektionismen ökar leder det till ökade transaktionskostnader genom högre tullavgifter, skattepolitiska beslut, avgifter, omdirigering av frakt och leveransrestriktioner på leverantörer. Detta kan potentiellt resultera i högre råvarukostnader.	Vi utvecklar fortlöpande vår leveranskedja för att säkerställa kontroll över risken av ökad komplexitet inom tull- och avgiftsområdet.	Geopolitisk instabilitet och maktkamper ökar riskexponeringen.	
Råvarukostnader och leveranskedja	För att ha tillgång till råvaror, reservdelar, system, mjukvara och komponenter förlitar sig Volvo Cars på ett nätverk av runt 9 700 leverantörer på 1 700 produktionsställen. För närvarande verkar våra leverantörer i ett tufft affärsklimat, med en råvarumarknad präglad av volatila priser och utbudsbrist, störningar i leveranskedjorna samt pandemi och halvledarbrist. Priserna har höjts och om leverantörerna får svårt att fullgöra sina åtaganden kan produktionsstörningar uppkomma.	Avdelningen som hanterar leverantörsrisker följer noga de viktigaste leverantörernas finansiella ställning. Vi har ingenjörer på plats som underrättar oss om det lokala läget. Leverantörsrelationer hanteras genom en förtroendefull dialog om hur affärssituationen utvecklas. Arbetet fortsätter med att säkerställa affärskritiska råvaror. Vi ökar säkringsmöjligheterna på råvaruområdet. Vi förbättrar vår kontroll av leveranskedjan genom nära leverantörssamarbeten.	Förhöjd risknivå just nu på grund av pandemin, brist på halvledare och en råvarumarknad där bristsituationer har blivit vanligare. Råvarupriserna stabiliseras dock.	

EFTERLEVNADSRISKER

Risk	Beskrivning	Motåtgärd	Trend	Relevanta SDG:er och delmål
Produktansvarsefterlevnad	Lagstiftning och myndighetsregler för bilsektorn blir alltmer komplexa. De är ofta landspecifika eller regionala, och kan omfatta sådant som utsläpp av växthusgaser eller fordonens bränsleekonomi och deras utsläpp, energisäkerhet, trafiksäkerhet och miljöpåverkan. Det finns en risk för att lagkrav och regelverk för fordonssektorn både kan skärpas och bli avsevärt mer omfattande i framtiden. Vi ser också en ökande trend av rättstvister inom detta område.	Den viktigaste strategin för att förebygga denna risk är leveransen av högkvalitativa produkter. Dessutom behöver vi kontinuerligt följa upp hur regelverk förändras. Vi ska fortsätta att förbättra våra digitala lösningar för att klara en alltmer komplex datahantering, och fortsätta att säkerställa en effektiv delning av data med myndigheterna.	Myndighetskraven skärps och blir mer komplexa.	
Regelefterlevnad och etik	Förväntningarna på att företag ska ta sitt samhällsansvar ökar i hela världen. Det ger upphov till såväl utmaningar som möjligheter. Volvo Cars ska vara en ledare inom etisk och ansvarsfull affärsverksamhet. Vi har dock en internationell och komplex leveranskedja som involverar leverantörer i högriskländer.	Koordinera företagets åtgärdsprogram inom etiskt företagande och övervaka riskerna. Säkerställa verksamheterna i hela vår leveranskedja och se till att uppförandekoden för affärspartner följs. EU ska lagstifta om tillbörlig aktsamhet, vilket kommer att bidra till en standardisering i enlighet med OECD:s riktlinjer.	Allmänhetens förväntningar och medvetenhet ökar.	Se tabell på sidan 182 i avsnittet om hållbarhet (i stort sett samtliga SDG:er är relevanta för denna risk).

20221012007781

FÖRETAGSÖVERGRIPANDE RISKHANTERING – ENTERPRISE RISK MANAGEMENT (ERM)

Risker

Detta avsnitt sammanfattar de viktigaste riskerna som prioriterats under 2021. Varje risk beskrivs och de viktigaste motåtgärderna presenteras. Med "trend" avses hur risken utvecklas, det vill säga om risknivån betraktas som ökande, oförändrad eller minskande.

Volvo Cars strategi bidrar till FN:s globala mål för hållbar utveckling (SDG), och därmed är riskerna kopplade till dem, enligt FN:s riktlinjerna. Ytterligare upplysningar om Volvo Cars SDG-arbete lämnas i avsnittet om hållbarhet, sidan 182. För mer information om FN SDGs; https://sdgs.un.org/goals.

De viktigaste riskkategorierna är:

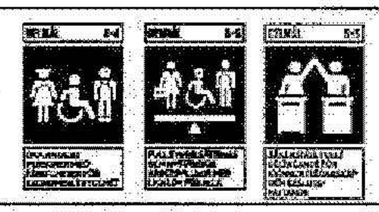
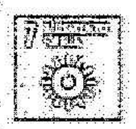
Strategisk risk – risker som skulle kunna påverka vår förmåga att nå strategiska mål.

Operativ risk – risker som skulle kunna störa verksamheten.

Efterlevnadsrisk – risker som skulle kunna påverka vår efterlevnad av lagstiftning och regelverk.

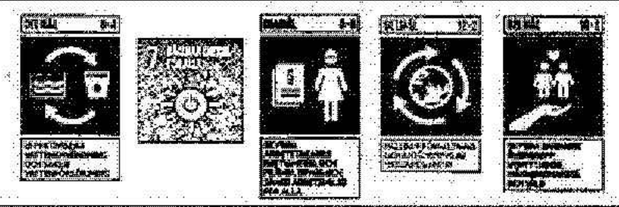
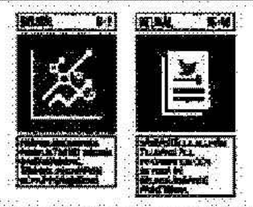
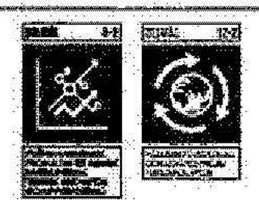
Finansiell risk – risker som skulle kunna påverka vårt finansiella resultat och/eller företagets värdering.

STRATEGISKA RISKER

Risk	Beskrivning	Motåtgärd	Trend	Relevanta SDG:er och delmål
Marknadsförändringar och konsumentbeteenden under vår utveckling mot elektrifiering	I samband med övergången till eldrivna bilar uppstår en osäkerhet om hur snabbt konsumenterna på de olika marknaderna tar till sig förändringen. Övergången från förbränningsmotorer till eldrift i bilarna beror på faktorer som räckvidd, laddningsupplevelse och prisnivåer.	Enligt vår elektrifieringsstrategi ska vi bli ledande i det snabbväxande segmentet av elektriska premiumbilar tack vare en produktplan helt inriktad på elektrifiering, en tydlig färdplan för vår batteriteknik (inklusive försörjningsaspekterna), samt ett sortiment fritt från äldre modeller med förbränningsmotorer. Vår ambition är att till mitten av årtiondet ha 50 procent av elbilsmarknaden, räknat i volym.	Fortsatt osäkerhet under omvandlingsfasen tills marknad, infrastruktur och kostnadsstruktur för elbilar har mognat.	
Strategiska kompetensområden och transformationshastighet	Konkurrensen om personal med strategisk kompetens är stenhård. Det är därför möjligt att vi misslyckas med att rekrytera och behålla de talanger vi behöver, vilket utgör en risk för hastigheten i vår omvandling. Vi konkurrerar i en ny miljö, väsensskild från den traditionella bilsektorn. Därför är vi beroende av att kunna locka till oss framtidens talanger på områden som mjukvaruutveckling, webbtjänster och finansiella tjänster.	Vi vässar kontinuerligt våra mål och vill gå i spetsen för bilsektorns omvandling, med hållbarhet som ledstjärna. Detta väcker intresse och nyfikenhet hos de bästa talangerna. Vår personalstrategi tillgodoser våra behov och strategier för People Experience, såväl i dag som i framtiden.	När vi verkar i en miljö där de viktigaste talangerna är mer eftersökta kommer konkurrensen att hårdna.	
Strategiska allianser och nya samarbetsformer	Våra högt ställda förändringsambitioner erfordrar att vi ingår nya partnerskap och inför nya modeller – dels för att göra vårt erbjudande attraktivt, dels för att öka effektiviteten i produktutvecklingen och leveranskedjan. Här uppstår potentiella risker när det gäller överensstämmelse och/eller utfall.	Vi prioriterar vår transformationsresa och har definierat ett antal strategiska milstolpar som säkerställer ett fortsatt högt tempo i våra partnersamarbeten. Vår modell för bolagsstyrning innebär att vi har en öppen dialog med våra partner. Om problem uppstår är alla helt inriktade på att lösa dem, eftersom vi är ömsesidigt beroende av varandra.	Det ömsesidiga beroendet av faktorer i vår omvärld ökar, liksom risken för att det ska uppstå koordinationsproblem.	
Säkerställa en hållbar omvandling	Klimatförändringen är en global risk. Allmänheten förväntar sig därför att tempot i den hållbara omvandlingen ska öka. Det finns en risk för att Volvo Cars kan misslyckas med att proaktivt anpassa sina affärsplaner och omvandlingen av affärsverksamheten, inklusive den komplexa värdekedjan. Det skulle kunna medföra att varumärket får ett dåligt anseende och att försäljningen minskar.	Volvo Cars strategi och åtagande inom hållbarhet ska möjliggöra proaktivitet: Klimatförändringens konsekvenser ska åtgärdas och motverkas, varvid klimatåtgärder och en cirkulär ekonomi hör till de viktigaste verktygen. Det är A och O för att vi aktivt ska kunna bidra till att nå Parisavtalets mål, det vill säga att den globala temperaturökningen ska understiga 2 grader. Vi har satt ambitionen att bli ett klimatneutralt företag 2040 och våra klimatåtgärds CO_2-minskningsmål för 2030 har verifierats av SBTi. Vi fokuserar på att minska vårt CO_2-avtryck för driftrelaterade utsläpp, i vår leverantörskedja och för bilavgaser, där transformationen till 100% BEV-företag till 2030 är grundläggande. Vi arbetar också med att säkra tillgången till förnybar energi genom hela värdekedjan. Strategiförfining för innehåll av återvunnet material pågår och nya affärsmodeller utforskas. Flera strategiska hållbarhetsmilstolpar är inkluderade i 2022-planen. För mer detaljer om vår hållbarhetsstrategi, se kapitlet Hållbarhet.	Lagstiftning och regelverk skärps samtidigt som allmänheten ställer allt högre krav, vilket skapar ett fortsatt behov av proaktivitet.	 

FÖRETAGSÖVERGRIPANDE RISKHANTERING – ENTERPRISE RISK MANAGEMENT (ERM)

OPERATIVA RISKER

Risk	Beskrivning	Motåtgärd	Trend	Relevanta SDG:er och delmål
Leveranskedja för batterier	Batteritekniken utvecklas och marknaden efterfrågar allt högre kapacitet. Samtidigt uppstår lätt störningar i leveranskedjan och brist på råvaror kan förekomma. Allt detta utgör en risk för vår elektrifieringsstrategi.	Tack vare nära samarbeten med ledande batteritillverkare och nya samarbetsformer blir vi bättre på att försäkra oss om att ha tillgång såväl till de batterivolymer vi behöver som till nästa generations batteriteknik. Vi har säkrat kapacitet genom att bilda ett joint venture tillsammans med Northvolt.	Efterfrågan på batterier har ännu inte nått sin topp, och därför kan störningar i leveranskedjan förväntas.	
Cybersäkerhet	Cybersäkerhet blir allt viktigare i takt med att bilsektorn fortsätter att övergå till nätuppkopplade elfordon med autonom körning och smart mobilitet. Inom området cybersäkerhet håller globala regelverk, standarder och krav på att ta form. Därför är cybersäkerhet en affärskritisk nödvändighet för Volvo Cars, och A och O för att skydda koncernens tillgångar och verksamhet.	Volvo Cars tillämpar ett brett spektrum av policyer och instruktioner, ett cybersäkerhetsprogram för produktionen, ett utbildningsprogram för att öka medarbetarnas medvetenhet om cybersäkerhet, samt multifaktoratutentisering. Det finns även en organisation för cyberincidenter, som identifierar attacker med utpressningsprogram eller annan skadlig kod och stoppar dessa.	I hela samhället ökar just nu riskerna inom cybersäkerhet, och det gäller även Volvo Cars.	
Tullar	När den politiska oron och protektionismen ökar leder det till ökade transaktionskostnader genom högre tullavgifter, skattepolitiska beslut, avgifter, omdirigering av frakt och leveransrestriktioner på leverantörer. Detta kan potentiellt resultera i högre råvarukostnader.	Vi utvecklar fortlöpande vår leveranskedja för att säkerställa kontroll över risken av ökad komplexitet inom tull- och avgiftsområdet.	Geopolitisk instabilitet och maktkamper ökar riskexponeringen.	
Råvarukostnader och leveranskedja	För att ha tillgång till råvaror, reservdelar, system, mjukvara och komponenter förlitar sig Volvo Cars på ett nätverk av runt 9 700 leverantörer på 1 700 produktionsställen. För närvarande verkar våra leverantörer i ett tufft affärsklimat, med en råvarumarknad präglad av volatila priser och utbudsbrist, störningar i leveranskedjorna samt pandemi och halvledarbrist. Priserna har höjts och om leverantörerna får svårt att fullgöra sina åtaganden kan produktionsstörningar uppkomma.	Avdelningen som hanterar leverantörsrisker följer noga de viktigaste leverantörernas finansiella ställning. Vi har ingenjörer på plats som underrättar oss om det lokala läget. Leverantörsrelationer hanteras genom en förtroendefull dialog om hur affärssituationen utvecklas. Arbetet fortsätter med att säkerställa affärskritiska råvaror. Vi ökar säkringsmöjligheterna på råvaruområdet. Vi förbättrar vår kontroll av leveranskedjan genom nära leverantörssamarbeten.	Förhöjd risknivå just nu på grund av pandemin, brist på halvledare och en råvarumarknad där bristsituationer har blivit vanligare. Råvarupriserna stabiliseras dock.	

EFTERLEVNADSRISKER

Risk	Beskrivning	Motåtgärd	Trend	Relevanta SDG:er och delmål
Produktansvarsefterlevnad	Lagstiftning och myndighetsregler för bilsektorn blir alltmer komplexa. De är ofta landspecifika eller regionala, och kan omfatta sådant som utsläpp av växthusgaser eller fordonens bränsleekonomi och deras utsläpp, energisäkerhet, trafiksäkerhet och miljöpåverkan. Det finns en risk för att lagkrav och regelverk för fordonssektorn både kan skärpas och bli avsevärt mer omfattande i framtiden. Vi ser också en ökande trend av rättstvister inom detta område.	Den viktigaste strategin för att förebygga denna risk är leveransen av högkvalitativa produkter. Dessutom behöver vi kontinuerligt följa upp hur regelverk förändras. Vi ska fortsätta att förbättra våra digitala lösningar för att klara en alltmer komplex datahantering, och fortsätta att säkerställa en effektiv delning av data med myndigheterna.	Myndighetskraven skärps och blir mer komplexa.	
Regelefterlevnad och etik	Förväntningarna på att företag ska ta sitt samhällsansvar ökar i hela världen. Det ger upphov till såväl utmaningar som möjligheter. Volvo Cars ska vara en ledare inom etisk och ansvarsfull affärsverksamhet. Vi har dock en internationell och komplex leveranskedja som involverar leverantörer i högriskländer.	Koordinera företagets åtgärdsprogram inom etiskt företagande och övervaka riskerna. Säkerställa verksamheterna i hela vår leveranskedja och se till att uppförandekoden för affärspartner följs. EU ska lagstifta om tillbörlig aktsamhet, vilket kommer att bidra till en standardisering i enlighet med OECD:s riktlinjer.	Allmänhetens förväntningar och medvetenhet ökar.	Se tabell på sidan 182 i avsnittet om hållbarhet (i stort sett samtliga SDG:er är relevanta för denna risk).

20221012007B2

FÖRETAGSÖVERGRIPANDE RISKHANTERING – ENTERPRISE RISK MANAGEMENT (ERM)

FINANSIELLA RISKER

Risk	Beskrivning	Motåtgärd	Trend	Relevanta SDG:er och delmål
Resultat i intresseföretag	Våra intresseföretag kan redovisa svaga resultat. Det finns en risk för att detta skadar Volvo Cars om det hindrar oss från att nå våra strategiska mål.	En organisation som är en aktiv ägare, med väldefinierade processer och regelbunden uppföljning. Det främjar bolagsstyrningen i våra intresseföretag och administrationen av dessa.	Risken ökar i takt med att intresseföretagen blir fler.	
Restvärde	Det finns en risk för att marknadsvärdet på begagnade bilar minskar, vilket skulle kunna generera förluster när de säljs vidare. Risken drivs av volymökningar och av att affärsverksamheten omvandlas på grund av marknadsförändringar.	Vi bevakar noggrant en rad olika marknadsguider och prognoser för begagnade fordon, och gör ofta trendanalyser. Vi använder även diverse mjukvaror tillsammans med OTA för att successivt öka begagnatvärdena i vår fordonspark.	I bilsektorn föder kundbeteendet nya affärsmodeller som ökar riskexponeringen.	

Övriga betydande finansiella risker

Observera att årsredovisningens ERM-avsnitt endast tar upp koncernens viktigaste risker. Bolaget bedriver även en omfattande riskhantering inom en rad andra områden, där vi dagligen fokuserar på risker och förebyggande åtgärder.

Ett betydande område är finansiell risk, där omfattande rapporteringskrav föreskrivs i lag. Känslighetsanalys av ett antal finansiella risker samt ytterligare upplysningar lämnas vidare i Not 21 – Finansiella risker och finansiella instrument.

FÖRETAGSÖVERGRIPANDE RISKHANTERING – ENTERPRISE RISK MANAGEMENT (ERM)

Scenarioanalys med flera risker

Ofta förverkligas flera risker på en och samma gång, vilket gör vår riskhanteringsprocess mer komplex. Scenarioanalyser med flera risker är därför ett bra verktyg för att utforska hur vi bäst hanterar mycket komplexa situationer. I arbetet med sådana scenarier är det centrala att dels lära av tidigare händelser och dels spana in i framtiden för att öka beredskapen. Det är av största vikt att ha handlingsberedskap för alla upptänkliga risker (eller kombinationer av risker), inte minst i en miljö där det kan dyka upp "svarta svanar" – risker som är oförutsägbara till sin natur.

Två scenarier som utvärderats illustrerar två olika synsätt; Det ena fokuserar på hur vi har hanterat ett scenario med ett flertal risker och utmaningar som är pandemirelaterade, medan det andra syftar till att vi bättre ska förstå potentiella framtidsscenarier. Ett sådant framtidsscenario som vi har utvärderat involverar de olika scenarierna för den globala uppvärmningen. Den globala uppvärmningen gör det viktigt att förstå hur vår fysiska omvärld är relaterad till vår affärsverksamhet och här finns starka kopplingar till vårt kärnvärde hållbarhet. I scenariot med global uppvärmning vill vi, som är en bilindustriaktör, erkänna det globala hotet av klimatförändringar, särskilt vikten av vårt eget bidrag till att förebygga globalt misslyckande av klimatåtgärder. I WEF:s 2022 Global Risk Report, lyftes detta fram som den allvarligaste risken för världen i både kort sikt (0–2 år), medellång sikt (2–5 år) och lång sikt (5–20 år). Klimatrelaterade risker stod för de tre största riskerna under de kommande 10 åren (extremt väder, förlust av biologisk mångfald och misslyckade klimatåtgärder).

SCENARIER MED FLERA RISKER – SÅ GJORDE VI

2021 – ett år i ett scenario med flera risker

Faktiska händelser	Risker som förverkligats	Konsekvenser	Vår riskhantering
Covid-19-pandemin har påverkat (och fortsätter att påverka) människor, samhällen, företag och finansmarknader i hela världen. Under 2021 drabbades bilsektorn av störningar i globala leveranskedjor samt ändrad efterfrågan till följd av nya konsumtionsmönster. Covid-19-pandemin förändras hela tiden, och dess slutgiltiga konsekvenser är svåra att förutsäga. Koncernen är hänvisad till ett globalt leverantörsnät för att tillgodose sitt behov av råvaror, delar, system, mjukvara och komponenter. I början av 2021 växte en global brist på halvledare fram, främst till följd av ökad efterfrågan på konsumentelektronik under covid-19-pandemin, och orsakade produktionsstopp. Vidare drabbades transportsektorn av stora kapacitetsproblem genom dels covid-19-relaterade restriktioner, dels brist på containrar samt andra störningar.	• Arbetsmiljö • Marknadsbevakning och konsumentbeteende • Verksamhetsavbrott • Finansmarknaden • Råvarukostnader och leveranskedjan	Händelseutvecklingen under 2021 resulterade i tillfälliga produktionsstopp på fabriker i Kina, USA, Belgien och Sverige. De tillfälliga produktionsstoppen ledde till lägre produktionsvolymer, och därmed försäljningsvolymer.	Vi inrättade snabbt en global tvärfunktionell arbetsgrupp som fick i uppdrag att säkra arbetsmiljön för vår personal och tillgången på råvaror samt att anpassa produktionen till efterfrågan från våra kunder. Vi satte in stora resurser på att samordna vår tillverkning med tillgången på komponenter, utifrån de nedstängningar och lokala krav som rådde. Den globala tvärfunktionella arbetsgruppen hade förberett sig väl och nyligen tränat på det scenario som visade sig bli verklighet. Med kreativa metoder säkrade upphandlingsteamet tillgången på halvledare från vecka till vecka. Produktionsplaneringen justerades kontinuerligt, med målet att maximera volymen av högmarginalprodukter. Sammanfattningsvis var påverkan på koncernens lönsamhet under kontroll, och likviditeten god.

SCENARIER MED FLERA RISKER – SÅ SKA VI GÖRA

Nästa potentiella globala scenario med flera risker.

Tänkbar händelse	Risker som kan förverkligas/förstärkas	Tänkbara konsekvenser	Vår plan
IPCC:s sjätte utvärderingsrapport betonar att scenarier med global uppvärmning har blivit allt mer sannolika, i synnerhet eftersom risken för att Parisavtalets mål inte uppfylls ökar. Volvo Cars lägger IPCC-scenariot 8.5*) till grund för sin scenarioanalys av fysiska risker. För övergångsriskscenarioanalys använder Volvo Cars både 4 grader = IEA Stated Policies Scenario (STEPS) och <2 grader = IEA Sustainability Development Scenario. Den globala uppvärmningen kommer att utlösa en fysisk klimatförändring, där naturkatastrofer sannolikt blir vanligare. Både övergångsrisker och fysiska risker kommer att påverka Volvo Cars under dessa tidshorisonter.	• Marknadsförändring och konsumentbeteende – övergångsriskscenarioanalys – kort, medellång och lång sikt • Strategiska allianser och nya samarbetsformer – övergångsriskscenarioanalys – medellång sikt • Klimatförändringen – hållbar transformation – övergångsriskscenarioanalys – kort, medellång och lång sikt • Råvarukostnader och leveranskedja – medellång och lång sikt • Egendom och utrustning – Fysisk – medellång och lång sikt • Regelefterlevnad och etik – övergångsriskscenarioanalys – medellång sikt • Restvärde – övergångsriskscenarioanalys – lång sikt	När naturkatastrofer blir både vanligare och allvarligare får de mer kännbara följder för våra medarbetare, våra industrier och vår leveranskedja. Störningar blir då vanligare och kostnaderna ökar sannolikt. Fler översvämningar, mer nederbörd och höjd havsnivå kan påverka markkvaliteten och få långsiktiga konsekvenser för våra medarbetare och anläggningar. Regioner kommer att drabbas på olika sätt. Därför får vi kanske se förändringar i samarbetsmodeller och företagets sätt att ta sitt samhällsansvar. Hastighet och omfång av ny lagstiftning och politik som reglerar miljöpåverkan kommer sannolikt att öka. När den globala uppvärmningen påverkar vad kunderna vill ha, och deras mobilitetsmönster, kan det påverka efterfrågan från konsumenterna.	För att ta itu med nya fysiska risker, eftersom vår kärnvärdet är säkerhet, kommer vi alltid att sätta människors hälsa och säkerhet först, detta är vår huvudstrategi i kristider. Vår industriella strategi att bli fler geografiskt anpassad mellan inköp, tillverkning och kunder kommer att minska vår transportexponering samt stödja våra Hållbarhetsåtagande. Våra hållbarhetsåtaganden är i linje med ett scenario som med god marginal understiger 2 graders uppvärmning (verifierat av Science Based Targets initiative, SBTi) och således uppfyller IEA-scenariot med <2 graders uppvärmning. Vidare beslutade vi under 2021 att införa ett internt koldioxidpris om 1 000 SEK för att ytterligare öka tempot i vår hållbarhetsomvandling och motverka den globala uppvärmningen. Läs mer i avsnittet om hållbarhet på sidorna 39–46 och 151–190.

*) IPCC RCP 8.5
FN, IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change), RCP (Representative Concentration Pathways)
RCP 8.5 är det scenario med stora utsläpp som brukar kallas "business as usual" eller "sämsta tänkbara utfall". Scenariot är fortsatt utveckling baserad på fossila bränslen, vilket sannolikt ger en uppvärmningseffekt som överstiger 4 grader fram till 2100. Detta blir alltså följden om samhället inte vidtar några klimatåtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser.

20221012007B3

FÖRETAGSÖVERGRIPANDE RISKHANTERING – ENTERPRISE RISK MANAGEMENT (ERM)

FINANSIELLA RISKER

Risk	Beskrivning	Motåtgärd	Trend	Relevanta SDG:er och delmål
Resultat i intresseföretag	Våra intresseföretag kan redovisa svaga resultat. Det finns en risk för att detta skadar Volvo Cars om det hindrar oss från att nå våra strategiska mål.	En organisation som är en aktiv ägare, med väldefinierade processer och regelbunden uppföljning. Det främjar bolagsstyrningen i våra intresse-företag och administrationen av dessa.	Risken ökar i takt med att intresseföretagen blir fler.	
Restvärde	Det finns en risk för att marknadsvärdet på begagnade bilar minskar, vilket skulle kunna generera förluster när de säljs vidare. Risken drivs av volymökningar och av att affärsverksamheten omvandlas på grund av marknadsförändringar.	Vi bevakar noggrant en rad olika marknadsguider och prognoser för begagnade fordon, och gör ofta trendanalyser. Vi använder även diverse mjukvaror tillsammans med OTA för att successivt öka begagnatvärdena i vår fordonspark.	I bilsektorn föder kundbeteen-den nya affärsmodeller som ökar riskexponeringen.	

Övriga betydande finansiella risker

Observera att årsredovisningens ERM-avsnitt endast tar upp koncernens viktigaste risker. Bolaget bedriver även en omfattande riskhantering inom en rad andra områden, där vi dagligen fokuserar på risker och förebyggande åtgärder.

Ett betydande område är finansiell risk, där omfattande rapporteringskrav föreskrivs i lag. Känslighetsanalys av ett antal finansiella risker samt ytterligare upplysningar lämnas vidare i Not 21 – Finansiella risker och finan-siella instrument.

FÖRETAGSÖVERGRIPANDE RISKHANTERING – ENTERPRISE RISK MANAGEMENT (ERM)

Scenarioanalys med flera risker

Ofta förverkligas flera risker på en och samma gång, vilket gör vår riskhanteringsprocess mer komplex. Scenarioanalyser med flera risker är därför ett bra verktyg för att utforska hur vi bäst hanterar mycket komplexa situationer. I arbetet med sådana scenarier är det centrala att dels lära av tidigare händelser och dels spana in i framtiden för att öka beredskapen. Det är av största vikt att ha handlingsberedskap för alla upptänkliga risker (eller kombinationer av risker), inte minst i en miljö där det kan dyka upp "svarta svanar" – risker som är oförutsägbara till sin natur.

Två scenarier som utvärderats illustrerar två olika synsätt; Det ena fokuserar på hur vi har hanterat ett scenario med ett flertal risker och utmaningar som är pandemirelaterade, medan det andra syftar till att vi bättre ska förstå potentiella framtidsscenarier. Ett sådant framtidsscenario som vi har utvärderat involverar de olika scenarierna för den globala uppvärmningen. Den globala uppvärmningen gör det viktigt att förstå hur vår fysiska omvärld är relaterad till vår affärsverksamhet och här finns starka kopplingar till vårt kärnvärde hållbarhet. I scenariot med global uppvärmning vill vi, som är en bilindustriaktör, erkänna det globala hotet av klimatförändringar, särskilt vikten av vårt eget bidrag till att förebygga globalt misslyckande av klimatåtgärder. I WEF:s 2022 Global Risk Report, lyftes detta fram som den allvarligaste risken för världen i både kort sikt (0–2 år), medellång sikt (2–5 år) och lång sikt (5–20 år). Klimatrelaterade risker stod för de tre största riskerna under de kommande 10 åren (extremt väder, förlust av biologisk mångfald och misslyckade klimatåtgärder).

SCENARIER MED FLERA RISKER – SÅ GJORDE VI

2021 – ett år i ett scenario med flera risker

Faktiska händelser	Risker som förverkligats	Konsekvenser	Vår riskhantering
Covid-19-pandemin har påverkat (och fortsätter att påverka) människor, samhällen, företag och finansmarknader i hela världen. Under 2021 drabbades bilsektorn av störningar i globala leveranskedjor samt ändrad efterfrågan till följd av nya konsumtionsmönster. Covid-19-pandemin förändras hela tiden, och dess slutgiltiga konsekvenser är svåra att förutsäga. Koncernen är hänvisad till ett globalt leverantörsnät för att tillgodose sitt behov av råvaror, delar, system, mjukvara och komponenter. I början av 2021 växte en global brist på halvledare fram, främst till följd av ökad efterfrågan på konsumentelektronik under covid-19-pandemin, och orsakade produktionsstopp. Vidare drabbades transportsektorn av stora kapacitetsproblem genom dels covid-19-relaterade restriktioner, dels brist på containrar samt andra störningar.	• Arbetsmiljö • Marknadsbevakning och konsumentbeteende • Verksamhetsavbrott • Finansmarknaden • Råvarukostnader och leveranskedjan	Händelseutvecklingen under 2021 resulterade i tillfälliga produktionsstopp på fabriker i Kina, USA, Belgien och Sverige. De tillfälliga produktionsstoppen ledde till lägre produktionsvolymer, och därmed försäljningsvolymer.	Vi inrättade snabbt en global tvärfunktionell arbetsgrupp som fick i uppdrag att säkra arbetsmiljön för vår personal och tillgången på råvaror samt att anpassa produktionen till efterfrågan från våra kunder. Vi satte in stora resurser på att samordna vår tillverkning med tillgången på komponenter, utifrån de nedstängningar och lokala krav som rådde. Den globala tvärfunktionella arbetsgruppen hade förberett sig väl och nyligen tränat på det scenario som visade sig bli verklighet. Med kreativa metoder säkrade upphandlingsteamet tillgången på halvledare från vecka till vecka. Produktionsplaneringen justerades kontinuerligt, med målet att maximera volymen av högmarginalprodukter. Sammanfattningsvis var påverkan på koncernens lönsamhet under kontroll, och likviditeten god.

SCENARIER MED FLERA RISKER – SÅ SKA VI GÖRA

Nästa potentiella globala scenario med flera risker.

Tänkbar händelse	Risker som kan förverkligas/förstärkas	Tänkbara konsekvenser	Vår plan
IPCC:s sjätte utvärderingsrapport betonar att scenarier med global uppvärmning har blivit allt mer sannolika, i synnerhet eftersom risken för att Parisavtalets mål inte uppfylls ökar. Volvo Cars lägger IPCC-scenariot 8.5*) till grund för sin scenarioanalys av fysiska risker. För övergångsriskscenarioanalys använder Volvo Cars både 4 grader = IEA Stated Policies Scenario (STEPS) och <2 grader = IEA Sustainability Development Scenario. Den globala uppvärmningen kommer att utlösa en fysisk klimatförändring, där naturkatastrofer sannolikt blir vanligare. Både övergångsrisker och fysiska risker kommer att påverka Volvo Cars under dessa tidshorisonter.	• Marknadsförändring och konsumentbeteende – övergångsriskscenarioanalys – kort, medellång och lång sikt • Strategiska allianser och nya samarbetsformer – övergångsriskscenarioanalys – medellång sikt • Klimatförändringen – hållbar transformation – övergångsriskscenarioanalys – kort, medellång och lång sikt • Råvarukostnader och leveranskedja – medellång och lång sikt • Egendom och utrustning – Fysisk – medellång och lång sikt • Regelefterlevnad och etik – övergångsriskscenarioanalys – medellång sikt • Restvärde – övergångsriskscenarioanalys – lång sikt	När naturkatastrofer blir både vanligare och allvarligare får de mer kännbara följder för våra medarbetare, våra industrier och vår leveranskedja. Störningar blir då vanligare och kostnaderna ökar sannolikt. Fler översvämningar, mer nederbörd och höjd havsnivå kan påverka markkvaliteten och få långsiktiga konsekvenser för våra medarbetare och anläggningar. Regioner kommer att drabbas på olika sätt. Därför får vi kanske se förändringar i samarbetsmodeller och företagets sätt att ta sitt samhällsansvar. Hastighet och omfång av ny lagstiftning och politik som reglerar miljöpåverkan kommer sannolikt att öka. När den globala uppvärmningen påverkar vad kunderna vill ha, och deras mobilitetsmönster, kan det påverka efterfrågan från konsumenterna.	För att ta itu med nya fysiska risker, eftersom vår kärnvärdet är säkerhet, kommer vi alltid att sätta människors hälsa och säkerhet först, detta är vår huvudstrategi i kristider. Vår industriella strategi att bli fler geografiskt anpassad mellan inköp, tillverkning och kunder kommer att minska vår transportexponering samt stödja våra Hållbarhetsåtagande. Våra hållbarhetsåtaganden är i linje med ett scenario som med god marginal understiger 2 graders uppvärmning (verifierat av Science Based Targets initiative, SBTi) och således uppfyller IEA-scenariot med <2 graders uppvärmning. Vidare beslutade vi under 2021 att införa ett internt koldioxidpris om 1 000 SEK för att ytterligare öka tempot i vår hållbarhetsomvandling och motverka den globala uppvärmningen. Läs mer i avsnittet om hållbarhet på sidorna 39–46 och 151–190.

*) IPCC RCP 8.5
FN, IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change), RCP (Representative Concentration Pathways)
RCP 8.5 är det scenario med stora utsläpp som brukar kallas "business as usual" eller "sämsta tänkbara utfall". Scenariot är fortsatt utveckling baserad på fossila bränslen, vilket sannolikt ger en uppvärmningseffekt som överstiger 4 grader fram till 2100. Detta blir alltså följden om samhället inte vidtar några klimatåtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser.

VÅR BOLAGS-STYRNING

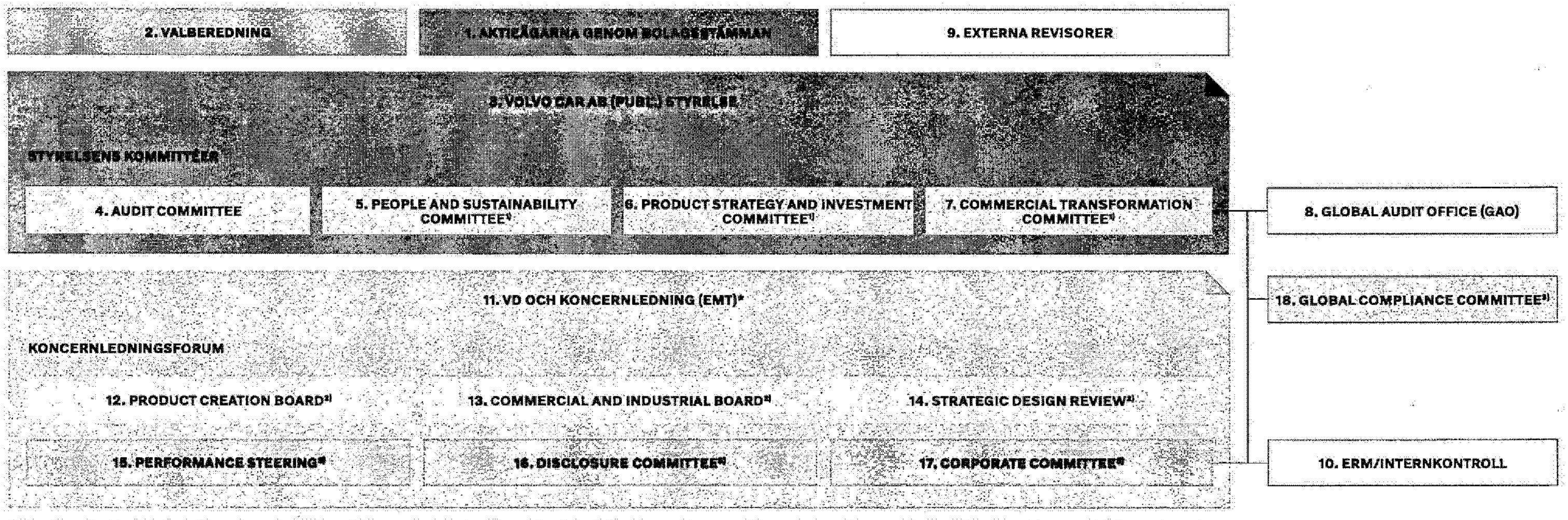


Vår bolagsstyrning har ett tydligt mål: en aktiv och ansvarsfull ägarroll gentemot våra intresse-företag, en lämplig ansvarsfördelning och en god kommunikation med alla intressenter

Bolagsstyrningsrapport

Bolagsstyrning inom Volvo Cars
Volvo Cars bolagsstyrning syftar till att lägga en bra grund för ett aktivt och ansvarsfullt ägande, en lämplig ansvarsfördelning mellan olika företagsorgan samt god kommunikation med bolagets alla intressenter.

Volvo Cars principer för bolagsstyrning bygger på svensk lagstiftning, främst aktiebolagslagen och årsredovisningslagen, svensk kod för bolagsstyrning ("Koden"), Nasdaq Stockholms regelverk för emittenter samt andra tillämpliga lagar och regelverk. Koden bygger på principen "följ eller förklara," vilket innebär att ett företag inte behöver följa alla Kodens regler, utan kan välja alternativa lösningar som anses svara bättre mot företagets speciella omständigheter, förutsatt att företaget rapporterar varje sådan avvikelse, beskriver den lösning som valts i stället och motiverar avvikelsen. Volvo Cars tillämpar principerna för en sund bolagsstyrning och ansvarsfull affärsverksamhet och Koden utan avvikelser, förutom Kodens regel 2.5, som föreskriver att företaget ska tillkännage namnen på valberedningens ledamöter på sin webbplats senast sex månader före årsstämman. Volvo Cars valberedning inför årsstämman 2022 utsågs på grundval av ägandet per den 11 november 2021, och ledamöternas namn tillkännagavs den 2 december 2021. Årsstämman kommer att hållas den 11 maj 2022, vilket innebär att namnen på valberedningens ledamöter tillkännagavs mindre än sex månader före årsstämman. Skälet till avvikelsen är att Volvo Cars börsnoterades på Nasdaq Stockholm den 29 oktober



1) Styrelsen har beslutat att från och med 10 februari 2022, så skall People and Sustainability Committees område endast omfatta ersättning till CEO och koncernledningen. People and Sustainability Committee byter då också namn till People Committee. Styrelsen har också tagit beslut att ansvarsområdena för Product Strategy and Investment Committee och Commercial Transformation Committee skall flyttas till styrelsen som helhet och kommittéerna upphör därför därefter att finnas.
2) Samtliga medlemmar i koncernledningen medverkar i forumet.
3) Utvalda medlemmar som representerar koncernledningen.

VÅR BOLAGS-STYRNING

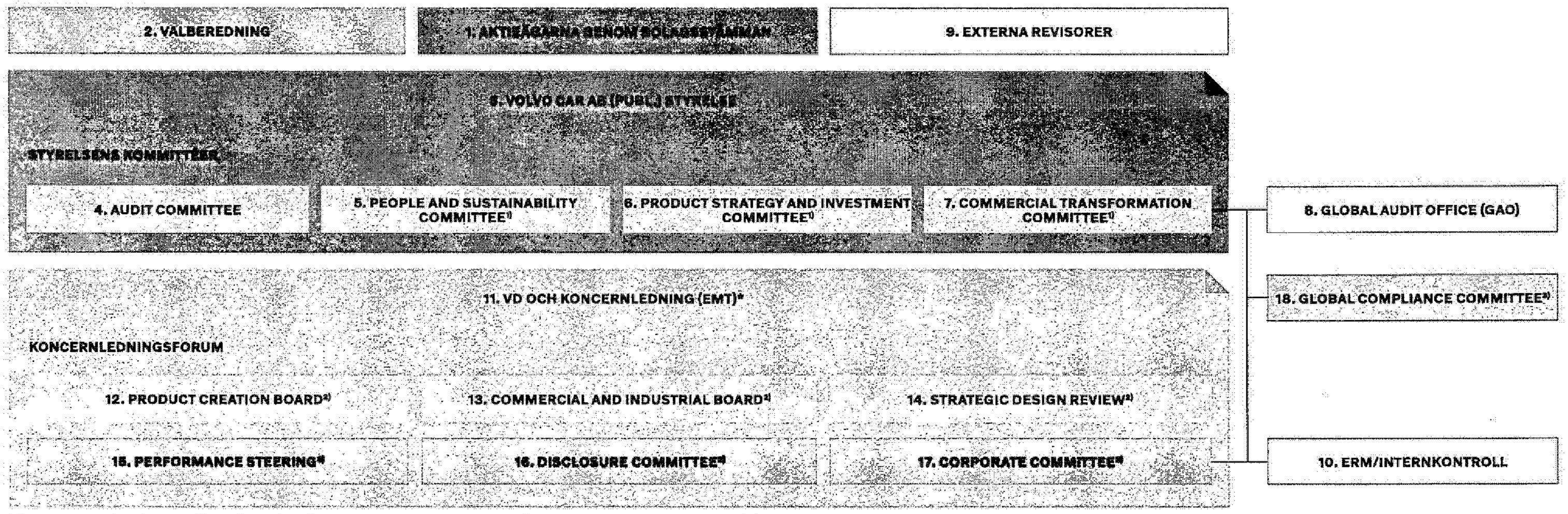


Vår bolagsstyrning har ett tydligt mål: en aktiv och ansvarsfull ägarroll gentemot våra intresse-företag, en lämplig ansvarsfördelning och en god kommunikation med alla intressenter

Bolagsstyrningsrapport

Bolagsstyrning inom Volvo Cars
Volvo Cars bolagsstyrning syftar till att lägga en bra grund för ett aktivt och ansvarsfullt ägande, en lämplig ansvarsfördelning mellan olika företagsorgan samt god kommunikation med bolagets alla intressenter.

Volvo Cars principer för bolagsstyrning bygger på svensk lagstiftning, främst aktiebolagslagen och årsredovisningslagen, svensk kod för bolagsstyrning ("Koden"), Nasdaq Stockholms regelverk för emittenter samt andra tillämpliga lagar och regelverk. Koden bygger på principen "följ eller förklara," vilket innebär att ett företag inte behöver följa alla Kodens regler, utan kan välja alternativa lösningar som anses svara bättre mot företagets speciella omständigheter, förutsatt att företaget rapporterar varje sådan avvikelse, beskriver den lösning som valts i stället och motiverar avvikelsen. Volvo Cars tillämpar principerna för en sund bolagsstyrning och ansvarsfull affärsverksamhet och Koden utan avvikelser, förutom Kodens regel 2.5, som föreskriver att företaget ska tillkännage namnen på valberedningens ledamöter på sin webbplats senast sex månader före årsstämman. Volvo Cars valberedning inför årsstämman 2022 utsågs på grundval av ägandet per den 11 november 2021, och ledamöternas namn tillkännagavs den 2 december 2021. Årsstämman kommer att hållas den 11 maj 2022, vilket innebär att namnen på valberedningens ledamöter tillkännagavs mindre än sex månader före årsstämman. Skälet till avvikelsen är att Volvo Cars börsnoterades på Nasdaq Stockholm den 29 oktober



1) Styrelsen har beslutat att från och med 10 februari 2022, så skall People and Sustainability Committees område endast omfatta ersättning till CEO och koncernledningen. People and Sustainability Committee byter då också namn till People Committee. Styrelsen har också tagit beslut att ansvarsområdena för Product Strategy and Investment Committee och Commercial Transformation Committee skall flyttas till styrelsen som helhet och kommittéerna upphör därför därefter att finnas.
2) Samtliga medlemmar i koncernledningen medverkar i forumet.
3) Utvalda medlemmar som representerar koncernledningen.

20221012007B6

BOLAGSSTYRNINGSRAPPORT

2021 och önskade att valberedningens ledamöter skulle utses på grundval av ägandet efter noteringen. Nästa år avser bolaget att tillämpa även ovannämnda regel 2.5 i Koden.

Bolagets styrelse ansvarar för Volvo Cars organisation och förvaltningen av koncernens angelägenheter globalt samt är skyldig att följa instruktioner från bolagsstämman. Styrelsen får inrätta kommittéer med specifika ansvarsområden, och även i särskilda frågor delegera till sådana kommittéer att fatta beslut i enlighet med de regler som fastställts av styrelsen. Volvo Cars styrelse hade under 2021 inrättat en Audit Committee, en People and Sustainability Committee, en Product Strategy and Investment Committee samt en tillfällig Commercial Transformation Committee.

Styrelseordföranden leder styrelsens arbete och övervakar styrelsens uppfyllande av sina åtaganden. En vice styrelseordförande har utsetts som bistår styrelseordföranden vid behov. Styrelsen antar varje år en arbetsordning som beskriver arbetsprinciperna för styrelsen och dess kommittéer.

VD, tillika koncernchef, är utsedd av styrelsen för att hantera Volvo Cars löpande verksamhet och leda koncernledningen, under tillsyn av styrelsen. Koncernledningens roll är att bistå VD i det operativa arbetet inom Volvo Cars. Koncernledningen har inrättat styrgrupper (med ansvar för exempelvis produktstrategier, hållbarhet, volym- och produktionsplanering samt företagsutveckling, enligt ovannämnda bolagsstyrningsmodell) som ska hjälpa till att genomföra beslut och åtgärder. VD bär dock ansvaret för de åtgärder som dessa styrgrupper vidtar.

1. Aktieägare och bolagsstämma

Aktieägarna utövar sitt inflytande på bolagsstämman, bolagets högsta beslutsfattande organ. Årsstämma hålls en gång per år inom sex månader efter räkenskapsårets slut. Till bolagsstämmans uppgifter hör bland annat följande: (i) antagande av en instruktion för valberedningen vilken nominerar ledamöter till bolagets styrelse, (ii) fastställande av antalet styrelseledamöter, styrelsens sammansättning (inklusive styrelseordförande) samt ersättning till styrelseledamöterna, baserat på valberedningens rekommendationer, (iii) utseende av externa revisorer, (iv) beslut om utdelning, (v) fastställelse av resultaträkning och balansräkning, dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust, (vi) beslut om styrelseledamöters och VD:s ansvarsfrihet gentemot bolaget samt (vii) riktlinjer för ersättning till VD och andra medlemmar i ledningsgruppen. Därutöver får bolagsstämman besluta i andra frågor som är viktiga för bolaget, exempelvis ändringar i bolagsordningen.

Utöver årsstämman får extra bolagsstämma hållas vid behov.

Kallelse till årsstämma, liksom till extra bolagsstämma där fråga om ändring av bolagsordningen ska behandlas, utfärdas tidigast sex veckor och senast fyra veckor före stämman. Kallelse till annan extra bolagsstämma ska utfärdas tidigast sex veckor och senast tre veckor före stämman. Kallelse till bolagstämma ska ske genom annonsering i Post- och Inrikes Tidningar samt på bolagets webbplats. Samtidigt ska ett meddelande om att kallelse har skett införas i Dagens Industri.

Rätt att delta i bolagsstämma

Samtliga aktieägare som är införda i den av Euroclear Sweden förda aktieboken sex bankdagar före bolagsstämman, och som till bolaget har anmält sin avsikt att delta i bolagsstämman senast den dag och den tidpunkt som anges i kallelsen, har rätt att delta i bolagsstämman och rösta för det antal aktier de innehar.

För att ha rätt att delta i stämman måste aktieägare som har låtit förvaltarregistrera sina aktier genom en bank eller ett värdepappersinstitut, utöver att anmäla sig till bolaget, tillfälligt låta inregistrera sina aktier i eget namn hos Euroclear Sweden. Aktieägare bör underrätta förvaltaren om detta i god tid före avstämningsdagen. Rösträttsregistrering som genomförts av förvaltare senast fyra bankdagar före bolagsstämman kommer att tas i beaktande.

Aktieägare får närvara vid bolagsstämman personligen eller genom ombud och kan även biträdas av högst två personer. Det är vanligtvis möjligt för aktieägare att anmäla sig till bolagsstämman på flera olika sätt, vilka närmare anges i kallelsen till stämman.

Förslag från aktieägare

Aktieägare som önskar få ett ärende behandlat på bolagsstämman ska skicka en skriftlig begäran till styrelsen. Ärendet kommer att behandlas av bolagsstämman om begäran har varit bolaget tillhanda senast sju veckor före bolagsstämman, eller efter denna tidsfrist om det sker i så god tid att ärendet kan inkluderas i kallelsen.

Antal aktieägare och ägarstruktur

Det totala antalet aktier i Volvo Cars uppgår till 2 979 524 179 B-aktier vilka är noterade på Nasdaq Stockholm. Största aktieägare är Geely Sweden Holdings AB som innehar cirka 82 procent av det totala antalet aktier, motsvarande cirka 82 procent av det totala antalet röster i bolaget. Återstående 18 procent av aktierna hålls av nordiska och internationella investerare samt cirka 190 000 andra investerare. För ytterligare upplysningar om ägarstrukturen, se sidan 191.

2. Valberedning

Enligt Koden ska bolag vars aktier är upptagna till handel på Nasdaq Stockholm ha en valberedning. Valberedningen ska för bolagsstämman lägga fram förslag till ordförande för bolagsstämman, antal styrelseledamöter samt val av styrelseledamöter, styrelseordförande och revisor, ersättning till styrelseledamöter (fördelat mellan styrelseordförande och övriga styrelseledamöter, samt ersättning för kommittéarbete) och ersättning till revisorn. I den mån det anses nödvändigt ska valberedningen även föreslå ändringar av valberedningsinstruktionen.

Vid en extra bolagsstämma som hölls den 17 oktober 2021 antogs den valberedningsinstruktion som ska gälla tills vidare.

Valberedningen inför årsstämman 2022 består av representanter för de tre röstmässigt största aktieägarna per den 11 november 2021. Valberedningens ledamöter är:

- Eric Li, styrelseordförande i Volvo Car AB
- Hans-Olov Olsson, tillsatt av Geely Sweden Holdings AB, ordförande för valberedningen
- Yimin Chen, tillsatt av Geely Sweden Holdings AB
- Anders Oscarsson, tillsatt av AMF
- Ylva Wessén, tillsatt av Folksam

BOLAGSSTYRNINGSRAPPORT

Valberedningen har antagit ett ramverk för nominering av styrelseledamöter, där det framgår att styrelsens sammansättning ska präglas av mångfald avseende kön, nationalitet, yrkesbakgrund och andra kompetenser. Syftet är att säkerställa att styrelsen har en för Volvo Cars storlek och komplexitet lämplig balans av expertkunskaper, som möjliggör en hållbar utveckling och tillgodoser företagets krav på oberoende. Volvo Cars eftersträvar en jämn könsfördelning och ambitionen är att både kvinnor och män ska vara företrädda till minst cirka 40 procent bland de av bolagsstämman utsedda styrelseledamöterna men denna ambition är ännu inte helt förverkliga. De arbetstagarorganisationer som är representerade i Volvo Cars styrelse ska uppmuntras att ha motsvarande målsättning när de utser sina representanter.

3. Styrelse

Styrelsen, som är bolagets högsta beslutsfattande organ efter bolagsstämman, bär det yttersta ansvaret för Volvo Cars organisation och förvaltning samt för att övervaka koncernens finansiella ställning. Styrelsen ska vidare säkerställa att bolaget tillämpar Koden och följer gällande lagar och regler samt Nasdaq Stockholms regelverk för emittenter, noteringsreglerna på Luxemburgbörsens Euro MTF-marknad, bolagets bolagsordning och styrelsens arbetsordning.

Sammansättning

Styrelsen ska bestå av lägst tre och högst tolv bolagsstämmovalda ledamöter och därutöver det antal arbetstagarrepresentanter som krävs enligt svensk lag. Utöver VD får ingen medlem av koncernledningen vara styrelseledamot. Samtliga nya styrelseledamöter genomgår ett introduktionsprogram för att lära sig mer om Volvo Cars och gällande regelverk. Normalt avser styrelsen att besöka någon av Volvo Cars anläggningar utöver huvudkontoret åtminstone en gång om året.

I enlighet med Koden föreskriver styrelsens arbetsordning att majoriteten av styrelseledamöterna ska vara oberoende i förhållande till bolaget och koncernledningen, och att minst två av dessa ledamöter också ska vara oberoende i förhållande till bolagets större aktieägare. Vid bedömningen av huruvida en styrelseledamot är oberoende i förhållande till bolaget och koncernledningen ska en helhetsbedömning göras av samtliga omständigheter som kan ge anledning att ifrågasätta ledamotens oberoende. Det ska exempelvis beaktas om ledamoten nyligen har anställts av bolaget eller av ett närstående bolag. Vid bedömningen av huruvida en styrelseledamot är oberoende i förhållande till större aktieägare ska omfattningen av ledamotens direkta och indirekta koppling till bolagets större aktieägare beaktas. Enligt Koden avses med "större aktieägare" en aktieägare som direkt eller indirekt kontrollerar 10 procent eller mer av aktierna eller rösterna i bolaget. Valberedningens bedömning av styrelseledamöternas oberoende i förhållande till bolaget, koncernledningen och större aktieägare följer nedan. Lone Fønss Schrøder, Li Donghui, Thomas Johnstone, Winfried Vahland, Betsy Atkins, Xingsheng (Jim) Zhang, Michael Jackson, Jonas Samuelson, Lila Tretikov och Diarmuid O'Connell har bedömts vara oberoende i förhållande till bolaget och koncernledningen. Av dessa bedöms

Styrelseledamot	Oberoende i förhållande till bolaget/ledningen	Oberoende i förhållande till bolagets större aktieägare	Deltagande vid styrelsemöten	Deltagande vid kommittémöten	Ersättning för styrelse- och kommittéarbete[1], SEK
Li Shufu (styrelsens ordförande)	N	N	12/16	i.u.	i.u.
Lone Fønss Schrøder (styrelsens vice ordförande)	J	N[2]	15/16	13/13	2 765 000
Håkan Samuelsson (VD)	N	J	16/16	5/5	i.u.
Li Donghui	J	N	14/16	3/13	i.u.
Jonas Samuelson	J	J	16/16	4/4	1 025 000
Thomas Johnstone	J	J	15/16	9/10	1 178 000
Betsy Atkins	J	J	15/16	10/10	1 150 000
Michael Jackson	J	J	16/16	17/17	1 212 000
Xingsheng (Jim) Zhang	J	J	16/16	8/9	1 150 000
Winfried Vahland	J	J	15/16	5/5	1 050 000
Lila Tretikov[3]	J	J	12/13	i.u.	900 000
Diarmuid O'Connell[4]	J	J	13/13	i.u.	900 000
Winnie Fok[5]	J	J	3/3	3/3	900 000[6]

1) Årlig ersättning till styrelse och kommittéer enligt beslut av årsstämman i mars 2021 (avseende mars–oktober 2021), respektive av en extrastämma i september 2021 (avseende november–april 2022).
2) Lone Fønss Schrøder är sedan 2020 ledamot i styrelsen för Volvo Cars huvudägare Geely Sweden Holdings AB.
3) Styrelseledamot sedan den 18 mars 2021.
4) Styrelseledamot sedan den 18 mars 2021.
5) Winnie Fok lämnade styrelsen i samband med årsstämman den 18 mars 2021.
6) Årlig ersättning enligt beslut av årsstämman i mars 2021.

20221012007787

BOLAGSSTYRNINGSRAPPORT

2021 och önskade att valberedningens ledamöter skulle utses på grundval av ägandet efter noteringen. Nästa år avser bolaget att tillämpa även ovannämnda regel 2.5 i Koden.

Bolagets styrelse ansvarar för Volvo Cars organisation och förvaltningen av koncernens angelägenheter globalt samt är skyldig att följa instruktioner från bolagsstämman. Styrelsen får inrätta kommittéer med specifika ansvarsområden, och även i särskilda frågor delegera till sådana kommittéer att fatta beslut i enlighet med de regler som fastställts av styrelsen. Volvo Cars styrelse hade under 2021 inrättat en Audit Committee, en People and Sustainability Committee, en Product Strategy and Investment Committee samt en tillfällig Commercial Transformation Committee.

Styrelseordföranden leder styrelsens arbete och övervakar styrelsens uppfyllande av sina åtaganden. En vice styrelseordförande har utsetts som bistår styrelseordföranden vid behov. Styrelsen antar varje år en arbetsordning som beskriver arbetsprinciperna för styrelsen och dess kommittéer.

VD, tillika koncernchef, är utsedd av styrelsen för att hantera Volvo Cars löpande verksamhet och leda koncernledningen, under tillsyn av styrelsen. Koncernledningens roll är att bistå VD i det operativa arbetet inom Volvo Cars. Koncernledningen har inrättat styrgrupper (med ansvar för exempelvis produktstrategier, hållbarhet, volym- och produktionsplanering samt företagsutveckling, enligt ovannämnda bolagsstyrningsmodell) som ska hjälpa till att genomföra beslut och åtgärder. VD bär dock ansvaret för de åtgärder som dessa styrgrupper vidtar.

1. Aktieägare och bolagsstämma

Aktieägarna utövar sitt inflytande på bolagsstämman, bolagets högsta beslutsfattande organ. Årsstämma hålls en gång per år inom sex månader efter räkenskapsårets slut. Till bolagsstämmans uppgifter hör bland annat följande: (i) antagande av en instruktion för valberedningen vilken nominerar ledamöter till bolagets styrelse, (ii) fastställande av antalet styrelseledamöter, styrelsens sammansättning (inklusive styrelseordförande) samt ersättning till styrelseledamöterna, baserat på valberedningens rekommendationer, (iii) utseende av externa revisorer, (iv) beslut om utdelning, (v) fastställelse av resultaträkning och balansräkning, dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust, (vi) beslut om styrelseledamöters och VD:s ansvarsfrihet gentemot bolaget samt (vii) riktlinjer för ersättning till VD och andra medlemmar i ledningsgruppen. Därutöver får bolagsstämman besluta i andra frågor som är viktiga för bolaget, exempelvis ändringar i bolagsordningen.

Utöver årsstämman får extra bolagsstämma hållas vid behov.

Kallelse till årsstämma, liksom till extra bolagsstämma där fråga om ändring av bolagsordningen ska behandlas, utfärdas tidigast sex veckor och senast fyra veckor före stämman. Kallelse till annan extra bolagsstämma ska utfärdas tidigast sex veckor och senast tre veckor före stämman. Kallelse till bolagstämma ska ske genom annonsering i Post- och Inrikes Tidningar samt på bolagets webbplats. Samtidigt ska ett meddelande om att kallelse har skett införas i Dagens Industri.

Rätt att delta i bolagsstämma

Samtliga aktieägare som är införda i den av Euroclear Sweden förda aktieboken sex bankdagar före bolagsstämman, och som till bolaget har anmält sin avsikt att delta i bolagsstämman senast den dag och den tidpunkt som anges i kallelsen, har rätt att delta i bolagsstämman och rösta för det antal aktier de innehar.

För att ha rätt att delta i stämman måste aktieägare som har låtit förvaltarregistrera sina aktier genom en bank eller ett värdepappersinstitut, utöver att anmäla sig till bolaget, tillfälligt låta inregistrera sina aktier i eget namn hos Euroclear Sweden. Aktieägare bör underrätta förvaltaren om detta i god tid före avstämningsdagen. Rösträttsregistrering som genomförts av förvaltare senast fyra bankdagar före bolagsstämman kommer att tas i beaktande.

Aktieägare får närvara vid bolagsstämman personligen eller genom ombud och kan även biträdas av högst två personer. Det är vanligtvis möjligt för aktieägare att anmäla sig till bolagsstämman på flera olika sätt, vilka närmare anges i kallelsen till stämman.

Förslag från aktieägare

Aktieägare som önskar få ett ärende behandlat på bolagsstämman ska skicka en skriftlig begäran till styrelsen. Ärendet kommer att behandlas av bolagsstämman om begäran har varit bolaget tillhanda senast sju veckor före bolagsstämman, eller efter denna tidsfrist om det sker i så god tid att ärendet kan inkluderas i kallelsen.

Antal aktieägare och ägarstruktur

Det totala antalet aktier i Volvo Cars uppgår till 2 979 524 179 B-aktier vilka är noterade på Nasdaq Stockholm. Största aktieägare är Geely Sweden Holdings AB som innehar cirka 82 procent av det totala antalet aktier, motsvarande cirka 82 procent av det totala antalet röster i bolaget. Återstående 18 procent av aktierna hålls av nordiska och internationella investerare samt cirka 190 000 andra investerare. För ytterligare upplysningar om ägarstrukturen, se sidan 191.

2. Valberedning

Enligt Koden ska bolag vars aktier är upptagna till handel på Nasdaq Stockholm ha en valberedning. Valberedningen ska för bolagsstämman lägga fram förslag till ordförande för bolagsstämman, antal styrelseledamöter samt val av styrelseledamöter, styrelseordförande och revisor, ersättning till styrelseledamöter (fördelat mellan styrelseordförande och övriga styrelseledamöter, samt ersättning för kommittéarbete) och ersättning till revisorn. I den mån det anses nödvändigt ska valberedningen även föreslå ändringar av valberedningsinstruktionen.

Vid en extra bolagsstämma som hölls den 17 oktober 2021 antogs den valberedningsinstruktion som ska gälla tills vidare.

Valberedningen inför årsstämman 2022 består av representanter för de tre röstmässigt största aktieägarna per den 11 november 2021. Valberedningens ledamöter är:

- Eric Li, styrelseordförande i Volvo Car AB
- Hans-Olov Olsson, tillsatt av Geely Sweden Holdings AB, ordförande för valberedningen
- Yimin Chen, tillsatt av Geely Sweden Holdings AB
- Anders Oscarsson, tillsatt av AMF
- Ylva Wessén, tillsatt av Folksam

BOLAGSSTYRNINGSRAPPORT

Valberedningen har antagit ett ramverk för nominering av styrelseledamöter, där det framgår att styrelsens sammansättning ska präglas av mångfald avseende kön, nationalitet, yrkesbakgrund och andra kompetenser. Syftet är att säkerställa att styrelsen har en för Volvo Cars storlek och komplexitet lämplig balans av expertkunskaper, som möjliggör en hållbar utveckling och tillgodoser företagets krav på oberoende. Volvo Cars eftersträvar en jämn könsfördelning och ambitionen är att både kvinnor och män ska vara företrädda till minst cirka 40 procent bland de av bolagsstämman utsedda styrelseledamöterna men denna ambition är ännu inte helt förverkliga. De arbetstagarorganisationer som är representerade i Volvo Cars styrelse ska uppmuntras att ha motsvarande målsättning när de utser sina representanter.

3. Styrelse

Styrelsen, som är bolagets högsta beslutsfattande organ efter bolagsstämman, bär det yttersta ansvaret för Volvo Cars organisation och förvaltning samt för att övervaka koncernens finansiella ställning. Styrelsen ska vidare säkerställa att bolaget tillämpar Koden och följer gällande lagar och regler samt Nasdaq Stockholms regelverk för emittenter, noteringsreglerna på Luxemburgbörsens Euro MTF-marknad, bolagets bolagsordning och styrelsens arbetsordning.

Sammansättning

Styrelsen ska bestå av lägst tre och högst tolv bolagsstämmovalda ledamöter och därutöver det antal arbetstagarrepresentanter som krävs enligt svensk lag. Utöver VD får ingen medlem av koncernledningen vara styrelseledamot. Samtliga nya styrelseledamöter genomgår ett introduktionsprogram för att lära sig mer om Volvo Cars och gällande regelverk. Normalt avser styrelsen att besöka någon av Volvo Cars anläggningar utöver huvudkontoret åtminstone en gång om året.

I enlighet med Koden föreskriver styrelsens arbetsordning att majoriteten av styrelseledamöterna ska vara oberoende i förhållande till bolaget och koncernledningen, och att minst två av dessa ledamöter också ska vara oberoende i förhållande till bolagets större aktieägare. Vid bedömningen av huruvida en styrelseledamot är oberoende i förhållande till bolaget och koncernledningen ska en helhetsbedömning göras av samtliga omständigheter som kan ge anledning att ifrågasätta ledamotens oberoende. Det ska exempelvis beaktas om ledamoten nyligen har anställts av bolaget eller av ett närstående bolag. Vid bedömningen av huruvida en styrelseledamot är oberoende i förhållande till större aktieägare ska omfattningen av ledamotens direkta och indirekta koppling till bolagets större aktieägare beaktas. Enligt Koden avses med "större aktieägare" en aktieägare som direkt eller indirekt kontrollerar 10 procent eller mer av aktierna eller rösterna i bolaget. Valberedningens bedömning av styrelseledamöternas oberoende i förhållande till bolaget, koncernledningen och större aktieägare följer nedan. Lone Fønss Schrøder, Li Donghui, Thomas Johnstone, Winfried Vahland, Betsy Atkins, Xingsheng (Jim) Zhang, Michael Jackson, Jonas Samuelson, Lila Tretikov och Diarmuid O'Connell har bedömts vara oberoende i förhållande till bolaget och koncernledningen. Av dessa bedöms

Styrelseledamot	Oberoende i förhållande till bolaget/ledningen	Oberoende i förhållande till bolagets större aktieägare	Deltagande vid styrelsemöten	Deltagande vid kommittémöten	Ersättning för styrelse- och kommittéarbete[1], SEK
Li Shufu (styrelsens ordförande)	N	N	12/16	i.u.	i.u.
Lone Fønss Schrøder (styrelsens vice ordförande)	J	N[2]	15/16	13/13	2 765 000
Håkan Samuelsson (VD)	N	J	16/16	5/5	i.u.
Li Donghui	J	N	14/16	3/13	i.u.
Jonas Samuelson	J	J	16/16	4/4	1 025 000
Thomas Johnstone	J	J	15/16	9/10	1 178 000
Betsy Atkins	J	J	15/16	10/10	1 150 000
Michael Jackson	J	J	16/16	17/17	1 212 000
Xingsheng (Jim) Zhang	J	J	16/16	8/9	1 150 000
Winfried Vahland	J	J	15/16	5/5	1 050 000
Lila Tretikov[3]	J	J	12/13	i.u.	900 000
Diarmuid O'Connell[4]	J	J	13/13	i.u.	900 000
Winnie Fok[5]	J	J	3/3	3/3	900 000[6]

1) Årlig ersättning till styrelse och kommittéer enligt beslut av årsstämman i mars 2021 (avseende mars–oktober 2021), respektive av en extrastämma i september 2021 (avseende november–april 2022).
2) Lone Fønss Schrøder är sedan 2020 ledamot i styrelsen för Volvo Cars huvudägare Geely Sweden Holdings AB.
3) Styrelseledamot sedan den 18 mars 2021.
4) Styrelseledamot sedan den 18 mars 2021.
5) Winnie Fok lämnade styrelsen i samband med årsstämman den 18 mars 2021.
6) Årlig ersättning enligt beslut av årsstämman i mars 2021.

20221012007888

BOLAGSSTYRNINGSRAPPORT

Thomas Johnstone, Winfried Vahland, Betsy Atkins, Xingsheng (Jim) Zhang, Michael Jackson, Jonas Samuelson, Lila Tretikov och Diarmuid O'Connell även vara oberoende i förhållande till bolagets större aktieägare. Bolaget uppfyller därmed Kodens krav på oberoende.

Intressekonflikter
Styrelseledamöterna ska omgående underrätta ordföranden och/eller vice ordföranden om de anser sig ha en intressekonflikt i en viss situation. En styrelseledamot som har en intressekonflikt avseende en fråga som ska behandlas av styrelsen får inte delta i överläggningar eller beslut rörande denna fråga.

Ärenden som hanteras av styrelsen
Styrelsen ansvarar för Volvo Cars organisation och förvaltningen av dess angelägenheter globalt. Styrelsen övervakar kontinuerligt Volvo Cars resultat och utvärderar koncernens strategiska inriktning och affärsplan samt andra aspekter, såsom efterlevnad av uppförandekoden.

Hållbarhet är en väsentlig del av Volvo Cars strategi, och styrelsen ansvarar för uppföljning av koncernens hållbarhetsresultat. Vissa frågor som enligt styrelsens arbetsordning inte uttryckligen ska hanteras av styrelsen har delegerats till styrelsens kommittéer eller till VD.

Styrelsearbetet bedrivs enligt en årlig cykel för att styrelsen på årlig basis ska kunna behandla frågor som ligger inom dess ansvarsområde. För att säkerställa att styrelsen har god insyn i koncernens verksamhet lämnar Volvo Cars VD och koncernchef en redogörelse för verksamheten på samtliga styrelsemöten, inklusive verksamheten i koncernens strategiska intresseföretag när så är lämpligt. Vidare lämnar CFO en finansiell redogörelse för Volvo Cars, med relevant information avseende finanser, säkring, riskhantering, försäkring med mera. Därutöver diskuterar styrelsen relevanta strategiska frågor och styrelsens kommittéer redogör för sitt arbete. Vid varje styrelsemöte presenteras också ett antal beslutspunkter för styrelsens övervägande och beslut i enlighet med styrelsens arbetsordning.

Bemyndigande för styrelsen att besluta om nyemission av aktier
Extrastämman den 17 oktober 2021 bemyndigade styrelsen att, vid ett eller flera tillfällen fram till nästa årsstämma, besluta om nyemission av stamaktier av serie B. Bemyndigandet får endast utnyttjas för emission av aktier inom ramen för bolagsordningens gränser, och antalet emitterade aktier får inte överstiga tio (10) procent av det totala antalet aktier i bolaget vid tiden för styrelsens beslut. Emissionen får valfritt genomföras som kontant-, apport- eller kvittningsemission. Vid kontant- eller kvittningsemission får avvikelse från aktieägarnas företrädesrätt göras endast om syftet med emissionen är att finansiera förvärv och förutsatt att emissionen görs till marknadsmässiga villkor. Syftet med bemyndigandet är att eventuella förvärv ska kunna betalas med nyemitterade aktier samt att kapital ska kunna anskaffas i samband med, och för finansiering av, sådana förvärv.

Styrelsemöten
I enlighet med styrelsens arbetsordning förväntas styrelsen genomföra sex till åtta styrelsemöten per år på platser som fastställs av styrelsen. Styrelsen har haft 16 möten under 2021, varav åtta ordinarie och åtta extra möten. Styrelsen träffar revisorn minst en gång om året utan närvaro av VD eller övriga medlemmar av koncernledningen. Därutöver sammanträder styrelsen emellanåt utan att medlemmar av koncernledningen är närvarande. CFO och General Counsel, som är styrelsens sekreterare, närvarar också vid styrelsemötena.

Tabellen på sidan 65 redovisar styrelseledamöternas närvaro vid styrelsemöten och, i enlighet med kraven i Koden, deras oberoende i förhållande till (i) bolaget och (ii) större aktieägare. Dessutom redovisas styrelseledamöternas ersättning för styrelse- och kommittéarbete.

Utvärdering av styrelsens arbete
Styrelsen genomför en årlig enkätbaserad utvärdering av sitt utförda arbete under året. Enkäten tar upp sådant som stämningen under styrelsemöten, hur styrelsen fördelat sin tid på olika frågor, arbete utfört av styrelsens kommittéer, hur effektivt arbetet har bedrivits, ledningen av styrelsens arbete och styrelsens relationer med koncernledningen. Baserat på resultatet av utvärderingen analyserar styrelsen sitt arbete och identifierar möjliga förbättringsområden. I tillägg till den årliga utvärderingen har vice ordföranden enskilda möten med styrelseledamöterna under året.

Styrelsekommittéer
I enlighet med aktiebolagslagen och Koden ska styrelsen inrätta en revisionskommitté och en ersättningskommitté. Styrelseordföranden får vara ordförande i ersättningskommittén. Övriga av bolagsstämman utsedda medlemmar i ersättningskommittén ska vara oberoende i förhållande till bolaget och koncernledningen. Majoriteten av revisionskommittén ska vara oberoende i förhållande till bolaget och koncernledningen, och minst en av medlemmarna som är oberoende i förhållande till bolaget och koncernledningen ska också vara oberoende i förhållande till bolagets större aktieägare. Minst en medlem i revisionskommittén måste också ha redovisnings- eller revisionskompetens.

Styrelsen har inrättat tre permanenta kommittéer: Audit Committee (som utför de uppgifter som enligt Koden tillkommer revisionskommittén), People and Sustainability Committee (som utför de uppgifter som enligt Koden tillkommer ersättningskommittén), Product Strategy and Investment Committee samt den tillfälliga Commercial Transformation Committee.

Dessa kommittéer har främst en förberedande och rådgivande roll, men styrelsen kan också delegera beslutsbefogenheter i specifika frågor till kommittéerna. Frågorna som behandlas vid kommittéernas möten ska protokollföras och fortlöpande rapporteras till styrelsen. Kommittéerna utses vid det konstituerande styrelsemötet, efter valet av styrelseledamöter. Styrelsen har också beslutat att frågor får delegeras till ad hoc-kommittéer som behandlar specifika ärenden.

4. Audit Committee
Styrelsen i Volvo Cars har inrättat en Audit Committee för att övervaka bolagsstyrning, finansiell rapportering, ESG-aspekter (Environmental, Social and Governance), riskhantering samt efterlevnad av externa och interna regelverk.

Audit Committee ansvarar för att identifiera och rapportera relevanta frågor inom kommitténs ansvarsområden till styrelsen. Audit Committees uppgifter är att övervaka integriteten i Volvo Cars finansiella rapporteringssystem, ESG-rapporteringssystem, interna kontroll, närståendetransaktioner samt koncernens ramverk för verksamhetsrutiner och företagsövergripande riskhantering. Kommittén ska också i enlighet med aktiebolags-

lagen lämna rekommendationer till styrelsen avseende val av, entledigande av och ersättning till revisorerna (vilket ska godkännas av bolagsstämman) samt övervaka revisorernas självständighet och granska effektiviteten av internrevisionen och Compliance and Ethics-funktionen. Revisorerna deltar i Audit Committees möten. Audit Committee har under året träffat revisorerna, utan närvaro av ledningen, för att diskutera ledningsfrågor och relaterade ämnen. Internrevisionen rapporterar direkt till Audit Committee och även Compliance and Ethics kan eskalera ärenden genom att rapportera direkt till Audit Committee. Audit Committee har hållit tretton möten under 2021, varav fyra ordinarie och nio extra möten. Lone Fønss Schrøder (ordförande), Donghui (Daniel) Li och Michael Jackson ingår för närvarande i kommittén. Audit Committee uppfyller aktiebolagslagens och Kodens krav på oberoende och redovisnings- och revisionskompetens.

5. People and Sustainability Committee

Styrelsen har inrättat en People and Sustainability Committee som föreslår principer för ersättning till VD och koncernledning. Kommittén biträder vidare styrelsens ordförande eller vice ordförande vid beslut om VD:s ersättning och förmåner och ansvarar för att upprätta ersättningsrapporten som ska läggas fram för godkännande av årsstämman, samt för att, i dialog med VD, biträda och besluta i diverse andra personal- och ersättningsärenden avseende koncernledningen. Kommittén ansvarar även för att godkänna och övervaka globala incitamentsarrangemang för koncernledningen och andra nyckelpersoner, för erforderlig samordning mellan nämnda incitamentsarrangemang och Volvo-bonusen till alla anställda, samt för successionsplanering för VD och andra befattningar i koncernledningen i samråd med styrelsens ordförande eller vice ordförande. Dessutom ska koncernledningsmedlemmarnas engagemang utanför Volvo Cars föreläggas kommittén för godkännande. Bolagets hållbarhetsresultat, däribland hur Volvo Cars lyckas förverkliga sina hållbarhetsambitioner, behandlas också av People and Sustainability Committee två gånger per år. People and Sustainability Committee har hållit fem ordinarie möten under 2021 samt två möten per capsulam. People and Sustainability Committee består för närvarande av Thomas Johnstone (ordförande), Betsy Atkins och Xingsheng (Jim) Zhang. People and Sustainability Committee uppfyller Kodens krav på oberoende. Styrelsen har beslutat att från och med 10 februari 2022, så skall People and Sustainability Committees område endast omfatta ersättning till CEO och koncernledningen. People and Sustainability Committee byter då också namn till People Committee.

6. Product Strategy and Investment Committee

Styrelsen har inrättat en Product Strategy and Investment Committee för att övervaka Volvo Cars produktstrategi och tillhörande investeringar. Product Strategy and Investment Committee ansvarar för att granska Volvo Cars produktstrategi, cykelplan och produktprogram för att tillse att strategin, planerna och programmen för den övergripande strategin överensstämmer med kundernas krav och marknadsutvecklingen samt tar hänsyn till nya teknologier och affärsmöjligheter inom alla segment som är relevanta för Volvo Cars. Det åligger även kommittén att se till att den långsiktiga strategiska produktplanen återspeglas i såväl cykelplanen som affärsplanen, att förbereda styrelsebeslut avseende produktprogram och tillhörande investeringar, att övervaka investeringarna som avser tidigare godkända program, och att följa upp att godkända program genomförs inom fastställda investeringsramar. Product Strategy and Investment Committee har hållit fem möten under 2021, varav fyra ordinarie möten och ett extra möte. Product Strategy and Investment Committee består för närvarande av Winfried Vahland (ordförande), Thomas Johnstone, Betsy Atkins och Håkan Samuelsson. Styrelsen har den 10 februari 2022 beslutat att ansvarsområdena för Product Strategy and Investment Committee skall flyttas till styrelsen som helhet och kommittén upphör därför därefter att finnas.

7. Commercial Transformation Committee

Styrelsen beslutade i december 2020 att från och med den 1 januari 2021 inrätta en ny, tillfällig Commercial Transformation Committee. Styrelsen har tilldelat Commercial Transformation Committee uppgiften att övervaka implementeringen av Volvo Cars kommersiella strategi och transformationsplan, vilket inkluderar områden som prenumerationserbjudandet, den globala online- och direktförsäljningen, den förändrade relationen till återförsäljarna samt den övergripande försäljningsutvecklingen. Kommittén ansvarar också för att säkerställa att Volvo Cars affärsplan och finansiella rapporter återspeglar de ekonomiska konsekvenserna av de olika delarna av den kommersiella transformationsplanen, för att granska att bolaget har den kapacitet, de system och de processer som krävs för den kommersiella transformationen, samt för att se till att den kommersiella transformationsplanen och dess risker och möjligheter utvärderas och föredras för styrelsen. Kommittén har hållit fyra ordinarie möten under 2021. Commercial Transformation Committee består för närvarande av Michael Jackson (ordförande), Diarmuid O'Connell, Jonas Samuelson och Xingsheng (Jim) Zhang. Styrelsen har den 10 februari 2022 beslutat att ansvarsområdena för Commercial Transformation Committee skall flyttas till styrelsen som helhet och kommittén upphör därför därefter att finnas.

8. Global Audit Office

Volvo Cars har en oberoende internrevisionsfunktion, Global Audit Office, vars uppdrag är att avgöra om koncernens bolagsstyrning, internkontroll och riskhanteringsprocesser, så som dessa har utformats, drivits och företrätts av ledningen, är ändamålsenliga och effektiva. Internrevisionens omfattning avgörs genom en riskbedömningsprocess och eventuella övriga krav från styrelsen. Audit Committee godkänner planen för internrevision, som inkluderar risker förknippade med genomförandet av bolagets strategi, affärsverksamhet och processer. Revisionsresultaten och status för korrigeringsåtgärder som vidtagits av ledningen rapporteras till Audit Committee. Chefen för Global Audit Office rapporterar till Audit Committee.

Compliance and Ethics Office

Compliance and Ethics Office stöder affärsverksamheten genom att se till att den bedrivs ansvarsfullt och etiskt, genom att utveckla, implementera och förvalta Volvo Cars Compliance and Ethics-program med fokus på korruptionsbekämpning, dataskydd, handelssanktioner, exportkontroll och konkurrenslagstiftning. Programmet har tio delar, utformade enligt riktlinjer för vad som utgör "verkningsfulla program för regelefterlevnad" och "tillräckliga rutiner", exempelvis US Sentencing Guidelines och UK Bribery Act Guidance (som utgör stöddokument till Foreign Corrupt Practices Act

20221012200789

Thomas Johnstone, Winfried Vahland, Betsy Atkins, Xingsheng (Jim) Zhang, Michael Jackson, Jonas Samuelson, Lila Tretikov och Diarmuid O'Connell även vara oberoende i förhållande till bolagets större aktieägare. Bolaget uppfyller därmed Kodens krav på oberoende.

Intressekonflikter

Styrelseledamöterna ska omgående underrätta ordföranden och/eller vice ordföranden om de anser sig ha en intressekonflikt i en viss situation. En styrelseledamot som har en intressekonflikt avseende en fråga som ska behandlas av styrelsen får inte delta i överläggningar eller beslut rörande denna fråga.

Ärenden som hanteras av styrelsen

Styrelsen ansvarar för Volvo Cars organisation och förvaltningen av dess angelägenheter globalt. Styrelsen övervakar kontinuerligt Volvo Cars resultat och utvärderar koncernens strategiska inriktning och affärsplan samt andra aspekter, såsom efterlevnad av uppförandekoden.

Hållbarhet är en väsentlig del av Volvo Cars strategi, och styrelsen ansvarar för uppföljning av koncernens hållbarhetsresultat. Vissa frågor som enligt styrelsens arbetsordning inte uttryckligen ska hanteras av styrelsen har delegerats till styrelsens kommittéer eller till VD.

Styrelsearbetet bedrivs enligt en årlig cykel för att styrelsen på årlig basis ska kunna behandla frågor som ligger inom dess ansvarsområde. För att säkerställa att styrelsen har god insyn i koncernens verksamhet lämnar Volvo Cars VD och koncernchef en redogörelse för verksamheten på samtliga styrelsemöten, inklusive verksamheten i koncernens strategiska intresseföretag när så är lämpligt. Vidare lämnar CFO en finansiell redogörelse för Volvo Cars, med relevant information avseende finanser, säkring, riskhantering, försäkring med mera. Därutöver diskuterar styrelsen relevanta strategiska frågor och styrelsens kommittéer redogör för sitt arbete. Vid varje styrelsemöte presenteras också ett antal beslutspunkter för styrelsens övervägande och beslut i enlighet med styrelsens arbetsordning.

Bemyndigande för styrelsen att besluta om nyemission av aktier

Extrastämman den 17 oktober 2021 bemyndigade styrelsen att, vid ett eller flera tillfällen fram till nästa årsstämma, besluta om nyemission av stamaktier av serie B. Bemyndigandet får endast utnyttjas för emission av aktier inom ramen för bolagsordningens gränser, och antalet emitterade aktier får inte överstiga tio (10) procent av det totala antalet aktier i bolaget vid tiden för styrelsens beslut. Emissionen får valfritt genomföras som kontant-, apport- eller kvittningsemission. Vid kontant- eller kvittningsemission får avvikelse från aktieägarnas företrädesrätt göras endast om syftet med emissionen är att finansiera förvärv och förutsatt att emissionen görs till marknadsmässiga villkor. Syftet med bemyndigandet är att eventuella förvärv ska kunna betalas med nyemitterade aktier samt att kapital ska kunna anskaffas i samband med, och för finansiering av, sådana förvärv.

Styrelsemöten

I enlighet med styrelsens arbetsordning förväntas styrelsen genomföra sex till åtta styrelsemöten per år på platser som fastställs av styrelsen. Styrelsen har haft 16 möten under 2021, varav åtta ordinarie och åtta extra möten. Styrelsen träffar revisorn minst en gång om året utan närvaro av VD eller övriga medlemmar av koncernledningen. Därutöver sammanträder styrelsen emellanåt utan att medlemmar av koncernledningen är närvarande. CFO och General Counsel, som är styrelsens sekreterare, närvarar också vid styrelsemötena.

Tabellen på sidan 65 redovisar styrelseledamöternas närvaro vid styrelsemöten och, i enlighet med kraven i Koden, deras oberoende i förhållande till (i) bolaget och (ii) större aktieägare. Dessutom redovisas styrelseledamöternas ersättning för styrelse- och kommittéarbete.

Utvärdering av styrelsens arbete

Styrelsen genomför en årlig enkätbaserad utvärdering av sitt utförda arbete under året. Enkäten tar upp sådant som stämningen under styrelsemöten, hur styrelsen fördelat sin tid på olika frågor, arbete utfört av styrelsens kommittéer, hur effektivt arbetet har bedrivits, ledningen av styrelsens arbete och styrelsens relationer med koncernledningen. Baserat på resultatet av utvärderingen analyserar styrelsen sitt arbete och identifierar möjliga förbättringsområden. I tillägg till den årliga utvärderingen har vice ordföranden enskilda möten med styrelseledamöterna under året.

Styrelsekommittéer

I enlighet med aktiebolagslagen och Koden ska styrelsen inrätta en revisionskommitté och en ersättningskommitté. Styrelseordföranden får vara ordförande i ersättningskommittén. Övriga av bolagsstämman utsedda medlemmar i ersättningskommittén ska vara oberoende i förhållande till bolaget och koncernledningen. Majoriteten av revisionskommittén ska vara oberoende i förhållande till bolaget och koncernledningen, och minst en av medlemmarna som är oberoende i förhållande till bolaget och koncernledningen ska också vara oberoende i förhållande till bolagets större aktieägare. Minst en medlem i revisionskommittén måste också ha redovisnings- eller revisionskompetens.

Styrelsen har inrättat tre permanenta kommittéer: Audit Committee (som utför de uppgifter som enligt Koden tillkommer revisionskommittén), People and Sustainability Committee (som utför de uppgifter som enligt Koden tillkommer ersättningskommittén), Product Strategy and Investment Committee samt den tillfälliga Commercial Transformation Committee.

Dessa kommittéer har främst en förberedande och rådgivande roll, men styrelsen kan också delegera beslutsbefogenheter i specifika frågor till kommittéerna. Frågorna som behandlas vid kommittéernas möten ska protokollföras och fortlöpande rapporteras till styrelsen. Kommittéerna utses vid det konstituerande styrelsemötet, efter valet av styrelseledamöter. Styrelsen har också beslutat att frågor får delegeras till ad hoc-kommittéer som behandlar specifika ärenden.

4. Audit Committee

Styrelsen i Volvo Cars har inrättat en Audit Committee för att övervaka bolagsstyrning, finansiell rapportering, ESG-aspekter (Environmental, Social and Governance), riskhantering samt efterlevnad av externa och interna regelverk.

Audit Committee ansvarar för att identifiera och rapportera relevanta frågor inom kommitténs ansvarsområden till styrelsen. Audit Committees uppgifter är att övervaka integriteten i Volvo Cars finansiella rapporteringssystem, ESG-rapporteringssystem, interna kontroll, närståendetransaktioner samt koncernens ramverk för verksamhetsrutiner och företagsövergripande riskhantering. Kommittén ska också i enlighet med aktiebolags-

BOLAGSSTYRNINGSRAPPORT

lagen lämna rekommendationer till styrelsen avseende val av, entledigande av och ersättning till revisorerna (vilket ska godkännas av bolagsstämman) samt övervaka revisorernas självständighet och granska effektiviteten av internrevisionen och Compliance and Ethics-funktionen. Revisorerna deltar i Audit Committees möten. Audit Committee har under året träffat revisorerna, utan närvaro av ledningen, för att diskutera ledningsfrågor och relaterade ämnen. Internrevisionen rapporterar direkt till Audit Committee och även Compliance and Ethics kan eskalera ärenden genom att rapportera direkt till Audit Committee. Audit Committee har hållit tretton möten under 2021, varav fyra ordinarie och nio extra möten. Lone Fønss Schrøder (ordförande), Donghui (Daniel) Li och Michael Jackson ingår för närvarande i kommittén. Audit Committee uppfyller aktiebolagslagens och Kodens krav på oberoende och redovisnings- och revisionskompetens.

5. People and Sustainability Committee
Styrelsen har inrättat en People and Sustainability Committee som föreslår principer för ersättning till VD och koncernledning. Kommittén biträder vidare styrelsens ordförande eller vice ordförande vid beslut om VD:s ersättning och förmåner och ansvarar för att upprätta ersättningsrapporten som ska läggas fram för godkännande av årsstämman, samt för att, i dialog med VD, bitråda och besluta i diverse andra personal- och ersättningsärenden avseende koncernledningen. Kommittén ansvarar även för att godkänna och övervaka globala incitamentsarrangemang för koncernledningen och andra nyckelpersoner, för erforderlig samordning mellan nämnda incitamentsarrangemang och Volvo-bonusen till alla anställda, samt för successionsplanering för VD och andra befattningar i koncernledningen i samråd med styrelsens ordförande eller vice ordförande. Dessutom ska koncernledningsmedlemmarnas engagemang utanför Volvo Cars föreläggas kommittén för godkännande. Bolagets hållbarhetsresultat, däribland hur Volvo Cars lyckas förverkliga sina hållbarhetsambitioner, behandlas också av People and Sustainability Committee två gånger per år. People and Sustainability Committee har hållit fem ordinarie möten under 2021 samt två möten per capsulam. People and Sustainability Committee består för närvarande av Thomas Johnstone (ordförande), Betsy Atkins och Xingsheng (Jim) Zhang. People and Sustainability Committee uppfyller Kodens krav på oberoende. Styrelsen har beslutat att från och med 10 februari 2022, så skall People and Sustainability Committees område endast omfatta ersättning till CEO och koncernledningen. People and Sustainability Committee byter då också namn till People Committee.

6. Product Strategy and Investment Committee
Styrelsen har inrättat en Product Strategy and Investment Committee för att övervaka Volvo Cars produktstrategi och tillhörande investeringar. Product Strategy and Investment Committee ansvarar för att granska Volvo Cars produktstrategi, cykelplan och produktprogram för att tillse att strategin, planerna och programmen för den övergripande strategin överensstämmer med kundernas krav och marknadsutvecklingen samt tar hänsyn till nya teknologier och affärsmöjligheter inom alla segment som är relevanta för Volvo Cars. Det åligger även kommittén att se till att den långsiktiga strategiska produktplanen återspeglas i såväl cykelplanen som affärsplanen, att förbereda styrelsebeslut avseende produktprogram och tillhörande investeringar, att övervaka investeringarna som avser tidigare godkända program, och att följa upp att godkända program genomförs inom fastställda investeringsramar. Product Strategy and Investment Committee har hållit fem möten under 2021, varav fyra ordinarie möten och ett extra möte. Product Strategy and Investment Committee består för närvarande av Winfried Vahland (ordförande), Thomas Johnstone, Betsy Atkins och Håkan Samuelsson. Styrelsen har den 10 februari 2022 beslutat att ansvarsområdena för Product Strategy and Investment Committee skall flyttas till styrelsen som helhet och kommittén upphör därför därefter att finnas.

7. Commercial Transformation Committee
Styrelsen beslutade i december 2020 att från och med den 1 januari 2021 inrätta en ny, tillfällig Commercial Transformation Committee. Styrelsen har tilldelat Commercial Transformation Committee uppgiften att övervaka implementeringen av Volvo Cars kommersiella strategi och transformationsplan, vilket inkluderar områden som prenumerationserbjudandet, den globala online- och direktförsäljningen, den förändrade relationen till återförsäljarna samt den övergripande försäljningsutvecklingen. Kommittén ansvarar också för att säkerställa att Volvo Cars affärsplan och finansiella rapporter återspeglar de ekonomiska konsekvenserna av de olika delarna av den kommersiella transformationsplanen, för att granska att bolaget har den kapacitet, de system och de processer som krävs för den kommersiella transformationen, samt för att se till att den kommersiella transformationsplanen och dess risker och möjligheter utvärderas och föredras för styrelsen. Kommittén har hållit fyra ordinarie möten under 2021. Commercial Transformation Committee består för närvarande av Michael Jackson (ordförande), Diarmuid O'Connell, Jonas Samuelson och Xingsheng (Jim) Zhang. Styrelsen har den 10 februari 2022 beslutat att ansvarsområdena för Commercial Transformation Committee skall flyttas till styrelsen som helhet och kommittén upphör därför därefter att finnas.

8. Global Audit Office
Volvo Cars har en oberoende internrevisionsfunktion, Global Audit Office, vars uppdrag är att avgöra om koncernens bolagsstyrning, internkontroll och riskhanteringsprocesser, så som dessa har utformats, drivits och företrätts av ledningen, är ändamålsenliga och effektiva. Internrevisionens omfattning avgörs genom en riskbedömningsprocess och eventuella övriga krav från styrelsen. Audit Committee godkänner planen för internrevision, som inkluderar risker förknippade med genomförandet av bolagets strategi, affärsverksamhet och processer. Revisionsresultaten och status för korrigeringsåtgärder som vidtagits av ledningen rapporteras till Audit Committee. Chefen för Global Audit Office rapporterar till Audit Committee.

Compliance and Ethics Office
Compliance and Ethics Office stöder affärsverksamheten genom att se till att den bedrivs ansvarsfullt och etiskt, genom att utveckla, implementera och förvalta Volvo Cars Compliance and Ethics-program med fokus på korruptionsbekämpning, dataskydd, handelssanktioner, exportkontroll och konkurrenslagstiftning. Programmet har tio delar, utformade enligt riktlinjer för vad som utgör "verkningsfulla program för regelefterlevnad" och "tillräckliga rutiner", exempelvis US Sentencing Guidelines och UK Bribery Act Guidance (som utgör stöddokument till Foreign Corrupt Practices Act

20221012007790

respektive UK Bribery Act). Programmets utformning har även påverkats av riktlinjer från europeiska konkurrensmyndigheter. Bland de tio programdelarna märks "tone from the top", en regelbunden riskbedömning där Volvo Cars viktigaste riskområden identifieras och prioriteras så att programmet kan justeras; implementering av ett Compliance and Ethics-ramverk (uppförandekod och företagsövergripande policyer, direktiv och riktlinjer); utbildning, ökad medvetenhet och kommunikation; internrapportering och internutredningar samt övervakning och utvärdering i syfte att kontinuerligt förbättra Compliance and Ethics-programmet. Volvo Cars uppförandekod (Our Code – How We Act) avspeglar företagskulturen i Volvo Cars och anger hur bolaget ska agera för att bedriva en ansvarsfull verksamhet, dels genom att betona Volvo Cars värden och åtaganden, dels genom att lyfta fram de krav som ställs i Volvo Cars koncernpolicyer. Compliance and Ethics Office leds av Chief Compliance and Ethics Officer, som rapporterar till General Counsel samt lämnar kontinuerliga rapporter om efterlevnadsfrågor till Global Compliance Committee. Chief Compliance and Ethics Officer har även en direkt rapporteringslinje till Audit Committee, och rapporterar löpande till denna, samt sörjer för att styrelsen fortbildas inom regelefterlevnad.

Related Party Business Office

Styrelsen har antagit ett direktiv med krav som ska följas vid närståendetransaktioner. Direktivet innehåller också ett ramverk för godkännande av närståendetransaktioner och, för att säkerställa att Volvo Cars kan följa relevant lagstiftning och fullgöra sina informationsgivningsskyldigheter, bestämmelser om hur sådana transaktioner ska godkännas av aktieägarna och rapporteras. Volvo Cars har även inrättat Related Party Business Office inom koncernens finansavdelning, med globalt ansvar att föra en logg över alla närståendetransaktioner och säkerställa att erforderliga utvärderingar görs samt att relevanta godkännanden inhämtas innan sådana transaktioner genomförs. Loggen över närståendetransaktionerna ska bland annat inkludera datum för ingående och godkännande av avtal, datum för utfärdande av inköpsordrar och, om en transaktion bedöms utgöra en väsentlig närståendetransaktion enligt aktiebolagslagen, noteringar av värdet på alla transaktioner som genomförts med en och samma närstående part.

Enligt direktivet för närståendetransaktioner avses med närstående parter bland annat Volvo Cars intresseföretag och joint ventureföretag samt juridiska personer inom Geely-sfären, det vill säga juridiska personer som direkt eller indirekt ägs av Geely Holding eller är dess intresseföretag, eller som ägs eller kontrolleras till mer än 20 procent av bolagets styrelseordförande (bortsett från Volvo Cars). I praktiken omfattas alla typer av närståendetransaktioner av direktivet och alla sådana transaktioner måste rapporteras till koncernens Related Party Business Office och godkännas i enlighet med direktivet för närståendetransaktioner. Enligt direktivet för närståendetransaktioner måste Volvo Cars ingå skriftliga avtal vid alla närståendetransaktioner. Vidare ska alla transaktioner mellan företag inom och utanför koncernen göras på marknadsmässiga villkor, vilket innebär att priset/köpeskillingen och andra avtalsvillkor ska vara i linje med marknadspraxis, som om avtalet hade ingåtts med en tredje part utan koppling till Volvo Cars. Huvudregeln är att villkoren och priset/köpeskillingen för närståendetransaktioner ska stödja sig på en värdering från tredje part eller på en marknadsnotering. Direktivet för närståendetransaktioner föreskriver därutöver ett förfarande för hur vissa transaktioner ska godkännas av styrelsen, och fastställer att transaktioner som uppfyller vissa kriterier i aktiebolagslagen ska föreläggas bolagsstämman.

9. Externa revisorer

Bolagets externa revisorer väljs av årsstämman. Vid årsstämman som hölls den 18 mars 2021 omvaldes Deloitte AB till bolagets revisorer, med Jan Nilsson som huvudansvarig revisor.

De externa revisorerna diskuterar den externa revisionsplanen, revisionsresultatet och riskhanteringen med Audit Committee. Revisorerna granskar översiktligt en delårsrapport per år och lägger fram resultaten av granskningen för Audit Committee. Revisorerna presenterar resultaten av granskningen avseende räkenskapsåret, moderbolagets årsredovisning och koncernredovisningen för Audit Committee och styrelsen vid möten efter årets slut. När Deloitte ombeds att tillhandahålla andra tjänster än extern revision sker detta i enlighet med allmänna bestämmelser om oberoende. Varje år lämnar Deloitte en skriftlig försäkran om opartiskhet och oberoende till Audit Committee i enlighet med aktiebolagslagen och ISA 260.

10. Intern kontroll av den finansiella rapporteringen

Aktiebolagslagen föreskriver att det yttersta ansvaret för att säkerställa att koncernen har ett effektivt internt kontrollsystem ligger hos styrelsen.

Som stöd för styrelse och ledning i detta ansvar har Volvo Cars inrättat en intern kontrollfunktion för den externa finansiella rapporteringen (Eng. Internal control over financial reporting (ICFR) function). Syftet är att säkerställa att den externa finansiella rapporteringen är tillförlitlig och att finansiella rapporter upprättas i enlighet med allmänt vedertagna redovisningsprinciper. Funktionen för intern kontroll rapporterar regelbundet till Audit Committee.

Volvo Cars baserar sitt arbete med intern kontroll på ramverket från Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission (COSO). Ramverket har fem komponenter: kontrollmiljö, riskbedömning, kontrollaktiviteter, information och kommunikation samt övervakning.

Kontrollmiljö

Grunden för Volvo Cars kontrollmiljö är uppförandekoden, som är det vägledande styrdokumentet för Volvo Cars tillsammans med koncernens policyer och direktiv. Vidare bygger kontrollmiljön på funktionella policyer, direktiv, riktlinjer och auktorisationsregelverk.

Kontrollaktiviteter avser aktiviteter som bidrar till att säkerställa att Volvo Cars policyer, direktiv och instruktioner implementeras och dokumenteras i Volvo Cars interna kontrollramverk. Kontrollaktiviteter utförs i hela organisationen, på alla nivåer och för alla funktioner, för att hantera risker samt upptäcka och korrigera fel i de finansiella processerna.

Riskbedömning

Resultatet av riskbedömningen utgör grunden för internkontrollgranskningar och aktiviteter relaterade till ICFR kommande år. Varje enhet och funktion ansvarar för att identifiera sina egna risker. Dessa konsolideras och rapporteras sedan inom ramen för ERM-direktivet. Därtill gör internkontrollen, Compliance and Ethics Office, Digital och Sustainability vartannat år en gemensam riskbedömning för att utvärdera och identifiera risker som kan hindra Volvo Cars från att nå sina affärsmål. Resul-

tatet från den gemensamma riskbedömningen rapporteras till vissa av koncernledningens styrgrupper samt till funktioner med operativt ansvar.

Information och kommunikation
Information och kommunikation inom Volvo Cars inkluderar de system och processer som bidrar till att identifiera, fånga upp och utbyta information som gör att personalen kan utföra sina arbetsuppgifter och säkerställa att de finansiella rapporterna är fullständiga och korrekta. Information avseende planering, riskområden samt resultat av självutvärderingar och internkontrollgranskningar kommuniceras regelbundet till ett antal olika organ samt till Audit Committee.

Övervakning
Utöver internrevisionsfunktionen, som beskrivs ovan, finns en särskild funktion för internkontroll som gör internkontrollgranskningar och samordnar utvärderingsaktiviteter genom det årliga självutvärderingsprogrammet. Detta program fokuserar på ledningS- och transaktionskontroller samt på självutvärdering av allmänna it-kontroller genom internkontrollens digitala team. När bristfälliga kontroller konstaterats vid självutvärderingen, i den ordinarie verksamheten eller av intern eller extern revision följs dessa upp och korrigeras på lämpligt sätt för att åtgärda bristerna. Chefen för internkontrollfunktionen håller regelbunden kontakt med CFO.

11. VD och koncernledning
VD är underordnad styrelsen och ansvarar för Volvo Cars löpande förvaltning och verksamhet. Arbetsfördelningen mellan styrelse och VD anges i styrelsens arbetsordning och följer aktiebolagslagen. VD är också ansvarig för att förbereda, rapportera och sammanställa information till styrelsen inför styrelsemöten samt för att föredra materialet vid styrelsemötena.

Vidare ansvarar VD för bolagets finansiella rapportering och måste därmed försäkra sig om att styrelsen erhåller tillräcklig information för att kunna utvärdera Volvo Cars finansiella ställning. VD orienterar regelbundet styrelsen om utvecklingen av Volvo Cars verksamhet, dess försäljningsutveckling, resultat och finansiella ställning, viktiga affärshändelser och alla andra händelser och omständigheter som kan vara av betydelse för Volvo Cars aktieägare.

VD leder koncernledningen, som ansvarar för den sammantagna affärsutvecklingen och Volvo Cars verksamhet. Koncernledningen består av medlemmarna i ledningsgruppen, med undantag av Head of EMEA och Head of Communication, som dock deltar i koncernledningsmöten när frågor inom deras respektive område står på agendan. Koncernledningen har veckomöten som behandlar frågor om operativ prestation, inklusive volym- och försäljningsresultat, faktiska resultat, resultatstyrning, inklusive direktförsäljning till konsumenter, och strategisk omställning. Dessutom diskuterar koncernledningen förhandsanmälda ämnen och återstående frågor som rör åtgärder, hållbarhetsgranskningar och uppdateringar om intresseföretag.

Koncernledningsforum
För att bistå koncernledningen i dess beslut och åtgärder på vissa områden har koncernledningen inrättat en rad operativa forum: Product Creation Board, Commercial and Industrial Board, Strategic Design Review och Performance Steering. Vidare har Corporate Committee, Disclosure Committee och Global Compliance Committee inrättats för att bistå med hanteringen av olika frågor rörande bolagsstyrning och regelefterlevnad.

12. Product Creation Board
Koncernledningen har inrättat Product Creation Board, som ansvarar för Volvo Cars produktstrategi och strategiska verksamhetsfrågor. Detta inkluderar ärenden som gäller utvecklingsprocessen av bilar, digitala produkter, lösningar och tjänster före lansering och distribution samt produkthållbarhetsaspekter. Vissa designprodukter som godkänns av Product Creation Board ska även presenteras för Volvo Cars styrelse för beslut. Hela koncernledningen ingår i Product Creation Board.

13. Commercial and Industrial Board
Koncernledningen har inrättat Commercial and Industrial Board, som ansvarar för att besluta om strategier och planer för industriell verksamhet och kvalitet, kommersiell verksamhet samt försäljningsprognoser och produktionsprogram, både på kort och lång sikt. Commercial and Industrial Board har också ansvaret för industriell verksamhet och kvalitetsinvesteringar som inte är produktrelaterade, liksom för investeringar i kommersiell verksamhet. Dessutom är Commercial and Industrial Board forumet för rapportering av kvalitet och kundnöjdhet. Produkter som godkänns av Commercial and Industrial Board ska i vissa fall presenteras för Volvo Cars styrelse för beslut. Hela koncernledningen ingår i Commercial and Industrial Board.

14. Strategic Design Review
Koncernledningen har inrättat Strategic Design Review, som ansvarar för demonstration och visualisering av bilar, digitala produkter och tjänster. Hit hör även ansvaret för strategier och riktlinjer som gäller design. Produkter som godkänns av Strategic Design Review ska i vissa fall presenteras vid Product Matters Meetings för beslut och därefter för Product Creation Board. Hela koncernledningen ingår i Strategic Design Review.

15. Performance Steering
Koncernledningen har inrättat Performance Steering, som ansvarar för att granska faktiska ekonomiska och operativa resultat samt framtida prestationer. Performance Steering ansvarar också för beslut om åtgärder för att säkerställa att målen uppnås. Möten hålls månadsvis. Medlemmar i Performance Steering är CFO, Head of Commercial Operations, Head of Engineering and Operations, Head of Product Creation, Head of Corporate Functions samt vice CFO.

16. Disclosure Committee
Volvo Cars är skyldigt att efterleva regler för informationsgivning som följer av noteringsreglerna på Luxemburgbörsens Euro MTF-marknad samt av Nasdaqs regelverk för emittenter, inklusive marknadsmissbruksförordningen (MAR). För att säkerställa att tillämpliga regler efterlevs har Volvo Cars inrättat Disclosure Committee och styrelsen har antagit en arbetsordning för denna kommitté. Styrelsen och Audit Committee underrättas om de frågor som behandlas av Disclosure Commitee och om de beslut som kommittén fattar genom sammanfattningar och tillgång till mötesprotokoll. Disclosure Committee består av General Counsel (ordförande), CFO, Head of Investor Relations, Head of Communication och Head of Legal (sekreterare). Group Controller och Head of Accounting and Group Reporting ska delta i möten gällande granskning av finansiella rapporter. Andra ledande befatt-

respektive UK Bribery Act). Programmets utformning har även påverkats av riktlinjer från europeiska konkurrensmyndigheter. Bland de tio programdelarna märks "tone from the top," en regelbunden riskbedömning där Volvo Cars viktigaste riskområden identifieras och prioriteras så att programmet kan justeras; implementering av ett Compliance and Ethics-ramverk (uppförandekod och företagsövergripande policyer, direktiv och riktlinjer); utbildning, ökad medvetenhet och kommunikation; internrapportering och internutredningar samt övervakning och utvärdering i syfte att kontinuerligt förbättra Compliance and Ethics-programmet. Volvo Cars uppförandekod (Our Code – How We Act) avspeglar företagskulturen i Volvo Cars och anger hur bolaget ska agera för att bedriva en ansvarsfull verksamhet, dels genom att betona Volvo Cars värden och åtaganden, dels genom att lyfta fram de krav som ställs i Volvo Cars koncernpolicyer. Compliance and Ethics Office leds av Chief Compliance and Ethics Officer, som rapporterar till General Counsel samt lämnar kontinuerliga rapporter om efterlevnadsfrågor till Global Compliance Committee. Chief Compliance and Ethics Officer har även en direkt rapporteringslinje till Audit Committee, och rapporterar löpande till denna, samt sörjer för att styrelsen fortbildas inom regelefterlevnad.

Related Party Business Office

Styrelsen har antagit ett direktiv med krav som ska följas vid närståendetransaktioner. Direktivet innehåller också ett ramverk för godkännande av närståendetransaktioner och, för att säkerställa att Volvo Cars kan följa relevant lagstiftning och fullgöra sina informationsgivningsskyldigheter, bestämmelser om hur sådana transaktioner ska godkännas av aktieägarna och rapporteras. Volvo Cars har även inrättat Related Party Business Office inom koncernens finansavdelning, med globalt ansvar att föra en logg över alla närståendetransaktioner och säkerställa att erforderliga utvärderingar görs samt att relevanta godkännanden inhämtas innan sådana transaktioner genomförs. Loggen över närståendetransaktionerna ska bland annat inkludera datum för ingående och godkännande av avtal, datum för utfärdande av inköpsordrar och, om en transaktion bedöms utgöra en väsentlig närståendetransaktion enligt aktiebolagslagen, noteringar av värdet på alla transaktioner som genomförts med en och samma närstående part.

Enligt direktivet för närståendetransaktioner avses med närstående parter bland annat Volvo Cars intresseföretag och joint ventureföretag samt juridiska personer inom Geely-sfären, det vill säga juridiska personer som direkt eller indirekt ägs av Geely Holding eller är dess intresseföretag, eller som ägs eller kontrolleras till mer än 20 procent av bolagets styrelseordförande (bortsett från Volvo Cars). I praktiken omfattas alla typer av närståendetransaktioner av direktivet och alla sådana transaktioner måste rapporteras till koncernens Related Party Business Office och godkännas i enlighet med direktivet för närståendetransaktioner. Enligt direktivet för närståendetransaktioner måste Volvo Cars ingå skriftliga avtal vid alla närståendetransaktioner. Vidare ska alla transaktioner mellan företag inom och utanför koncernen göras på marknadsmässiga villkor, vilket innebär att priset/köpeskillingen och andra avtalsvillkor ska vara i linje med marknadspraxis, som om avtalet hade ingåtts med en tredje part utan koppling till Volvo Cars. Huvudregeln är att villkoren och priset/köpeskillingen för närståendetransaktioner ska stödja sig på en värdering från tredje part eller på en marknadsnotering. Direktivet för närståendetransaktioner föreskriver därutöver ett förfarande för hur vissa transaktioner ska godkännas av styrelsen, och fastställer att transaktioner som uppfyller vissa kriterier i aktiebolagslagen ska föreläggas bolagsstämman.

9. Externa revisorer

Bolagets externa revisorer väljs av årsstämman. Vid årsstämman som hölls den 18 mars 2021 omvaldes Deloitte AB till bolagets revisorer, med Jan Nilsson som huvudansvarig revisor.

De externa revisorerna diskuterar den externa revisionsplanen, revisionsresultatet och riskhanteringen med Audit Committee. Revisorerna granskar översiktligt en delårsrapport per år och lägger fram resultaten av granskningen för Audit Committee. Revisorerna presenterar resultaten av granskningen avseende räkenskapsåret, moderbolagets årsredovisning och koncernredovisningen för Audit Committee och styrelsen vid möten efter årets slut. När Deloitte ombeds att tillhandahålla andra tjänster än extern revision sker detta i enlighet med allmänna bestämmelser om oberoende. Varje år lämnar Deloitte en skriftlig försäkran om opartiskhet och oberoende till Audit Committee i enlighet med aktiebolagslagen och ISA 260.

10. Intern kontroll av den finansiella rapporteringen

Aktiebolagslagen föreskriver att det yttersta ansvaret för att säkerställa att koncernen har ett effektivt internt kontrollsystem ligger hos styrelsen.

Som stöd för styrelse och ledning i detta ansvar har Volvo Cars inrättat en intern kontrollfunktion för den externa finansiella rapporteringen (Eng. Internal control over financial reporting (ICFR) function). Syftet är att säkerställa att den externa finansiella rapporteringen är tillförlitlig och att finansiella rapporter upprättas i enlighet med allmänt vedertagna redovisningsprinciper. Funktionen för intern kontroll rapporterar regelbundet till Audit Committee.

Volvo Cars baserar sitt arbete med intern kontroll på ramverket från Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission (COSO). Ramverket har fem komponenter: kontrollmiljö, riskbedömning, kontrollaktiviteter, information och kommunikation samt övervakning.

Kontrollmiljö

Grunden för Volvo Cars kontrollmiljö är uppförandekoden, som är det vägledande styrdokumentet för Volvo Cars tillsammans med koncernens policyer och direktiv. Vidare bygger kontrollmiljön på funktionella policyer, direktiv, riktlinjer och auktorisationsregelverk.

Kontrollaktiviteter avser aktiviteter som bidrar till att säkerställa att Volvo Cars policyer, direktiv och instruktioner implementeras och dokumenteras i Volvo Cars interna kontrollramverk. Kontrollaktiviteter utförs i hela organisationen, på alla nivåer och för alla funktioner, för att hantera risker samt upptäcka och korrigera fel i de finansiella processerna.

Riskbedömning

Resultatet av riskbedömningen utgör grunden för internkontrollgranskningar och aktiviteter relaterade till ICFR kommande år. Varje enhet och funktion ansvarar för att identifiera sina egna risker. Dessa konsolideras och rapporteras sedan inom ramen för ERM-direktivet. Därtill gör internkontrollen, Compliance and Ethics Office, Digital och Sustainability vartannat år en gemensam riskbedömning för att utvärdera och identifiera risker som kan hindra Volvo Cars från att nå sina affärsmål. Resul-

tatet från den gemensamma riskbedömningen rapporteras till vissa av koncernledningens styrgrupper samt till funktioner med operativt ansvar.

Information och kommunikation

Information och kommunikation inom Volvo Cars inkluderar de system och processer som bidrar till att identifiera, fånga upp och utbyta information som gör att personalen kan utföra sina arbetsuppgifter och säkerställa att de finansiella rapporterna är fullständiga och korrekta. Information avseende planering, riskområden samt resultat av självutvärderingar och internkontrollgranskningar kommuniceras regelbundet till ett antal olika organ samt till Audit Committee.

Övervakning

Utöver internrevisionsfunktionen, som beskrivs ovan, finns en särskild funktion för internkontroll som gör internkontrollgranskningar och samordnar utvärderingsaktiviteter genom det årliga självutvärderingsprogrammet. Detta program fokuserar på lednings- och transaktionskontroller samt på självutvärdering av allmänna it-kontroller genom internkontrollens digitala team. När bristfälliga kontroller konstaterats vid självutvärderingen, i den ordinarie verksamheten eller av intern eller extern revision följs dessa upp och korrigeras på lämpligt sätt för att åtgärda bristerna. Chefen för internkontrollfunktionen håller regelbunden kontakt med CFO.

11. VD och koncernledning

VD är underordnad styrelsen och ansvarar för Volvo Cars löpande förvaltning och verksamhet. Arbetsfördelningen mellan styrelse och VD anges i styrelsens arbetsordning och följer aktiebolagslagen. VD är också ansvarig för att förbereda, rapportera och sammanställa information till styrelsen inför styrelsemöten samt för att föredra materialet vid styrelsemötena.

Vidare ansvarar VD för bolagets finansiella rapportering och måste därmed försäkra sig om att styrelsen erhåller tillräcklig information för att kunna utvärdera Volvo Cars finansiella ställning. VD orienterar regelbundet styrelsen om utvecklingen av Volvo Cars verksamhet, dess försäljningsutveckling, resultat och finansiella ställning, viktiga affärshändelser och alla andra händelser och omständigheter som kan vara av betydelse för Volvo Cars aktieägare.

VD leder koncernledningen, som ansvarar för den sammantagna affärsutvecklingen och Volvo Cars verksamhet. Koncernledningen består av medlemmarna i ledningsgruppen, med undantag av Head of EMEA och Head of Communication, som dock deltar i koncernledningsmöten när frågor inom deras respektive område står på agendan. Koncernledningen har veckomöten som behandlar frågor om operativ prestation, inklusive volym- och försäljningsresultat, faktiska resultat, resultatstyrning, inklusive direktförsäljning till konsumenter, och strategisk omställning. Dessutom diskuterar koncernledningen förhandsanmälda ämnen och återstående frågor som rör åtgärder, hållbarhetsgranskningar och uppdateringar om intresseföretag.

Koncernledningsforum

För att bistå koncernledningen i dess beslut och åtgärder på vissa områden har koncernledningen inrättat en rad operativa forum: Product Creation Board, Commercial and Industrial Board, Strategic Design Review och Performance Steering. Vidare har Corporate Committee, Disclosure Committee och Global Compliance Committee inrättats för att bistå med hanteringen av olika frågor rörande bolagsstyrning och regelefterlevnad.

12. Product Creation Board

Koncernledningen har inrättat Product Creation Board, som ansvarar för Volvo Cars produktstrategi och strategiska verksamhetsfrågor. Detta inkluderar ärenden som gäller utvecklingsprocessen av bilar, digitala produkter, lösningar och tjänster före lansering och distribution samt produkthållbarhetsaspekter. Vissa designprodukter som godkänns av Product Creation Board ska även presenteras för Volvo Cars styrelse för beslut. Hela koncernledningen ingår i Product Creation Board.

13. Commercial and Industrial Board

Koncernledningen har inrättat Commercial and Industrial Board, som ansvarar för att besluta om strategier och planer för industriell verksamhet och kvalitet, kommersiell verksamhet samt försäljningsprognoser och produktionsprogram, både på kort och lång sikt. Commercial and Industrial Board har också ansvaret för industriell verksamhet och kvalitetsinvesteringar som inte är produktrelaterade, liksom för investeringar i kommersiell verksamhet. Dessutom är Commercial and Industrial Board forumet för rapportering av kvalitet och kundnöjdhet. Produkter som godkänns av Commercial and Industrial Board ska i vissa fall presenteras för Volvo Cars styrelse för beslut. Hela koncernledningen ingår i Commercial and Industrial Board.

14. Strategic Design Review

Koncernledningen har inrättat Strategic Design Review, som ansvarar för demonstration och visualisering av bilar, digitala produkter och tjänster. Hit hör även ansvaret för strategier och riktlinjer som gäller design. Produkter som godkänns av Strategic Design Review ska i vissa fall presenteras vid Product Matters Meetings för beslut och därefter för Product Creation Board. Hela koncernledningen ingår i Strategic Design Review.

15. Performance Steering

Koncernledningen har inrättat Performance Steering, som ansvarar för att granska faktiska ekonomiska och operativa resultat samt framtida prestationer. Performance Steering ansvarar också för beslut om åtgärder för att säkerställa att målen uppnås. Möten hålls månadsvis. Medlemmar i Performance Steering är CFO, Head of Commercial Operations, Head of Engineering and Operations, Head of Product Creation, Head of Corporate Functions samt vice CFO.

16. Disclosure Committee

Volvo Cars är skyldigt att efterleva regler för informationsgivning som följer av noteringsreglerna på Luxemburgbörsens Euro MTF-marknad samt av Nasdaqs regelverk för emittenter, inklusive marknadsmissbruksförordningen (MAR). För att säkerställa att tillämpliga regler efterlevs har Volvo Cars inrättat Disclosure Committee och styrelsen har antagit en arbetsordning för denna kommitté. Styrelsen och Audit Committee underrättas om de frågor som behandlas av Disclosure Commitee och om de beslut som kommittén fattar genom sammanfattningar och tillgång till mötesprotokoll. Disclosure Committee består av General Counsel (ordförande), CFO, Head of Investor Relations, Head of Communication och Head of Legal (sekreterare). Group Controller och Head of Accounting and Group Reporting ska delta i möten gällande granskning av finansiella rapporter. Andra ledande befatt-

ningshavare i bolaget närvarar vid möten när så behövs. Disclosure Committee har inrättats för att implementera obligatoriska rutiner och kontrollmekanismer kring informationsgivning, besluta om huruvida uppgifter ska betraktas som insiderinformation eller inte, samt avgöra huruvida det är motiverat att skjuta upp offentliggörandet av insiderinformation, eller om den måste offentliggöras omedelbart.

17. Corporate Committee
Koncernledningen har inrättat Corporate Committee, som har ansvar för att övervaka frågor som gäller Volvo Cars utveckling och styrning i vid bemärkelse. Detta inkluderar ansvaret för bland annat företagsutvecklingsprojekt, ERM-frågor, internrevision och internkontrollfrågor, säkerhetsrisker, påverkansarbete, personal, organisation och kultur samt kommunikation. Dessutom ansvarar Corporate Committee för styrnings- och strukturfrågor, avtal med närstående och externa projekt. Corporate Committee sammanträder varje månad. General Counsel (ordförande), CFO och Head of Corporate Functions är permanenta medlemmar av Corporate Committee, och andra koncernledningsmedlemmar och ledande befattningshavare i bolaget deltar på mötena när så behövs.

18. Global Compliance Committee
Koncernledningen har inrättat Global Compliance Committee, som ansvarar för att granska och besluta om efterlevnadsfrågor som uppmärksammas av Volvo Cars Compliance and Ethics Office. Global Compliance Committee får också statusuppdateringar om implementering och kontinuerliga förbättringar av koncernens Compliance and Ethics-program, inklusive uppdateringar från relevanta delar av organisationerna om hur efterlevnad av programmen säkerställs. Vidare granskar Global Compliance Committee, när så är lämpligt, efterlevnadsfrågor som uppmärksammas av internrevisionen respektive internkontrollfunktionen. Global Compliance Committee sammanträder fyra gånger om året. Extra möten kan hållas när så behövs. Koncernledningsmedlemmarna General Counsel (ordförande), CFO, Head of Corporate Functions, Head of Engineering & Operations, Head of Commercial Operations, Head of APAC samt Head of Americas är permanenta medlemmar i Global Compliance Committee. Vidare deltar Volvo Cars Chief Compliance & Ethics Officer och Head of Internal Audit i mötena. Andra koncernledningsmedlemmar och ledande befattningshavare i bolaget deltar på möten när så behövs. Det gäller särskilt om efterlevnadsrelaterade ärenden har rapporterats inom deras region eller verksamhetsområde.

Hållbarhetsrapportering
2021 års rapport är upprättad i enlighet med Corenivån i GRI Standards. Volvo Cars rapporterar årligen och rapporten omfattar perioden 1 januari till 31 december 2021 (om inte annat anges). Volvo Cars hållbarhetsrapport har utformats så att den uppfyller kraven i 6 kap. 11 § årsredovisningslagen. Hållbarhetsrapportens omfattning och innehåll definieras på sidan 181. Definitioner av avgränsningar samt mättekniker och beräkningar för varje resultatindikator anges med avseende på den aktuella indikatorn. En förteckning över de elva upplysningar som Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) rekommenderar finns på sidan 185. Hållbarhetsredovisningen är också vår "Communication on Progress" för FN:s Global Compact. Vidare har vi i 2021 års rapport inkluderat World Economic Forums nyckeltal för intressentkapitalism, Core set of Stakeholder Capitalism Metrics. Inga väsentliga förändringar skedde under rapportperioden eller jämfört med tidigare rapportperioder. Deloitte AB har översiktligt granskat hållbarhetsredovisningen i enlighet med ISAE 3000, se sidan 188.

REVISORS YTTRANDE OM BOLAGSSTYRNINGSRAPPORTEN

Till bolagsstämman i Volvo Car AB (publ) organisationsnummer 556810-8988

Uppdrag och ansvarsfördelning
Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten för räkenskapsåret 2021-01-01–2021-12-31 på sidorna 62-76 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Granskningens inriktning och omfattning
Vår granskning har skett enligt FARs uttalande RevU 16 Revisorns granskning av bolagsstyrningsrapporten. Detta innebär att vår granskning av bolagsstyrningsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för våra uttalanden.

Uttalande
En bolagsstyrningsrapport har upprättats. Upplysningar i enlighet med 6 kap. 6 § andra stycket punkterna 2–6 årsredovisningslagen samt 7 kap. 31 § andra stycket samma lag är förenliga med årsredovisningen och koncernredovisningen samt är i överensstämmelse med årsredovisningslagen.

Göteborg, den 31 Mars 2022
Deloitte AB

Jan Nilsson
Auktoriserad revisor

Styrelse Volvo Car AB (publ.)

Volvo Car AB (publ.) är moderbolag för Volvo Cars.



Eric Li (Li Shufu)

Född: 1963.

Styrelseordförande och styrelseledamot sedan 2010.

Utbildning och yrkesbakgrund: Kandidatexamen, Management Engineering, Harbin University of Science and Technology, Kina. Civilingenjör, maskinteknik, Yanshan University, Kina. Tidigare VD, Zhejiang Geely Holding Group Co. Ltd.

Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Cars: Styrelseuppdrag. Grundare, Zhejiang Geely Holding Group Co. Ltd.

Pågående styrelseuppdrag m.m.: Styrelseordförande Zhejiang Geely Holding Group Co. Ltd, Geely Technology Group Co. Ltd, Geely Talents Development Group Co. Ltd och smart Automobile Co. Ltd. Styrelseledamot, Geely Group Limited, Geely Sweden Holdings AB och Polestar Automotive Holding Ltd.

Inte oberoende i förhållande till bolaget, koncernledningen eller bolagets större aktieägare.

Aktieinnehav i Volvo Cars: 2 443 396 227[1]



Lone Fønss Schrøder

Född: 1960.

Vice styrelseordförande sedan 2018 och styrelseledamot sedan 2010. Ordförande för Audit Committee.

Utbildning och yrkesbakgrund: Jur.mag., Köpenhamns universitet, Danmark. Ekon.mag., Copenhagen Business School, Danmark. Studier i flyg- och försäkringsrätt, London Polytechnics (nu University of Westminster), Storbritannien. Studier i blockkedjeteknik, MIT Sloan School of Management, USA. Managementstudier, IMD Business School, Schweiz. Över 20 års erfarenhet av ledande befattningar i A.P. Möller – Maersk A/S. Tidigare VD och koncernchef, Wallenius Lines. Tidigare verksam som senior advisor på Credit Suisse.

Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Cars: VD, Concordium AG

Pågående styrelseuppdrag m.m.: Vice styrelseordförande, Akastor ASA. Styrelseledamot, Aker Solutions ASA, Aker Horizons ASA, Queen's Gambit Growth Capital (SPAC), Geely Sweden Holdings AB, CSL Group, Inc., INGKA Holding B.V. Ledamot, EMEA Advisory Board, ServiceNow, Inc. Ägare, Engelberg Zug Financial Group AG, Cashworks AG och Fredlyst Aps.

Oberoende i förhållande till bolaget och koncernledningen, men inte i förhållande till bolagets större aktieägare.

Aktieinnehav i Volvo Cars: 24 897[1]



Thomas Johnstone

Född: 1955.

Styrelseledamot sedan 2015. Ordförande för People Committee.

Utbildning och yrkesbakgrund: Fil.mag., University of Glasgow, Storbritannien. Hedersdoktor i företagsekonomi och företagsledning, University of Southern California, USA. Hedersdoktor i naturvetenskap, Cranfield University, Storbritannien. Tidigare verksam på en rad befattningar i SKF-koncernen, bland annat som VD och koncernchef.

Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Cars: Styrelseuppdrag.

Pågående styrelseuppdrag m.m.: Styrelseordförande, Husqvarna AB, Combient AB, Collegial AB, Wärtsilä Oyj Abp, The British Swedish Chamber of Commerce, Engelska skolan i Göteborg och Tom J Consulting AB. Styrelseledamot, Northvolt AB och Investor AB.

Oberoende i förhållande till bolaget, koncernledningen och bolagets större aktieägare.

Aktieinnehav i Volvo Cars: 5 627[1]



Lila Tretikov

Född: 1978.

Styrelseledamot sedan 2021.

Utbildning och yrkesbakgrund: Studier i datavetenskap, University of California, Berkeley, USA. Studier vid SAAD School of Business, University of Oxford, Storbritannien. Tidigare VD, Engie SA, Terrawatt Initiative och Wikimedia Foundation. Tidigare verksam på en rad ledande befattningar i SugarCRM Inc.; Software General Manager, Evolving Systems Inc.; Digital General Manager, Bank of America och grundare, GrokDigital.

Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Cars: Corporate VP och vice CTO, Microsoft.

Pågående styrelseuppdrag m.m.: Styrelseledamot, Xylem Inc., Onfido Limited, Affinifi och Cervest Limited. Ledamot, Advisory Board, Capgemini SE. Grundare och styrelseledamot i nam.R S.A.

Oberoende i förhållande till bolaget, koncernledningen och bolagets större aktieägare.

Aktieinnehav i Volvo Cars: 1 197[1]

1) Uppgifterna om aktieinnehav i Volvo Cars avser eget och närståendes innehav per den 31 december 2021. För upplysningar om transaktioner som skett efter detta datum, se Finansinspektionens webbplats.

ningshavare i bolaget närvarar vid möten när så behövs. Disclosure Committee har inrättats för att implementera obligatoriska rutiner och kontrollmekanismer kring informationsgivning, besluta om huruvida uppgifter ska betraktas som insiderinformation eller inte, samt avgöra huruvida det är motiverat att skjuta upp offentliggörandet av insiderinformation, eller om den måste offentliggöras omedelbart.

17. Corporate Committee
Koncernledningen har inrättat Corporate Committee, som har ansvar för att övervaka frågor som gäller Volvo Cars utveckling och styrning i vid bemärkelse. Detta inkluderar ansvaret för bland annat företagsutvecklingsprojekt, ERM-frågor, internrevision och internkontrollfrågor, säkerhetsrisker, påverkansarbete, personal, organisation och kultur samt kommunikation. Dessutom ansvarar Corporate Committee för styrnings- och strukturfrågor, avtal med närstående och externa projekt. Corporate Committee sammanträder varje månad. General Counsel (ordförande), CFO och Head of Corporate Functions är permanenta medlemmar av Corporate Committee, och andra koncernledningsmedlemmar och ledande befattningshavare i bolaget deltar på mötena när så behövs.

18. Global Compliance Committee
Koncernledningen har inrättat Global Compliance Committee, som ansvarar för att granska och besluta om efterlevnadsfrågor som uppmärksammas av Volvo Cars Compliance and Ethics Office. Global Compliance Committee får också statusuppdateringar om implementering och kontinuerliga förbättringar av koncernens Compliance and Ethics-program, inklusive uppdateringar från relevanta delar av organisationerna om hur efterlevnad av programmen säkerställs. Vidare granskar Global Compliance Committee, när så är lämpligt, efterlevnadsfrågor som uppmärksammas av internrevisionen respektive internkontrollfunktionen. Global Compliance Committee sammanträder fyra gånger om året. Extra möten kan hållas när så behövs. Koncernledningsmedlemmarna General Counsel (ordförande), CFO, Head of Corporate Functions, Head of Engineering & Operations, Head of Commercial Operations, Head of APAC samt Head of Americas är permanenta medlemmar i Global Compliance Committee. Vidare deltar Volvo Cars Chief Compliance & Ethics Officer och Head of Internal Audit i mötena. Andra koncernledningsmedlemmar och ledande befattningshavare i bolaget deltar på möten när så behövs. Det gäller särskilt om efterlevnadsrelaterade ärenden har rapporterats inom deras region eller verksamhetsområde.

Hållbarhetsrapportering
2021 års rapport är upprättad i enlighet med Corenivån i GRI Standards. Volvo Cars rapporterar årligen och rapporten omfattar perioden 1 januari till 31 december 2021 (om inte annat anges). Volvo Cars hållbarhetsrapport har utformats så att den uppfyller kraven i 6 kap. 11 § årsredovisningslagen. Hållbarhetsrapportens omfattning och innehåll definieras på sidan 181. Definitioner av avgränsningar samt mättekniker och beräkningar för varje resultatindikator anges med avseende på den aktuella indikatorn. En förteckning över de elva upplysningar som Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) rekommenderar finns på sidan 185. Hållbarhetsredovisningen är också vår "Communication on Progress" för FN:s Global Compact. Vidare har vi i 2021 års rapport inkluderat World Economic Forums nyckeltal för intressentkapitalism, Core set of Stakeholder Capitalism Metrics. Inga väsentliga förändringar skedde under rapportperioden eller jämfört med tidigare rapportperioder. Deloitte AB har översiktligt granskat hållbarhetsredovisningen i enlighet med ISAE 3000, se sidan 188.

REVISORS YTTRANDE OM BOLAGSSTYRNINGSRAPPORTEN

Till bolagsstämman i Volvo Car AB (publ) organisationsnummer 556810-8988

Uppdrag och ansvarsfördelning
Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten för räkenskapsåret 2021-01-01–2021-12-31 på sidorna 62-76 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Granskningens inriktning och omfattning
Vår granskning har skett enligt FARs uttalande RevU 16 Revisorns granskning av bolagsstyrningsrapporten. Detta innebär att vår granskning av bolagsstyrningsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för våra uttalanden.

Uttalande
En bolagsstyrningsrapport har upprättats. Upplysningar i enlighet med 6 kap. 6 § andra stycket punkterna 2–6 årsredovisningslagen samt 7 kap. 31 § andra stycket samma lag är förenliga med årsredovisningen och koncernredovisningen samt är i överensstämmelse med årsredovisningslagen.

Göteborg, den 31 Mars 2022
Deloitte AB

Jan Nilsson
Auktoriserad revisor

Styrelse Volvo Car AB (publ.)

Volvo Car AB (publ.) är moderbolag för Volvo Cars.



Eric Li (Li Shufu)

Född: 1963.

Styrelseordförande och styrelseledamot sedan 2010.

Utbildning och yrkesbakgrund: Kandidatexamen, Management Engineering, Harbin University of Science and Technology, Kina. Civilingenjör, maskinteknik, Yanshan University, Kina. Tidigare VD, Zhejiang Geely Holding Group Co. Ltd.

Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Cars: Styrelseuppdrag. Grundare, Zhejiang Geely Holding Group Co. Ltd.

Pågående styrelseuppdrag m.m.: Styrelseordförande Zhejiang Geely Holding Group Co. Ltd, Geely Technology Group Co. Ltd, Geely Talents Development Group Co. Ltd och smart Automobile Co. Ltd. Styrelseledamot, Geely Group Limited, Geely Sweden Holdings AB och Polestar Automotive Holding Ltd.

Inte oberoende i förhållande till bolaget, koncernledningen eller bolagets större aktieägare.

Aktieinnehav i Volvo Cars: 2 443 396 227[1]



Lone Fønss Schrøder

Född: 1960.

Vice styrelseordförande sedan 2018 och styrelseledamot sedan 2010. Ordförande för Audit Committee.

Utbildning och yrkesbakgrund: Jur.mag., Köpenhamns universitet, Danmark. Ekon.mag., Copenhagen Business School, Danmark. Studier i flyg- och försäkringsrätt, London Polytechnics (nu University of Westminster), Storbritannien. Studier i blockkedjeteknik, MIT Sloan School of Management, USA. Managementstudier, IMD Business School, Schweiz. Över 20 års erfarenhet av ledande befattningar i A.P. Möller – Maersk A/S. Tidigare VD och koncernchef, Wallenius Lines. Tidigare verksam som senior advisor på Credit Suisse.

Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Cars: VD, Concordium AG

Pågående styrelseuppdrag m.m.: Vice styrelseordförande, Akastor ASA. Styrelseledamot, Aker Solutions ASA, Aker Horizons ASA, Queen's Gambit Growth Capital (SPAC), Geely Sweden Holdings AB, CSL Group, Inc., INGKA Holding B.V. Ledamot, EMEA Advisory Board, ServiceNow, Inc. Ägare, Engelberg Zug Financial Group AG, Cashworks AG och Fredlyst Aps.

Oberoende i förhållande till bolaget och koncernledningen, men inte i förhållande till bolagets större aktieägare.

Aktieinnehav i Volvo Cars: 24 897[1]



Thomas Johnstone

Född: 1955.

Styrelseledamot sedan 2015. Ordförande för People Committee.

Utbildning och yrkesbakgrund: Fil.mag., University of Glasgow, Storbritannien. Hedersdoktor i företagsekonomi och företagsledning, University of Southern California, USA. Hedersdoktor i naturvetenskap, Cranfield University, Storbritannien. Tidigare verksam på en rad befattningar i SKF-koncernen, bland annat som VD och koncernchef.

Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Cars: Styrelseuppdrag.

Pågående styrelseuppdrag m.m.: Styrelseordförande, Husqvarna AB, Combient AB, Collegial AB, Wärtsilä Oyj Abp, The British Swedish Chamber of Commerce, Engelska skolan i Göteborg och Tom J Consulting AB. Styrelseledamot, Northvolt AB och Investor AB.

Oberoende i förhållande till bolaget, koncernledningen och bolagets större aktieägare.

Aktieinnehav i Volvo Cars: 5 627[1]



Lila Tretikov

Född: 1978.

Styrelseledamot sedan 2021.

Utbildning och yrkesbakgrund: Studier i datavetenskap, University of California, Berkeley, USA. Studier vid SAAD School of Business, University of Oxford, Storbritannien. Tidigare VD, Engie SA, Terrawatt Initiative och Wikimedia Foundation. Tidigare verksam på en rad ledande befattningar i SugarCRM Inc.; Software General Manager, Evolving Systems Inc.; Digital General Manager, Bank of America och grundare, GrokDigital.

Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Cars: Corporate VP och vice CTO, Microsoft.

Pågående styrelseuppdrag m.m.: Styrelseledamot, Xylem Inc., Onfido Limited, Affinifi och Cervest Limited. Ledamot, Advisory Board, Capgemini SE. Grundare och styrelseledamot i nam.R S.A.

Oberoende i förhållande till bolaget, koncernledningen och bolagets större aktieägare.

Aktieinnehav i Volvo Cars: 1 197[1]

1) Uppgifterna om aktieinnehav i Volvo Cars avser eget och närståendes innehav per den 31 december 2021. För upplysningar om transaktioner som skett efter detta datum, se Finansinspektionens webbplats.

20221012007941

STYRELSE



Daniel Li (Li Donghui)

Född: 1970.

Styrelseledamot sedan 2012. Medlem av Audit Committee.

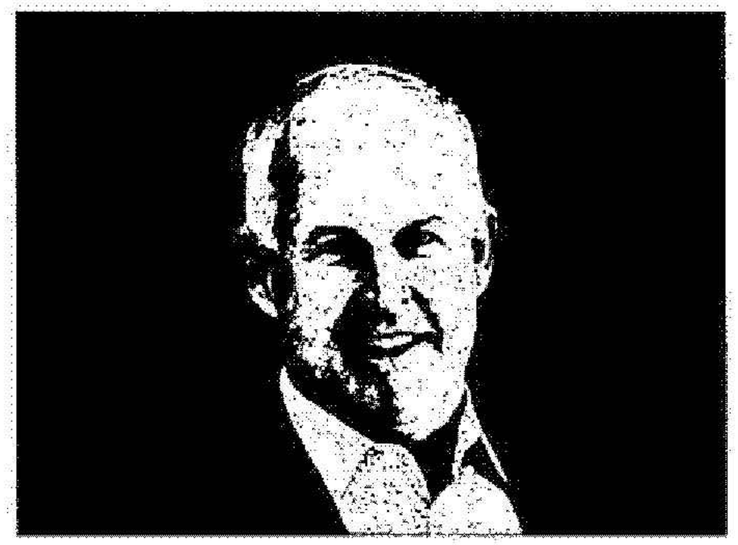
Utbildning och yrkesbakgrund: Kandidatexamen i filosofi, Renmin University, Kina Masterexamen, Management Engineering, Beijing Institute of Machinery Industry, Kina. Masterexamen, företagsekonomi, Kelly School of Business, Indiana University, USA. Tidigare VP och CFO, Zhejiang Geely Holding Group Co. Ltd. Tidigare verksam på olika befattningar inom redovisning, finansiering och företagsledning, såsom CFO och General Manager för flera företag, inklusive Guanxi Liugong Machinery Co. Ltd, China University of Posts and Telecommunications, Cummins Inc., BMW Brilliance Automotive Ltd., ASIMCO Braking System (Guangzhou) Co. Ltd. och ASIMCO Braking System (Zhuhai) Co. Ltd.

Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Cars: VD, Zhejiang Geely Holding Group Co. Ltd.

Pågående styrelseuppdrag m.m.: Styrelseordförande, Lotus Group International Limited. Styrelseledamot, Saxo Bank A/S, Proton Holdings Berhad, Polestar Automotive Holding Ltd och Lynk & Co Investment Co., Ltd. Oberoende styrelseledamot, YTO Express (International) Holdings Ltd.

Oberoende i förhållande till bolaget och koncernledningen, men inte i förhållande till bolagets större aktieägare.

Aktieinnehav i Volvo Cars: 0[1]



Diarmuid O'Connell

Född: 1963.

Styrelseledamot sedan 2021.

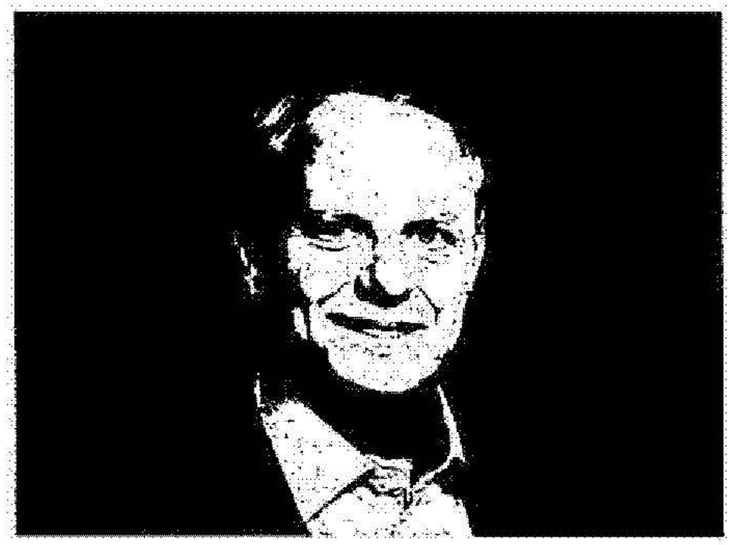
Utbildning och yrkesbakgrund: Kandidatexamen i historia och statsvetenskap, Dartmouth College, USA. Magisterexamen, utrikespolitik och politisk ekonomi, University of Virginia, USA. Masterexamen, strategi och finansiering, från Kellogg Graduate School of Management, USA. Marknadsföringsstudier, McCann School of Business & Technology, USA. Tidigare verksam på Accenture Consulting, Real Time Learning, Young & Rubicam och USA:s utrikesdepartement. Har haft en rad chefsuppdrag på Tesla. Medlem i ledningsgruppen för Fair Financial Corp. Energi- och mobilitetskonsult för Antin Infrastructure Partners.

Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Cars: Energikonsult för Norsk Hydro ASA.

Pågående styrelseuppdrag m.m.: Styrelseledamot, Albemarle Corp, Dana Inc., Technology and Energy Transition Corporation och Mobility House AG.

Oberoende i förhållande till bolaget, koncernledningen och bolagets större aktieägare.

Aktieinnehav i Volvo Cars: 2 394[1]



Jonas Samuelson

Född: 1968.

Styrelseledamot sedan 2020.

Utbildning och yrkesbakgrund: Ekon.mag., Handelshögskolan, Göteborgs universitet. Tidigare verksam på finansrelaterade befattningar i Saab Automobile AB och General Motors Corporation. Tidigare CFO, Munters AB samt CFO, COO och VD, Major Appliances EMEA på AB Electrolux.

Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Cars: VD, AB Electrolux.

Pågående styrelseuppdrag m.m.: Styrelseledamot, AB Electrolux, Axel Johnson AB och Ideella Föreningen Teknikföretagen i Sverige.

Oberoende i förhållande till bolaget, koncernledningen och bolagets större aktieägare.

Aktieinnehav i Volvo Cars: 19 807[1]

1) Uppgifterna om aktieinnehav i Volvo Cars avser eget och närståendes innehav per den 31 december 2021. För upplysningar om transaktioner som skett efter detta datum, se Finansinspektionens webbplats.

STYRELSE



Winfried Vahland

Född: 1957.

Styrelseledamot sedan 2019.

Utbildning och yrkesbakgrund: Masterexamen, maskinteknik och företagsekonomi, Technische Universität THD Darmstadt, Tyskland. MBA-examen, GMI Engineering & Management Institute, Michigan, USA. Advisory professor, Shanghai Tongji University, Kina. Hedersdoktor i nationalekonomi, University of Economics, Prag, Tjeckien. Hedersdoktor i maskinteknik, Dalian University of Technology, Kina. Tidigare verksam på en rad befattningar i Volkswagen-koncernen, såsom VD och koncernchef, Volkswagen Group China och Executive VP Finance and Strategy, Volkswagen America do Sul, São Paulo, Brasilien. Tidigare styrelseordförande, Skoda Auto, Tjeckien. Flerårig erfarenhet på General Motors i USA och Tyskland, som Head of Project Controlling, Adam Opel AG, Rüsselsheim och Zürich.

Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Cars: Styrelseuppdrag.

Pågående styrelseuppdrag m.m.: Styrelseordförande, Eldor Corporation S.p.A. och EuroCar AG. Styrelseledamot, Proton Holdings Berhad. Styrelseledamot, Vibracoustic SE.

Oberoende i förhållande till bolaget, koncernledningen och bolagets större aktieägare.

Aktieinnehav i Volvo Cars: 8 618[1]



Xingsheng (Jim) Zhang

Född: 1955.

Styrelseledamot sedan 2018. Medlem av People Committee.

Utbildning och yrkesbakgrund: Universitetsstudier i telekomteknik; kandidatexamen i modern kommunikation, Beijing University of Posts and Telecommunications, Kina. MBA-examen, Handelshøyskolen BI, Norge. Masterexamen, Infocom Business Management, School of Management, Fudan University, Kina. Flerårig erfarenhet som ingenjör och inom telekom, bland annat som ingenjör vid Beijing Long Distance Telecom Office, som Deputy Manager, China Telecom Construction Corporation samt som Executive VP och Chief Marketing Officer, Ericsson (Kina). Tidigare erfarenhet från investeringsverksamhet som VD och koncernchef, Asiainfo Holdings, Inc. och ordförande, Beijing Link Capital Investment Co. Ltd. Tidigare VD, North Asia Region, den globala miljöorganisationen The Nature Conservancy.

Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Cars: Grundare, Daotong Investment Co., Ltd. och Haiying Capital.

Pågående styrelseuppdrag m.m.: Ordförande, Forever Nature Capital Foundation. Styrelseledamot, ECARX Technology Co. Ltd.

Oberoende i förhållande till bolaget, koncernledningen och bolagets större aktieägare.

Aktieinnehav i Volvo Cars: 41 098[1]



Betsy Atkins

Född: 1953.

Styrelseledamot sedan 2016. Medlem av People Committee.

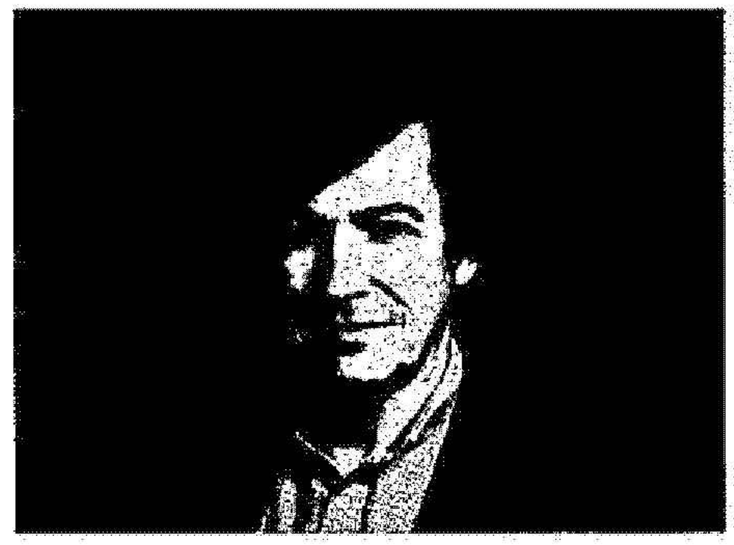
Utbildning och yrkesbakgrund: Fil.kand., University of Massachusetts, USA. University of Copenhagen, Danmark. Trinity College Oxford, Storbritannien.

Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Cars: Grundare, Baja Group.

Pågående styrelseuppdrag m.m.: Styrelseledamot, Wynn Resorts Ltd. och SL Green Realty Corp.

Oberoende i förhållande till bolaget, koncernledningen och bolagets större aktieägare.

Aktieinnehav i Volvo Cars: 9 576[1]



Michael Jackson

Född: 1962.

Styrelseledamot sedan 2018. Medlem av Audit Committee.

Utbildning och yrkesbakgrund: Kandidatexamen (honours), elteknik och elektronik, University College London, Storbritannien. Tidigare verksam på befattningar i Digital Mobile Communications, Motorola, NKT och Tele2. Tidigare COO, Skype, och delägare i Mangrove Capital Partners.

Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Cars: Specialistkonsult anlitad av ett flertal teknologiföretag i tillväxtfas. Styrelseuppdrag i storföretag.

Pågående styrelseuppdrag m.m.: Styrelseledamot, Kneip Communications SA och Luminor Bank AS.

Oberoende i förhållande till bolaget och koncernledningen, men inte i förhållande till bolagets större aktieägare.

Aktieinnehav i Volvo Cars: 10 054[1]

1) Uppgifterna om aktieinnehav i Volvo Cars avser eget och närståendes innehav per den 31 december 2021. För upplysningar om transaktioner som skett efter detta datum, se Finansinspektionens webbplats.

20221012007795

STYRELSE



Daniel Li (Li Donghui)

Född: 1970.

Styrelseledamot sedan 2012. Medlem av Audit Committee.

Utbildning och yrkesbakgrund: Kandidatexamen i filosofi, Renmin University, Kina Masterexamen, Management Engineering, Beijing Institute of Machinery Industry, Kina. Masterexamen, företagsekonomi, Kelly School of Business, Indiana University, USA. Tidigare VP och CFO, Zhejiang Geely Holding Group Co. Ltd. Tidigare verksam på olika befattningar inom redovisning, finansiering och företagsledning, såsom CFO och General Manager för flera företag, inklusive Guanxi Liugong Machinery Co. Ltd, China University of Posts and Telecommunications, Cummins Inc., BMW Brilliance Automotive Ltd., ASIMCO Braking System (Guangzhou) Co. Ltd. och ASIMCO Braking System (Zhuhai) Co. Ltd.

Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Cars: VD, Zhejiang Geely Holding Group Co. Ltd.

Pågående styrelseuppdrag m.m.: Styrelseordförande, Lotus Group International Limited. Styrelseledamot, Saxo Bank A/S, Proton Holdings Berhad, Polestar Automotive Holding Ltd och Lynk & Co Investment Co., Ltd. Oberoende styrelseledamot, YTO Express (International) Holdings Ltd.

Oberoende i förhållande till bolaget och koncernledningen, men inte i förhållande till bolagets större aktieägare.

Aktieinnehav i Volvo Cars: 0[1]



Diarmuid O'Connell

Född: 1963.

Styrelseledamot sedan 2021.

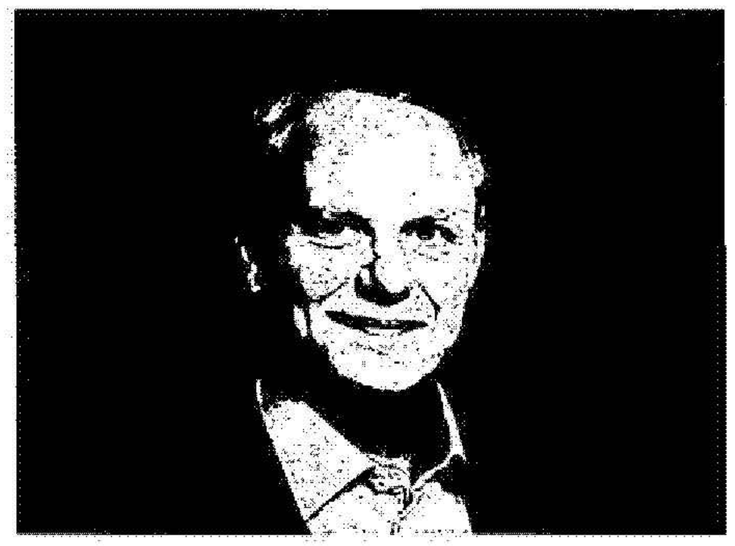
Utbildning och yrkesbakgrund: Kandidatexamen i historia och statsvetenskap, Dartmouth College, USA. Magisterexamen, utrikespolitik och politisk ekonomi, University of Virginia, USA. Masterexamen, strategi och finansiering, från Kellogg Graduate School of Management, USA. Marknadsföringsstudier, McCann School of Business & Technology, USA. Tidigare verksam på Accenture Consulting, Real Time Learning, Young & Rubicam och USA:s utrikesdepartement. Har haft en rad chefsuppdrag på Tesla. Medlem i ledningsgruppen för Fair Financial Corp. Energi- och mobilitetskonsult för Antin Infrastructure Partners.

Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Cars: Energikonsult för Norsk Hydro ASA.

Pågående styrelseuppdrag m.m.: Styrelseledamot, Albemarle Corp, Dana Inc., Technology and Energy Transition Corporation och Mobility House AG.

Oberoende i förhållande till bolaget, koncernledningen och bolagets större aktieägare.

Aktieinnehav i Volvo Cars: 2 394[1]



Jonas Samuelson

Född: 1968.

Styrelseledamot sedan 2020.

Utbildning och yrkesbakgrund: Ekon.mag., Handelshögskolan, Göteborgs universitet. Tidigare verksam på finansrelaterade befattningar i Saab Automobile AB och General Motors Corporation. Tidigare CFO, Munters AB samt CFO, COO och VD, Major Appliances EMEA på AB Electrolux.

Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Cars: VD, AB Electrolux.

Pågående styrelseuppdrag m.m.: Styrelseledamot, AB Electrolux, Axel Johnson AB och Ideella Föreningen Teknikföretagen i Sverige.

Oberoende i förhållande till bolaget, koncernledningen och bolagets större aktieägare.

Aktieinnehav i Volvo Cars: 19 807[1]

1) Uppgifterna om aktieinnehav i Volvo Cars avser eget och närståendes innehav per den 31 december 2021. För upplysningar om transaktioner som skett efter detta datum, se Finansinspektionens webbplats.

STYRELSE



Winfried Vahland

Född: 1957.

Styrelseledamot sedan 2019.

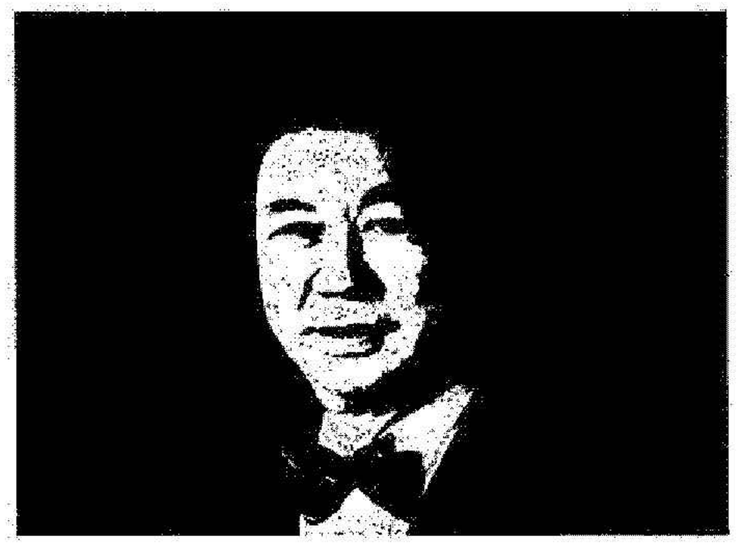
Utbildning och yrkesbakgrund: Masterexamen, maskinteknik och företagsekonomi, Technische Universität THD Darmstadt, Tyskland. MBA-examen, GMI Engineering & Management Institute, Michigan, USA. Advisory professor, Shanghai Tongji University, Kina. Hedersdoktor i nationalekonomi, University of Economics, Prag, Tjeckien. Hedersdoktor i maskinteknik, Dalian University of Technology, Kina. Tidigare verksam på en rad befattningar i Volkswagen-koncernen, såsom VD och koncernchef, Volkswagen Group China och Executive VP Finance and Strategy, Volkswagen America do Sul, São Paulo, Brasilien. Tidigare styrelseordförande, Skoda Auto, Tjeckien. Flerårig erfarenhet på General Motors i USA och Tyskland, som Head of Project Controlling, Adam Opel AG, Rüsselsheim och Zürich.

Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Cars: Styrelseuppdrag.

Pågående styrelseuppdrag m.m.: Styrelseordförande, Eldor Corporation S.p.A. och EuroCar AG. Styrelseledamot, Proton Holdings Berhad. Styrelseledamot, Vibracoustic SE.

Oberoende i förhållande till bolaget, koncernledningen och bolagets större aktieägare.

Aktieinnehav i Volvo Cars: 8 618[1]



Xingsheng (Jim) Zhang

Född: 1955.

Styrelseledamot sedan 2018. Medlem av People Committee.

Utbildning och yrkesbakgrund: Universitetsstudier i telekomteknik; kandidatexamen i modern kommunikation, Beijing University of Posts and Telecommunications, Kina. MBA-examen, Handelshøyskolen BI, Norge. Masterexamen, Infocom Business Management, School of Management, Fudan University, Kina. Flerårig erfarenhet som ingenjör och inom telekom, bland annat som ingenjör vid Beijing Long Distance Telecom Office, som Deputy Manager, China Telecom Construction Corporation samt som Executive VP och Chief Marketing Officer, Ericsson (Kina). Tidigare erfarenhet från investeringsverksamhet som VD och koncernchef, Asiainfo Holdings, Inc. och ordförande, Beijing Link Capital Investment Co. Ltd. Tidigare VD, North Asia Region, den globala miljöorganisationen The Nature Conservancy.

Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Cars: Grundare, Daotong Investment Co., Ltd. och Haiying Capital.

Pågående styrelseuppdrag m.m.: Ordförande, Forever Nature Capital Foundation. Styrelseledamot, ECARX Technology Co. Ltd.

Oberoende i förhållande till bolaget, koncernledningen och bolagets större aktieägare.

Aktieinnehav i Volvo Cars: 41 098[1]



Betsy Atkins

Född: 1953.

Styrelseledamot sedan 2016. Medlem av People Committee.

Utbildning och yrkesbakgrund: Fil.kand., University of Massachusetts, USA. University of Copenhagen, Danmark. Trinity College Oxford, Storbritannien.

Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Cars: Grundare, Baja Group.

Pågående styrelseuppdrag m.m.: Styrelseledamot, Wynn Resorts Ltd. och SL Green Realty Corp.

Oberoende i förhållande till bolaget, koncernledningen och bolagets större aktieägare.

Aktieinnehav i Volvo Cars: 9 576[1]



Michael Jackson

Född: 1962.

Styrelseledamot sedan 2018. Medlem av Audit Committee.

Utbildning och yrkesbakgrund: Kandidatexamen (honours), elteknik och elektronik, University College London, Storbritannien. Tidigare verksam på befattningar i Digital Mobile Communications, Motorola, NKT och Tele2. Tidigare COO, Skype, och delägare i Mangrove Capital Partners.

Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Cars: Specialistkonsult anlitad av ett flertal teknologiföretag i tillväxtfas. Styrelseuppdrag i storföretag.

Pågående styrelseuppdrag m.m.: Styrelseledamot, Kneip Communications SA och Luminor Bank AS.

Oberoende i förhållande till bolaget och koncernledningen, men inte i förhållande till bolagets större aktieägare.

Aktieinnehav i Volvo Cars: 10 054[1]

1) Uppgifterna om aktieinnehav i Volvo Cars avser eget och närståendes innehav per den 31 december 2021. För upplysningar om transaktioner som skett efter detta datum, se Finansinspektionens webbplats.

20221012007796

Arbetstagarrepresentanter



Adrian Avdullahu

Född: 1978.

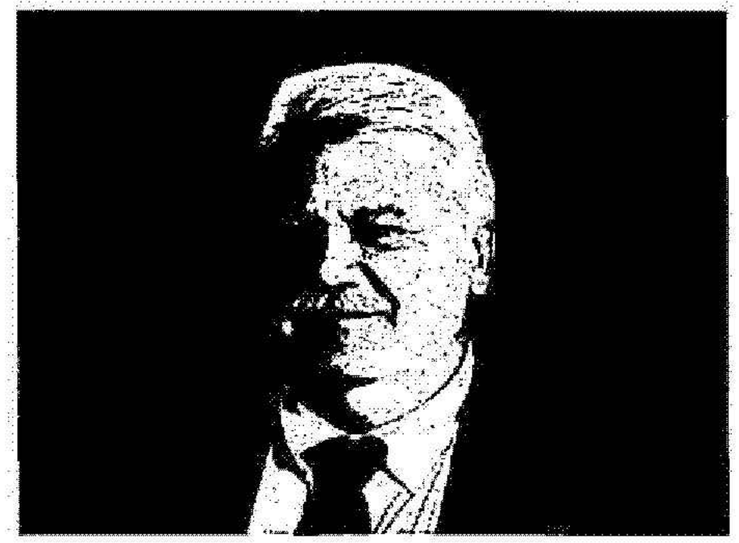
Styrelseledamot sedan 2021. Representant för IF Metall.

Utbildning och yrkesbakgrund: Gymnasieexamen. Ledarskapsutbildning från Sommersviksakademien och IF Metalls förbundskontor.

Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Cars: Vice ordförande, Volvo Car verkstadsklubb IF Metall, Volvo Cars.

Pågående styrelseuppdrag m.m.: Ordförande för IF Metalls koncernfack på Volvo Cars. Ledamot, IF Metall, avdelning 36, Göteborg.

Aktieinnehav i Volvo Cars: 0[1]



Glenn Bergström

Född: 1955.

Styrelseledamot sedan 2009. Representant för IF Metall.

Utbildning och yrkesbakgrund: Gymnasieexamen. Ordförande i IF Metalls verkstadsklubb, Volvo Cars.

Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Cars: —

Pågående styrelseuppdrag m.m.: Styrelseordförande, VFF Pension Tjänstepensionsförening.

Aktieinnehav i Volvo Cars: 396[1]



Jörgen Olsson

Född: 1968.

Styrelseledamot sedan 2016. Representant för Unionen.

Utbildning och yrkesbakgrund: Gymnasieexamen. Klubbordförande, Unionen, Volvo Cars.

Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Cars: —

Pågående styrelseuppdrag m.m.: —

Aktieinnehav i Volvo Cars: 580[1]



Anna Margitin

Född: 1969.

Suppleant sedan 2016. Representant för Akademikerna.

Utbildning och yrkesbakgrund: Masterexamen, fysik och elteknik, Göteborgs universitet. Executive MBA, affärsjuridik, Handelshögskolan, Göteborgs universitet. Tidigare verksam på en rad befattningar i Volvo Cars, däribland Chief Program Engineer, Senior Director Business Quality, Senior Director Current Model Quality och Senior Director Customer Service.

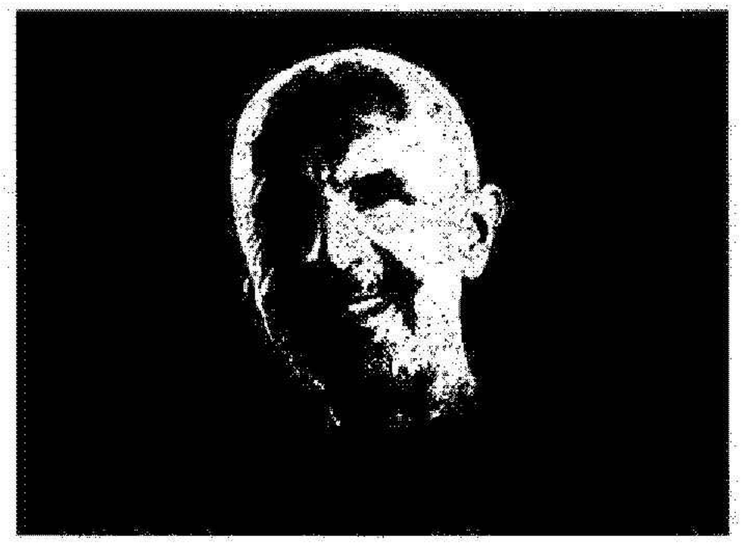
Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Cars: Ordförande för Akademikerna på Volvo Cars.

Pågående styrelseuppdrag m.m.: —

Aktieinnehav i Volvo Cars: 786[1]

1) Uppgifterna om aktieinnehav i Volvo Cars avser eget och närståendes innehav per den 31 december 2021. För upplysningar om transaktioner som skett efter detta datum, se Finansinspektionens webbplats.

Koncernledning – April 2022



Jim Rowan

VD OCH KONCERNCHEF

Tillträdde i mars 2022. Medlem av koncernledningen sedan 2022.

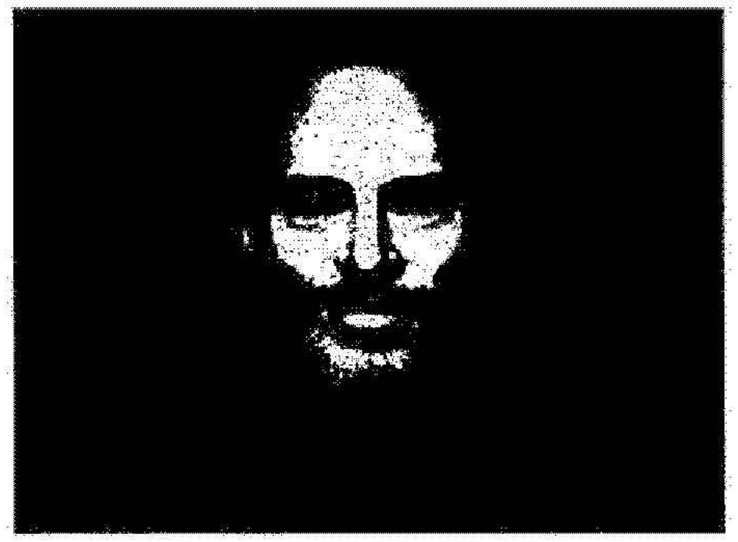
Skottland; född 1965

Utbildning: Masterexamen, maskin- och produktionsteknik, elteknik och elektronik, Glasgow Caledonian University och Glasgow School of Technology, Storbritannien. Masterexamen, företagsekonomi, Northumbria University, Storbritannien.

Huvudsaklig yrkesbakgrund samt övriga upplysningar: Tidigare VD och koncernchef, Dyson, 2017–2020. Chief Operating Officer, Dyson, 2017–2020. Chief Operating Officer, Research in Motion 2008–2012. Vice President of operations, Flextronics 1998–2005.

Styrelseuppdrag och andra uppdrag: —

Aktieinnehav i Volvo Cars, eget och närståendes (innehav per den 21 mars 2022): 151 000



Björn Annwall

CHIEF FINANCIAL OFFICER

På nuvarande befattning sedan 2021. Medlem av koncernledningen sedan 2015.

Sverige; född 1975

Utbildning: Ekon.mag., Handelshögskolan i Stockholm.

Huvudsaklig yrkesbakgrund samt övriga upplysningar: Ett flertal befattningar i Volvo Cars, däribland chef för EMEA och SVP Marketing. Tidigare senior partner på McKinsey & Co.

Styrelseuppdrag och andra uppdrag: Styrelseledamot, HaleyTek AB, Styrelseledamot, Zenseact.

Aktieinnehav i Volvo Cars, eget och närståendes: 237 170[1]



Maria Hemberg

CHEFSJURIST OCH HEAD OF GROUP LEGAL & CORPORATE GOVERNANCE

På nuvarande befattning sedan 2012. Medlem av koncernledningen sedan 2012.

Sverige; född 1964.

Utbildning: Jur.mag., Lunds universitet.

Huvudsaklig yrkesbakgrund samt övriga upplysningar: Bolagsjurist, AB SKF.

Advokat och Senior Associate, Mannheimer Swartling Advokatbyrå. Bolagsjurist, SCA Hygiene Products AB.

Styrelseuppdrag och andra uppdrag: Styrelsesekreterare, Volvo Car AB. Sekreterare i valberedningen.

Aktieinnehav i Volvo Cars, eget och närståendes: 49 411[1]



Javier Varela

HEAD OF ENGINEERING AND OPERATIONS

På nuvarande befattning sedan 2016. Medlem av koncernledningen sedan 2016.

Spanien; född 1964.

Utbildning: Masterexamen, industriteknik, Universidade de Vigo, Spanien

Huvudsaklig yrkesbakgrund samt övriga upplysningar: Tidigare VD och koncernchef, PSA Peugeot Citroën, Argentina. Ett flertal ledande befattningar i PSA-koncernen, såsom Industrial Strategy Coordinator, VD och koncernchef, PSA Argentina, och Executive VP, Toyota Peugeot Citroën Automobile i Tjeckien.

Styrelseuppdrag och andra uppdrag: Styrelseledamot, GV Technology Sweden AB och Powertrain Engineering Sweden AB.

Aktieinnehav i Volvo Cars, eget och närståendes: 83 185[1]

1) Uppgifterna om aktieinnehav i Volvo Cars avser eget och närståendes innehav per den 31 december 2021. För upplysningar om transaktioner som skett efter detta datum, se Finansinspektionens webbplats.

2022101200797

STYRELSE

Arbetstagarrepresentanter



Adrian Avdullahu

Född: 1978.

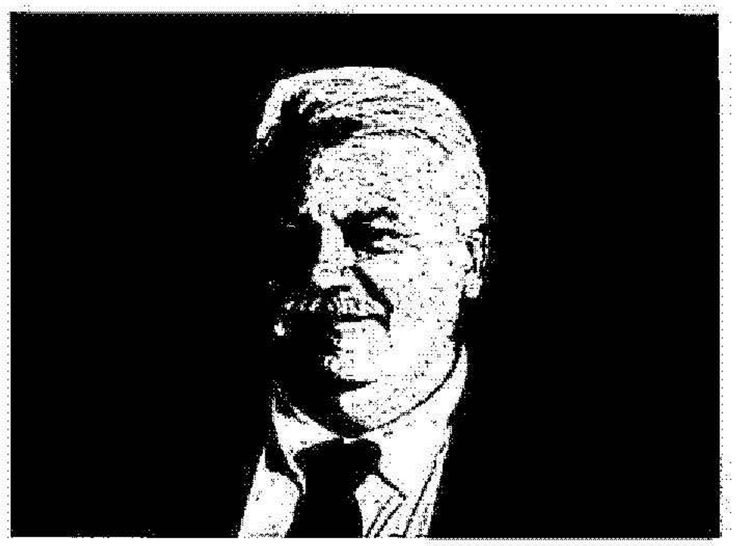
Styrelseledamot sedan 2021. Representant för IF Metall.

Utbildning och yrkesbakgrund: Gymnasieexamen. Ledarskapsutbildning från Bommersviksakademien och IF Metalls förbundskontor.

Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Cars: Vice ordförande, Volvo Car verkstadsklubb IF Metall, Volvo Cars.

Pågående styrelseuppdrag m.m.: Ordförande för IF Metalls koncernfack på Volvo Cars. Ledamot, IF Metall, avdelning 36, Göteborg.

Aktieinnehav i Volvo Cars: 0[1]



Glenn Bergström

Född: 1956.

Styrelseledamot sedan 2009. Representant för IF Metall.

Utbildning och yrkesbakgrund: Gymnasieexamen. Ordförande i IF Metalls verkstadsklubb, Volvo Cars.

Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Cars: —

Pågående styrelseuppdrag m.m.: Styrelseordförande, VFF Pension Tjänstepensionsförening.

Aktieinnehav i Volvo Cars: 396[1]



Jörgen Olsson

Född: 1968.

Styrelseledamot sedan 2016. Representant för Unionen.

Utbildning och yrkesbakgrund: Gymnasieexamen. Klubbordförande, Unionen, Volvo Cars.

Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Cars: —

Pågående styrelseuppdrag m.m.: —

Aktieinnehav i Volvo Cars: 580[1]



Anna Margitin

Född: 1969.

Suppleant sedan 2016. Representant för Akademikerna.

Utbildning och yrkesbakgrund: Masterexamen, fysik och elteknik, Göteborgs universitet. Executive MBA, affärsjuridik, Handelshögskolan, Göteborgs universitet. Tidigare verksam på en rad befattningar i Volvo Cars, däribland Chief Program Engineer, Senior Director Business Quality, Senior Director Current Model Quality och Senior Director Customer Service.

Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Cars: Ordförande för Akademikerna på Volvo Cars.

Pågående styrelseuppdrag m.m.: —

Aktieinnehav i Volvo Cars: 786[1]

1) Uppgifterna om aktieinnehav i Volvo Cars avser eget och närståendes innehav per den 31 december 2021. För upplysningar om transaktioner som skett efter detta datum, se Finansinspektionens webbplats.

Koncernledning – April 2022



Jim Rowan

VD OCH KONCERNCHEF

Tillträdde i mars 2022. Medlem av koncernledningen sedan 2022.

Skottland; född 1965

Utbildning: Masterexamen, maskin- och produktionsteknik, elteknik och elektronik, Glasgow Caledonian University och Glasgow School of Technology, Storbritannien. Masterexamen, företagsekonomi, Northumbria University, Storbritannien.

Huvudsaklig yrkesbakgrund samt övriga upplysningar: Tidigare VD och koncernchef, Dyson, 2017–2020. Chief Operating Officer, Dyson, 2017–2020. Chief Operating Officer, Research in Motion 2008–2012. Vice President of operations, Flextronics 1998–2005.

Styrelseuppdrag och andra uppdrag: —

Aktieinnehav i Volvo Cars, eget och närståendes (innehav per den 21 mars 2022): 151 000



Björn Annwall

CHIEF FINANCIAL OFFICER

På nuvarande befattning sedan 2021. Medlem av koncernledningen sedan 2015.

Sverige; född 1975

Utbildning: Ekon.mag., Handelshögskolan i Stockholm.

Huvudsaklig yrkesbakgrund samt övriga upplysningar: Ett flertal befattningar i Volvo Cars, däribland chef för EMEA och SVP Marketing. Tidigare senior partner på McKinsey & Co.

Styrelseuppdrag och andra uppdrag: Styrelseledamot, HaleyTek AB, Styrelseledamot, Zenseact.

Aktieinnehav i Volvo Cars, eget och närståendes: 237 170[1]



Maria Hemberg

CHEFSJURIST OCH HEAD OF GROUP LEGAL & CORPORATE GOVERNANCE

På nuvarande befattning sedan 2012. Medlem av koncernledningen sedan 2012.

Sverige; född 1964.

Utbildning: Jur.mag., Lunds universitet.

Huvudsaklig yrkesbakgrund samt övriga upplysningar: Bolagsjurist, AB SKF.

Advokat och Senior Associate, Mannheimer Swartling Advokatbyrå. Bolagsjurist, SCA Hygiene Products AB.

Styrelseuppdrag och andra uppdrag: Styrelsesekreterare, Volvo Car AB. Sekreterare i valberedningen.

Aktieinnehav i Volvo Cars, eget och närståendes: 49 411[1]



Javier Varela

HEAD OF ENGINEERING AND OPERATIONS

På nuvarande befattning sedan 2016. Medlem av koncernledningen sedan 2016.

Spanien; född 1964.

Utbildning: Masterexamen, industriteknik, Universidade de Vigo, Spanien

Huvudsaklig yrkesbakgrund samt övriga upplysningar: Tidigare VD och koncernchef, PSA Peugeot Citroën, Argentina. Ett flertal ledande befattningar i PSA-koncernen, såsom Industrial Strategy Coordinator, VD och koncernchef, PSA Argentina, och Executive VP, Toyota Peugeot Citroën Automobile i Tjeckien.

Styrelseuppdrag och andra uppdrag: Styrelseledamot, GV Technology Sweden AB och Powertrain Engineering Sweden AB.

Aktieinnehav i Volvo Cars, eget och närståendes: 83 185[1]

1) Uppgifterna om aktieinnehav i Volvo Cars avser eget och närståendes innehav per den 31 december 2021. För upplysningar om transaktioner som skett efter detta datum, se Finansinspektionens webbplats.

20221012007 98

KONCERNLEDNING VOLVO CAR CORPORATION



Hanna Fager

HEAD OF CORPORATE FUNCTIONS

På nuvarande befattning sedan 2020. Medlem av koncernledningen sedan 2016.

Sverige; född 1975.

Utbildning: Kandidatexamen, Human Resource Development, Labour Relations, Högskolan Väst. Studier i arbetsrätt och EU-rätt, Högskolan i Halmstad.

Huvudsaklig yrkesbakgrund samt övriga upplysningar: Ett flertal befattningar i Volvo Cars, däribland Senior Director HR Marketing, Sales & Services, VP HR, Centre of Expertise och VP Employee & Benefits.

Styrelseuppdrag och andra uppdrag: —

Aktieinnehav i Volvo Cars, eget och närståendes: 43 600[1]



Henrik Green

CHIEF PRODUCT OFFICER

På nuvarande befattning sedan 2021. Medlem av koncernledningen sedan 2016.

Sverige; född 1973.

Utbildning: Civilingenjör, datateknik, Chalmers tekniska högskola, Göteborg.

Huvudsaklig yrkesbakgrund samt övriga upplysningar: Ett flertal befattningar i Volvo Cars, däribland Senior VP Research and Development, Senior VP Operations Planning and Customer Service, VP Product Strategy and Vehicle Line Management och VP Vehicle Line Management Volvo Cars 40-serie.

Styrelseuppdrag och andra uppdrag: Styrelseordförande, GV Technology Sweden AB och HaleyTek AB.

Aktieinnehav i Volvo Cars, eget och närståendes: 87 093[1]



Olivia Ross-Wilson

HEAD OF COMMUNICATION

På nuvarande befattning sedan 2021. Medlem av koncernledningen sedan 2021.

Australien; född 1977.

Utbildning: Business Management-examen, East Sydney College, Australien.

Huvudsaklig yrkesbakgrund samt övriga upplysningar: Global Communication Manager, Ingka-koncernen. Global Sustainability Communication Manager, IKEA. Communication Director, Clinton Foundation. PR Manager, Marks & Spencer Group Plc. Account Director, Ketchum Inc.

Styrelseuppdrag och andra uppdrag: —

Aktieinnehav i Volvo Cars, eget och närståendes: 0[1]

1) Uppgifterna om aktieinnehav i Volvo Cars avser eget och närståendes innehav per den 31 december 2021. För upplysningar om transaktioner som skett efter detta datum, se Finansinspektionens webbplats.

KONCERNLEDNING VOLVO CAR CORPORATION



Lex Kerssemakers

HEAD OF GLOBAL COMMERCIAL OPERATIONS

På nuvarande befattning sedan 2021. Medlem av koncernledningen sedan 2004.

Nederländerna; född 1960.

Utbildning: Examen i Automotive Business Management, IVA Driebergen Business School, Nederländerna. Examen i Marketing Management, University of Eindhoven, Nederländerna.

Huvudsaklig yrkesbakgrund samt övriga upplysningar: Ett flertal ledande befattningar i Volvo Cars, under såväl svensk och amerikansk som kinesisk ledning, bland annat: Senior VP Direct Consumer Business, Senior VP EMEA & Global Commercial Operations, Senior VP Americas och VD och koncernchef Volvo Cars North America, Senior VP Product Strategy & Vehicle Line Management, President Volvo Car Overseas Corporation och Senior VP Brand, Business & Product Strategy.

Styrelseuppdrag och andra uppdrag: —

Aktieinnehav i Volvo Cars, eget och närståendes: 22 639[1]



Arek Nowinski

HEAD OF EMEA

På nuvarande befattning sedan 2021. Medlem av koncernledningen sedan 2021.

Polen; född 1976.

Utbildning: Masterexamen, Finance and Banking, Warsaw School of Economics, Polen. Magisterexamen, internationell finansiering och investering, University of Derby, Storbritannien. Medlem i Association of Certified Chartered Accountants (ACCA).

Huvudsaklig yrkesbakgrund samt övriga upplysningar: Tidigare VD, Volvo Cars Polen, och chef för EMEA Product and Consumer Offer. Konsult, KPMG.

Styrelseuppdrag och andra uppdrag: —

Aktieinnehav i Volvo Cars, eget och närståendes: 14 834[1]



Anders Gustafsson

HEAD OF AMERICAS

På nuvarande befattning sedan 2017. Medlem av koncernledningen sedan 2015.

Sverige; född 1968.

Utbildning: Executive Business Management-studier vid Handelshögskolan vid Göteborgs universitet. Business Management-studier, IHM Business School. Studier vid Hult International Business School och Mil. Institute Stockholm.

Huvudsaklig yrkesbakgrund samt övriga upplysningar: Ett flertal befattningar i Volvo Cars, däribland Senior VP EMEA, VD Volvo Car Sverige AB och vice VD & Sales Director Nordic, Volvo Car Sverige AB.

Tidigare VD, Hertz First Rent a Car AB.

Styrelseuppdrag och andra uppdrag: —

Aktieinnehav i Volvo Cars, eget och närståendes: 32 837[1]



Xiaolin Yuan

HEAD OF APAC

På nuvarande befattning sedan 2017. Medlem av koncernledningen sedan 2017.

Kina; född 1969.

Utbildning: Kandidatexamen, China Foreign Affairs University, Kina. Executive MBA, Tsinghua University, Kina.

Huvudsaklig yrkesbakgrund samt övriga upplysningar: Ett flertal befattningar i Volvo Cars, däribland Deputy Senior VP Asia-Pacific, President of China Operations och Head of Chairman's Office.

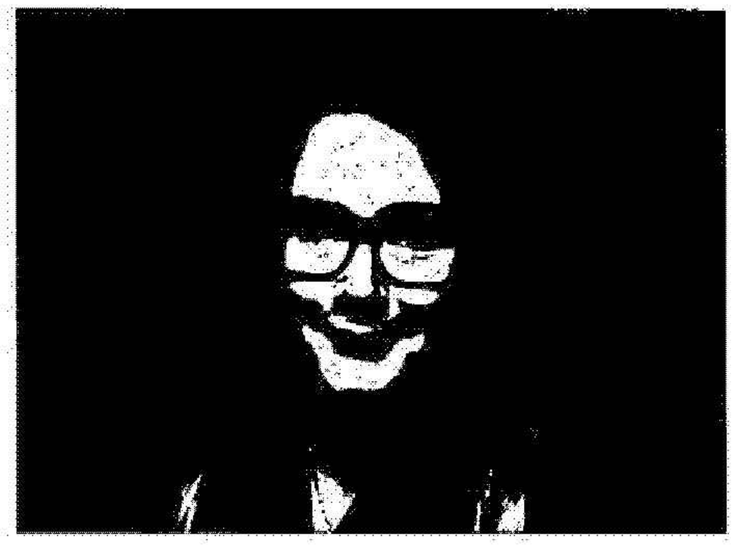
Styrelseuppdrag och andra uppdrag: —

Aktieinnehav i Volvo Cars, eget och närståendes: 0[1]

1) Uppgifterna om aktieinnehav i Volvo Cars avser eget och närståendes innehav per den 31 december 2021. För upplysningar om transaktioner som skett efter detta datum, se Finansinspektionens webbplats.

2022101200799

KONCERNLEDNING VOLVO CAR CORPORATION



Hanna Fager

HEAD OF CORPORATE FUNCTIONS

På nuvarande befattning sedan 2020. Medlem av koncernledningen sedan 2016.

Sverige; född 1975.

Utbildning: Kandidatexamen, Human Resource Development, Labour Relations, Högskolan Väst. Studier i arbetsrätt och EU-rätt, Högskolan i Halmstad.

Huvudsaklig yrkesbakgrund samt övriga upplysningar: Ett flertal befattningar i Volvo Cars, däribland Senior Director HR Marketing, Sales & Services, VP HR, Centre of Expertise och VP Employee & Benefits.

Styrelseuppdrag och andra uppdrag: —

Aktieinnehav i Volvo Cars, eget och närståendes: 43 600[1]



Henrik Green

CHIEF PRODUCT OFFICER

På nuvarande befattning sedan 2021. Medlem av koncernledningen sedan 2016.

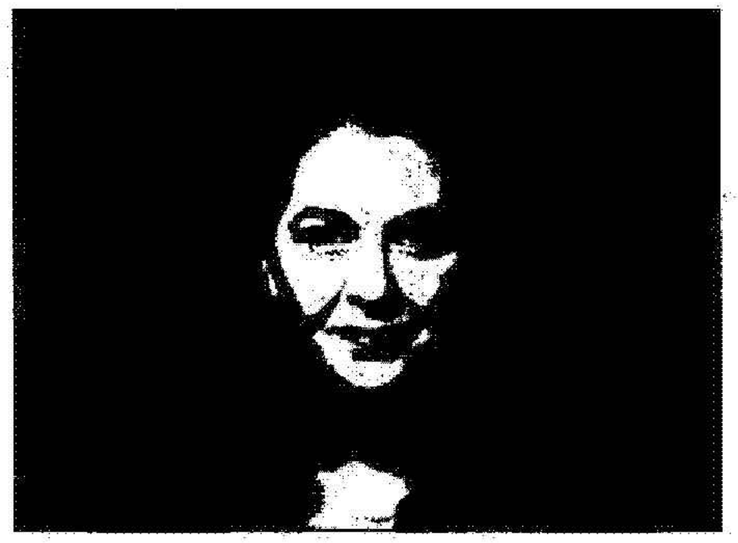
Sverige; född 1973.

Utbildning: Civilingenjör, datateknik, Chalmers tekniska högskola, Göteborg.

Huvudsaklig yrkesbakgrund samt övriga upplysningar: Ett flertal befattningar i Volvo Cars, däribland Senior VP Research and Development, Senior VP Operations Planning and Customer Service, VP Product Strategy and Vehicle Line Management och VP Vehicle Line Management Volvo Cars 40-serie.

Styrelseuppdrag och andra uppdrag: Styrelseordförande, GV Technology Sweden AB och HaleyTek AB.

Aktieinnehav i Volvo Cars, eget och närståendes: 87 093[1]



Olivia Ross-Wilson

HEAD OF COMMUNICATION

På nuvarande befattning sedan 2021. Medlem av koncernledningen sedan 2021.

Australien; född 1977.

Utbildning: Business Management-examen, East Sydney College, Australien.

Huvudsaklig yrkesbakgrund samt övriga upplysningar: Global Communication Manager, Ingka-koncernen. Global Sustainability Communication Manager, IKEA. Communication Director, Clinton Foundation. PR Manager, Marks & Spencer Group Plc. Account Director, Ketchum Inc.

Styrelseuppdrag och andra uppdrag: —

Aktieinnehav i Volvo Cars, eget och närståendes: 0[1]

1) Uppgifterna om aktieinnehav i Volvo Cars avser eget och närståendes innehav per den 31 december 2021. För upplysningar om transaktioner som skett efter detta datum, se Finansinspektionens webbplats.

KONCERNLEDNING VOLVO CAR CORPORATION



Lex Kerssemakers

HEAD OF GLOBAL COMMERCIAL OPERATIONS

På nuvarande befattning sedan 2021. Medlem av koncernledningen sedan 2004.

Nederländerna; född 1960.

Utbildning: Examen i Automotive Business Management, IVA Driebergen Business School, Nederländerna. Examen i Marketing Management, University of Eindhoven, Nederländerna.

Huvudsaklig yrkesbakgrund samt övriga upplysningar: Ett flertal ledande befattningar i Volvo Cars, under såväl svensk och amerikansk som kinesisk ledning, bland annat: Senior VP Direct Consumer Business, Senior VP EMEA & Global Commercial Operations, Senior VP Americas och VD och koncernchef Volvo Cars North America, Senior VP Product Strategy & Vehicle Line Management, President Volvo Car Overseas Corporation och Senior VP Brand, Business & Product Strategy.

Styrelseuppdrag och andra uppdrag: —

Aktieinnehav i Volvo Cars, eget och närståendes: 22 639[1]



Arek Nowinski

HEAD OF EMEA

På nuvarande befattning sedan 2021. Medlem av koncernledningen sedan 2021.

Polen; född 1976.

Utbildning: Masterexamen, Finance and Banking, Warsaw School of Economics, Polen. Magisterexamen, internationell finansiering och investering, University of Derby, Storbritannien. Medlem i Association of Certified Chartered Accountants (ACCA).

Huvudsaklig yrkesbakgrund samt övriga upplysningar: Tidigare VD, Volvo Cars Polen, och chef för EMEA Product and Consumer Offer. Konsult, KPMG.

Styrelseuppdrag och andra uppdrag: —

Aktieinnehav i Volvo Cars, eget och närståendes: 14 834[1]



Anders Gustafsson

HEAD OF AMERICAS

På nuvarande befattning sedan 2017. Medlem av koncernledningen sedan 2015.

Sverige; född 1968.

Utbildning: Executive Business Management-studier vid Handelshögskolan vid Göteborgs universitet. Business Management-studier, IHM Business School. Studier vid Hult International Business School och MIL Institute Stockholm.

Huvudsaklig yrkesbakgrund samt övriga upplysningar: Ett flertal befattningar i Volvo Cars, däribland Senior VP EMEA, VD Volvo Car Sverige AB och vice VD & Sales Director Nordic, Volvo Car Sverige AB.

Tidigare VD, Hertz First Rent a Car AB.

Styrelseuppdrag och andra uppdrag: —

Aktieinnehav i Volvo Cars, eget och närståendes: 32 837[1]



Xiaolin Yuan

HEAD OF APAC

På nuvarande befattning sedan 2017. Medlem av koncernledningen sedan 2017.

Kina; född 1969.

Utbildning: Kandidatexamen, China Foreign Affairs University, Kina. Executive MBA, Tsinghua University, Kina.

Huvudsaklig yrkesbakgrund samt övriga upplysningar: Ett flertal befattningar i Volvo Cars, däribland Deputy Senior VP Asia-Pacific, President of China Operations och Head of Chairman's Office.

Styrelseuppdrag och andra uppdrag: —

Aktieinnehav i Volvo Cars, eget och närståendes: 0[1]

1) Uppgifterna om aktieinnehav i Volvo Cars avser eget och närståendes innehav per den 31 december 2021. För upplysningar om transaktioner som skett efter detta datum, se Finansinspektionens webbplats.

FINANSIELLA RAPPORTER



Alla nödvändiga siffror – och mer

Innehåll finansiella rapporter

Koncernens finansiella rapporter

Resultaträkning 79
Övrigt totalresultat 81
Balansräkning 82
Förändringar i eget kapital 83
Kassaflödesanalys 85

Noter till koncernredovisningen

Not 1 – *Generell information för finansiell rapportering av koncernen* 86
Not 2 – Intäkter 87
Not 3 – Kostnader per kostnadsslag 88
Not 4 – Transaktioner med närstående 89
Not 5 – Ersättning till revisorer 90
Not 6 – Övriga rörelseintäkter och övriga rörelsekostnader 91
Not 7 – Leasing 91
Not 8 – Anställda och ersättningar 93
Not 9 – Avskrivningar 98
Not 10 – Statliga stöd 98
Not 11 – Finansiella intäkter 99
Not 12 – Finansiella kostnader 99
Not 13 – Innehav i joint ventures och intresseföretag 100
Not 14 – Skatter 104
Not 15 – Resultat per aktie 105
Not 16 – Immateriella anläggningstillgångar 106
Not 17 – Materiella anläggningstillgångar 107
Not 18 – Övriga långfristiga fordringar 109
Not 19 – Varulager 109
Not 20 – Kundfordringar och övriga omsättningstillgångar 109
Not 21 – Finansiella risker och finansiella instrument 110
Not 22 – Kortfrisitiga placeringar och likvida medel 123
Not 23 – Eget kapital 123
Not 24 – Ersättning till anställda efter avslutad anställning 125
Not 25 – Kortfristiga och långfristiga avsättningar 129
Not 26 – Kortfristiga och långfristiga skulder avseende kundkontrakt 130
Not 27 – Övriga långfristiga skulder 131
Not 28 – Övriga kortfristiga skulder 131
Not 29 – Ställda säkerheter 131
Not 30 – Eventualförpliktelser 131
Not 31 – Kassaflödesanalys 131
Not 32 – Rörelseförvärv 132
Not 33 – Rörelsesegment 134
Not 34 –Tillgångar och skulder som innehas för försäljning 135
Alternativa nyckeltal 136

Moderbolagets finansiella rapporter

Resultaträkning och övrigt totalresultat 139
Balansräkning 139
Förändringar i eget kapital 140
Kassaflödesanalys 140

Noter till moderbolagets finansiella rapporter

Not 1 – Väsentliga redovisningsprinciper 141
Not 2 – Viktiga uppskattningar och bedömningar 141
Not 3 – Transaktioner med närstående 141
Not 4 – Ersättning till revisorer 142
Not 5 – Ersättning till styrelsen 142
Not 6 – Finansiella intäkter och kostnader 142
Not 7 – Skatter 142
Not 8 – Innehav i dotterföretag 142
Not 9 – Eget kapital 145
Not 10 – Finansiella instrument 145
Not 11 – Eventualförpliktelser 145

Förslag till disposition av fritt eget kapital 146
Revisionsberättelse 147

FINANSIELLA RAPPORTER



Alla nödvändiga siffror – och mer

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Innehåll finansiella rapporter

Koncernens finansiella rapporter

Resultaträkning 79
Övrigt totalresultat 81
Balansräkning 82
Förändringar i eget kapital 83
Kassaflödesanalys 85

Noter till koncernredovisningen

Not 1 – Generell information för finansiell rapportering av koncernen 86
Not 2 – Intäkter 87
Not 3 – Kostnader per kostnadsslag 88
Not 4 – Transaktioner med närstående 89
Not 5 – Ersättning till revisorer 90
Not 6 – Övriga rörelseintäkter och övriga rörelsekostnader ... 91
Not 7 – Leasing 91
Not 8 – Anställda och ersättningar 93
Not 9 – Avskrivningar 98
Not 10 – Statliga stöd 98
Not 11 – Finansiella intäkter 99
Not 12 – Finansiella kostnader 99
Not 13 – Innehav i joint ventures och intresseföretag 100
Not 14 – Skatter 104
Not 15 – Resultat per aktie 105
Not 16 – Immateriella anläggningstillgångar 106
Not 17 – Materiella anläggningstillgångar 107
Not 18 – Övriga långfristiga fordringar 109
Not 19 – Varulager 109
Not 20 – Kundfordringar och övriga omsättningstillgångar .. 109
Not 21 – Finansiella risker och finansiella instrument 110
Not 22 – Kortfristiga placeringar och likvida medel 123
Not 23 – Eget kapital 123
Not 24 – Ersättning till anställda efter avslutad anställning .. 125
Not 25 – Kortfristiga och långfristiga avsättningar 129
Not 26 – Kortfristiga och långfristiga skulder avseende kundkontrakt 130
Not 27 – Övriga långfristiga skulder 131
Not 28 – Övriga kortfristiga skulder 131
Not 29 – Ställda säkerheter 131
Not 30 – Eventualförpliktelser 131
Not 31 – Kassaflödesanalys 131
Not 32 – Rörelseförvärv 132
Not 33 – Rörelsesegment 134
Not 34 –Tillgångar och skulder som innehas för försäljning .. 135
Alternativa nyckeltal 136

Moderbolagets finansiella rapporter

Resultaträkning och övrigt totalresultat 139
Balansräkning 139
Förändringar i eget kapital 140
Kassaflödesanalys 140

Noter till moderbolagets finansiella rapporter

Not 1 – Väsentliga redovisningsprinciper 141
Not 2 – Viktiga uppskattningar och bedömningar 141
Not 3 – Transaktioner med närstående 141
Not 4 – Ersättning till revisorer 142
Not 5 – Ersättning till styrelsen 142
Not 6 – Finansiella intäkter och kostnader 142
Not 7 – Skatter 142
Not 8 – Innehav i dotterföretag 142
Not 9 – Eget kapital 145
Not 10 – Finansiella instrument 145
Not 11 – Eventualförpliktelser 145

Förslag till disposition av fritt eget kapital 146
Revisionsberättelse 147

20221012008O2

Resultaträkning – Koncernen

MSEK	Not	2021	2020
Omsättning	2	282 045	262 833
Kostnad för sålda varor	3	–221 632	–216 813
Bruttoresultat		**60 413**	**46 020**
Forsknings- och utvecklingskostnader	3, 16	–13 126	–11 362
Försäljningskostnader	3	–19 211	–15 710
Administrationskostnader	3	–8 493	–8 539
Övriga rörelseintäkter	6	4 144	2 362
Övriga rörelsekostnader	6	–2 501	–3 903
Resultat från andelar i joint ventures och intresseföretag	13	–951	–352
Rörelseresultat	4, 5, 7, 8, 9, 10	**20 275**	**8 516**
Finansiella intäkter	11	1 003	2 618
Finansiella kostnader	12	–2 518	–1 588
Resultat före skatt		**18 760**	**9 546**
Inkomstskatt	14	–4 583	–1 758
Årets resultat		**14 177**	**7 788**
Årets resultat hänförligt till			
Moderbolagets aktieägare		12 546	5 834
Innehav utan bestämmande inflytande		1 631	1 954
		14 177	**7 788**
Resultat per aktie före utspädning (SEK)	15	4,72	2,28
Resultat per aktie efter utspädning (SEK)	15	4,72	2,28

RESULTATUTVECKLING

Efterfrågan var fortsatt hög och trots produktionsstörningar var wholesale i nivå med föregående år och uppgick till 654,4 (662,6) tusen bilar. Försäljningen till slutkund ökade i alla regioner. Koncernens omsättning ökade med 7 procent till GSEK 282,0 (262,8), drivet av positiva effekter från försäljningsmixen, med en fortsatt ökning av andelen XC-modeller.

Bruttoresultatet ökade med 31 procent till GSEK 60,4 (46,0), vilket innebär en bruttomarginal om 21,4 (17,5) procent. Ökningen i bruttomarginal kommer främst från positiva effekter från försäljningsmix i kombination med en stark prisutveckling.

Rörelseresultatet (EBIT) ökade till GSEK 20,3 (8,5), vilket resulterade i en EBIT-marginal om 7,2 (3,2) procent. Ökningen i EBIT är främst hänförlig till positiva effekter från försäljningsmix, en stark prisutveckling, ökade volymer och återbetalning av importtullar. Ökningen av EBIT förklaras även av att kostnader för omstrukturering och garantiåtgärder var högre 2020. Nettoeffekten av valutakurser inklusive säkringar var positiv och uppgick till GSEK 0,4. EBIT exkluderat resultat från andelar i joint ventures och intresseföretag uppgick till GSEK 21,2 (8,9), vilket resulterade i en marginal på 7,5 (3,4) procent. Det negativa resultatet från andelar i JVs och intresseföretag var främst hänförligt till Polestar, drivet av att de befinner sig i en utvecklingsfas, samt de uppdaterade bedömningarna avseende uppskjutna skattefordringar. De negativa effekterna motverkades av en positiv värderingseffekt i samband med nyemissionen till externa investerare i Polestar samt utdelning från Zenuity.

Finansnettot minskade till GSEK –1,5 (1,0), främst drivet av marknadsvärderingen av investeringen i Luminar om GSEK –0,9 (2,0). Den effektiva skattesatsen ökade till 24,4 (18,4) procent, främst på grund av ett högre beskattningsbart resultat.

Nettoresultatet uppgick till GSEK 14,2 (7,8). Nettoresultatet i förhållande till omsättningen uppgick till 5,0 (3,0) procent. Resultat per aktie före utspädning uppgick till SEK 4,72 (2,28).

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Utgifter för forskning och utveckling (GSEK)	2021	2020
Utgifter för forskning och utveckling	–19,4	–14,8
Aktiverade utvecklingskostnader	10,9	7,5
Avskrivningar på aktiverade utvecklingskostnader[1]	–4,6	–4,1
Forsknings- och utvecklingskostnader	**–13,1**	**–11,4**

1) Avskrivningarna för 2020 påverkas av justering av nyttjandeperioder för att återspegla uppdaterade antaganden och förändringar i cykelplanerna.

Förändringar i omsättning (GSEK)	Helår
Omsättning 2020	**262,8**
Volymer	2,7
Försäljningsmix och prissättning	20,4
Försäljning av licenser	–0,5
Effekt av förändrade valutakurser	–9,7
Övrigt[1]	6,3
Omsättning 2021	**282,0**
Förändring %	**7**

1) Inkluderar begagnade bilar, reservdelar, tillbehör och kontraktstillverkning.

Förändringar i rörelseresultat (EBIT) (GSEK)	Helår
EBIT 2020	**8,5**
Volymer	0,6
Försäljningsmix och prissättning	9,5
Statliga stöd	–0,5
Försäljning av licenser	–0,2
Effekt av förändrade valutakurser	0,4
Resultat från andelar i JVs och intresseföretag[2]	–3,1
Jämförelsestörande poster som påverkat rörelseresultatet – Volvo Cars rörelse	–0,9
Jämförelsestörande poster som påverkat rörelseresultatet – JVs och intresseföretag	2,5
Övrigt[3]	3,5
EBIT 2021	**20,3**
Förändring %	**138**

2) Exklusive jämförelsestörande poster som påverkat rörelseresultatet.
3) Inkluderar främst begagnade bilar, reservdelar och tillbehör, ökning av råmaterial samt åtgärder för kostnadseffektivisering.

Jämförelsestörande poster som påverkat EBIT (GSEK)	Helår 2021	Helår 2020
Varav påverkat JVs och intresseföretag		
Resultat från andelar, Zenuity	1,2	0,7
Värderingseffekt i samband med nyemission i Polestar Automotive Holding Ltd	2,0	–
Delsumma	***3,2***	***0,7***
Varav påverkat Volvo Cars rörelse		
Statliga stöd relaterade till covid-19	0,1	1,0
Delsumma	***0,1***	***1,0***
Summa	**3,3**	**1,7**

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Resultaträkning – Koncernen

MSEK	Not	2021	2020
Omsättning	2	282 045	262 833
Kostnad för sålda varor	3	–221 632	–216 813
Bruttoresultat		**60 413**	**46 020**
Forsknings- och utvecklingskostnader	3, 16	–13 126	–11 362
Försäljningskostnader	3	–19 211	–15 710
Administrationskostnader	3	–8 493	–8 539
Övriga rörelseintäkter	6	4 144	2 362
Övriga rörelsekostnader	6	–2 501	–3 903
Resultat från andelar i joint ventures och intresseföretag	13	–951	–352
Rörelseresultat	4, 5, 7, 8, 9, 10	**20 275**	**8 516**
Finansiella intäkter	11	1 003	2 618
Finansiella kostnader	12	–2 518	–1 588
Resultat före skatt		**18 760**	**9 546**
Inkomstskatt	14	–4 583	–1 758
Årets resultat		**14 177**	**7 788**
Årets resultat hänförligt till			
Moderbolagets aktieägare		12 546	5 834
Innehav utan bestämmande inflytande		1 631	1 954
		14 177	**7 788**
Resultat per aktie före utspädning (SEK)	15	4,72	2,28
Resultat per aktie efter utspädning (SEK)	15	4,72	2,28

RESULTATUTVECKLING

Efterfrågan var fortsatt hög och trots produktionsstörningar var wholesale i nivå med föregående år och uppgick till 654,4 (662,6) tusen bilar. Försäljningen till slutkund ökade i alla regioner. Koncernens omsättning ökade med 7 procent till GSEK 282,0 (262,8), drivet av positiva effekter från försäljningsmixen, med en fortsatt ökning av andelen XC-modeller.

Bruttoresultatet ökade med 31 procent till GSEK 60,4 (46,0), vilket innebär en bruttomarginal om 21,4 (17,5) procent. Ökningen i bruttomarginal kommer främst från positiva effekter från försäljningsmix i kombination med en stark prisutveckling.

Rörelseresultatet (EBIT) ökade till GSEK 20,3 (8,5), vilket resulterade i en EBIT-marginal om 7,2 (3,2) procent. Ökningen i EBIT är främst hänförlig till positiva effekter från försäljningsmix, en stark prisutveckling, ökade volymer och återbetalning av importtullar. Ökningen av EBIT förklaras även av att kostnader för omstrukturering och garantiåtgärder var högre 2020. Nettoeffekten av valutakurser inklusive säkringar var positiv och uppgick till GSEK 0,4. EBIT exkluderat resultat från andelar i joint ventures och intresseföretag uppgick till GSEK 21,2 (8,9), vilket resulterade i en marginal på 7,5 (3,4) procent. Det negativa resultatet från andelar i JVs och intresseföretag var främst hänförligt till Polestar, drivet av att de befinner sig i en utvecklingsfas, samt de uppdaterade bedömningarna avseende uppskjutna skattefordringar. De negativa effekterna motverkades av en positiv värderingseffekt i samband med nyemissionen till externa investerare i Polestar samt utdelning från Zenuity.

Finansnettot minskade till GSEK –1,5 (1,0), främst drivet av marknadsvärderingen av investeringen i Luminar om GSEK –0,9 (2,0). Den effektiva skattesatsen ökade till 24,4 (18,4) procent, främst på grund av ett högre beskattningsbart resultat.

Nettoresultatet uppgick till GSEK 14,2 (7,8). Nettoresultatet i förhållande till omsättningen uppgick till 5,0 (3,0) procent. Resultat per aktie före utspädning uppgick till SEK 4,72 (2,28).

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Utgifter för forskning och utveckling (GSEK)	2021	2020
Utgifter för forskning och utveckling	–19,4	–14,8
Aktiverade utvecklingskostnader	10,9	7,5
Avskrivningar på aktiverade utvecklingskostnader[1]	–4,6	–4,1
Forsknings- och utvecklingskostnader	**–13,1**	**–11,4**

1) Avskrivningarna för 2020 påverkas av justering av nyttjandeperioder för att återspegla uppdaterade antaganden och förändringar i cykelplanerna.

Förändringar i omsättning (GSEK)	Helår
Omsättning 2020	**262,8**
Volymer	2,7
Försäljningsmix och prissättning	20,4
Försäljning av licenser	–0,5
Effekt av förändrade valutakurser	–9,7
Övrigt[1]	6,3
Omsättning 2021	**282,0**
Förändring %	**7**

1) Inkluderar begagnade bilar, reservdelar, tillbehör och kontraktstillverkning.

Förändringar i rörelseresultat (EBIT) (GSEK)	Helår
EBIT 2020	**8,5**
Volymer	0,6
Försäljningsmix och prissättning	9,5
Statliga stöd	–0,5
Försäljning av licenser	–0,2
Effekt av förändrade valutakurser	0,4
Resultat från andelar i JVs och intresseföretag[2]	–3,1
Jämförelsestörande poster som påverkat rörelseresultatet – Volvo Cars rörelse	–0,9
Jämförelsestörande poster som påverkat rörelseresultatet – JVs och intresseföretag	2,5
Övrigt[3]	3,5
EBIT 2021	**20,3**
Förändring %	**138**

2) Exklusive jämförelsestörande poster som påverkat rörelseresultatet.
3) Inkluderar främst begagnade bilar, reservdelar och tillbehör, ökning av råmaterial samt åtgärder för kostnadseffektivisering.

Jämförelsestörande poster som påverkat EBIT (GSEK)	Helår 2021	Helår 2020
Varav påverkat JVs och intresseföretag		
Resultat från andelar, Zenuity	1,2	0,7
Värderingseffekt i samband med nyemission i Polestar Automotive Holding Ltd	2,0	—
Delsumma	***3,2***	***0,7***
Varav påverkat Volvo Cars rörelse		
Statliga stöd relaterade till covid-19	0,1	1,0
Delsumma	***0,1***	***1,0***
Summa	**3,3**	**1,7**

2022101200804

Övrigt totalresultat – Koncernen

MSEK	2021	2020
Årets resultat	14 177	7 788
Övrigt totalresultat		
Poster som inte ska återföras via resultaträkningen:		
Omvärdering av ersättningar till anställda efter avslutad anställning[1]	3 123	–992
Skatt på poster som inte skall återföras via resultaträkningen	–669	212
Poster som senare kan återföras via resultaträkningen:		
Omräkningsdifferenser avseende utlandsverksamhet	4 375	–3 401
Valutasäkringar av nettoinvesteringar i utlandsverksamhet	–265	368
Förändring i verkligt värde avseende kassaflödessäkringar för säkring av valuta och råvaruprisrisk	–2 641	2 862
Valuta- och råvarukontrakt återförda via resultaträkningen	326	3 156
Skatt på poster som senare kan återföras via resultaträkningen	526	–1 318
Övrigt totalresultat, netto efter inkomstskatt	**4 775**	**887**
Summa årets totalresultat	**18 952**	**8 675**
Hänförligt till		
Moderbolagets aktieägare	16 320	7 430
Innehav utan bestämmande inflytande	2 632	1 245
	18 952	**8 675**

1) För 2020 ingår en justering av förändringen i den aktuariella beräkningsmetoden avseende den svenska ITP2-planen med MSEK –473.

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Balansräkning – Koncernen

MSEK	Not	31 dec 2021	31 dec 2020
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar	16	43 840	37 168
Materiella anläggningstillgångar[1]	7, 17	70 903	61 943
Innehav i joint ventures och intresseföretag	13	6 931	9 997
Andra långfristiga värdepappersinnehav	21	1 765	2 449
Uppskjutna skattefordringar	14	7 367	7 164
Övriga långfristiga räntebärande fordringar		5 046	—
Långfristiga derivattillgångar[2]	21	169	1 277
Övriga långfristiga fordringar	18	4 863	3 481
Summa anläggningstillgångar		**140 884**	**123 479**
Omsättningstillgångar			
Varulager	19	36 603	35 513
Kundfordringar	4, 20	18 553	14 776
Aktuella skattefordringar		951	886
Kortfristiga derivattillgångar[2]	21	824	718
Övriga omsättningstillgångar	20	11 838	9 412
Kortfristiga placeringar	22	7 996	8 087
Likvida medel	22	62 265	61 592
Tillgångar som innehas för försäljning	34	3 910	7 849
Summa omsättningstillgångar		**142 940**	**138 833**
SUMMA TILLGÅNGAR		**283 824**	**262 312**

MSEK	Not	31 dec 2021	31 dec 2020
EGET KAPITAL & SKULDER			
Eget kapital	23		
Eget kapital hänförligt till moderbolagets aktieägare		90 418	59 412
Innehav utan bestämmande inflytande		4 560	11 006
Summa eget kapital		**94 978**	**70 418**
Långfristiga skulder			
Ersättningar till anställda efter avslutad anställning	24	11 961	14 187
Uppskjutna skatteskulder	14	2 340	1 044
Övriga långfristiga avsättningar	25	8 623	8 155
Skulder till kreditinstitut	21	2 543	5 882
Obligationslån, långfristiga	21	18 401	20 950
Långfristiga skulder avseende kundkontrakt	26	6 967	5 630
Övriga långfristiga räntebärande skulder	7	5 509	4 815
Derivatskulder, långfristiga[2]	21	348	300
Övriga långfristiga skulder	4, 27	6 039	4 577
Summa långfristiga skulder		**62 731**	**65 540**
Kortfristiga skulder			
Kortfristiga avsättningar	25	8 607	8 530
Skulder till kreditinstitut	21	4 471	2 512
Obligationslån, kortfristiga	21	—	5 017
Kortfristiga skulder avseende kundkontrakt	26	22 929	21 842
Leverantörsskulder	4	48 283	46 635
Aktuella skatteskulder		1 402	1 486
Övriga kortfristiga räntebärande skulder	7	1 462	1 160
Derivatskulder, kortfristiga[2]	21	2 312	1 705
Övriga kortfristiga skulder	28	34 524	35 718
Skulder som innehas för försäljning	34	2 125	1 749
Summa kortfristiga skulder		**126 115**	**126 354**
SUMMA EGET KAPITAL & SKULDER		**283 824**	**262 312**

1) Tillgångar under operationell leasing inkluderas från och med 2021 i Materiella anläggningstillgångar. Jämförelsetalen har justerats i enlighet med detta.
2) Derivattillgångar och derivatskulder inkluderades tidigare i Övriga tillgångar/skulder. Jämförelsetalen har justerats i enlighet med detta.

20221012008O5

Övrigt totalresultat – Koncernen

MSEK	2021	2020
Årets resultat	14 177	7 788
Övrigt totalresultat		
Poster som inte ska återföras via resultaträkningen:		
Omvärdering av ersättningar till anställda efter avslutad anställning[1]	3 123	–992
Skatt på poster som inte skall återföras via resultaträkningen	–669	212
Poster som senare kan återföras via resultaträkningen:		
Omräkningsdifferenser avseende utlandsverksamhet	4 375	–3 401
Valutasäkringar av nettoinvesteringar i utlandsverksamhet	–265	368
Förändring i verkligt värde avseende kassaflödessäkringar för säkring av valuta och råvaruprisrisk	–2 641	2 862
Valuta- och råvarukontrakt återförda via resultaträkningen	326	3 156
Skatt på poster som senare kan återföras via resultaträkningen	526	–1 318
Övrigt totalresultat, netto efter inkomstskatt	**4 775**	**887**
Summa årets totalresultat	**18 952**	**8 675**
Hänförligt till		
Moderbolagets aktieägare	16 320	7 430
Innehav utan bestämmande inflytande	2 632	1 245
	18 952	**8 675**

1) För 2020 ingår en justering av förändringen i den aktuariella beräkningsmetoden avseende den svenska ITP2-planen med MSEK –473.

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Balansräkning – Koncernen

MSEK	Not	31 dec 2021	31 dec 2020
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar	16	43 840	37 168
Materiella anläggningstillgångar[1]	7, 17	70 903	61 943
Innehav i joint ventures och intresseföretag	13	6 931	9 997
Andra långfristiga värdepappersinnehav	21	1 765	2 449
Uppskjutna skattefordringar	14	7 367	7 164
Övriga långfristiga räntebärande fordringar		5 046	—
Långfristiga derivattillgångar[2]	21	169	1 277
Övriga långfristiga fordringar	18	4 863	3 481
Summa anläggningstillgångar		**140 884**	**123 479**
Omsättningstillgångar			
Varulager	19	36 603	35 513
Kundfordringar	4, 20	18 553	14 776
Aktuella skattefordringar		951	886
Kortfristiga derivattillgångar[2]	21	824	718
Övriga omsättningstillgångar	20	11 838	9 412
Kortfristiga placeringar	22	7 996	8 087
Likvida medel	22	62 265	61 592
Tillgångar som innehas för försäljning	34	3 910	7 849
Summa omsättningstillgångar		**142 940**	**138 833**
SUMMA TILLGÅNGAR		**283 824**	**262 312**

MSEK	Not	31 dec 2021	31 dec 2020
EGET KAPITAL & SKULDER			
Eget kapital			
Eget kapital hänförligt till moderbolagets aktieägare	23	90 418	59 412
Innehav utan bestämmande inflytande		4 560	11 006
Summa eget kapital		**94 978**	**70 418**
Långfristiga skulder			
Ersättningar till anställda efter avslutad anställning	24	11 961	14 187
Uppskjutna skatteskulder	14	2 340	1 044
Övriga långfristiga avsättningar	25	8 623	8 155
Skulder till kreditinstitut	21	2 543	5 882
Obligationslån, långfristiga	21	18 401	20 950
Långfristiga skulder avseende kundkontrakt	26	6 967	5 630
Övriga långfristiga räntebärande skulder	7	5 509	4 815
Derivatskulder, långfristiga[2]	21	348	300
Övriga långfristiga skulder	4, 27	6 039	4 577
Summa långfristiga skulder		**62 731**	**65 540**
Kortfristiga skulder			
Kortfristiga avsättningar	25	8 607	8 530
Skulder till kreditinstitut	21	4 471	2 512
Obligationslån, kortfristiga	21	—	5 017
Kortfristiga skulder avseende kundkontrakt	26	22 929	21 842
Leverantörsskulder	4	48 283	46 635
Aktuella skatteskulder		1 402	1 486
Övriga kortfristiga räntebärande skulder	7	1 462	1 160
Derivatskulder, kortfristiga[2]	21	2 312	1 705
Övriga kortfristiga skulder	28	34 524	35 718
Skulder som innehas för försäljning	34	2 125	1 749
Summa kortfristiga skulder		**126 115**	**126 354**
SUMMA EGET KAPITAL & SKULDER		**283 824**	**262 312**

1) Tillgångar under operationell leasing inkluderas från och med 2021 i Materiella anläggningstillgångar. Jämförelsetalen har justerats i enlighet med detta.
2) Derivattillgångar och derivatskulder inkluderades tidigare i Övriga tillgångar/skulder. Jämförelsetalen har justerats i enlighet med detta.

2022101200806

Förändringar i eget kapital – Koncernen

MSEK	Aktie-kapital[1]	Över-kursfond	Övrigt tillskjutet kapital	Omräk-nings-reserv	Övriga reserver	Balanserade vinstmedel	Hänförligt till moderbolagets aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande	Summa
Ingående eget kapital 1 januari 2020	**51**	**11 497**	**8 452**	**1 023**	**–4 310**	**37 170**	**53 883**	**9 765**	**63 648**
Årets resultat	—	—	—	—	—	**5 834**	**5 834**	**1 954**	**7 788**
Övrigt totalresultat									
Omvärdering av ersättningar till anställda efter avslutad anställning[2]	—	—	—	—	—	–992	–992	—	–992
Omräkningsdifferenser avseende utlandsverksamhet	—	—	—	–2 691	—	—	–2 691	–710	–3 401
Valutasäkringar av nettoinvesteringar i utlandsverksamhet	—	—	—	368	—	—	368	—	368
Förändring i verkligt värde avseende kassaflödessäkringar för säkring av valuta- och råvaruprisrisk	—	—	—	—	2 862	—	2 862	—	2 862
Valuta- och råvarukontrakt återförda via resultaträkningen	—	—	—	—	3 155	—	3 155	1	3 156
Skatt hänförlig till poster redovisade i övrigt totalresultat	—	—	—	–79	–1 239	212	–1 106	—	–1 106
Övrigt totalresultat	—	—	—	**–2 402**	**4 778**	**–780**	**1 596**	**–709**	**887**
Summa årets totalresultat	—	—	—	**–2 402**	**4 778**	**5 054**	**7 430**	**1 245**	**8 675**
Transaktioner med aktieägare									
Transaktion med aktieägare i joint venture under gemensamt bestämmande inflytande[3]	—	—	—	—	—	–1 901	–1 901	—	–1 901
Utdelning till aktieägare[4]	—	—	—	—	—	—	—	–4	–4
Transaktioner med aktieägare	—	—	—	—	—	**–1 901**	**–1 901**	**–4**	**–1 905**
Utgående eget kapital 31 december 2020	**51**	**11 497**	**8 452**	**–1 379**	**468**	**40 323**	**59 412**	**11 006**	**70 418**

1) Aktiekapital uppgår till 51 138 794 SEK.
2) En justering av förändringen i den aktuariella beräknings-metoden avseende den svenska ITP2-planen ingår med MSEK –473. För ytterligare information, se Not 24 – Ersättning till anställda efter avslutad anställning.
3) För ytterligare information, se Not 13 – Innehav i joint ventures och intresseföretag.
4) Den föreslagna vinsdisposltionen i årsredovisningen 2019 har blivit omprövad och tillgängliga medel har överförts till balanserade vinstmedel.

Förändringar i eget kapital – Koncernen

MSEK	Aktie-kapital[1]	Över-kursfond	Övrigt tillskjutet kapital	Omräk-nings-reserv	Övriga reserver	Balanserade vinstmedel	Hänförligt till moderbolagets aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande	Summa
Ingående eget kapital 1 januari 2021	**51**	**11 497**	**8 452**	**–1 379**	**468**	**40 323**	**59 412**	**11 006**	**70 418**
Årets resultat	—	—	—	—	—	**12 546**	**12 546**	**1 631**	**14 177**
Övrigt totalresultat									
Omvärdering av ersättningar till anställda efter avslutad anställning	—	—	—	—	—	3 123	3 123	—	3 123
Omräkningsdifferenser avseende utlandsverksamhet	—	—	—	3 243	—	—	3 243	1 132	4 375
Valutasäkringar av nettoinvesteringar i utlandsverksamhet	—	—	—	–265	—	—	–265	—	–265
Förändring i verkligt värde avseende kassaflödessäkringar för säkring av valuta- och råvaruprisrisk	—	—	—	—	–2 479	—	–2 479	–162	–2 641
Valuta- och råvarukontrakt återförda via resultaträkningen	—	—	—	—	326	—	326	—	326
Skatt hänförlig till poster redovisade i övrigt totalresultat	—	—	—	54	441	–669	–174	31	–143
Övrigt totalresultat	**—**	**—**	**—**	**3 032**	**–1 712**	**2 454**	**3 774**	**1 001**	**4 775**
Summa årets totalresultat	**—**	**—**	**—**	**3 032**	**–1 712**	**15 000**	**16 320**	**2 632**	**18 952**
Transaktioner med aktieägare									
Kapitaltillskott från innehav utan bestämmande inflytande[2]	—	—	—	—	—	—	—	1 267	1 267
Transaktioner med innehav utan bestämmande inflytande[2]	—	—	—	—	—	409	409	–409	—
Avyttring av innehav utan bestämmande inflytande[3]	—	—	—	—	—	163	163	–228	–65
Rörelseförvärv under gemensamt bestämmande inflytande[4]	—	—	—	—	—	82	82	—	82
Inlösen av preferensaktier[5]	–1	–4 988	—	—	—	–335	–5 324	—	–5 324
Fondemission[5]	1	—	—	—	—	–1	—	—	—
Nyemission[5]	8	19 733	—	—	—	—	19 741	—	19 741
Apportemission[5]	—	91	—	—	—	–91	—	—	—
Riktad nyemission till preferensaktieägare[5]	2	5 322	—	—	—	—	5 324	—	5 324
Utdelning till aktieägare[2]	—	—	—	—	—	–5 709	–5 709	–9 708	–15 417
Transaktioner med aktieägare	**10**	**20 158**	**—**	**—**	**—**	**–5 482**	**14 686**	**–9 078**	**5 608**
Utgående eget kapital 31 december 2021	**61**	**31 655**	**8 452**	**1 653**	**–1 244**	**49 841**	**90 418**	**4 560**	**94 978**

Eget kapital

Totalt eget kapital ökade till GSEK 95,0 (70,4), vilket resulterade i en soliditet på 33,5 (26,8) procent. Förändringen är främst hänförlig till nyemissionen av aktier om GSEK 19,7 och den positiva effekten av nettoresultatet om GSEK 14,2, en positiv effekt i övrigt totalresultat om GSEK 4,8 samt kapitaltillskott från innehav utan bestämmande inflytande om GSEK 1,3. Förvärvet av Asia Euro Automobile Manufacturing (Taizhou) Co., Ltd hade en positiv påverkan på det egna kapitalet om GSEK 0,1. Den totala positiva effekten minskade på grund av utdelningar om GSEK –15,4, varav GSEK 0,2 avser preferensaktieägare och GSEK 9,7 avser innehav utan bestämmande inflytande.

Förändringen i övrigt totalresultat är hänförligt till en positiv omräkningsdifferens avseende utlandsverksamhet, inklusive valutasäkringar i nettoinvesteringar i utlandsverksamhet om GSEK 4,2 (netto efter skatt). Även omvärdering av ersättningar till anställda efter avslutad anställning har haft en positiv effekt om GSEK 2,4 (netto efter skatt), främst hänförligt till högre räntor. Den totala positiva effekten minskade på grund av en negativ förändring i verkligt värde avseende kassaflödessäkringar för säkring av valuta och råvaruprisrisk om GSEK –1,8 (netto efter skatt), inklusive valuta- och råvarukontrakt återförda via resultaträkningen uppgår till GSEK 0,3. Förändringen i kassaflödessäkringar är främst hänförligt till en försvagad krona jämfört med flertalet av de större valutorna.

1) Aktiekapital uppgår till 60 947 709 SEK.
2) För ytterligare information, se Not 23 – Eget kapital och Not 4 – Transaktioner med närstående.
3) För ytterligare information, se Not 23 – Eget kapital och Not 8 – Innehav i dotterföretag (moderbolaget).
4) För ytterligare information, se Not 32 – Rörelseförvärv.
5) För ytterligare information, se Not 23 – Eget kapital.

Förändringar i eget kapital – Koncernen

MSEK	Aktie-kapital[1]	Över-kursfond	Övrigt tillskjutet kapital	Omräk-nings-reserv	Övriga reserver	Balanserade vinstmedel	Hänförligt till moderbolagets aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande	Summa
Ingående eget kapital 1 januari 2020	**51**	**11 497**	**8 452**	**1 023**	**–4 310**	**37 170**	**53 883**	**9 765**	**63 648**
Årets resultat	**—**	**—**	**—**	**—**	**—**	**5 834**	**5 834**	**1 954**	**7 788**
Övrigt totalresultat									
Omvärdering av ersättningar till anställda efter avslutad anställning[2]	—	—	—	—	—	–992	–992	—	–992
Omräkningsdifferenser avseende utlandsverksamhet	—	—	—	–2 691	—	—	–2 691	–710	–3 401
Valutasäkringar av nettoinvesteringar i utlandsverksamhet	—	—	—	368	—	—	368	—	368
Förändring i verkligt värde avseende kassaflödessäkringar för säkring av valuta- och råvaruprisrisk	—	—	—	—	2 862	—	2 862	—	2 862
Valuta- och råvarukontrakt återförda via resultaträkningen	—	—	—	—	3 155	—	3 155	1	3 156
Skatt hänförlig till poster redovisade i övrigt totalresultat	—	—	—	–79	–1 239	212	–1 106	—	–1 106
Övrigt totalresultat	**—**	**—**	**—**	**–2 402**	**4 778**	**–780**	**1 596**	**–709**	**887**
Summa årets totalresultat	**—**	**—**	**—**	**–2 402**	**4 778**	**5 054**	**7 430**	**1 245**	**8 675**
Transaktioner med aktieägare									
Transaktion med aktieägare i joint venture under gemensamt bestämmande inflytande[3]	—	—	—	—	—	–1 901	–1 901	—	–1 901
Utdelning till aktieägare[4]	—	—	—	—	—	—	—	–4	–4
Transaktioner med aktieägare	**—**	**—**	**—**	**—**	**—**	**–1 901**	**–1 901**	**–4**	**–1 905**
Utgående eget kapital 31 december 2020	**51**	**11 497**	**8 452**	**–1 379**	**468**	**40 323**	**59 412**	**11 006**	**70 418**

1) Aktiekapital uppgår till 51 138 794 SEK.
2) En justering av förändringen i den aktuariella beräknings-metoden avseende den svenska ITP2-planen ingår med MSEK –473. För ytterligare information, se Not 24 – Ersättning till anställda efter avslutad anställning.
3) För ytterligare information, se Not 13 – Innehav i joint ventures och intresseföretag.
4) Den föreslagna vinsdispositionen i årsredovisningen 2019 har blivit omprövad och tillgängliga medel har överförts till balanserade vinstmedel.

Förändringar i eget kapital – Koncernen

MSEK	Aktie-kapital[1]	Över-kursfond	Övrigt tillskjutet kapital	Omräk-ningsreserv	Övriga reserver	Balanserade vinstmedel	Hänförligt till moderbolagets aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande	Summa
Ingående eget kapital 1 januari 2021	**51**	**11 497**	**8 452**	**–1 379**	**468**	**40 323**	**59 412**	**11 006**	**70 418**
Årets resultat	—	—	—	—	—	**12 546**	**12 546**	**1 631**	**14 177**
Övrigt totalresultat									
Omvärdering av ersättningar till anställda efter avslutad anställning	—	—	—	—	—	3 123	3 123	—	3 123
Omräkningsdifferenser avseende utlandsverksamhet	—	—	—	3 243	—	—	3 243	1 132	4 375
Valutasäkringar av nettoinvesteringar i utlandsverksamhet	—	—	—	–265	—	—	–265	—	–265
Förändring i verkligt värde avseende kassaflödessäkringar för säkring av valuta- och råvaruprisrisk	—	—	—	—	–2 479	—	–2 479	–162	–2 641
Valuta- och råvarukontrakt återförda via resultaträkningen	—	—	—	—	326	—	326	—	326
Skatt hänförlig till poster redovisade i övrigt totalresultat	—	—	—	54	441	–669	–174	31	–143
Övrigt totalresultat	**—**	**—**	**—**	**3 032**	**–1 712**	**2 454**	**3 774**	**1 001**	**4 775**
Summa årets totalresultat	**—**	**—**	**—**	**3 032**	**–1 712**	**15 000**	**16 320**	**2 632**	**18 952**
Transaktioner med aktieägare									
Kapitaltillskott från innehav utan bestämmande inflytande[2]	—	—	—	—	—	—	—	1 267	1 267
Transaktioner med innehav utan bestämmande inflytande[2]	—	—	—	—	—	409	409	–409	—
Avyttring av innehav utan bestämmande inflytande[3]	—	—	—	—	—	163	163	–228	–65
Rörelseförvärv under gemensamt bestämmande inflytande[4]	—	—	—	—	—	82	82	—	82
Inlösen av preferensaktier[5]	–1	–4 988	—	—	—	–335	–5 324	—	–5 324
Fondemission[5]	1	—	—	—	—	–1	—	—	—
Nyemission[5]	8	19 733	—	—	—	—	19 741	—	19 741
Apportemission[5]	—	91	—	—	—	–91	—	—	—
Riktad nyemission till preferensaktieägare[5]	2	5 322	—	—	—	—	5 324	—	5 324
Utdelning till aktieägare[2]	—	—	—	—	—	–5 709	–5 709	–9 708	–15 417
Transaktioner med aktieägare	**10**	**20 158**	**—**	**—**	**—**	**–5 482**	**14 686**	**–9 078**	**5 608**
Utgående eget kapital 31 december 2021	**61**	**31 655**	**8 452**	**1 653**	**–1 244**	**49 841**	**90 418**	**4 560**	**94 978**

Eget kapital

Totalt eget kapital ökade till GSEK 95,0 (70,4), vilket resulterade i en soliditet på 33,5 (26,8) procent. Förändringen är främst hänförlig till nyemissionen av aktier om GSEK 19,7 och den positiva effekten av nettoresultatet om GSEK 14,2, en positiv effekt i övrigt totalresultat om GSEK 4,8 samt kapitaltillskott från innehav utan bestämmande inflytande om GSEK 1,3. Förvärvet av Asia Euro Automobile Manufacturing (Taizhou) Co., Ltd hade en positiv påverkan på det egna kapitalet om GSEK 0,1. Den totala positiva effekten minskade på grund av utdelningar om GSEK –15,4, varav GSEK 0,2 avser preferensaktieägare och GSEK 9,7 avser innehav utan bestämmande inflytande.

Förändringen i övrigt totalresultat är hänförligt till en positiv omräkningsdifferens avseende utlandsverksamhet, inklusive valutasäkringar i nettoinvesteringar i utlandsverksamhet om GSEK 4,2 (netto efter skatt). Även omvärdering av ersättningar till anställda efter avslutad anställning har haft en positiv effekt om GSEK 2,4 (netto efter skatt), främst hänförligt till högre räntor. Den totala positiva effekten minskade på grund av en negativ förändring i verkligt värde avseende kassaflödessäkringar för säkring av valuta och råvaruprisrisk om GSEK –1,8 (netto efter skatt), inklusive valuta- och råvarukontrakt återförda via resultaträkningen uppgår till GSEK 0,3. Förändringen i kassaflödessäkringar är främst hänförligt till en försvagad krona jämfört med flertalet av de större valutorna.

1) Aktiekapital uppgår till 60 947 709 SEK.
2) För ytterligare information, se Not 23 – Eget kapital och Not 4 – Transaktioner med närstående.
3) För ytterligare information, se Not 23 – Eget kapital och Not 8 – Innehav i dotterföretag (moderbolaget).
4) För ytterligare information, se Not 32 – Rörelseförvärv.
5) För ytterligare information, se Not 23 – Eget kapital.

20221012008808

Kassaflödesanalys – Koncernen

MSEK	Not	2021	2020
DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN			
Rörelseresultat		20 275	8 516
Avskrivningar	9	15 005	14 449
Erhållna utdelningar från joint ventures och intressebolag[1]		1 991	333
Erhållna räntor och liknande poster		602	550
Erlagda räntor och liknande poster		–1 139	–1 268
Övriga finansiella poster		–815	–437
Betalda inkomstskatter		–3 673	–2 856
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	31	–750	3 989
		31 496	**23 276**
Förändringar av rörelsekapital			
Förändring av varulager		3 643	–454
Förändring av kundfordringar		2 845	–2 137
Förändring av leverantörsskulder		–3 328	5 183
Förändring i avsättningar		–1 126	–303
Förändring av skulder avseende kundkontrakt		2 239	3 872
Övriga förändringar i rörelsekapital		–5 917	4 848
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital		**–1 644**	**11 009**
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**29 852**	**34 285**
INVESTERINGSVERKSAMHETEN			
Förvärv av aktier och andelar	13, 32	–11 518	–4 589
Återbetalningar från joint ventures		132	464
Återbetalning av lån från närstående bolag		—	1 251
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar		–11 972	–8 574
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		–11 352	–9 986
Avyttring av materiella anläggningstillgångar		123	431
Övrigt inom investeringsverksamheten		–150	—
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**–34 737**	**–21 003**
Kassaflöde från den löpande verksamheten och investeringsverksamheten		**–4 885**	**13 282**

MSEK	Not	2021	2020
FINANSIERINGSVERKSAMHETEN			
Upptagna lån till kreditinstitut		1 579	5 011
Erhållna medel från obligationslån	21	—	5 209
Nyemission		20 807	—
Erhållet aktieägartillskott från innehavare utan bestämmande inflytande		360	—
Återbetalning av obligationslån		–8 064	—
Amortering av skulder till kreditinstitut		–2 957	–4 612
Amortering av räntebärande skulder		–1 450	–1 350
Lämnad utdelning till aktieägare och/eller innehavare utan bestämmande inflytande[2]	4	–10 462	–4
Investeringar i kortfristiga placeringar	22	–15 015	–8 806
Återbetalning av kortfristiga placeringar		15 475	4 114
Övrigt inom finansieringsverksamheten[3]		905	–396
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**1 178**	**–834**
Periodens kassaflöde		**–3 707**	**12 448**
Likvida medel vid periodens början		**61 592**	**51 997**
Kursdifferenser i likvida medel		4 380	–2 853
Likvida medel vid periodens slut	22	**62 265**	**61 592**

1) Sedan 2021 redovisas Erhållna utdelningar från joint ventures och intressebolag under kassaflöde från den löpande verksamheten istället för under kassaflöde från investeringsverksamheten. Jämförelsetalen har justerats i enlighet med detta.
2) För vidare information, se Förändringar i eget kapital på sidan 84.
3) Övrigt är hänförligt till realiserat resultat från finansiella instrument om MSEK 947 (–424) och förändring i Övriga långfristiga skulder om MSEK –42 (28).

KASSAFLÖDE

Totala likvida medel, inklusive kortfristiga placeringar, ökade till GSEK 70,3 (69,7). Nettokassan ökade till GSEK 44,8 (35,2). Likviditeten uppgick till GSEK 83,6 (94,4), inklusive outnyttjade kreditfaciliteter om GSEK 13,4 (24,7).

Kassaflödet från den löpande verksamheten var positivt och uppgick till GSEK 29,9 (34,3), framförallt på grund av den positiva utvecklingen av EBITDA om GSEK 35,3 (23,0) exklusive betald inkomstskatt om GSEK –3,7 (–2,9) samt en negativ förändring av rörelsekapitalet om GSEK –1,6 (11,0). Volvo Cars fortsatte att investera i transformationen till att enbart erbjuda helt elektrifierade bilar och kassaflödet från investeringsverksamheten uppgick till GSEK –34,7 (–21,0).

Kassaflödet från finansieringsverksamheten uppgick till GSEK 1,2 (–0,8). Nyemissioner bidrog med 20,8 (—), motverkat av återbetalning av lån uppgående till GSEK –3,0 (–4,6), återbetalning av obligation om GSEK –8,1 (—), samt utdelning till aktieägare som uppgick till GSEK –10,5 (—).

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Noter till Koncernredovisning

Alla belopp anges i MSEK om inget annat anges.
Belopp inom parantes avser föregående år.

NOT 1 – GENERELL INFORMATION FÖR FINANSIELL RAPPORTERING AV VOLVO CARS KONCERNEN

Grunderna för upprättande av redovisningen
Koncernredovisningen för Volvo Car AB (publ.) och dess dotterföretag (koncernen) har upprättats i enlighet med International Financial Reporting Standards (IFRS) utgivna av International Accounting Standards Board (IASB), såsom de har antagits av Europeiska Unionen. Årsredovisningen är vidare upprättad i enlighet med IAS 1 – Utformning av finansiella rapporter samt Årsredovisningslagen. Vidare har RFR 1 – Kompletterande redovisningsregler för koncerner tillämpats, utgiven av Rådet för finansiell rapportering. RFR 1 specificerar de upplysningar som skall presenteras i enlighet med Årsredovisningslagen utöver de upplysningar som lämnas i enlighet med IFRS. Koncernbolagen tillämpar samma redovisningsprinciper som tillämpas i koncernredovisningen, oavsett nationell lagstiftning, och principerna definieras i koncernens direktiv. Dessa principer har tillämpats konsekvent under samtliga perioder, om inget annat angetts.

Tillgångar och skulder är redovisade till anskaffningsvärden, förutom vissa finansiella tillgångar och skulder samt pensioner och ersättning till anställda efter avslutad anställning som värderas till verkligt värde. För att upprätta de finansiella rapporterna behöver ledningen och styrelsen göra vissa uppskattningar och bedömningar samt göra antaganden vilka påverkar till vilket värde tillgångar, skulder, intäkter och kostnader redovisas. Uppskattningar baseras ofta på historisk erfarenhet och olika former av antaganden. Om det faktiska utfallet skiljer sig från gjorda uppskattningar och bedömningar justeras de redovisade värdena. Därför utvärderas regelbundet de uppskattningar och bedömningar som har gjorts. Förändringar i värdet redovisas i den period då förändringen gjordes och om förändringen påverkar framtida perioder redovisas förändringen även i dessa perioder.

De redovisningsprinciper som är väsentliga för koncernen beskrivs i anslutning till respektive not. När en ny redovisningsstandard implementeras beskrivs påverkan av denna implementation i respektive not.

De uppskattningar och bedömningar som är väsentliga, beaktat materialitet och osäkerhet, finns beskrivna i respektive not.

För att undvika upprepningar av principtext används korsreferenser mellan olika avsnitt i årsredovisningen.

Nya redovisningsprinciper
Nya redovisningsprinciper 2021
IASB har publicerat ett antal tillägg till standarder som godkänts av EU vilka träder i kraft från och med 1 januari 2021. Ändrade redovisningsstandarder bedöms inte ha en materiell effekt på Volvo Cars finansiella rapporter.

Nya redovisningsprinciper 2022
IASB har publicerat ett antal tillägg till standarder som godkänts av EU vilka träder i kraft från och med 1 januari 2022. Ändrade redovisningsstandarder bedöms inte ge en materiell effekt på Volvo Cars finansiella rapporter.

Grund för rapporternas upprättande
Koncernen omfattar Volvo Car AB (publ.) och dess dotterföretag. Dotterföretag är alla företag över vilka koncernen har ett bestämmande inflytande och därmed kontroll över detsamma. Koncernen kontrollerar ett företag när koncernen exponeras för, eller har rätt till, rörlig avkastning härrörande från sitt engagemang i bolagen samt kan använda sitt inflytande till att påverka sin avkastning.

Koncernen består av, utöver helägda dotterföretag, ett antal bolag vilka ägs till 50 procent, företrädesvis i Kina, vilka konsolideras (se Not 8 – Innehav i dotterföretag (moderbolaget)). I dessa fall har bedömningen gjorts att koncernen har det bestämmande inflytandet baserat på, utöver ägarandelen, avtalsmässiga förhållanden mellan ägarna. Dotterföretag konsolideras från och med den dag då det bestämmande inflytandet överförs till koncernen. De avkonsolideras från den dag då det bestämmande inflytandet upphör. Andelen av eget kapital hänförligt till innehav utan bestämmande inflytande redovisas separat inom eget kapital.

Utländsk valuta
Den primära ekonomiska miljö i vilken ett företag bedriver verksamhet är vanligen den i vilken det huvudsakligen genererar och förbrukar likvida medel. I normala fall är den funktionella valutan för varje dotterföretag inom koncernen den valuta som används i den ekonomiska miljö där företaget huvudsakligen är verksamt. Koncernens och Volvo Car AB's (publ.) rapporteringsvaluta är svenska kronor (SEK).

Tillgångar och skulder i annan valuta än den funktionella omräknas till den funktionella valutan med tillämpning av balansdagens kurs. Valutakursdifferenser som uppkommer vid denna omräkning redovisas i resultaträkningen.

Valutakursdifferenser som avser rörelsetillgångar och rörelseskulder redovisas i rörelseresultatet, medan valutakursdifferenser som avser finansiella poster redovisas i finansnettot.

När koncernredovisningen upprättas har resultaträkningar för koncernföretag vars funktionella valuta inte är svenska kronor omräknats till koncernens rapporteringsvaluta SEK baserat på månadsvisa genomsnittskurser. Balansräkningar omräknas till SEK i enlighet med balansdagens kurs och de valutakursdifferenser som uppkommer redovisas i övrigt totalresultat och ackumuleras inom eget kapital. Ackumulerade omräkningsdifferenser hänförliga till ett specifikt dotterföretag, joint venture eller intresseföretag återförs till resultatet som en del av realisationsresultatet vid avyttring av företaget.

20221012008O9

Kassaflödesanalys – Koncernen

MSEK	Not	2021	2020
DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN			
Rörelseresultat		20 275	8 516
Avskrivningar	9	15 005	14 449
Erhållna utdelningar från joint ventures och intressebolag[1]		1 991	333
Erhållna räntor och liknande poster		602	550
Erlagda räntor och liknande poster		–1 139	–1 268
Övriga finansiella poster		–815	–437
Betalda inkomstskatter		–3 673	–2 856
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	31	–750	3 989
		31 496	**23 276**
Förändringar av rörelsekapital			
Förändring av varulager		3 643	–454
Förändring av kundfordringar		2 845	–2 137
Förändring av leverantörsskulder		–3 328	5 183
Förändring i avsättningar		–1 126	–303
Förändring av skulder avseende kundkontrakt		2 239	3 872
Övriga förändringar i rörelsekapital		–5 917	4 848
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital		**–1 644**	**11 009**
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**29 852**	**34 285**
INVESTERINGSVERKSAMHETEN			
Förvärv av aktier och andelar	13, 32	–11 518	–4 589
Återbetalningar från joint ventures		132	464
Återbetalning av lån från närstående bolag		—	1 251
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar		–11 972	–8 574
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		–11 352	–9 986
Avyttring av materiella anläggningstillgångar		123	431
Övrigt inom investeringsverksamheten		–150	—
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**–34 737**	**–21 003**
Kassaflöde från den löpande verksamheten och investeringsverksamheten		**–4 885**	**13 282**

MSEK	Not	2021	2020
FINANSIERINGSVERKSAMHETEN			
Upptagna lån till kreditinstitut		1 579	5 011
Erhållna medel från obligationslån	21	—	5 209
Nyemission		20 807	—
Erhållet aktieägartillskott från innehavare utan bestämmande inflytande		360	—
Återbetalning av obligationslån		–8 064	—
Amortering av skulder till kreditinstitut		–2 957	–4 612
Amortering av räntebärande skulder		–1 450	–1 350
Lämnad utdelning till aktieägare och/eller innehavare utan bestämmande inflytande[2]	4	–10 462	–4
Investeringar i kortfristiga placeringar	22	–15 015	–8 806
Återbetalning av kortfristiga placeringar		15 475	4 114
Övrigt inom finansieringsverksamheten[3]		905	–396
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**1 178**	**–834**
Periodens kassaflöde		**–3 707**	**12 448**
Likvida medel vid periodens början		**61 592**	**51 997**
Kursdifferenser i likvida medel		4 380	–2 853
Likvida medel vid periodens slut	22	**62 265**	**61 592**

1) Sedan 2021 redovisas Erhållna utdelningar från joint ventures och intressebolag under kassaflöde från den löpande verksamheten istället för under kassaflöde från investeringsverksamheten. Jämförelsetalen har justerats i enlighet med detta.
2) För vidare information, se Förändringar i eget kapital på sidan 84.
3) Övrigt är hänförligt till realiserat resultat från finansiella instrument om MSEK 947 (–424) och förändring i Övriga långfristiga skulder om MSEK –42 (28).

KASSAFLÖDE

Totala likvida medel, inklusive kortfristiga placeringar, ökade till GSEK 70,3 (69,7). Nettokassan ökade till GSEK 44,8 (35,2). Likviditeten uppgick till GSEK 83,6 (94,4), inklusive outnyttjade kreditfaciliteter om GSEK 13,4 (24,7).

Kassaflödet från den löpande verksamheten var positivt och uppgick till GSEK 29,9 (34,3), framförallt på grund av den positiva utvecklingen av EBITDA om GSEK 35,3 (23,0) exklusive betald inkomstskatt om GSEK –3,7 (–2,9) samt en negativ förändring av rörelsekapitalet om GSEK –1,6 (11,0). Volvo Cars fortsatte att investera i transformationen till att enbart erbjuda helt elektrifierade bilar och kassaflödet från investeringsverksamheten uppgick till GSEK –34,7 (–21,0).

Kassaflödet från finansieringsverksamheten uppgick till GSEK 1,2 (–0,8). Nyemissioner bidrog med 20,8 (—), motverkat av återbetalning av lån uppgående till GSEK –3,0 (–4,6), återbetalning av obligation om GSEK –8,1 (—), samt utdelning till aktieägare som uppgick till GSEK –10,5 (—).

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Noter till Koncernredovisning

Alla belopp anges i MSEK om inget annat anges.
Belopp inom parantes avser föregående år.

NOT 1 – GENERELL INFORMATION FÖR FINANSIELL RAPPORTERING AV VOLVO CARS KONCERNEN

Grunderna för upprättande av redovisningen
Koncernredovisningen för Volvo Car AB (publ.) och dess dotterföretag (koncernen) har upprättats i enlighet med International Financial Reporting Standards (IFRS) utgivna av International Accounting Standards Board (IASB), såsom de har antagits av Europeiska Unionen. Årsredovisningen är vidare upprättad i enlighet med IAS 1 – Utformning av finansiella rapporter samt Årsredovisningslagen. Vidare har RFR 1 – Kompletterande redovisningsregler för koncerner tillämpats, utgiven av Rådet för finansiell rapportering. RFR 1 specificerar de upplysningar som skall presenteras i enlighet med Årsredovisningslagen utöver de upplysningar som lämnas i enlighet med IFRS. Koncernbolagen tillämpar samma redovisningsprinciper som tillämpas i koncernredovisningen, oavsett nationell lagstiftning, och principerna definieras i koncernens direktiv. Dessa principer har tillämpats konsekvent under samtliga perioder, om inget annat angetts.

Tillgångar och skulder är redovisade till anskaffningsvärden, förutom vissa finansiella tillgångar och skulder samt pensioner och ersättning till anställda efter avslutad anställning som värderas till verkligt värde. För att upprätta de finansiella rapporterna behöver ledningen och styrelsen göra vissa uppskattningar och bedömningar samt göra antaganden vilka påverkar till vilket värde tillgångar, skulder, intäkter och kostnader redovisas. Uppskattningar baseras ofta på historisk erfarenhet och olika former av antaganden. Om det faktiska utfallet skiljer sig från gjorda uppskattningar och bedömningar justeras de redovisade värdena. Därför utvärderas regelbundet de uppskattningar och bedömningar som har gjorts. Förändringar i värdet redovisas i den period då förändringen gjordes och om förändringen påverkar framtida perioder redovisas förändringen även i dessa perioder.

De redovisningsprinciper som är väsentliga för koncernen beskrivs i anslutning till respektive not. När en ny redovisningsstandard implementeras beskrivs påverkan av denna implementation i respektive not.

De uppskattningar och bedömningar som är väsentliga, beaktat materialitet och osäkerhet, finns beskrivna i respektive not.

För att undvika upprepningar av principtext används korsreferenser mellan olika avsnitt i årsredovisningen.

Nya redovisningsprinciper
Nya redovisningsprinciper 2021
IASB har publicerat ett antal tillägg till standarder som godkänts av EU vilka träder i kraft från och med 1 januari 2021. Ändrade redovisningsstandarder bedöms inte ha en materiell effekt på Volvo Cars finansiella rapporter.

Nya redovisningsprinciper 2022
IASB har publicerat ett antal tillägg till standarder som godkänts av EU vilka träder i kraft från och med 1 januari 2022. Ändrade redovisningsstandarder bedöms inte ge en materiell effekt på Volvo Cars finansiella rapporter.

Grund för rapporternas upprättande
Koncernen omfattar Volvo Car AB (publ.) och dess dotterföretag. Dotterföretag är alla företag över vilka koncernen har ett bestämmande inflytande och därmed kontroll över detsamma. Koncernen kontrollerar ett företag när koncernen exponeras för, eller har rätt till, rörlig avkastning härrörande från sitt engagemang i bolagen samt kan använda sitt inflytande till att påverka sin avkastning.

Koncernen består av, utöver helägda dotterföretag, ett antal bolag vilka ägs till 50 procent, företrädesvis i Kina, vilka konsolideras (se Not 8 – Innehav i dotterföretag (moderbolaget)). I dessa fall har bedömningen gjorts att koncernen har det bestämmande inflytandet baserat på, utöver ägarandelen, avtalsmässiga förhållanden mellan ägarna. Dotterföretag konsolideras från och med den dag då det bestämmande inflytandet överförs till koncernen. De avkonsolideras från den dag då det bestämmande inflytandet upphör. Andelen av eget kapital hänförligt till innehav utan bestämmande inflytande redovisas separat inom eget kapital.

Utländsk valuta
Den primära ekonomiska miljö i vilken ett företag bedriver verksamhet är vanligen den i vilken det huvudsakligen genererar och förbrukar likvida medel. I normala fall är den funktionella valutan för varje dotterföretag inom koncernen den valuta som används i den ekonomiska miljö där företaget huvudsakligen är verksamt. Koncernens och Volvo Car AB's (publ.) rapporteringsvaluta är svenska kronor (SEK).

Tillgångar och skulder i annan valuta än den funktionella omräknas till den funktionella valutan med tillämpning av balansdagens kurs. Valutakursdifferenser som uppkommer vid denna omräkning redovisas i resultaträkningen.

Valutakursdifferenser som avser rörelsetillgångar och rörelseskulder redovisas i rörelseresultatet, medan valutakursdifferenser som avser finansiella poster redovisas i finansnettot.

När koncernredovisningen upprättas har resultaträkningar för koncernföretag vars funktionella valuta inte är svenska kronor omräknats till koncernens rapporteringsvaluta SEK baserat på månadsvisa genomsnittskurser. Balansräkningar omräknas till SEK i enlighet med balansdagens kurs och de valutakursdifferenser som uppkommer redovisas i övrigt totalresultat och ackumuleras inom eget kapital. Ackumulerade omräkningsdifferenser hänförliga till ett specifikt dotterföretag, joint venture eller intresseföretag återförs till resultatet som en del av reallisationsresultatet vid avyttring av företaget.

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Valutakurserna för koncernens huvudsakliga valutor redovisas i tabellen nedan:

		Genomsnittskurs		Balansdagskurs	
Land	**Valuta**	**2021**	2020	**2021**	2020
Kina	CNY	1,32	1,34	1,43	1,25
Eurozonen	EUR	10,13	10,51	10,29	10,02
Storbritannien	GBP	11,74	11,90	12,26	11,16
USA	USD	8,53	9,26	9,07	8,17
Japan	JPY	0,08	0,09	0,08	0,08

Klassificering av omsättningstillgångar och anläggningstillgångar samt kort- och långfristiga skulder
En tillgång klassificeras som en omsättningstillgång när den främst innehas för handel, förväntas realiseras inom tolv månader efter balansdagen eller när den utgörs av likvida medel, förutsatt att den inte är föremål för några restriktioner. Alla övriga tillgångar klassificeras som anläggningstillgångar. En skuld klassificeras som kortfristig när den främst innehas för handel, förväntas regleras inom tolv månader efter balansdagen eller inte har en ovillkorad rättighet att senarelägga skuldens reglering i minst tolv månader efter balansdagen. Övriga skulder klassificeras som långfristiga.

När en tillgång eller grupp av tillgångar uppfyller kriterierna för att klassificeras som tillgängliga för försäljning och värdet är materiellt, redovisas dessa tillgångar och relaterade skulder på separata rader i balansräkningen.

NOT 2 – INTÄKTER

[redacted]

Intäkter redovisas när köparen erhåller kontroll över den levererade varan eller tjänsten. Kontroll innebär att köparen styr över hur varan eller tjänsten skall användas samt att köparen erhållit fördelarna av varan eller tjänsten. En intäkt redovisas antingen vid försäljningstillfället eller över tid, beroende på de villkor som förelligger. Försäljningen av varor och tjänster kan ge upphov till en skuld avseende kundkontrakt. Sådana skulder redovisas när koncernen är skyldig till att överföra varor eller tjänster till en kund för vilket koncernen har erhållit betalning. Skulder avseende kundkontrakt inkluderar bland annat avsättningar för utökade serviceprogram, restvärdesgarantier, återköpsavtal samt förskott från kunder.

Försäljning av varor
Intäkter redovisas när kontrollen över varan övergår till kunden i enlighet med överenskomna leveransvillkor. Om ett kundkontrakt inkluderar rörliga ersättningar eller ersättningar som ska betalas till kund påverkas värdet av de redovisade intäkterna. Om en rörlig ersättning eller en ersättning som ska betalas till kund, exempelvis volymrabatt eller ett incitamentsprogram, betalas ut vid en senare tidpunkt än intäkten för den sålda varan eller tjänsten redovisas ska en skuld avseende kundkontrakt uppskattas och tas upp i balansräkningen.

Intäkter från försäljning av bilar med utfärdade restvärdesgarantier till en oberoende finansiär, redovisas i sin helhet vid försäljningstidpunkten med avdrag för den uppskattade restvärdesrisken, förutsatt att väsentliga risker kopplade till bilen har överförts till kunden. Den uppskattade restvärdesrisken redovisas som en skuld avseende kundkontrakt, se Not – 26 Kortfristiga och långfristiga skulder avseende kundkontrakt. Intäkten redovisas endast när övergången av kontrollen över bilen kan konstateras.

Försäljning av bilar som är kombinerade med återköpsavtal, redovisas som om de vore operationella leasingkontrakt vilket innebär att bilen redovisas i balansräkningen under kontraktsperioden. Intäkter hänförliga till operationella leasingavtal redovisas linjärt över leasingperioden eftersom kontrollen över bilen inte har övergått till köparen vid försäljningstillfället. Redovisningsprincipen tillämpas även då koncernen har sålt en bil men samtidigt har en rättighet, eller i några fall skyldighet, att återköpa fordonet. Erfarenhetsmässigt vet vi att en majoritet av köparna väljer att utnyttja optionen och därmed kommer koncernen att återköpa bilen. Bilen kommer i dessa fall att redovisas i koncernens balansräkning under kontraktsperioden och skrivas av till dess restvärde, se Not 9 – Avskrivningar. Tillgångens nyttjandeperiod och dess restvärde ses regelbundet över och justeras vid behov, se Not 19 – Varulager och Not 17 – Materiella anläggningstillgångar. Skulden hänförlig till skyldigheten att köpa tillbaka bilen redovisas som långfristig eller kortfristig skuld, se Not 27 – Övriga långfristiga skulder och Not 28 – Övriga kortfristiga skulder. Förutbetalda intäkter hänförlig till försäljning av bilar som är kombinerade med återköpsavtal redovisas som långfristiga eller kortfristiga skulder avseende kundkontrakt, se Not – 26 Kortfristiga och långfristiga skulder avseende kundkontrakt.

Försäljning av tjänster
Koncernen säljer serviceavtal eller förlängda garantier till slutkunderna. Dessa intäkter redovisas linjärt över kontraktsperioden. Den förutbetalda intäkten redovisas som en skuld avseende kundkontrakt, eftersom betalning erhållits i förväg. När en förlängd garanti inkluderas i försäljningspriset för en bil och det är praxis att inkludera denna typ av garanti redovisas en avsättning och motsvarande garantikostnad vid försäljningstillfället. Om den förlängda garantin däremot går utöver vad som är gällande praxis på en specifik marknad, redovisas den som ett separat prestationsåtagande och intäkten redovisas linjärt över kontraktsperioden. I de fall där ett fristående försäljningspris inte är direkt observerbart, uppskattas priset baserat på den förväntade kostnaden plus en vinstmarginal.

Försäljning av licenser
Intäkter från sålda licenser kan antingen redovisas vid en specifik tidpunkt eller över tid, beroende på huruvida den sålda licensen ger en rättighet att använda eller få tillträde till den underliggande tillgången. Koncernen har båda typer av avtal och intäkterna redovisas därmed i enlighet med de aktuella avtalens ekonomiska innebörd. Intäkter från sålda licenser relaterade till IP och annan egenutvecklad teknologi redovisas som omsättning.

Intäkter från prenumerationstjänster, leasing och uthyrning av bilar
Intäkter från prenumerationstjänster, leasing och uthyrning av bilar redovisas linjärt över kontraktsperioden. Intäkter från operationella leasingavtal redovisas linjärt över leasingperioden.

CO_2 krediter
År 2020 uppfyllde koncernen med god marginal de av EU uppsatta målen för CO_2 utsläpp. Koncernen ingick i ett pooling arrangemang med Ford där man erbjöd överskottet av CO_2 utsläpp i enlighet med poolingsystemet som implementerats av EU-kommissionen. Poolingarrangemanget innefattade även CO_2 krediter från koncernens joint venture Polestar. Ersättningen som erhållits från Ford har redovisats som omsättning, och en tillkommande del har erhållits via resultat från andelar i Polestar. Klassificeringen som omsättning baseras på att ersättningen är direkt relaterad till koncernens huvudsakliga verksamhet.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Rörliga ersättningar
Den inneboende risken med rörliga ersättningar är att redovisade intäkter är övervärderade och kan komma att behöva reverseras i kommande perioder. Till följd av detta använder koncernen antingen det förväntade värdet metoden eller det mest sannolika beloppet för att uppskatta det rörliga ersättningsbeloppet. Rörliga ersättningar som redovisas som skuld avseende kundkontrakt kan i framtiden bli utbetalda eller bli intäktsförda. Vid utgången av varje rapportperiod ska koncernen uppdatera sin bedömning av rörliga ersättningar.

Volymrabatter
Bilar säljs ibland med volymrabatter baserade på ackumulerad försäljning över en 3 till 12-månadersperiod. Intäkten redovisas med avdrag för beräknade volymrabatter baserat på en uppskattning av total försäljning i enlighet med avtal. Historisk data används för att uppskatta rabatternas förväntade totala värde. En skuld avseende kundkontakt redovisas för förväntade volymrabatter i förhållande till försäljningen.

Restvärdesgarantier
Koncernen är exponerad för restvärdesgarantier vilket kan innebära en potentiell förlust för koncernen om det framtida marknadsvärdet på bilen är lägre än det värde som har garanterats i avtalet. Denna potentiella negativa effekt redovisas som en skuld avseende kundkontrakt och det framtida marknadsvärdet övervakas för varje individuell bil på löpande basis, särskilt bilar med förbränningsmotorer beaktat den förändring som sker på marknaden med ett allt större fokus på utveckling och producering av elbilar. Uppskattningarna baseras på aktuella bilauktioner, framtida prissänkningar på grund av förväntade förändringar av marknadsvillkoren, uppgifter om bilarnas kvalitet samt reparations och rekonditioneringskostnader etc.

Återköpsåtagande
Bilar som har sålts innehållande ett återköpsåtagande redovisas i koncernens balansräkning som en anläggningstillgång avseende operationell leasing eller som lager beroende på kontraktsperiodens längd. Koncernen är exponerad för risk vid återköpsåtaganden (risken är i princip samma risk som föreligger för restvärdesgarantier). Under kontraktsperioden finns en risk för potentiell förlust för koncernen om det uppskattade värdet i balansräkningen är lägre än marknadsvärdet på bilen. Ökade avskrivningar eller nedskrivning av bilen sker om en potentiell förlust identifieras. Av denna anledning övervakas marknadsvärdet för bilen noggrant genom exempelvis aktuella auktionsvärden, framtida prissänkningar på grund av förväntade förändringar av marknadsvillkoren, planer för marknadsföringsincitament, uppgifter om bilarnas kvalitet samt reparations och rekonditioneringskostnader etc.

Ersättning som betalas till kund
I de fall en kund som en del i en försäljningstransaktion kommer att erhålla likvida medel eller varor uppgående till motsvarande värde, redovisas en reduktion av intäkter med hänsyn till det överförda värdet till kund.

Omsättningen fördelar sig mellan följande geografiska marknader:	**2021**	2020
Kina	63 526	61 236
USA	52 015	40 581
Europa[1]	121 027	121 904
varav Sverige	*28 245*	*25 546*
varav Tyskland	*16 823*	*18 319*
varav Storbritannien	*15 610*	*15 866*
Övriga marknader	45 477	39 112
varav Japan	*7 477*	*7 345*
varav Sydkorea	*5 893*	*5 059*
Summa	**282 045**	**262 833**

Omsättningen fördelar sig mellan följande kategorier:	**2021**	**2020**
Försäljning av produkter samt relaterade varor och tjänster	251 422	239 563
Försäljning av begagnade bilar	21 051	16 288
Kontraktstillverkning för joint ventures	1 622	—
Intäkter från prenumerationstjänster, leasing och biluthyrning	3 497	2 706
Försäljning av licenser och royalties	2 670	2 068
Övrig omsättning[2]	1 783	2 208
Summa	**282 045**	**262 833**

1). Europa definieras som EU27 + EFTA + Storbritannien.
2) Inklusive effekter av CO_2 krediter.

Redovisade intäkter från skulder avseende kundkontrakt i Not 26 – Kortfristiga och långfristiga skulder avseende kundkontrakt finns information om poster som är intäktsförda under året och som tidigare år redovisades som skuld avseende kundkontrakt. Majoriteten av koncernens skulder avseende kundkontrakt är klassificerade som kortfristiga och kommer troligen att redovisas som intäkt under nästkommande år.

NOT 3 – KOSTNADER PER KOSTNADSSLAG

	2021	2020
Materialkostnader inkl. frakt, distribution och garantikostnader	–188 835	–185 268
Personalkostnader	–37 215	–34 695
Avskrivningar[1]	–15 005	–14 449
Övrigt	–21 407	–18 012
Summa	**–262 462**	**–252 424**

1) Avskrivningarna för 2020 har påverkats av justering av nyttjandeperioder för att återspegla uppdaterade antaganden och förändringar i cykelplanerna.

Beloppet som presenteras som Personalkostnader har blivit reducerat med kapitaliserade lönekostnader relaterade till produktutveckling. Erhållna statliga stöd (se Not 10 – Statliga stöd) har reducerat beloppen som presenteras som Personal samt Övrigt.

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Valutakurserna för koncernens huvudsakliga valutor redovisas i tabellen nedan:

		Genomsnittskurs		Balansdagskurs	
Land	**Valuta**	**2021**	2020	**2021**	2020
Kina	CNY	1,32	1,34	1,43	1,25
Eurozonen	EUR	10,13	10,51	10,29	10,02
Storbritannien	GBP	11,74	11,90	12,26	11,16
USA	USD	8,53	9,26	9,07	8,17
Japan	JPY	0,08	0,09	0,08	0,08

Klassificering av omsättningstillgångar och anläggningstillgångar samt kort- och långfristiga skulder
En tillgång klassificeras som en omsättningstillgång när den främst innehas för handel, förväntas realiseras inom tolv månader efter balansdagen eller när den utgörs av likvida medel, förutsatt att den inte är föremål för några restriktioner. Alla övriga tillgångar klassificeras som anläggningstillgångar. En skuld klassificeras som kortfristig när den främst innehas för handel, förväntas regleras inom tolv månader efter balansdagen eller inte har en ovillkorad rättighet att senarelägga skuldens reglering i minst tolv månader efter balansdagen. Övriga skulder klassificeras som långfristiga.

När en tillgång eller grupp av tillgångar uppfyller kriterierna för att klassificeras som tillgängliga för försäljning och värdet är materiellt, redovisas dessa tillgångar och relaterade skulder på separata rader i balansräkningen.

NOT 2 – INTÄKTER

[redacted]

Intäkter redovisas när köparen erhåller kontroll över den levererade varan eller tjänsten. Kontroll innebär att köparen styr över hur varan eller tjänsten skall användas samt att köparen erhållit fördelarna av varan eller tjänsten. En intäkt redovisas antingen vid försäljningstillfället eller över tid, beroende på de villkor som föreligger. Försäljningen av varor och tjänster kan ge upphov till en skuld avseende kundkontrakt. Sådana skulder redovisas när koncernen är skyldig till att överföra varor eller tjänster till en kund för vilket koncernen har erhållit betalning. Skulder avseende kundkontrakt inkluderar bland annat avsättningar för utökade serviceprogram, restvärdesgarantier, återköpsavtal samt förskott från kunder.

Försäljning av varor
Intäkter redovisas när kontrollen över varan övergår till kunden i enlighet med överenskomna leveransvillkor. Om ett kundkontrakt inkluderar rörliga ersättningar eller ersättningar som ska betalas till kund påverkas värdet av de redovisade intäkterna. Om en rörlig ersättning eller en ersättning som ska betalas till kund, exempelvis volymrabatt eller ett incitamentsprogram, betalas ut vid en senare tidpunkt än intäkten för den sålda varan eller tjänsten redovisas ska en skuld avseende kundkontrakt uppskattas och tas upp i balansräkningen.

Intäkter från försäljning av bilar med utfärdade restvärdesgarantier till en oberoende finanslär, redovisas i sin helhet vid försäljningstidpunkten med avdrag för den uppskattade restvärdesrisken, förutsatt att väsentliga risker kopplade till bilen har överförts till kunden. Den uppskattade restvärdesrisken redovisas som en skuld avseende kundkontrakt, se Not – 26 Kortfristiga och långfristiga skulder avseende kundkontrakt. Intäkten redovisas endast när övergången av kontrollen över bilen kan konstateras.

Försäljning av bilar som är kombinerade med återköpsavtal, redovisas som om de vore operationella leasingkontrakt vilket innebär att bilen redovisas i balansräkningen under kontraktsperioden. Intäkter hänförliga till operationella leasingavtal redovisas linjärt över leasingperioden eftersom kontrollen över bilen inte har övergått till köparen vid försäljningstillfället. Redovisningsprincipen tillämpas även då koncernen har sålt en bil men samtidigt har en rättighet, eller i några fall skyldighet, att återköpa fordonet. Erfarenhetsmässigt vet vi att en majoritet av köparna väljer att utnyttja optionen och därmed kommer koncernen att återköpa bilen. Bilen kommer i dessa fall att redovisas i koncernens balansräkning under kontraktsperioden och skrivas av till dess restvärde, se Not 9 – Avskrivningar. Tillgångens nyttjandeperiod och dess restvärde ses regelbundet över och justeras vid behov, se Not 19 – Varulager och Not 17 – Materiella anläggningstillgångar. Skulden hänförlig till skyldigheten att köpa tillbaka bilen redovisas som långfristig eller kortfristig skuld, se Not 27 – Övriga långfristiga skulder och Not 28 – Övriga kortfristiga skulder. Förutbetalda intäkter hänförlig till försäljning av bilar som är kombinerade med återköpsavtal redovisas som långfristiga eller kortfristiga skulder avseende kundkontrakt, se Not – 26 Kortfristiga och långfristiga skulder avseende kundkontrakt.

Försäljning av tjänster
Koncernen säljer serviceavtal eller förlängda garantier till slutkunderna. Dessa intäkter redovisas linjärt över kontraktsperioden. Den förutbetalda intäkten redovisas som en skuld avseende kundkontrakt, eftersom betalning erhållits i förväg. När en förlängd garanti inkluderas i försäljningspriset för en bil och det är praxis att inkludera denna typ av garanti redovisas en avsättning och motsvarande garantikostnad vid försäljningstillfället. Om den förlängda garantin däremot går utöver vad som är gällande praxis på en specifik marknad, redovisas den som ett separat prestationsåtagande och intäkten redovisas linjärt över kontraktsperioden. I de fall där ett fristående försäljningspris inte är direkt observerbart, uppskattas priset baserat på den förväntade kostnaden plus en vinstmarginal.

Försäljning av licenser
Intäkter från sålda licenser kan antingen redovisas vid en specifik tidpunkt eller över tid, beroende på huruvida den sålda licensen ger en rättighet att använda eller få tillträde till den underliggande tillgången. Koncernen har båda typer av avtal och intäkterna redovisas därmed i enlighet med de aktuella avtalens ekonomiska innebörd. Intäkter från sålda licenser relaterade till IP och annan egenutvecklad teknologi redovisas som omsättning.

Intäkter från prenumerationstjänster, leasing och uthyrning av bilar
Intäkter från prenumerationstjänster, leasing och uthyrning av bilar redovisas linjärt över kontraktsperioden. Intäkter från operationella leasingavtal redovisas linjärt över leasingperioden.

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

CO_2 krediter
År 2020 uppfyllde koncernen med god marginal de av EU uppsatta målen för CO_2 utsläpp. Koncernen ingick i ett pooling arrangemang med Ford där man erbjöd överskottet av CO_2 utsläpp i enlighet med poolingsystemet som implementerats av EU-kommissionen. Poolingarrangemanget innefattade även CO_2 krediter från koncernens joint venture Polestar. Ersättningen som erhållits från Ford har redovisats som omsättning, och en tillkommande del har erhållits via resultat från andelar i Polestar. Klassificeringen som omsättning baseras på att ersättningen är direkt relaterad till koncernens huvudsakliga verksamhet.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Rörliga ersättningar
Den inneboende risken med rörliga ersättningar är att redovisade intäkter är övervärderade och kan komma att behöva reverseras i kommande perioder. Till följd av detta använder koncernen antingen det förväntade värdet metoden eller det mest sannolika beloppet för att uppskatta det rörliga ersättningsbeloppet. Rörliga ersättningar som redovisas som skuld avseende kundkontrakt kan i framtiden bli utbetalda eller bli intäktsförda. Vid utgången av varje rapportperiod ska koncernen uppdatera sin bedömning av rörliga ersättningar.

Volymrabatter
Bilar säljs ibland med volymrabatter baserade på ackumulerad försäljning över en 3 till 12-månadersperiod. Intäkten redovisas med avdrag för beräknade volymrabatter baserat på en uppskattning av total försäljning i enlighet med avtal. Historisk data används för att uppskatta rabatternas förväntade totala värde. En skuld avseende kundkontakt redovisas för förväntade volymrabatter i förhållande till försäljningen.

Restvärdesgarantier
Koncernen är exponerad för restvärdesgarantier vilket kan innebära en potentiell förlust för koncernen om det framtida marknadsvärdet på bilen är lägre än det värde som har garanterats i avtalet. Denna potentiella negativa effekt redovisas som en skuld avseende kundkontrakt och det framtida marknadsvärdet övervakas för varje individuell bil på löpande basis, särskilt bilar med förbränningsmotorer beaktat den förändring som sker på marknaden med ett allt större fokus på utveckling och producering av elbilar. Uppskattningarna baseras på aktuella bilauktioner, framtida prissänkningar på grund av förväntade förändringar av marknadsvillkoren, uppgifter om bilarnas kvalitet samt reparations och rekonditioneringskostnader etc.

Återköpsåtagande
Bilar som har sålts innehållande ett återköpsåtagande redovisas i koncernens balansräkning som en anläggningstillgång avseende operationell leasing eller som lager beroende på kontraktsperiodens längd. Koncernen är exponerad för risk vid återköpsåtaganden (risken är i princip samma risk som föreligger för restvärdesgarantier). Under kontraktsperioden finns en risk för potentiell förlust för koncernen om det uppskattade värdet i balansräkningen är lägre än marknadsvärdet på bilen. Ökade avskrivningar eller nedskrivning av bilen sker om en potentiell förlust identifieras. Av denna anledning övervakas marknadsvärdet för bilen noggrant genom exempelvis aktuella auktionsvärden, framtida prissänkningar på grund av förväntade förändringar av marknadsvillkoren, planer för marknadsföringsincitament, uppgifter om bilarnas kvalitet samt reparations och rekonditioneringskostnader etc.

Ersättning som betalas till kund
I de fall en kund som en del i en försäljningstransaktion kommer att erhålla likvida medel eller varor uppgående till motsvarande värde, redovisas en reduktion av intäkter med hänsyn till det överförda värdet till kund.

Omsättningen fördelar sig mellan följande geografiska marknader:	2021	2020
Kina	63 526	61 236
USA	52 015	40 581
Europa[1]	121 027	121 904
varav Sverige	*28 245*	*25 546*
varav Tyskland	*16 823*	*18 319*
varav Storbritannien	*15 610*	*15 866*
Övriga marknader	45 477	39 112
varav Japan	*7 477*	*7 345*
varav Sydkorea	*5 893*	*5 059*
Summa	**282 045**	**262 833**

Omsättningen fördelar sig mellan följande kategorier:	2021	2020
Försäljning av produkter samt relaterade varor och tjänster	251 422	239 563
Försäljning av begagnade bilar	21 051	16 288
Kontraktstillverkning för joint ventures	1 622	—
Intäkter från prenumerationstjänster, leasing och biluthyrning	3 497	2 706
Försäljning av licenser och royalties	2 670	2 068
Övrig omsättning[2]	1 783	2 208
Summa	**282 045**	**262 833**

1) Europa definieras som EU27 + EFTA + Storbritannien.
2) Inklusive effekter av CO_2 krediter.

Redovisade intäkter från skulder avseende kundkontrakt I Not 26 – Kortfristiga och långfristiga skulder avseende kundkontrakt finns information om poster som är intäktsförda under året och som tidigare år redovisades som skuld avseende kundkontrakt. Majoriteten av koncernens skulder avseende kundkontrakt är klassificerade som kortfristiga och kommer troligen att redovisas som intäkt under nästkommande år.

NOT 3 – KOSTNADER PER KOSTNADSSLAG

	2021	2020
Materialkostnader inkl. frakt, distribution och garantikostnader	–188 835	–185 268
Personalkostnader	–37 215	–34 695
Avskrivningar[1]	–15 005	–14 449
Övrigt	–21,407	–18 012
Summa	**–262 462**	**–252 424**

1) Avskrivningarna för 2020 har påverkats av justering av nyttjandeperioder för att återspegla uppdaterade antaganden och förändringar i cykelplanerna.

Beloppet som presenteras som Personalkostnader har blivit reducerat med kapitaliserade lönekostnader relaterade till produktutveckling. Erhållna statliga stöd (se Not 10 – Statliga stöd) har reducerat beloppen som presenteras som Personal samt Övrigt.

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

NOT 4 – TRANSAKTIONER MED NÄRSTÅENDE

Koncernen har flertalet transaktioner med närstående parter, varav merparten avser försäljning av komponenter, licenser och teknologi samt inköp av bilar. Närstående parter är företag som inte konsolideras i Volvo Cars men ingår i Geelysfären samt andra företag såsom intresseföretag och joint ventures. Transaktioner med närstående parter sker till marknadsmässiga villkor.

Väsentliga transaktioner och avtal med närstående parter under året

- I januari återtog Geelykoncernen sin investering i Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd, till följd av ett avtal som undertecknades i december 2020. Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd. blev genom transaktionen ett helägt dotterbolag till Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd. Transaktionen hade ingen påverkan på koncernens balansräkning, mer än att innehavet om MSEK 1 882 i joint venturebolaget omklassificerades till likvida medel.
- Zenuity AB, joint venturebolaget som ägs av Volvo Cars och Veoneer Sweden AB, lämnade utdelning till sina aktieägare varav Volvo Cars erhöll MSEK 1 175 (326). Då det bokförda värdet uppgick till 0 redovisades utdelningen i resultaträkningen som resultat från andelar i joint ventures och intresseföretag.
- I mars tog Polestar Automotive Holding Group in MUSD 550 i externt kapital från en grupp av långsiktiga finansiella investerare. Den riktade emissionen genomfördes genom nyemitterade aktier med följdeffekt att Volvo Cars intresse i Polestar minskade. Omvärderingseffekten uppgick till MSEK 2 039 och redovisades som resultat från andelar i joint ventures och intresseföretag.
- Lynk & Co Investment Co., Ltd, joint venturebolaget som ägs av Volvo Cars, Zhejiang Jirun Automobile Co., Ltd and Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Co., Ltd, lämnade utdelning till sina aktieägare varav MSEK 703 (—) till Volvo Cars. Vidare lämnade joint venturebolaget Volvofinans Bank utdelning om MSEK 107 (—) till sina respektive ägare, Volvo Cars och AB Volverkinvest.
- Volvo Car AB (publ.) lämnade utdelning om MSEK 179 (—) till innehavarna av preferensaktier samt beslutade om utdelning till Geely Sweden Holdings AB om MSEK 5 979 (—). Utdelningen till Geely Sweden Holdings AB reglerades 30 juni genom att överföra hela aktieinnehavet i Powertrain Engineering Sweden AB och Powertrain Engineering Sweden Real Estate AB, med en nettoeffekt i koncernens eget kapital på MSEK 5 530 då aktiernas verkliga värde var högre än deras redovisade värde. Vidare lämnades utdelning till Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd om MSEK 9 691, varav MSEK 9 199 från det 50 procent ägda dotterbolaget Daqing Volvo Car Manufacturing Co., Ltd och MSEK 492 från det 50 procent ägda dotterbolaget Zhangjiakou Volvo Car Engine Manufacturing Co., Ltd.
- I juli ingick Volvo Cars ett avtal med PSD Investment Ltd om att förvärva en mindre andel av deras aktier i Polestar Automotive Holding Ltd. I enlighet med avtalet avyttrade PSD Investment Ltd 7,3 procent av sitt innehav till Volvo Cars, vilket ökade Volvo Cars andel i Polestar från 46,1 procent till 49,5 procent. Transaktionen har inte haft någon påverkan på Volvo Cars röstandel i Polestar Automotive Holding Ltd.
- I juli förvärvade ECARX Technology Ltd, ett närstående bolag med samma huvudägare som Volvo Cars, dock utanför Geelysfären, 15 procent av aktieinnehavet i Zenseact AB genom en riktad nyemission. Den riktade nyemissionen uppgick till MSEK 907.
- I juli ingick Volvo Cars och Geely Holding ett avtal med avsikten att Volvo Cars skall förvärva det återstående aktieinnehavet i de redan konsoliderade kinesiska produktionsanläggningarna i Daqing och Chengdu samt i ett centrum för forskning och utveckling i Shanghai. Slutförandet av dessa transaktioner är beroende av myndighetsgodkännanden i Kina, och förväntas ske under 2022–2023.
- I september bildade Volvo Cars och ECARX Technology Ltd tillsammans ett nytt bolag, HaleyTek AB, för att vidareutveckla och kommersialisera det infotainmentsystem som används i Volvo och Polestarbilar. Volvo Cars äger 60 procent av andelarna i HaleyTek AB och bolaget redovisas således som ett konsoliderat dotterbolag medan ECARX Technology Ltd har ett minoritetsintresse på 40 procent. ECARX Technology Ltd har lämnat ett kapitaltillskott till HaleyTek AB uppgående till MSEK 360.
- Den 27 september 2021 offentliggjorde Polestar sin ambition att noteras på Nasdaqbörsen i New York, genom det särskilda förvärvsbolaget (SPAC-bolaget), Gores Guggenheim. Polestars förväntade börsvärde uppskattas till GUSD 20. Noteringen förväntas äga rum under första halvåret 2022. I direkt anslutning till, och förutsatt att de-SPAC förfarandet slutförs, har Polestar tecknat avtal om nyemission, vilken förväntas tillföra en bruttolikvid om ca MUSD 250. Volvo Cars har gått med på att teckna aktier för upp till MUSD 100 och nuvarande teckningsavtal motsvarar ett värde om MUSD 11. Vidare har Volvo Cars ingått ett avtal med Polestar om att, i direkt anslutning till slutförande av de-SPAC förfarandet, teckna sig för konvertibla preferensaktier upp till ett värde om MUSD 600. Nuvarande avtal uppgår till ett värde om MUSD 589. De medel som Polestar erhåller för de konvertibla preferensaktierna skall användas för att återbetala leverantörsskulder till Volvo Cars. Det slutgiltiga värdet av Volvo Cars investering i nyemissionen samt konvertibla preferensaktier kan komma att ändras, men den totala investeringen i Polestar kommer ej att överstiga MUSD 600. I samband med slutförandet av de-SPAC förfarandet förväntas de konvertibla preferensaktierna konverteras till stamaktier av serie A i Polestar till en konverteringskurs om USD 10 per aktie, som är föremål för sedvanliga omräkningsbestämmelser samt förutsätter, bland annat, att Volvo Cars direkt eller indirekt äger mindre än 50 procent av rösträtten i Polestar efter konverteringen. Efter slutförandet av de-SPAC förfarandet och noteringen på Nasdaq New York förväntas Volvo Cars att indirekt äga 47,8 procent av aktierna och 49,4 procent av rösterna i Polestar, förutsatt att inga befintliga aktieägare i Gores Guggenheim utnyttjar sin inlösenrätt. Volvo Cars har även möjlighet att erhålla så kallade Earn Out Shares från Polestar för det fall aktiekursen skulle överstiga en viss förutbestämd kurs. Totalt maximalt antal aktier som skulle kunna erhållas uppgår till cirka 7,5 procent multiplicerat med antalet aktier som Volvo Cars innehar efter slutförandet av de-SPAC förfarandet. Ett erhållande av Earn Out Share skulle innebära en marginell ökning av vår röstandel, Röstandelen kommer fortsatt understiga 50 procent.
- I december förvärvade Volvo Cars 100 procent av aktierna i Asia Euro Automobile Manufacturing (Taizhou) Co., Ltd. (tidigare kallat Luqiao) från Geely Auto Group Co., Ltd. Investeringen uppgick till MSEK –10 551, inklusive återbetalning av lån. Ramavtalet inkluderar även en option för Volvo Cars att förvärva hyrd mark samt byggnad från Zhejiang Jingang Automobile Co., Ltd. Fabriken producerar de mindre CMA-baserade bilarna i 40-serien, XC40 för Volvo Cars och Polestar 2 för Polestar.

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Tabell över transaktioner med närstående parter

Tabellen nedan inkluderar alla tillgångar och skulder till närstående parter. Utöver långfristiga fordringar om MSEK 5 196 (694)[3] är samtliga tillgångar och skulder kortfristiga. För detaljerad information, se Sammanställning av transaktioner med närstående parter.

	Försäljning av varor, tjänster och övrigt		Inköp av varor, tjänster och övrigt	
	2021	2020	**2021**	2020
Närstående företag[1][2][4]	7 128	5 131	–12 665	–7 085
Joint ventures och intresseföretag[1]	1 448	1 303	–1 815	–2 363

	Fordringar		Skulder	
	31 dec 2021	31 dec 2020	**31 dec 2021**	31 dec 2020
Närstående företag[1][2][3][4]	18 626	9 248	4 758	5 486
Joint ventures och intresseföretag[1]	991	518	499	1 202

1) Närstående företag är företag inom Geelysfären och joint ventures som ägs tillsammans med bolag inom Geelysfären. Avseende joint ventures och intresseföretag se Not 13 – Innehav i joint ventures och intresseföretag.
2) Omsättning från försäljning av licenser och teknologi uppgick till MSEK 1 471 (1 774).
3) Ökningen av fordringar beror främst på Polestar fordringar, som ingick i Volvo Cars förvärv av Taizhou från Geely. Ökningen av inköp av varor är primärt hänförlig till Powertrain Engineering Sweden AB.
4) Transaktioner med Polestar fram till och med mitten av september 2020 har gjorts med Polestar Automotive Shanghaikoncernen medan transaktioner därefter har gjorts med Polestar Automotive Holding-koncernen.

Sammanställning av transaktioner med närstående parter

Polestarkoncernen

Försäljning av licenser och teknologi uppgick till MSEK 1 281 (1 541) och har redovisats som omsättning. Till följd av förvärvet av Taizhou den 1 december 2021 uppgick försäljningen av Polestar bilar till ett värde av MSEK 1 641. Försäljning av övriga tjänster uppgick till MSEK 529 (432) och har redovisats som övriga rörelseintäkter. Volvo Cars har sålt patent om MSEK 153 (—) vilka har redovisats som övriga rörelseintäkter. Volvo Cars inköp av Polestarbilar från Polestar uppgick till MSEK –377 (–302). Vidare har Volvo Cars gjort inköp från Polestarkoncernen om MSEK –227 (–307) av mjukvaruuppdateringar för prestanda till slutkund. Inköpen har redovisats som kostnad för sålda varor.

Volvo Cars förvärv av Taizhoufabriken inkluderade fordringar relaterade till Polestar uppgående till MSEK 8 977.

Taizhou (tidigare kallad Luqiao)

Sedan 1 december 2021 ingår Taizhoufabriken i ett dotterbolag inom koncernen. Transaktionerna nedan avser perioden fram till förvärvsdagen. Ersättning för driften av fabriken uppgick till MSEK 253 (424) och har redovisats som övriga rörelseintäkter. Koncernen har även sålt motorer till fabriken för dess produktion av CMA-baserade bilar, försäljningen har redovisats som omsättning om MSEK 845 (922). Koncernens inköp av bilar från Taizhou-fabriken uppgick till MSEK –3 434 (–4 426) och har redovisats som kostnad för sålda varor. Koncernen har försett fabriken med maskiner till produktionen genom ett leasingavtal vilket har redovisats som en långfristig fordran om MSEK — (694).

Ningbo

Koncernen har avtal med Ningbo Geely Automobile Research & Development Co., Ltd avseende utveckling av teknologi som kommer att användas i Volvo Cars framtida bilmodeller. Vidare har koncernen sedan 2020 ett avtal med Ningbo UMD Automobile Transmission Co., Ltd avseende inköp av växellådor till XC40 plug-in bilar. Slutligen har koncernen sedan 2019 ett avtal med Ningbo Fuhong Auto Sales Co., Ltd avseende försäljning av bilar. Inköp av teknologi uppgick till MSEK –938 (—) varav MSEK –641 (—) har redovisats som immateriella tillgångar. Inköp av växellådor till XC40 plug-in bilar uppgick till MSEK –898 (–716) och har redovisats som kostnad för sålda varor. Försäljningen av bilarna har redovisats som omsättning om MSEK 791 (747).

China-Euro Vehicle Technology AB (CEVT)

Koncernen har ett avtal med CEVT och Ningbo Geely Automobile Research & Development Co., Ltd avseende utveckling av CMA-plattformen. Under 2021 undertecknades även ett tilläggsavtal för vidareutveckling av plattformen och Volvo Cars har även sedan tidigare ett avtal med CEVT relaterat till utveckling av framtida bilar på CMA-plattformen. Inköp från CEVT uppgick till MSEK –356 (–52) varav MSEK –315 (–36) avsåg inköp av teknologi och licens som har kapitaliserats som immateriella tillgångar.

Powertrain Engineering Sweden AB (PES)

Powertrain Engineering Sweden AB är sedan 30 juni 2021 ett närstående bolag till Volvo Cars, 100 procent ägt av Geely Sweden Holdings AB. Intentionen är att PES ska ägas av det nybildade bolaget Zhejiang Aurobay Powertrain Co., Ltd., i vilket Volvo Cars har en ägarandel av 33 procent och således fortsatt att vara ett närstående bolag. Volvo Cars har flera avtal med PES relaterade till inköp och utveckling av förbränningsmotorer. Inköp från Powertrain Engineering Sweden AB uppgick till MSEK –5 039 (—) och avsåg främst förbränningsmotorer och produktutveckling. Inköpet av förbränningsmotorer uppgick till MSEK –4 354 (—) och har primärt redovisats som kostnad för sålda varor. Inköp av produktutveckling uppgick till MSEK –695 (—) varav har MSEK –385 (—) redovisats som immateriell tillgång.

Zhejiang Forever New Energy

Volvo Cars har ett avtal med Zhejiang Forever New Energy Co., Ltd, avseende inköp av batterier. Inköpen uppgick till MSEK –461 (–207) och har redovisats som kostnad för sålda varor.

Zeekr Automobile

Sedan september 2021 har Volvo Cars ett avtal med Zeekr Automobile (Ningbo Hangzhou Bay New Zone) Co., Ltd, avseende forskning och utveckling av teknologi för framtida bilar. Inköp av forskning och utvecklingstjänster från Zeekr uppgår till MSEK –110 (—).

NOT 5 – ERSÄTTNING TILL REVISORER

	2021	2020
Deloitte		
Revisionsuppdrag	–43	–49
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget	–14	–8
Skatterådgivning	–1	–2
Övriga tjänster	–5	–2
Summa	**–63**	**–61**

Med **revisionsuppdrag** avses granskning av årsredovisningen, räkenskaperna samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning. Revisionen omfattar även rådgivning och biträde som föranleds av de iakttagelser som gjorts i samband med revisionsuppdraget.

NOT 4 – TRANSAKTIONER MED NÄRSTÅENDE

[redacted]

Koncernen har flertalet transaktioner med närstående parter, varav merparten avser försäljning av komponenter, licenser och teknologi samt inköp av bilar. Närstående parter är företag som inte konsolideras i Volvo Cars men ingår i Geelysfären samt andra företag såsom intresseföretag och joint ventures. Transaktioner med närstående parter sker till marknadsmässiga villkor.

Väsentliga transaktioner och avtal med närstående parter under året

- I januari återtog Geelykoncernen sin investering i Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd, till följd av ett avtal som undertecknades i december 2020. Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd. blev genom transaktionen ett helägt dotterbolag till Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd. Transaktionen hade ingen påverkan på koncernens balansräkning, mer än att innehavet om MSEK 1 882 i joint venturebolaget omklassificerades till likvida medel.
- Zenuity AB, joint venturebolaget som ägs av Volvo Cars och Veoneer Sweden AB, lämnade utdelning till sina aktieägare varav Volvo Cars erhöll MSEK 1 175 (326). Då det bokförda värdet uppgick till 0 redovisades utdelningen i resultaträkningen som resultat från andelar i joint ventures och intresseföretag.
- I mars tog Polestar Automotive Holding Group in MUSD 550 i externt kapital från en grupp av långsiktiga finansiella investerare. Den riktade emissionen genomfördes genom nyemitterade aktier med följdeffekt att Volvo Cars intresse i Polestar minskade. Omvärderingseffekten uppgick till MSEK 2 039 och redovisades som resultat från andelar i joint ventures och intresseföretag.
- Lynk & Co Investment Co., Ltd, joint venturebolaget som ägs av Volvo Cars, Zhejiang Jirun Automobile Co., Ltd and Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Co., Ltd, lämnade utdelning till sina aktieägare varav MSEK 703 (—) till Volvo Cars. Vidare lämnade joint venturebolaget Volvofinans Bank utdelning om MSEK 107 (—) till sina respektive ägare, Volvo Cars och AB Volverkinvest.
- Volvo Car AB (publ.) lämnade utdelning om MSEK 179 (—) till innehavarna av preferensaktier samt beslutade om utdelning till Geely Sweden Holdings AB om MSEK 5 979 (—). Utdelningen till Geely Sweden Holdings AB reglerades 30 juni genom att överföra hela aktieinnehavet i Powertrain Engineering Sweden AB och Powertrain Engineering Sweden Real Estate AB, med en nettoeffekt i koncernens eget kapital på MSEK 5 530 då aktiernas verkliga värde var högre än deras redovisade värde. Vidare lämnades utdelning till Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd om MSEK 9 691, varav MSEK 9 199 från det 50 procent ägda dotterbolaget Daqing Volvo Car Manufacturing Co., Ltd och MSEK 492 från det 50 procent ägda dotterbolaget Zhangjiakou Volvo Car Engine Manufacturing Co., Ltd.
- I juli ingick Volvo Cars ett avtal med PSD Investment Ltd om att förvärva en mindre andel av deras aktier i Polestar Automotive Holding Ltd. I enlighet med avtalet avyttrade PSD Investment Ltd 7,3 procent av sitt innehav till Volvo Cars, vilket ökade Volvo Cars andel i Polestar från 46,1 procent till 49,5 procent. Transaktionen har inte haft någon påverkan på Volvo Cars röstandel i Polestar Automotive Holding Ltd.
- I juli förvärvade ECARX Technology Ltd, ett närstående bolag med samma huvudägare som Volvo Cars, dock utanför Geelysfären, 15 procent av aktieinnehavet i Zenseact AB genom en riktad nyemission. Den riktade nyemissionen uppgick till MSEK 907.
- I juli ingick Volvo Cars och Geely Holding ett avtal med avsikten att Volvo Cars skall förvärva det återstående aktieinnehavet i de redan konsoliderade kinesiska produktionsanläggningarna i Daqing och Chengdu samt i ett centrum för forskning och utveckling i Shanghai. Slutförandet av dessa transaktioner är beroende av myndighetsgodkännanden i Kina, och förväntas ske under 2022–2023.
- I september bildade Volvo Cars och ECARX Technology Ltd tillsammans ett nytt bolag, HaleyTek AB, för att vidareutveckla och kommersialisera det infotainmentsystem som används i Volvo och Polestarbilar. Volvo Cars äger 60 procent av andelarna i HaleyTek AB och bolaget redovisas således som ett konsoliderat dotterbolag medan ECARX Technology Ltd har ett minoritetsintresse på 40 procent. ECARX Technology Ltd har lämnat ett kapitaltillskott till HaleyTek AB uppgående till MSEK 360.
- Den 27 september 2021 offentliggjorde Polestar sin ambition att noteras på Nasdaqbörsen i New York, genom det särskilda förvärvsbolaget (SPAC-bolaget), Gores Guggenheim. Polestars förväntade börsvärde uppskattas till GUSD 20. Noteringen förväntas äga rum under första halvåret 2022. I direkt anslutning till, och förutsatt att de-SPAC förfarandet slutförs, har Polestar tecknat avtal om nyemission, vilken förväntas tillföra en bruttolikvid om ca MUSD 250. Volvo Cars har gått med på att teckna aktier för upp till MUSD 100 och nuvarande teckningsavtal motsvarar ett värde om MUSD 11. Vidare har Volvo Cars ingått ett avtal med Polestar om att, i direkt anslutning till slutförande av de-SPAC förfarandet, teckna sig för konvertibla preferensaktier upp till ett värde om MUSD 600. Nuvarande avtal uppgår till ett värde om MUSD 589. De medel som Polestar erhåller för de konvertibla preferensaktierna skall användas för att återbetala leverantörsskulder till Volvo Cars. Det slutgiltiga värdet av Volvo Cars investering i nyemissionen samt konvertibla preferensaktier kan komma att ändras, men den totala investeringen i Polestar kommer ej att överstiga MUSD 600. I samband med slutförandet av de-SPAC förfarandet förväntas de konvertibla preferensaktierna konverteras till stamaktier av serie A i Polestar till en konverteringskurs om USD 10 per aktie, som är föremål för sedvanliga omräkningsbestämmelser samt förutsätter, bland annat, att Volvo Cars direkt eller indirekt äger mindre än 50 procent av rösträtten i Polestar efter konverteringen. Efter slutförandet av de-SPAC förfarandet och noteringen på Nasdaq New York förväntas Volvo Cars att indirekt äga 47,8 procent av aktierna och 49,4 procent av rösterna i Polestar, förutsatt att inga befintliga aktieägare i Gores Guggenheim utnyttjar sin inlösenrätt. Volvo Cars har även möjlighet att erhålla så kallade Earn Out Shares från Polestar för det fall aktiekursen skulle överstiga en viss förutbestämd kurs. Totalt maximalt antal aktier som skulle kunna erhållas uppgår till cirka 7,5 procent multiplicerat med antalet aktier som Volvo Cars innehar efter slutförandet av de-SPAC förfarandet. Ett erhållande av Earn Out Share skulle innebära en marginell ökning av vår röstandel, Röstandelen kommer fortsatt understiga 50 procent.
- I december förvärvade Volvo Cars 100 procent av aktierna i Asia Euro Automobile Manufacturing (Taizhou) Co., Ltd. (tidigare kallat Luqiao) från Geely Auto Group Co., Ltd. Investeringen uppgick till MSEK –10 551, inklusive återbetalning av lån. Ramavtalet inkluderar även en option för Volvo Cars att förvärva hyrd mark samt byggnad från Zhejiang Jingang Automobile Co., Ltd. Fabriken producerar de mindre CMA-baserade bilarna i 40-serien, XC40 för Volvo Cars och Polestar 2 för Polestar.

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Tabell över transaktioner med närstående parter

Tabellen nedan inkluderar alla tillgångar och skulder till närstående parter. Utöver långfristiga fordringar om MSEK 5 196 (694)[3] är samtliga tillgångar och skulder kortfristiga. För detaljerad information, se Sammanställning av transaktioner med närstående parter.

	Försäljning av varor, tjänster och övrigt		Inköp av varor, tjänster och övrigt	
	2021	2020	**2021**	2020
Närstående företag[1][2][4]	7 128	5 131	–12 665	–7 085
Joint ventures och intresseföretag[1]	1 448	1 303	–1 815	–2 363

	Fordringar		Skulder	
	31 dec 2021	31 dec 2020	**31 dec 2021**	31 dec 2020
Närstående företag[1][2][3][4]	18 626	9 248	4 758	5 486
Joint ventures och intresseföretag[1]	991	518	499	1 202

1) Närstående företag är företag inom Geelysfären och joint ventures som ägs tillsammans med bolag inom Geelysfären. Avseende joint ventures och intresseföretag se Not 13 – Innehav i joint ventures och intresseföretag.
2) Omsättning från försäljning av licenser och teknologi uppgick till MSEK 1 471 (1 774).
3) Ökningen av fordringar beror främst på Polestar fordringar, som ingick i Volvo Cars förvärv av Taizhou från Geely. Ökningen av inköp av varor är primärt hänförlig till Powertrain Engineering Sweden AB.
4) Transaktioner med Polestar fram till och med mitten av september 2020 har gjorts med Polestar Automotive Shanghaikoncernen medan transaktioner därefter har gjorts med Polestar Automotive Holdingkoncernen.

Sammanställning av transaktioner med närstående parter

Polestarkoncernen
Försäljning av licenser och teknologi uppgick till MSEK 1 281 (1 541) och har redovisats som omsättning. Till följd av förvärvet av Taizhou den 1 december 2021 uppgick försäljningen av Polestar bilar till ett värde av MSEK 1 641. Försäljning av övriga tjänster uppgick till MSEK 529 (432) och har redovisats som övriga rörelseintäkter. Volvo Cars har sålt patent om MSEK 153 (—) vilka har redovisats som övriga rörelseintäkter. Volvo Cars inköp av Polestarbilar från Polestar uppgick till MSEK –377 (–302). Vidare har Volvo Cars gjort inköp från Polestarkoncernen om MSEK –227 (–307) av mjukvaruuppdateringar för prestanda till slutkund. Inköpen har redovisats som kostnad för sålda varor.

Volvo Cars förvärv av Taizhoufabriken inkluderade fordringar relaterade till Polestar uppgående till MSEK 8 977.

Taizhou (tidigare kallad Luqiao)
Sedan 1 december 2021 ingår Taizhoufabriken i ett dotterbolag inom koncernen. Transaktionerna nedan avser perioden fram till förvärvsdagen. Ersättning för driften av fabriken uppgick till MSEK 253 (424) och har redovisats som övriga rörelseintäkter. Koncernen har även sålt motorer till fabriken för dess produktion av CMA-baserade bilar, försäljningen har redovisats som omsättning om MSEK 845 (922). Koncernens inköp av bilar från Taizhou-fabriken uppgick till MSEK –3 434 (–4 426) och har redovisats som kostnad för sålda varor. Koncernen har försett fabriken med maskiner till produktionen genom ett leasingavtal vilket har redovisats som en långfristig fordran om MSEK — (694).

Ningbo
Koncernen har avtal med Ningbo Geely Automobile Research & Development Co., Ltd avseende utveckling av teknologi som kommer att användas i Volvo Cars framtida bilmodeller. Vidare har koncernen sedan 2020 ett avtal med Ningbo UMD Automobile Transmission Co., Ltd avseende inköp av växellådor till XC40 plug-in bilar. Slutligen har koncernen sedan 2019 ett avtal med Ningbo Fuhong Auto Sales Co., Ltd avseende försäljning av bilar. Inköp av teknologi uppgick till MSEK –938 (—) varav MSEK –641 (—) har redovisats som immateriella tillgångar. Inköp av växellådor till XC40 plug-in bilar uppgick till MSEK –898 (–716) och har redovisats som kostnad för sålda varor. Försäljningen av bilarna har redovisats som omsättning om MSEK 791 (747).

China-Euro Vehicle Technology AB (CEVT)
Koncernen har ett avtal med CEVT och Ningbo Geely Automobile Research & Development Co., Ltd avseende utveckling av CMA-plattformen. Under 2021 undertecknades även ett tilläggsavtal för vidareutveckling av plattformen och Volvo Cars har även sedan tidigare ett avtal med CEVT relaterat till utveckling av framtida bilar på CMA-plattformen. Inköp från CEVT uppgick till MSEK –356 (–52) varav MSEK –315 (–36) avsåg inköp av teknologi och licens som har kapitalliserats som immateriella tillgångar.

Powertrain Engineering Sweden AB (PES)
Powertrain Engineering Sweden AB är sedan 30 juni 2021 ett närstående bolag till Volvo Cars, 100 procent ägt av Geely Sweden Holdings AB. Intentionen är att PES ska ägas av det nyblidade bolaget Zhejiang Aurobay Powertrain Co., Ltd., i vilket Volvo Cars har en ägarandel av 33 procent och således fortsatt att vara ett närståendebolag. Volvo Cars har flera avtal med PES relaterade till inköp och utveckling av förbränningsmotorer. Inköp från Powertrain Engineering Sweden AB uppgick till MSEK –5 039 (—) och avsåg främst förbränningsmotorer och produktutveckling. Inköpet av förbränningsmotorer uppgick till MSEK –4 354 (—) och har primärt redovisats som kostnad för sålda varor. Inköp av produktutveckling uppgick till MSEK –695 (—) varav har MSEK –385 (—) redovisats som immateriell tillgång.

Zhejiang Forever New Energy
Volvo Cars har ett avtal med Zhejiang Forever New Energy Co., Ltd, avseende inköp av batterier. Inköpen uppgick till MSEK –461 (–207) och har redovisats som kostnad för sålda varor.

Zeekr Automobile
Sedan september 2021 har Volvo Cars ett avtal med Zeekr Automobile (Ningbo Hangzhou Bay New Zone) Co., Ltd, avseende forskning och utveckling av teknologi för framtida bilar. Inköp av forskning och utvecklingstjänster från Zeekr uppgår till MSEK –110 (—).

NOT 5 – ERSÄTTNING TILL REVISORER

	2021	2020
Deloitte		
Revisionsuppdrag	–43	–49
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget	–14	–8
Skatterådgivning	–1	–2
Övriga tjänster	–5	–2
Summa	**–63**	**–61**

Med **revisionsuppdrag** avses granskning av årsredovisningen, räkenskaperna samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning. Revisionen omfattar även rådgivning och biträde som föranleds av de iakttagelser som gjorts i samband med revisionsuppdraget.

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget innebär andra uppdrag för att säkerställa kvaliteten i de finansiella rapporterna, inklusive rådgivning avseende rapporteringskrav och intern kontroll.

Skatterådgivning innefattar rådgivning inom skatteområdet.

Övriga tjänster är alla andra uppdrag.

NOT 6 – ÖVRIGA RÖRELSEINTÄKTER OCH RÖRELSEKOSTNADER

	2021	2020
Övriga rörelseintäkter		
Valutakursvinster[1]	1 597	—
Sålda tjänster	1 107	971
Statliga stöd	86	234
Övrigt	1 354	1 157
Summa	**4 144**	**2 362**

	2021	2020
Övriga rörelsekostnader		
Avskrivning materiella och immateriella tillgångar	–388	–248
Valutakursförluster[2]	—	–1 010
Royalty	—	–772
Fastighetsskatt	–124	–118
Övrigt	–1 989	–1 755
Summa	**–2 501**	**–3 903**

1) Bruttobeloppet för valutakursvinster från omsättningstillgångar och skulder uppgick till1 MSEK 1 929 (1 036).
2) Bruttobeloppet för valutakursförluster från omsättningstillgångar och skulder uppgick till MSEK –332 (–2 046).

NOT 7 – LEASING

[redacted]

Koncernen som leasetagare
Initialt redovisas en nyttjanderättstillgång och en leasingskuld i balansräkningen. Leasingskulden beräknas till ett belopp som motsvarar nuvärdet av de leasingavgifter som ännu inte har betalats. De leasingavgifter som är inkluderade i leasingskulden består av fasta leasingbetalningar inklusive avgifter vilka är fasta till sin karaktär, variabla avgifter som är länkade till ett index eller ett pris, eventuella belopp som förväntas betalas på grund av ställd restvärdesgaranti samt ett lösenpris för en eventuell köpoption om det är rimligen säkert att koncernen kommer utnyttja denna. Leasingavgifterna är diskonterade med leasingavtalets implicita ränta, om denna räntesats lätt kan fastställas. I de flesta fall kan denna dock inte fastställas och då tillämpas istället koncernens marginella låneränta. Initialt är nyttjanderättstillgången värderad till sitt anskaffningsvärde, vilket utgörs av leasingskulden justerat för förskottsbetalade leasingavgifter, plus en uppskattning av eventuella kostnader för nedmontering och bortforsling reducerat med erhållna förmåner kopplade till den leasade tillgången. Nyttjanderättstillgången skrivs av linjärt över kontraktets löptid eller tillgångens nyttjandeperiod om den är kortare, Se Not 9 – Avskrivningar för mer information om avskrivningar. Nyttjanderättstillgången skrivs ned om det föreligger ett nedskrivningsbehov och justeras om det har genomförts omvärderingar av leasingskulden.

Volvo Cars tillämpar undantagen avseende leasingavtal vad avser tillgångar av lågt värde samt korttidsleasing. Betalningar som härrör från tillgångar av lågt värde samt korta leasingavtal kostnadsförs linjärt i resultaträkningen. Korttidsleasing är definierat som avtal med en löptid på tolv månader eller mindre. Som tillgångar av lågt värde har koncernen inkluderat tillgångsklasser som vanligtvis är av lågt värde, såsom mindre IT-utrusning (mobiltelefoner, bärbara datorer, datorer, skrivare) och kontorsinventarier. Betalning för inköp av service som är inkluderade i leasingavtalen inkluderas i beräkningen av den aktuella leasingskulden, de har inte separerats.

I balansräkningen klassificeras leasingskulden som Övriga långfristiga och kortfristiga räntebärande skulder. Tillgången klassificeras som en nyttjanderättstillgång se Not 17 – Materiella anläggningstillgångar. I resultaträkningen inkluderas avskrivningar för nyttjanderättstillgången i samma post där liknande poster inkluderas. Räntekostnader relaterade till leasingskulden klassificeras som en finansieringskostnad. I kassaflödesanalysen redovisas amortering på leasingskulden som kassaflöde från finansieringsverksamheten.

Räntebetalningar samt betalningar för tillgångar där den underliggande tillgången är av lågt värde och korttidsleasingavtal presenteras som kassaflöde från den löpande verksamheten.

Koncernen som leasegivare
När Volvo Cars är leasegivare skiljer sig den redovisningsmässiga hanteringen åt baserat på klassificeringen som operationell eller finansiell leasing. Klassificeringen görs utifrån fördelning av risker och förmåner som är förknippade med ägandeskapet av tillgången. Om de överförs till leasetagaren klassificeras det som ett finansiellt leasingavtal eller om de finns kvar hos Volvo Cars klassificeras det som operationell leasing.

I ett fåtal fall leasar Volvo Cars ut egentillverkade tillgångar. När sådana leasingavtal tecknas redovisar koncernen en intäkt uppgående till det verkliga värdet på den underliggande tillgången eller nuvärdet av leasingavgifterna om det är lägre, minskat med tillverkningskostnaden med avdrag för ej garanterade restvärden.

Vid redovisning av andra finansiella leasingavtal avredovisas leasingtillgången från balansräkningen och istället redovisas en fordran till beloppet av nettoinvesteringen i leasingavtalet, motsvarande nuvärdet av leasingbetalningarna med avdrag för ej garanterade restvärden. Eventuella initiala direkt hänförbarliga kostnader ingår i nettoinvesteringen i leasingavtalet. Intäkter redovisas över leasingperioden. Försäljning av bilar innehållande återköpsavtal är redovisade som operationella leasingavtal. Operationella leasingavtal, med en kontraktslängd på max tolv månader, redovisas i balansräkningen och klassificeras som varulager, se Not 19 – Varulager. Tillgångar kopplade till kontrakt med en löptid överstigande tolv månader klassificeras som materiella anläggningstillgångar, se Not – 17 Materiella anläggningstillgångar. Dessa operationella leasingavtal är främst hänförliga till bilar sålda med återköpsavtal. Skillnaden mellan försäljningspriset och återköpspriset redovisas som en intäkt i resultaträkningen linjärt över leasingperioden, se Not 2 – Intäkter. Leasingintäkten som ännu ej har redovisats i resultaträkningen redovisas som en del av kortfristiga och långfristiga skulder avseende kundkontrakt i balansräkningen, se Not 25 – Kortfristiga och långfristiga avsättningar avseende kundkontrakt. Återköpsåtagandet har redovi-

sats som en finansiell skuld och klassificeras som övrig långfristig skuld, se Not 27 – Övriga långfristiga skulder eller övrig kortfristig skuld, se Not 28 – Övriga kortfristiga skulder.

Sale-and-leaseback transaktioner anses inte vara materiella för koncernen.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Komplexa kontrakt kräver att koncernen gör bedömningar och uppskattningar när leasingperioden för kontrakten ska fastställas, speciellt vid hyresavtal för lokaler. Exempel på faktorer som beaktas när leasingperioden fastställs är om koncernen har gjort investeringar för att anpassa den leasade tillgången till de krav som ställs från verksamheten.

Leasingperiod

För att bedöma leasingperioden har företagsledningen beaktat, utöver den ej uppsägningsbara hyresperioden, relevanta fakta och omständigheter för att avgöra om det finns ett ekonomiskt incitament att nyttja, eller inte nyttja, en förlängningsoption eller att inte nyttja en option att avsluta ett avtal. Vid bedömning av leasingperioden beaktas dessa optioner endast om de är rimligt säkra. Bedömningen av leasing perioden prövas om det sker någon väsentlig händelse eller förändring.

Diskonteringsränta

När diskonteringsräntan ska fastställas, används lämplig industriell avkastningskurva och vidare beaktas till exempel koncernens kreditrisk, justering för valutaeffekter, leasingperiod och den ekonomiska miljön.

Koncernen som leasetagare

Koncernen innehar i huvudsak leasingavtal avseende byggnader samt viss IT- och produktionsutrustning.

Nyttjanderättstillgångar	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier	Summa
Anskaffningsvärde			
Ingående balans per 1 januari 2020	6 638	779	**7 417**
Nyanskaffningar under året	704	545	**1 249**
Avyttringar	–147	–196	**–343**
Omklassificeringar	–16	—	**–16**
Omräkningsdifferens	–279	–20	**–299**
Utgående balans per 31 december 2020	**6 900**	**1 108**	**8 008**
Anförskaffad via rörelseförvärv	1 230	1	**1 231**
Nyanskaffningar under året	1 273	123	**1 396**
Avyttringar	–353	–264	**–617**
Omklassificeringar	3	—	**3**
Omräkningsdifferens	299	17	**316**
Utgående balans per 31 december 2021	**9 352**	**985**	**10 337**
Ackumulerade avskrivningar			
Ingående balans per 1 januari 2020	–981	–221	**–1 202**
Årets avskrivningar	–994	–277	**–1 271**
Avyttringar	180	187	**367**
Omklassificeringar	1	—	**1**
Omräkningsdifferens	46	19	**65**
Utgående balans per 31 december 2020	**–1 748**	**–292**	**–2 040**
Anförskaffad via rörelseförvärv	–92	—	**–92**
Årets avskrivningar	–1 138	–249	**–1 387**
Avyttringar	25	77	**102**
Omklassificeringar	2	11	**13**
Omräkningsdifferens	–2	9	**7**
Utgående balans per december 2021	**–2 953**	**–444**	**–3 397**
Redovisat värde per 31 december 2020	**5 152**	**816**	**5 968**
Redovisat värde per 31 december 2021	**6 399**	**541**	**6 940**

Leasingskulder	2021	2020
Långfristiga leasingskulder	5 509	4 815
Kortfristiga leasingskulder	1 477	1 175

Löptidsanalysen av leasingskulderna är inkluderat i Not 21 – Finansiella risker och finansiella instrument.

Redovisade belopp i resultaträkningen	2021	2020
Avskrivningar på nyttjanderättstillgångar	–1 387	–1 271
Räntekostnader avseende leasingskulder	–215	–219
Kostnader avseende kortfristiga leasingavtal	–134	–123
Kostnader avseende leasingavtal till lågt värde	–72	–29
Kostnader avseende variabla leasingbetalningar som ej är inkluderade i leasingskulden	–45	–29
Leasingintäkter avseende nyttjanderättsobjekt som vidareuthyrs	159	46

Det totala kassautflödet för leasing uppgår till MSEK 1 694 (1 625). I beloppet inkluderas betalningar för leasingavtal redovisade som skulder, variabla betalningar, kortfristiga betalningar samt betalningar för leasingavtal till lågt värde.

Koncernen som leasegivare

Operationella leasingavtal avser främst bilar sålda med återköpsavtal samt kontrakt under Care by Volvo.

Operationella leasingavtal

Tabellen visar en löptidsanalys av leasingbetalningar samt det totala värdet av odiskonterade leasingbetalningar som kommer att erhållas efter balansdagen.

Framtida, odiskonterade, leasingintäkter avseende operationella leasingavtal	2021	2020
- Inom 1 år	1 678	1 217
- Senare än 1 år men inom 2 år	747	466
- Senare än 2 år men inom 3 år	75	8
- Senare än 3 år men inom 4 år	21	7
- Senare än 4 år men inom 5 år	17	7
- Senare än 5 år	86	83
Summa	**2 624**	**1 788**

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget innebär andra uppdrag för att säkerställa kvaliteten i de finansiella rapporterna, inklusive rådgivning avseende rapporteringskrav och intern kontroll.

Skatterådgivning innefattar rådgivning inom skatteområdet.

Övriga tjänster är alla andra uppdrag.

NOT 6 – ÖVRIGA RÖRELSEINTÄKTER OCH RÖRELSEKOSTNADER

	2021	2020
Övriga rörelseintäkter		
Valutakursvinster[1]	1 597	—
Sålda tjänster	1 107	971
Statliga stöd	86	234
Övrigt	1 354	1 157
Summa	**4 144**	**2 362**

	2021	2020
Övriga rörelsekostnader		
Avskrivning materiella och immateriella tillgångar	–388	–248
Valutakursförluster[2]	—	–1 010
Royalty	—	–772
Fastighetsskatt	–124	–118
Övrigt	–1 989	–1 755
Summa	**–2 501**	**–3 903**

1) Bruttobeloppet för valutakursvinster från omsättningstillgångar och skulder uppgick till MSEK 1 929 (1 036).
2) Bruttobeloppet för valutakursförluster från omsättningstillgångar och skulder uppgick till MSEK –332 (–2 046).

NOT 7 – LEASING

[redacted]

Koncernen som leasetagare

Initialt redovisas en nyttjanderättstillgång och en leasingskuld i balansräkningen. Leasingskulden beräknas till ett belopp som motsvarar nuvärdet av de leasingavgifter som ännu inte har betalats. De leasingavgifter som är inkluderade i leasingskulden består av fasta leasingbetalningar inklusive avgifter vilka är fasta till sin karaktär, variabla avgifter som är länkade till ett index eller ett pris, eventuella belopp som förväntas betalas på grund av ställd restvärdesgaranti samt ett lösenpris för en eventuell köpoption om det är rimligen säkert att koncernen kommer utnyttja denna. Leasingavgifterna är diskonterade med leasingavtalets implicita ränta, om denna räntesats lätt kan fastställas. I de flesta fall kan denna dock inte fastställas och då tillämpas istället koncernens marginella låneränta. Initialt är nyttjanderättstillgången värderad till sitt anskaffningsvärde, vilket utgörs av leasingskulden justerat för förskottsbetalade leasingavgifter, plus en uppskattning av eventuella kostnader för nedmontering och bortforsling reducerat med erhållna förmåner kopplade till den leasade tillgången. Nyttjanderättstillgången skrivs av linjärt över kontraktets löptid eller tillgångens nyttjandeperiod om den är kortare. Se Not 9 – Avskrivningar för mer information om avskrivningar. Nyttjanderättstillgången skrivs ned om det föreligger ett nedskrivningsbehov och justeras om det har genomförts omvärderingar av leasingskulden.

Volvo Cars tillämpar undantagen avseende leasingavtal vad avser tillgångar av lågt värde samt korttidsleasing. Betalningar som härrör från tillgångar av lågt värde samt korta leasingavtal kostnadsförs linjärt i resultaträkningen. Korttidsleasing är definierat som avtal med en löptid på tolv månader eller mindre. Som tillgångar av lågt värde har koncernen inkluderat tillgångsklasser som vanligtvis är av lågt värde, såsom mindre IT-utrusning (mobiltelefoner, bärbara datorer, datorer, skrivare) och kontorsinventarier. Betalning för inköp av service som är inkluderade i leasingavtalen inkluderas i beräkningen av den aktuella leasingskulden, de har inte separerats.

I balansräkningen klassificeras leasingskulden som Övriga långfristiga och kortfristiga räntebärande skulder. Tillgången klassificeras som en nyttjanderättstillgång se Not 17 – Materiella anläggningstillgångar. I resultaträkningen inkluderas avskrivningar för nyttjanderättstillgången i samma post där liknande poster inkluderas. Räntekostnader relaterade till leasingskulden klassificeras som en finansieringskostnad. I kassaflödesanalysen redovisas amortering på leasingskulden som kassaflöde från finansieringsverksamheten. Räntebetalningar samt betalningar för tillgångar där den underliggande tillgången är av lågt värde och korttidsleasingavtal presenteras som kassaflöde från den löpande verksamheten.

Koncernen som leasegivare

När Volvo Cars är leasegivare skiljer sig den redovisningsmässiga hanteringen åt baserat på klassificeringen som operationell eller finansiell leasing. Klassificeringen görs utifrån fördelning av risker och förmåner som är förknippade med ägandeskapet av tillgången. Om de överförs till leasetagaren klassificeras det som ett finansiellt leasingavtal eller om de finns kvar hos Volvo Cars klassificeras det som operationell leasing.

I ett fåtal fall leasar Volvo Cars ut egentillverkade tillgångar. När sådana leasingavtal tecknas redovisar koncernen en intäkt uppgående till det verkliga värdet på den underliggande tillgången eller, nuvärdet av leasingavgifterna om det är lägre, minskat med tillverkningskostnaden med avdrag för ej garanterade restvärden.

Vid redovisning av andra finansiella leasingavtal avredovisas leasingtillgången från balansräkningen och istället redovisas en fordran till beloppet av nettoinvesteringen i leasingavtalet, motsvarande nuvärdet av leasingbetalningarna med avdrag för ej garanterade restvärden. Eventuella initiala direkt hänförbarliga kostnader ingår i nettoinvesteringen i leasingavtalet. Intäkter redovisas över leasingperioden. Försäljning av bilar innehållande återköpsavtal är redovisade som operationella leasingavtal. Operationella leasingavtal, med en kontraktslängd på max tolv månader, redovisas i balansräkningen och klassificeras som varulager, se Not 19 – Varulager. Tillgångar kopplade till kontrakt med en löptid överstigande tolv månader klassificeras som materiella anläggningstillgångar, se Not – 17 Materiella anläggningstillgångar. Dessa operationella leasingavtal är främst hänförliga till bilar sålda med återköpsavtal. Skillnaden mellan försäljningspriset och återköpspriset redovisas som en intäkt i resultaträkningen linjärt över leasingperioden, se Not 2 – Intäkter. Leasingintäkten som ännu ej har redovisats i resultaträkningen redovisas som en del av kortfristiga och långfristiga skulder avseende kundkontrakt i balansräkningen, se Not 25 – Kortfristiga och långfristiga avsättningar avseende kundkontrakt. Återköpsåtagandet har redovi-

sats som en finansiell skuld och klassificeras som övrig långfristig skuld, se Not 27 – Övriga långfristiga skulder eller övrig kortfristig skuld, se Not 28 – Övriga kortfristiga skulder.

Sale-and-leaseback transaktioner anses inte vara materiella för koncernen.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Komplexa kontrakt kräver att koncernen gör bedömningar och uppskattningar när leasingperioden för kontrakten ska fastställas, speciellt vid hyresavtal för lokaler. Exempel på faktorer som beaktas när leasingperioden fastställs är om koncernen har gjort investeringar för att anpassa den leasade tillgången till de krav som ställs från verksamheten.

Leasingperiod

För att bedöma leasingperioden har företagsledningen beaktat, utöver den ej uppsägningsbara hyresperioden, relevanta fakta och omständigheter för att avgöra om det finns ett ekonomiskt incitament att nyttja, eller inte nyttja, en förlängningsoption eller att inte nyttja en option att avsluta ett avtal. Vid bedömning av leasingperioden beaktas dessa optioner endast om de är rimligt säkra. Bedömningen av leasing perioden prövas om det sker någon väsentlig händelse eller förändring.

Diskonteringsränta

När diskonteringsräntan ska fastställas, används lämplig industriell avkastningskurva och vidare beaktas till exempel koncernens kreditrisk, justering för valutaeffekter, leasingperiod och den ekonomiska miljön.

Koncernen som leasetagare

Koncernen innehar i huvudsak leasingavtal avseende byggnader samt viss IT- och produktionsutrustning.

Nyttjanderättstillgångar	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier	Summa
Anskaffningsvärde			
Ingående balans per 1 januari 2020	6 638	779	**7 417**
Nyanskaffningar under året	704	545	**1 249**
Avyttringar	–147	–196	**–343**
Omklassificeringar	–16	—	**–16**
Omräkningsdifferens	–279	–20	**–299**
Utgående balans per 31 december 2020	**6 900**	**1 108**	**8 008**
Anförskaffad via rörelseförvärv	1 230	1	**1 231**
Nyanskaffningar under året	1 273	123	**1 396**
Avyttringar	–353	–264	**–617**
Omklassificeringar	3	—	**3**
Omräkningsdifferens	299	17	**316**
Utgående balans per 31 december 2021	**9 352**	**985**	**10 337**
Ackumulerade avskrivningar			
Ingående balans per 1 januari 2020	–981	–221	**–1 202**
Årets avskrivningar	–994	–277	**–1 271**
Avyttringar	180	187	**367**
Omklassificeringar	1	—	**1**
Omräkningsdifferens	46	19	**65**
Utgående balans per 31 december 2020	**– 1 748**	**– 292**	**– 2 040**
Anförskaffad via rörelseförvärv	–92	—	**–92**
Årets avskrivningar	–1 138	–249	**–1 387**
Avyttringar	25	77	**102**
Omklassificeringar	2	11	**13**
Omräkningsdifferens	–2	9	**7**
Utgående balans per december 2021	**–2 953**	**–444**	**–3 397**
Redovisat värde per 31 december 2020	**5 152**	**816**	**5 968**
Redovisat värde per 31 december 2021	**6 399**	**541**	**6 940**

Leasingskulder	2021	2020
Långfristiga leasingskulder	5 509	4 815
Kortfristiga leasingskulder	1 477	1 175

Löptidsanalysen av leasingskulderna är inkluderat i Not 21 – Finansiella risker och finansiella instrument.

Redovisade belopp i resultaträkningen	2021	2020
Avskrivningar på nyttjanderättstillgångar	–1 387	–1 271
Räntekostnader avseende leasingskulder	–215	–219
Kostnader avseende kortfristiga leasingavtal	–134	–123
Kostnader avseende leasingavtal till lågt värde	–72	–29
Kostnader avseende variabla leasingbetalningar som ej är inkluderade i leasingskulden	–45	–29
Leasingintäkter avseende nyttjanderättsobjekt som vidareuthyrs	159	46

Det totala kassautflödet för leasing uppgår till MSEK 1 694 (1 625). I beloppet inkluderas betalningar för leasingavtal redovisade som skulder, variabla betalningar, kortfristiga betalningar samt betalningar för leasingavtal till lågt värde.

Koncernen som leasegivare

Operationella leasingavtal avser främst bilar såida med återköpsavtal samt kontrakt under Care by Volvo.

Operationella leasingavtal

Tabellen visar en löptidsanalys av leasingbetalningar samt det totala värdet av odiskonterade leasingbetalningar som kommer att erhållas efter balansdagen.

Framtida, odiskonterade, leasingintäkter avseende operationella leasingavtal	2021	2020
- Inom 1 år	1 678	1 217
- Senare än 1 år men inom 2 år	747	466
- Senare än 2 år men inom 3 år	75	8
- Senare än 3 år men inom 4 år	21	7
- Senare än 4 år men inom 5 år	17	7
- Senare än 5 år	86	83
Summa	**2 624**	**1 788**

Finansiella leasingavtal

Under 2021 har koncernen ingått finansiella leasingavtal som leasegivare vid försäljning av bilar men även som leasegivare av egentillverkade tillgångar. De finansiella leasingavtal för viss utrustning som fanns 2020 gäller inte längre på grund av organisatoriska förändringar.

Framtida leasingintäkter avseende finansiell leasing	2021	2020
- Inom 1 år	154	125
- Senare än 1 år men inom 2 år	282	125
- Senare än 2 år men inom 3 år	199	125
- Senare än 3 år men inom 4 år	40	125
- Senare än 4 år men inom 5 år	19	125
- Senare än 5 år	—	338
Odiskonterade leasingbetalningar	**694**	**963**
Avdrag för ej intjänad finansiell intäkt	37	146
Nettoinvestering avseende finansiell leasing	**657**	**817**

Nedan tabell visar beloppet som är redovisat i resultaträkningen

	2021	2020
Finansiell intäkt relaterad till nettoinvesteringen avseende finansiell leasing	7	29

Försäljningsvinsten för finansiell leasing uppgår till MSEK — (—).

NOT 8 –ANSTÄLLDA OCH ERSÄTTNINGAR

[redacted]

Incitamentsprogram

Koncernen innehar totalt fem olika globala incitamentsprogram:

- Det kortsiktiga incitamentsprogrammet "STVP for Senior Leaders"
- Volvo Bonusprogrammet
- Det långsiktiga incitamentsprogrammet "LTVP"
- Det aktierelaterade Volvo Car AB programmet
- Det aktierelaterade Polestarprogrammet

Utformningen och utbetalningen av programmen godkänns årligen av styrelsen. Årsstämman tar beslut i vissa frågor kring de aktierelaterade programmen.

Kortsiktiga incitamentsprogram

För de kortsiktiga incitamentsprogrammen redovisas en skuld om villkoren för att uppnå bonus är uppnådda eller bedöms komma att uppnås. Kostnaden för programmet redovisas som en rörelsekostnad.

Långsiktigt incitamentsprogram (LTVP)

Det långsiktiga incitamentsprogrammet, LTVP, är ett kontantreglerat aktierelaterat incitamentsprogram.

Verkligt värde av det kontantreglerade programmet fastställs vid tilldelningstillfället, omvärderas vid varje bokslut, och redovisas som en rörelsekostnad samt en skuld över intjänandeperioden. En uppskattning huruvida villkoren för tilldelning kommer att uppfyllas görs löpande. Baserat på en sådan uppskattning kan kostnaden justeras.

Verkligt värde baseras på aktievärdet reducerat med fastställda utdelningar under intjänandeperioden. Sociala kostnader redovisas som en skuld, vilken omvärderas vid varje bokslut.

Aktierelaterade ersättningar

Det aktierelaterade Volvo Car AB programmet var ett kontantreglerat incitamentsprogram som löpte ut under året. Verkligt värde av optionerna fastställdes vid tilldelningstidpunkten och de klassificerades som en finansiell skuld. Skulden har omvärderats vid varje bokslut och förändringar av skuldens värde har redovisats som en finansiell kostnad/intäkt i resultaträkningen. Optionerna anskaffades av programdeltagarna till marknadsvärde, vilket innebar att programmet inte resulterade i någon personalkostnad.

Polestarprogrammet

Polestarprogrammet är ett aktierelaterat incitamentsprogram vilket bedömts vara kontantreglerat baserat på deltagarnas möjlighet att lösa in aktierna mot kontanter till verkligt värde under vissa förutsättningar och vid förutbestämda tidpunkter. Baserat på detta har en skuld redovisats i koncernens balansräkning.

Genomsnittligt antal anställda per marknadsområde:	2021	Varav kvinnor	2020	Varav kvinnor
Sverige	22 718	27%	21 071	27%
Norden exklusive Sverige	641	35%	587	33%
Belgien	4 749	14%	4 789	14%
Europa exklusive Norden och Belgien	1 452	36%	1 316	35%
Nord- och Sydamerika	1 876	35%	1 850	35%
Kina	8 422	16%	7 709	17%
Asien exklusive Kina	929	20%	899	20%
Övriga länder	104	40%	122	43%
Summa[1]	**40 891**	**24%**	**38 343**	**24%**

	31 dec 2021	Varav kvinnor	31 dec 2020	Varav kvinnor
Antal styrelseledamöter och ledande befattningshavare[2]	Styrelseledamöter (VD och ledande befattningshavare)		Styrelseledamöter (VD och ledande befattningshavare)	
Moderbolaget	12	25%	11	27%
Dotterbolag	110 (313)	21% (29%)	111 (300)	23% (29%)
Summa	**122 (313)**	**21% (29%)**	**122 (300)**	**23% (29%)**

Löner och andra ersättningar	2021 Löner, övriga ersättningar	2021 Sociala kostnader (varav pensionskostnader)	2020 Löner, övriga ersättningar	2020 Sociala kostnader (varav pensionskostnader)
Moderbolaget	17	4(—)	9	3(—)
Dotterbolag	22 951	9 360 (4 738)	21 305	8 895 (4 644)
Summa	**22 968**	**9 364 (4 738)**	**21 314**	**8 988 (4 644)**

Löner och andra ersättningar till styrelse[3], VD, Koncernens ledningsgrupp (EMT)[4] och övriga anställda	2021 Löner, övriga ersättningar (varav tantiem)	2021 Sociala kostnader (varav pensionskostnader)	2020 Löner, övriga ersättningar (varav tantiem)	2020 Sociala kostnader (varav pensionskostnader)
Styrelse, VD och EMT	355 (131)	152 (65)	310 (89)	116 (43)
Övriga anställda	22 613	9 212 (4 673)	21 004	8 872 (4 601)
Summa	**22 968 (131)**	**9 364 (4 738)**	**21 314 (89)**	**8 988 (4 644)**

1) Antalet heltidsanställda under 2020 och 2021 påverkades av permitteringar.
2) Ledande befattningshavare definieras som nyckelpersoner i dotterbolagen.
3) Styrelsen omfattar samtliga styrelseledamöter inom koncernen.
4) Koncernens ledningsgrupp (Executive Management Team, EMT) består av VD i Volvo Personvagnar AB och andra nyckelpersoner än styrelseledamöter, totalt 11 (10).

Ersättningar till styrelsen

Aktieägarna har utsett en valberedning som årligen ska föreslå lämpliga ersättningsprinciper för och ersättningar till styrelsen, inom ramen för de ersättningsprinciper som beslutats på årsstämman. Till styrelsens ledamöter utgår arvode i enlighet med årsstämmans beslut. Vid årsstämman 2021 beslöts att de styrelseledamöter som är anställda eller på annat sätt avlönade av koncernen eller Zhejiang Geely Holdingkoncernen inte ska vara berättigade till någon ersättning. De övriga stämmovalda styrelseledamöterna ska erhålla ersättning innehållande följande element: (i) en marknadsmässig fast ersättning som beslutas av årsstämman (ii) en tjänstebil i enlighet med koncernens gällande tjänstebilspolicy samt (iii) till styrelseledamöter som även är ledamöter i någon av styrelsens kommittéer utgår även en kompletterande marknadsmässig fast ersättning som beslutas av årsstämman.

För att uppmärksamma det hårda arbete som styrelsen har lagt ner för att möjliggöra en notering av Bolagets aktier på Nasdaq Stockholm beslutade en extra bolagsstämman om en kontant engångsbetalning till ledamöterna i styrelsen baserat på ett förslag från valberedningen. Styrelsemedlemmar som är anställda eller på annat sätt avlönade av koncernen eller Zhejiang Geely Holdingkoncernen var inte berättigade till denna engångsbetalning. Styrelsens engångsbetalning (brutto) motsvarade 75 procent av det arvode som beslutades av årsstämman 2021. Styrelsemedlemmar som har haft uppdrag som styrelseledamot kortare än tre år har erhållit ett reducerat kontantbelopp som engångsbetalning, där beloppet beräknats pro rata med en tredjedel per år. En förutsättning för att erhålla engångsbetalningen var att kontantbeloppet, netto efter avdrag för preliminärskatt, användes till att förvärva stamaktier av serie B i Volvo Car AB (publ.). Detta för att bibehålla styrelsens starka engagemang i koncernen och för att ytterligare sammanlänka styrelseledamöternas och koncernens intressen i enlighet med policyn för aktieägande för styrelseledamöter. Följande ersättningar har kostnadsförts avseende de individuella styrelseledamöterna:

Styrelsemedlem	2021 Ordinarie styrelsearvode, TSEK	2021 Övrigt arvode, TSEK	2020 Ordinarie styrelsearvode, TSEK
Li Shufu, Ordförande	—	—	—
Håkan Samuelsson	—	—	—
Li Donghui	—	—	—
Winfried Vahland	959	675	900
Winnie K. W. Fok (avslutade styrelseuppdraget i mars 2021)	225	—	900
Lone Fønss Schrøder	2 665	1 950	2 600
Thomas Johnstone	1 085	769	1 025
Betsy Atkins	1 059	750	1 000
Michael Jackson	1 114	788	900
Jim Zhang	1 059	750	875
Jonas Samuelsson (påbörjade styrelseuppdraget i september 2020)	934	219	189
Diarmuid O'Connell (påbörjade styrelseuppdraget i mars 2021)	650	94	—
Lila Tretikov (påbörjade styrelseuppdraget i mars 2021)	650	94	—
Summa	**10 400**	**6 089**	**8 389**

VDs anställningsvillkor och ersättning

Styrelsen har utsett en People and Sustainability Committee, PSC (under 2022 namnändrad till People Committee) för att besluta om ersättningsprinciper för VD, vilka ska godkännas av bolagsstämman. Styrelseordföranden ska i samråd med PSC besluta om ersättning till VD. VD, tillika koncernchef, har en ersättning som består av en fast årslön och en rörlig lönedel. Den rörliga lönedelen utgörs av ett kortsiktigt respektive att långsiktigt incitamentsprogram. Övriga förmåner utgörs främst av bilförmån och försäkring.

VD har en avgiftsbestämd pensionsplan till vilken koncernen löpande avsätter 50 procent av den fasta månadslönen. VDs anställningsavtal är tidsbegränsat och det finns inget avgångsvederlag inkluderat i avtalet.

Finansiella leasingavtal
Under 2021 har koncernen ingått finansiella leasingavtal som leasegivare vid försäljning av bilar men även som leasegivare av egentillverkade tillgångar. De finansiella leasingavtal för viss utrustning som fanns 2020 gäller inte längre på grund av organisatoriska förändringar.

Framtida leasingintäkter avseende finansiell leasing	2021	2020
- Inom 1 år	154	125
- Senare än 1 år men inom 2 år	282	125
- Senare än 2 år men inom 3 år	199	125
- Senare än 3 år men inom 4 år	40	125
- Senare än 4 år men inom 5 år	19	125
- Senare än 5 år	—	338
Odiskonterade leasingbetalningar	**694**	**963**
Avdrag för ej intjänad finansiell intäkt	37	146
Nettoinvestering avseende finansiell leasing	**657**	**817**

Nedan tabell visar beloppet som är redovisat i resultaträkningen

	2021	2020
Finansiell intäkt relaterad till nettoinvesteringen avseende finansiell leasing	7	29

Försäljningsvinsten för finansiell leasing uppgår till MSEK — (—).

NOT 8 – ANSTÄLLDA OCH ERSÄTTNINGAR

[redacted]

Incitamentsprogram
Koncernen innehar totalt fem olika globala incitamentsprogram:
- Det kortsiktiga incitamentsprogrammet "STVP for Senior Leaders"
- Volvo Bonusprogrammet
- Det långsiktiga incitamentsprogrammet "LTVP"
- Det aktierelaterade Volvo Car AB programmet
- Det aktierelaterade Polestarprogrammet

Utformningen och utbetalningen av programmen godkänns årligen av styrelsen. Årsstämman tar beslut i vissa frågor kring de aktierelaterade programmen.

Kortsiktiga incitamentsprogram
För de kortsiktiga incitamentsprogrammen redovisas en skuld om villkoren för att uppnå bonus är uppnådda eller bedöms komma att uppnås. Kostnaden för programmet redovisas som en rörelsekostnad.

Långsiktigt incitamentsprogram (LTVP)
Det långsiktiga incitamentsprogrammet, LTVP, är ett kontantreglerat aktierelaterat incitamentsprogram.

Verkligt värde av det kontantreglerade programmet fastställs vid tilldelningstillfället, omvärderas vid varje bokslut, och redovisas som en rörelsekostnad samt en skuld över intjänandeperioden. En uppskattning huruvida villkoren för tilldelning kommer att uppfyllas görs löpande. Baserat på en sådan uppskattning kan kostnaden justeras.

Verkligt värde baseras på aktievärdet reducerat med fastställda utdelningar under intjänandeperioden. Sociala kostnader redovisas som en skuld, vilken omvärderas vid varje bokslut.

Aktierelaterade ersättningar
Det aktierelaterade Volvo Car AB programmet var ett kontantreglerat incitamentsprogram som löpte ut under året. Verkligt värde av optionerna fastställdes vid tilldelningstidpunkten och de klassificerades som en finansiell skuld. Skulden har omvärderats vid varje bokslut och förändringar av skuldens värde har redovisats som en finansiell kostnad/intäkt i resultaträkningen. Optionerna anskaffades av programdeltagarna till marknadsvärde, vilket innebar att programmet inte resulterade i någon personalkostnad.

Polestarprogrammet
Polestarprogrammet är ett aktierelaterat incitamentsprogram vilket bedömts vara kontantreglerat baserat på deltagarnas möjlighet att lösa in aktierna mot kontanter till verkligt värde under vissa förutsättningar och vid förutbestämda tidpunkter. Baserat på detta har en skuld redovisats i koncernens balansräkning.

Genomsnittligt antal anställda per marknadsområde:	2021	Varav kvinnor	2020	Varav kvinnor
Sverige	22 718	27%	21 071	27%
Norden exklusive Sverige	641	35%	587	33%
Belgien	4 749	14%	4 789	14%
Europa exklusive Norden och Belgien	1 452	36%	1 316	35%
Nord- och Sydamerika	1 876	35%	1 850	35%
Kina	8 422	16%	7 709	17%
Asien exklusive Kina	929	20%	899	20%
Övriga länder	104	40%	122	43%
Summa[1]	**40 891**	**24%**	**38 343**	**24%**

Antal styrelseledamöter och ledande befattningshavare[2]	31 dec 2021	Varav kvinnor	31 dec 2020	Varav kvinnor
	Styrelseledamöter (VD och ledande befattningshavare)		Styrelseledamöter (VD och ledande befattningshavare)	
Moderbolaget	12	25%	11	27%
Dotterbolag	110 (313)	21% (29%)	111 (300)	23% (29%)
Summa	**122 (313)**	**21% (29%)**	**122 (300)**	**23% (29%)**

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

	2021		2020	
Löner och andra ersättningar	Löner, övriga ersättningar	Sociala kostnader (varav pensionskostnader)	Löner, övriga ersättningar	Sociala kostnader (varav pensionskostnader)
Moderbolaget	17	4(—)	9	3(—)
Dotterbolag	22 951	9 360 (4 738)	21 305	8 895 (4 644)
Summa	**22 968**	**9 364 (4 738)**	**21 314**	**8 988 (4 644)**

	2021		2020	
Löner och andra ersättningar till styrelse[3], VD, Koncernens ledningsgrupp (EMT)[4] och övriga anställda	Löner, övriga ersättningar (varav tantiem)	Sociala kostnader (varav pensionskostnader)	Löner, övriga ersättningar (varav tantiem)	Sociala kostnader (varav pensionskostnader)
Styrelse, VD och EMT	355 (131)	152 (65)	310 (89)	116 (43)
Övriga anställda	22 613	9 212 (4 673)	21 004	8 872 (4 601)
Summa	**22 968 (131)**	**9 364 (4 738)**	**21 314 (89)**	**8 988 (4 644)**

1) Antalet heltidsanställda under 2020 och 2021 påverkades av permitteringar.
2) Ledande befattningshavare definieras som nyckelpersoner i dotterbolagen.
3) Styrelsen omfattar samtliga styrelseledamöter inom koncernen.
4) Koncernens ledningsgrupp (Executive Management Team, EMT) består av VD i Volvo Personvagnar AB och andra nyckelpersoner än styrelseledamöter, totalt 11 (10).

Ersättningar till styrelsen

Aktieägarna har utsett en valberedning som årligen ska föreslå lämpliga ersättningsprinciper för och ersättningar till styrelsen, inom ramen för de ersättningsprinciper som beslutats på årsstämman. Till styrelsens ledamöter utgår arvode i enlighet med årsstämmans beslut. Vid årsstämman 2021 beslöts att de styrelseledamöter som är anställda eller på annat sätt avlönade av koncernen eller Zhejiang Geely Holdingkoncernen inte ska vara berättigade till någon ersättning. De övriga stämmovalda styrelseledamöterna ska erhålla ersättning innehållande följande element: (i) en marknadsmässig fast ersättning som beslutas av årsstämman (ii) en tjänstebil i enlighet med koncernens gällande tjänstebilspolicy samt (iii) till styrelseledamöter som även är ledamöter i någon av styrelsens kommittéer utgår även en kompletterande marknadsmässig fast ersättning som beslutas av årsstämman.

För att uppmärksamma det hårda arbete som styrelsen har lagt ner för att möjliggöra en notering av Bolagets aktier på Nasdaq Stockholm beslutade en extra bolagsstämman om en kontant engångsbetalning till ledamöterna i styrelsen baserat på ett förslag från valberedningen. Styrelsemedlemmar som är anställda eller på annat sätt avlönade av koncernen eller Zhejiang Geely Holdingkoncernen var inte berättigade till denna engångsbetalning. Styrelsens engångsbetalning (brutto) motsvarade 75 procent av det arvode som beslutades av årsstämman 2021. Styrelsemedlemmar som har haft uppdrag som styrelseledamot kortare än tre år har erhållit ett reducerat kontantbelopp som engångsbetalning, där beloppet beräknats pro rata med en tredjedel per år. En förutsättning för att erhålla engångsbetalningen var att kontantbeloppet, netto efter avdrag för preliminärskatt, användes till att förvärva stamaktier av serie B i Volvo Car AB (publ.). Detta för att bibehålla styrelsens starka engagemang i koncernen och för att ytterligare sammanlänka styrelseledamöternas och koncernens intressen i enlighet med policyn för aktieägande för styrelseledamöter. Följande ersättningar har kostnadsförts avseende de individuella styrelseledamöterna:

	2021		2020
Styrelsemedlem	Ordinarie styrelsearvode, TSEK	Övrigt arvode, TSEK	Ordinarie styrelsearvode, TSEK
Li Shufu, Ordförande	—	—	—
Håkan Samuelsson	—	—	—
Li Donghui	—	—	—
Winfried Vahland	959	675	900
Winnie K. W. Fok (avslutade styrelseuppdraget i mars 2021)	225	—	900
Lone Fønss Schrøder	2 665	1 950	2 600
Thomas Johnstone	1 085	769	1 025
Betsy Atkins	1 059	750	1 000
Michael Jackson	1 114	788	900
Jim Zhang	1 059	750	875
Jonas Samuelsson (påbörjade styrelseuppdraget i september 2020)	934	219	189
Diarmud O'Connell (påbörjade styrelseuppdraget i mars 2021)	650	94	—
Lila Tretikov (påbörjade styrelseuppdraget i mars 2021)	650	94	—
Summa	**10 400**	**6 089**	**8 389**

VDs anställningsvillkor och ersättning

Styrelsen har utsett en People and Sustainability Committee, PSC (under 2022 namnändrad till People Committee) för att besluta om ersättningsprinciper för VD, vilka ska godkännas av bolagsstämman. Styrelseordföranden ska i samråd med PSC besluta om ersättning till VD. VD, tillika koncernchef, har en ersättning som består av en fast årslön och en rörlig lönedel. Den rörliga lönedelen utgörs av ett kortsiktigt respektive ett långsiktigt incitamentsprogram. Övriga förmåner utgörs främst av bilförmån och försäkring.

VD har en avgiftsbestämd pensionsplan till vilken koncernen löpande avsätter 50 procent av den fasta månadslönen. VDs anställningsavtal är tidsbegränsat och det finns inget avgångsvederlag inkluderat i avtalet.

Ersättning till Executive Management Team
Styrelsen har utsett en People and Sustainability Committee för att besluta om ersättning till Executive Management Team (EMT). Ersättningen föreslås av VD. Medlemmarna av EMT erhåller ersättning bestående av en fast årslön och en rörlig lönedel. Den rörliga lönedelen utgörs av ett kortsiktigt respektive ett långsiktigt incitamentsprogram. Övriga förmåner utgörs främst av bilförmån och försäkring. I syfte att behålla nyckelkompetenser inom koncernen, erhåller vissa EMT medlemmar rörlig lön utöver incitamentsprogrammen. Den rörliga lönen baseras på uppfyllandet av EMT medlemmarnas årliga individuella mål och kan variera från 0 till högst 20 procent av den årliga fasta lönen.

Uppsägningstiden för en medlem av EMT är maximalt tolv månader om anställningen avslutas av koncernen och tolv månader om anställningen avslutas från EMT medlemmens sida. I de fall anställningen avslutas av koncernen är den anställde berättigad till avgångsvederlag motsvarande upp till tolv månadslöner.

Under 2021 lämnade 1 (2) EMT medlemmar sina tjänster. Ersättningar under uppsägningstiden samt avgångsvederlag exklusive sociala avgifter uppgick till MSEK 14 (8) för de EMT medlemmar som också lämnar koncernen.

EMT medlemmar som är anställda i Sverige omfattas av ITP planen och i förekommande fall en kompletterande pensionsplan – Volvo Management Pension (VMP). I genomsnitt varierar pensionspremierna mellan 28 till 35 procent av pensionsgrundande lön. Sjukersättning hanteras i enlighet med försäkringslösningarna inom ITP och VMP.

För medlemmar av EMT som är anställda utanför Sverige förekommer varierande pensionsvillkor beroende på arbetsland.

Koncernens utestående pensionsförpliktelser till EMT och tidigare VD uppgår till MSEK 47 (52).

Koncernledningen beslutade i mars 2020 att reducera sina löner för det andra kvartalet 2020 med 15 procent, när många anställda var permitterade till följd av covid-19-situationen.

Övriga långfristiga ersättningar
Utöver de ersättningar som redovisas under Incitamentsprogram förekommer inga andra långfristiga ersättningar till EMT.

Incitamentsprogram

Kortsiktiga incitamentsprogram
Volvo Bonus
Volvo Bonus programmet är ett program för samtliga anställda inom Volvo Cars, förutom anställda som deltar i STVP for Senior Leaders programmet. Syftet med Volvo Bonus programmet är att stärka samsynen bland de anställda med avseende på koncernens vision, mål, strategier samt att uppmuntra alla anställda att uppnå och överträffa målen i affärsplanen. Grundkravet för att Volvo Bonus ska betalas ut är att vinstmålet (rörelseresultatet) uppnås. Detta kallas tröskelnivå och övriga två nivåer (målnivå samt maximal nivå) ökar den bonus som betalas ut i relation till ökat resultat under förutsättning att tröskelnivån uppnåtts. Utbetalningen är begränsad till 200 procent av den så kallade målbonusen. Beroende på vilken befattning medarbetaren har är målbonusen antingen ett fast målbelopp eller en procentsats av årsbaslönen. För att vara berättigad till utbetalning måste den anställde vara kvar inom koncernen vid utbetalningsdagen. All ersättning utbetalas kontant.

Eftersom resultatet för det första halvåret 2020 kraftigt påverkades av covid-19-pandemin, beslutade styrelsen att ta bort målen för Volvo Bonus programmet för helåret 2020 och att etablera nya mål för det andra halvåret 2020. Bonusbeloppet justerades också i enlighet med detta till 50 procent av helåret. Motsvarande justering gjordes för vinstmålet (rörelseresultatet) som inkluderas som en del av STVP programmet då samma principer tillämpas för båda programmen.

STVP for Senior Leaders
STVP for Senior Leaders är ett incitamentsprogram för ledningsgruppen och vissa ledande befattningshavare. Syftet med STVP for Senior Leaders programmet är att stödja företagsstrategin och transformationen av Volvo Cars. För att uppnå maximalt utfall måste ett antal mål uppnås. Målen inkluderar finansiella vinstmål (rörelseresultat), men det förekommer även mål kopplade till kvalitet samt transformationsaktiviteter. För varje mål sätts en tröskel-, mål- och maxnivå. Grundkravet för att STVP ska betalas ut i förhållande till varje mål är att tröskelnivån uppnås. Om målnivån, eller maxnivån, uppnås kommer utbetalningen att öka (med linjära utbetalningar i förhållande till prestation mellan nivåerna). Det belopp som betalas ut för varje prestationsnivå är en procentsats av den anställdes årsbaslön, med ett tak för maximal utbetalning då maxnivån för varje prestationsindikator uppnås eller överskrids. Utbetalningen är begränsad till 200 procent av det så kallade målvärdet. Målvärdet är en procentsats av den anställdes årsbaslön den 31 december i slutet på varje intjänandeår. För att vara berättigad till utbetalning måste den anställde vara kvar inom koncernen vid utbetalningsdagen. All ersättning utbetalas kontant.

Skuld och kostnad
Årets kostnad för Volvo Bonus- och STVP programmet uppgick till MSEK 2 426 (1 105) inklusive sociala avgifter. Av den totala kostnaden avsåg MSEK 58 (56) EMT.

Andra kortsiktiga ersättningar
För att uppmärksamma det hårda arbete som EMT lagt ner för att möjliggöra en notering av Bolagets aktier på Nasdaq Stockholm beslutade ersättningskommittén om en kontant engångsbetalning till EMT. Ledningens engångsbetalning (brutto) motsvarade mellan 50–100 procent av den årliga grundlönen för respektive ledande befattningshavare (100 procent för VD). En förutsättning för att erhålla engångsbetalningen var att kontantbeloppet, netto efter avdrag för preliminärskatt, användes till att förvärva stamaktier av serie B i Volvo Car AB (publ.), i den mån det var möjligt. Detta för att bibehålla EMTs starka engagemang i koncernen, och för att ytterligare sammanlänka EMTs och koncernens intressen i enlighet med policyn för aktieägande för medlemmar av koncernledningen. De EMT medlemmar som är bosatta i en jurisdiktion där det inte är praktiskt möjligt att förvärva aktier i Volvo Car AB (publ.) erhöll engångsbetalningen utan något krav på att förvärva aktier.

Långsiktiga incitamentsprogram
LTVP
LTVP-programmet är ett incitamentsprogram som syftar till att (i) stärka samsynen bland de anställda med avseende på koncernens vision, mål, strategier och affärsplan, (ii) förbättra koncernens förmåga att attrahera och behålla anställda med nyckelkompetenser och (iii) belöna potentiella framtida bidrag till ökat aktieägarvärde. För 2019 programmet grundar sig utbetalningen enbart på utvecklingen av koncernens marknadsvärde under programmets löptid. För 2020 och 2021 programmen grundar sig utbetalningen dels på utveck-

lingen av koncernens marknadsvärde samt dels uppfyllande av vissa finansiella mål kopplat till rörelseresultat och intäktsökning sett över en treårsperiod, vilka beslutats om av styrelsen. En tröskelnivå och en maximal nivå är beslutad för respektive finansiellt mål. Grundkravet för att LTVP ska betalas ut är att tröskelnivån för respektive finansiellt mål har uppnåtts. Om maximal nivå uppnås ökar utbetalningen i relation till ökat resultat.

Beroende på deltagarens position får denne en LTVP målbonus motsvarande en viss procentsats av den årliga baslönen. LTVP bonusen har en intjäningsperiod på tre år och bonusen betalas ut kontant. Beloppet som utbetalas beror på värderingen av koncernen i slutet av intjänandeperioden efter tre år samt i vilken utsträckning de finansiella målen uppfyllts.

Ersättningen för 2019 programmet kan maximalt uppgå till 200 procent av startvärdet och ersättningen för 2020 och 2021 programmen kan maximalt uppgå till 300 procent av startvärdet. För att vara berättigad till utbetalning av ersättningen måste deltagaren vara kvar i koncernen vid utbetalningsdagen och inte vara under uppsägning.

Andra långsiktiga ersättningar
I tillägg till LTVP-programmet finns vissa individuella avtal med medlemmar i EMT vilka klassificeras som långsiktiga. Dessa avtal innefattar också prestationer hänförliga till tidigare år.

Skuld och kostnad
Årets kostnad för LTVP-programmet uppgick till MSEK 70 (110) inklusive sociala avgifter och den totala skulden uppgick till MSEK 136 (180). Av den totala kostnaden för LTVP-programmet avsåg MSEK 28 (34), EMT.

	2021				2020			
Kostnadsförd ersättning till Executive Management Team (EMT), TSEK	Lön[5]	Rörlig ersättning[6]	Långsiktigt incitamentsprogram[7]	Sociala kostnader (varav pensionskostnader)	Lön[5]	Rörlig ersättning[6]	Långsiktigt incitamentsprogram[7]	Sociala kostnader (varav pensionskostnader)
Håkan Samuelsson, VD i Volvo Personvagnar AB	14 328	30 923	7 149	14 211 (8 861)	13 835	14 250	21 704	13 944 (8 861)
Övriga medlemmar i Koncernledningen	66 753	51 120	14 664	88 516 (42 350)	69 355	27 947	18 563	60 307 (21 167)
Summa	**81 081**	**82 043**	**21 813**	**102 727 (51 211)**	**83 190**	**42 197**	**40 267**	**74 251 (30 028)**

5) Beloppet inkluderar förmåner såsom bostad och bil.
6) Inkluderar STVP för Senior Leaders samt vissa andra rörliga ersättningar baserat på individuella avtal. Beloppet för 2021 innehåller också den erhållna engångsbetalningen kopplad till EMTs arbete för att möjliggöra noteringen av Volvo Car AB (publ.).
7) Inkluderar LTVP samt vissa andra rörliga ersättningar baserat på individuella avtal. Långsiktigt incitamentsprogram inkluderar också ersättningar avseende prestationer hänförliga till tidigare år.

Aktierelaterade ersättningar
Volvo Car AB programmet
Under 2015 utgav Volvo Car ABs (publ.) dotterbolag Volvo Personvagnar AB totalt 1 359 teckningsoptioner med rätt att teckna aktier i Volvo Personvagnar AB. Erbjudandet att förvärva teckningsoptioner riktades till, och accepterades av, ett antal nuvarande och tidigare medlemmar av koncernledningen och styrelsen. Förvärven gjordes i form av privata investeringar till marknadsvärde i enlighet med en extern värdering. Varje teckningsoption gav rätt att förvärva en aktie i Volvo Personvagnar AB till ett förutbestämt pris, med 30 september 2021 som sista teckningsdag.

I de fall en deltagare inte längre var anställd, eller under andra särskilda omständigheter, hade moderbolaget en möjlighet att lösa in optionerna. Under programmets löptid har deltagarna (dvs innehavarna av optionerna) vid vissa givna förutbestämda tillfällen haft rättigheten att sälja optionerna till verkligt värde till Volvo Car AB (publ.).

Den 13 september 2021 utnyttjades teckningsoptionerna i enlighet med villkoren i investeringsprogrammet av alla dåvarande deltagare, vilka därmed erhöll aktier i Volvo Personvagnar AB. I samband med noteringen av Volvo Car ABs (publ.) aktier på Nasdaq Stockholm byttes deltagarnas aktier i Volvo Personvagnar AB mot aktier i Volvo Car AB (publ.) genom en apportemission. Totalt byttes 437 aktier i Volvo Personvagnar AB mot 1 721 903 nya stamaktier av serie B i Volvo Car AB (publ.). När teckningsoptionerna utnyttjades reverserades den finansiella skulden och redovisades som en finansiell intäkt i resultaträkningen.

Ersättning till Executive Management Team
Styrelsen har utsett en People and Sustainability Committee för att besluta om ersättning till Executive Management Team (EMT). Ersättningen föreslås av VD. Medlemmarna av EMT erhåller ersättning bestående av en fast årslön och en rörlig lönedel. Den rörliga lönedelen utgörs av ett kortsiktigt respektive ett långsiktigt incitamentsprogram. Övriga förmåner utgörs främst av bilförmån och försäkring. I syfte att behålla nyckelkompetenser inom koncernen, erhåller vissa EMT medlemmar rörlig lön utöver incitamentsprogrammen. Den rörliga lönen baseras på uppfyllandet av EMT medlemmarnas årliga individuella mål och kan variera från 0 till högst 20 procent av den årliga fasta lönen.

Uppsägningstiden för en medlem av EMT är maximalt tolv månader om anställningen avslutas av koncernen och tolv månader om anställningen avslutas från EMT medlemmens sida. I de fall anställningen avslutas av koncernen är den anställde berättigad till avgångsvederlag motsvarande upp till tolv månadslöner.

Under 2021 lämnade 1 (2) EMT medlemmar sina tjänster. Ersättningar under uppsägningstiden samt avgångsvederlag exklusive sociala avgifter uppgick till MSEK 14 (8) för de EMT medlemmar som också lämnar koncernen.

EMT medlemmar som är anställda i Sverige omfattas av ITP planen och i förekommande fall en kompletterande pensionsplan – Volvo Management Pension (VMP). I genomsnitt varierar pensionspremierna mellan 28 till 35 procent av pensionsgrundande lön. Sjukersättning hanteras i enlighet med försäkringslösningarna inom ITP och VMP.

För medlemmar av EMT som är anställda utanför Sverige förekommer varierande pensionsvillkor beroende på arbetsland.

Koncernens utestående pensionsförpliktelser till EMT och tidigare VD uppgår till MSEK 47 (52).

Koncernledningen beslutade i mars 2020 att reducera sina löner för det andra kvartalet 2020 med 15 procent, när många anställda var permitterade till följd av covid-19-situationen.

Övriga långfristiga ersättningar
Utöver de ersättningar som redovisas under incitamentsprogram förekommer inga andra långfristiga ersättningar till EMT.

Incitamentsprogram

Kortsiktiga incitamentsprogram
Volvo Bonus
Volvo Bonus programmet är ett program för samtliga anställda inom Volvo Cars, förutom anställda som deltar i STVP for Senior Leaders programmet. Syftet med Volvo Bonus programmet är att stärka samsynen bland de anställda med avseende på koncernens vision, mål, strategier samt att uppmuntra alla anställda att uppnå och överträffa målen i affärsplanen. Grundkravet för att Volvo Bonus ska betalas ut är att vinstmålet (rörelseresultatet) uppnås. Detta kallas tröskelnivå och övriga två nivåer (målnivå samt maximal nivå) ökar den bonus som betalas ut i relation till ökat resultat under förutsättning att tröskelnivån uppnåtts. Utbetalningen är begränsad till 200 procent av den så kallade målbonusen. Beroende på vilken befattning medarbetaren har är målbonusen antingen ett fast målbelopp eller en procentsats av årsbaslönen. För att vara berättigad till utbetalning måste den anställde vara kvar inom koncernen vid utbetalningsdagen. All ersättning utbetalas kontant.

Eftersom resultatet för det första halvåret 2020 kraftigt påverkades av covid-19-pandemin, beslutade styrelsen att ta bort målen för Volvo Bonus programmet för helåret 2020 och att etablera nya mål för det andra halvåret 2020. Bonusbeloppet justerades också i enlighet med detta till 50 procent av helåret. Motsvarande justering gjordes för vinstmålet (rörelseresultatet) som inkluderas som en del av STVP programmet då samma principer tillämpas för båda programmen.

STVP for Senior Leaders
STVP for Senior Leaders är ett incitamentsprogram för ledningsgruppen och vissa ledande befattningshavare. Syftet med STVP for Senior Leaders programmet är att stödja företagsstrategin och transformationen av Volvo Cars. För att uppnå maximalt utfall måste ett antal mål uppnås. Målen inkluderar finansiella vinstmål (rörelseresultat), men det förekommer även mål kopplade till kvalitet samt transformationsaktiviteter. För varje mål sätts en tröskel-, mål- och maxnivå. Grundkravet för att STVP ska betalas ut i förhållande till varje mål är att tröskelnivån uppnås. Om målnivån, eller maxnivån, uppnås kommer utbetalningen att öka (med linjära utbetalningar i förhållande till prestation mellan nivåerna). Det belopp som betalas ut för varje prestationsnivå är en procentsats av den anställdes årsbaslön, med ett tak för maximal utbetalning då maxnivån för varje prestationsindikator uppnås eller överskrids. Utbetalningen är begränsad till 200 procent av det så kallade målvärdet. Målvärdet är en procentsats av den anställdes årsbaslön den 31 december i slutet på varje intjänandeår. För att vara berättigad till utbetalning måste den anställde vara kvar inom koncernen vid utbetalningsdagen. All ersättning utbetalas kontant.

Skuld och kostnad
Årets kostnad för Volvo Bonus- och STVP programmet uppgick till MSEK 2 426 (1 105) inklusive sociala avgifter. Av den totala kostnaden avsåg MSEK 58 (56) EMT.

Andra kortsiktiga ersättningar
För att uppmärksamma det hårda arbete som EMT lagt ner för att möjliggöra en notering av Bolagets aktier på Nasdaq Stockholm beslutade ersättningskommittén om en kontant engångsbetalning till EMT. Ledningens engångsbetalning (brutto) motsvarade mellan 50–100 procent av den årliga grundlönen för respektive ledande befattningshavare (100 procent för VD). En förutsättning för att erhålla engångsbetalningen var att kontantbeloppet, netto efter avdrag för preliminärskatt, användes till att förvärva stamaktier av serie B i Volvo Car AB (publ.), i den mån det var möjligt. Detta för att bibehålla EMTs starka engagemang i koncernen, och för att ytterligare sammanlänka EMTs och koncernens intressen i enlighet med policyn för aktieägande för medlemmar av koncernledningen. De EMT medlemmar som är bosatta i en jurisdiktion där det inte är praktiskt möjligt att förvärva aktier i Volvo Car AB (publ.) erhöll engångsbetalningen utan något krav på att förvärva aktier.

Långsiktiga incitamentsprogram
LTVP
LTVP-programmet är ett incitamentsprogram som syftar till att (i) stärka samsynen bland de anställda med avseende på koncernens vision, mål, strategier och affärsplan, (ii) förbättra koncernens förmåga att attrahera och behålla anställda med nyckelkompetenser och (iii) belöna potentiella framtida bidrag till ökat aktieägarvärde. För 2019 programmet grundar sig utbetalningen enbart på utvecklingen av koncernens marknadsvärde under programmets löptid. För 2020 och 2021 programmen grundar sig utbetalningen dels på utveck-

lingen av koncernens marknadsvärde samt dels uppfyllande av vissa finansiella mål kopplat till rörelseresultat och intäktsökning sett över en treårsperiod, vilka beslutats om av styrelsen. En tröskelnivå och en maximal nivå är beslutad för respektive finansiellt mål. Grundkravet för att LTVP ska betalas ut är att tröskelnivån för respektive finansiellt mål har uppnåtts. Om maximal nivå uppnås ökar utbetalningen i relation till ökat resultat.

Beroende på deltagarens position får denne en LTVP målbonus motsvarande en viss procentsats av den årliga baslönen. LTVP bonusen har en intjäningsperiod på tre år och bonusen betalas ut kontant. Beloppet som utbetalas beror på värderingen av koncernen i slutet av intjänandeperioden efter tre år samt i vilken utsträckning de finansiella målen uppfyllts.

Ersättningen för 2019 programmet kan maximalt uppgå till 200 procent av startvärdet och ersättningen för 2020 och 2021 programmen kan maximalt uppgå till 300 procent av startvärdet. För att vara berättigad till utbetalning av ersättningen måste deltagaren vara kvar i koncernen vid utbetalningsdagen och inte vara under uppsägning.

Andra långsiktiga ersättningar
I tillägg till LTVP-programmet finns vissa individuella avtal med medlemmar i EMT vilka klassificeras som långsiktiga. Dessa avtal innefattar också prestationer hänförliga till tidigare år.

Skuld och kostnad
Årets kostnad för LTVP-programmet uppgick till MSEK 70 (110) inklusive sociala avgifter och den totala skulden uppgick till MSEK 136 (180). Av den totala kostnaden för LTVP-programmet avsåg MSEK 28 (34), EMT.

	2021				2020			
Kostnadsförd ersättning till Executive Management Team (EMT), TSEK	Lön[5]	Rörlig ersättning[6]	Långsiktigt incitamentsprogram[7]	Sociala kostnader (varav pensionskostnader)	Lön[5]	Rörlig ersättning[6]	Långsiktigt incitamentsprogram[7]	Sociala kostnader (varav pensionskostnader)
Håkan Samuelsson, VD i Volvo Personvagnar AB	14 328	30 923	7 149	14 211 (8 861)	13 835	14 250	21 704	13 944 (8 861)
Övriga medlemmar i Koncernledningen	66 753	51 120	14 664	88 516 (42 350)	69 355	27 947	18 563	60 307 (21 167)
Summa	**81 081**	**82 043**	**21 813**	**102 727 (51 211)**	**83 190**	**42 197**	**40 267**	**74 251 (30 028)**

5) Beloppet inkluderar förmåner såsom bostad och bil.
6) Inkluderar STVP for Senior Leaders samt vissa andra rörliga ersättningar baserat på individuella avtal. Beloppet för 2021 innehåller också den erhållna engångsbetalningen kopplad till EMTs arbete för att möjliggöra noteringen av Volvo Car AB (publ.).
7) Inkluderar LTVP samt vissa andra rörliga ersättningar baserat på individuella avtal. Långsiktigt Incitamentsprogram inkluderar också ersättningar avseende prestationer hänförliga till tidigare år.

Aktierelaterade ersättningar
Volvo Car AB programmet
Under 2015 utgav Volvo Car ABs (publ.) dotterbolag Volvo Personvagnar AB totalt 1 359 teckningsoptioner med rätt att teckna aktier i Volvo Personvagnar AB. Erbjudandet att förvärva teckningsoptioner riktades till, och accepterades av, ett antal nuvarande och tidigare medlemmar av koncernledningen och styrelsen. Förvärven gjordes i form av privata investeringar till marknadsvärde i enlighet med en extern värdering. Varje teckningsoption gav rätt att förvärva en aktie i Volvo Personvagnar AB till ett förutbestämt pris, med 30 september 2021 som sista teckningsdag.

I de fall en deltagare inte längre var anställd, eller under andra särskilda omständigheter, hade moderbolaget en möjlighet att lösa in optionerna. Under programmets löptid har deltagarna (dvs innehavarna av optionerna) vid vissa givna förutbestämda tillfällen haft rättigheten att sälja optionerna till verkligt värde till Volvo Car AB (publ.).

Den 13 september 2021 utnyttjades teckningsoptionerna i enlighet med villkoren i investeringsprogrammet av alla dåvarande deltagare, vilka därmed erhöll aktier i Volvo Personvagnar AB. I samband med noteringen av Volvo Car ABs (publ.) aktier på Nasdaq Stockholm byttes deltagarnas aktier i Volvo Personvagnar AB mot aktier i Volvo Car AB (publ.) genom en apportemission. Totalt byttes 437 aktier i Volvo Personvagnar AB mot 1 721 903 nya stamaktier av serie B i Volvo Car AB (publ.). När teckningsoptionerna utnyttjades reverserades den finansiella skulden och redovisades som en finansiell intäkt i resultaträkningen.

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Utifrån en sammanvägd bedömning av villkoren i avtalet redovisades incitamentsprogrammet som ett kontantreglerat program och redovisades därför som en finansiell skuld till verkligt värde via resultaträkningen, med förändringar i verkligt värde redovisade som en finansiell kostnad eller intäkt.

Deltagarna i programmet anskaffade optionerna till marknadsvärde, vilket innebär att programmet inte har resulterat i någon personalkostnad.

TSEK	Antal optioner	Uppskattat verkligt värde
Vid årets början	567	153 767
Sålda under året	–130	–35 255
Förändring i värdering	—	45 619
Utnyttjade	–437	–164 131
Vid årets slut	**—**	**—**

Utnyttjande av optioner	Antal aktier i Volvo Personvagnar AB	Antal stamaktier av serie B i Volvo Car AB (publ.)
VD	316	1 245 131
Andra nuvarande och tidigare medlemmar av koncernledningen samt styrelsen	121	476 772
Summa	**437**	**1 721 903**

Polestarprogrammet

Under 2019 startade Volvo Car AB (publ.) genom sitt dotterbolag Volvo Personvagnar AB ett aktierelaterat ersättningsprogram för ett antal medlemmar av koncernledningen i Volvo Cars respektive Polestar samt Polestars styrelse. Alla deltagare erbjöds att köpa aktier i koncernens dotterbolag PSINV AB, som i sin tur äger aktier i koncernens joint venture Polestar Automotive Holding Ltd och därav är deltagarna indirekt minoritetsägare i Polestarkoncernen. Förvärvet gjordes till verkligt värde i enlighet med en extern värdering. I de fall en deltagare inte längre är anställd, eller vid andra förutbestämda tillfällen, har deltagarna (dvs innehavarna av aktierna) en möjlighet att sälja aktierna till verkligt värde till Volvo Personvagnar AB. Vid samma tillfälle har Volvo Personvagnar AB en möjlighet att återköpa aktierna från deltagarna. Verkligt värde vid transaktionstillfället fastställdes till SEK 1000. Totalt har 38 125 st aktier förvärvats av deltagarna, vilket motsvarar ett indirekt ägande i Polestarkoncernen om 0,16 procent.

Efter slutförandet av Polestars offentliggjorda samgående med Gores Guggenheim är avsikten att Polestarprogrammet ska lösas upp enligt villkoren för programmet, vilket innebär att deltagarna kommer att äga aktier direkt i Polestar Automotive Holding UK Ltd. Aktierna kan vara föremål för en inlåsningsperiod på 180 dagar efter genomförandet av de-SPAC:en.

TSEK	Antal aktier	Uppskattat verkligt värde
Vid årets början	38 125	38 125
Inlösta under året	—	—
Sålda under året	—	—
Förändring i värdering	—	222 845
Vid årets slut	**38 125**	**260 970**

Eftersom redovisningen sker till verkligt värde förekommer det inte några skillnader mellan redovisat värde och verkligt värde. Värderingen till verkligt värde har utförts av en extern part.

Specifikation av aktieprogrammet	Antal aktier
VD och styrelse i Volvo Cars koncernen	12 500
Andra medlemmar av koncernledningen i Volvo Cars koncernen	8 375
Medlemmar av styrelse och koncernledning i Polestar	17 250
Summa	**38 125**

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

NOT 9 – AVSKRIVNINGAR

Avskrivningsprinciper för immateriella tillgångar
Immateriella tillgångar med bestämbar nyttjandeperiod skrivs av linjärt i resultaträkningen över respektive tillgångs bedömda nyttjandeperiod. Avskrivningstiden för avtalsmässiga rättigheter såsom licenser överstiger inte avtalsperioden. Samtliga immateriella tillgångar anses ha en bestämbar nyttjandeperiod, med undantag av goodwill och varumärken. Varumärken anses ha obestämbar nyttjandeperiod då koncernen både har rätt och för avsikt att fortsätta använda varumärkena under en överskådlig framtid, samtidigt som de genererar positivt kassaflöde till koncernen. Immateriella tillgångar med en obestämd nyttjande period skrivs inte av. Följande avskrivningstider tillämpas på immateriella tillgångar med bestämbar nyttjandeperiod:

Återförsäljarnätverk	30 år
Mjukvara	3–8 år
Produktutveckling	3–10 år
Patent, licenser och liknande rättigheter	3–10 år

Avskrivningar ingår i kostnad för sålda varor, forsknings- och utvecklingskostnader samt försäljnings- eller administrationskostnader beroende på var i verksamheten tillgången har använts.

Avskrivningsprinciper för materiella anläggningstillgångar
Avskrivning av materiella anläggningstillgångar sker systematiskt över tillgångens bedömda nyttjandeperiod. Varje del av en materiell anläggningstillgång med ett anskaffningsvärde som är betydande i relation till tillgångens sammanlagda anskaffningsvärde, skrivs av separat om nyttjandeperioden för delen skiljer sig från tillgången i sin helhet. Mark bedöms ha en obestämbar nyttjandeperiod och skrivs inte av.

Bilar som har sålts med återköpsavtal skrivs av under respektive bils nyttjandeperiod. Avskrivningen sker från deras anskaffningsvärde ned till deras förväntade restvärde, vilket är det förväntade försäljningsvärdet vid kontraktets slut. Om marknadsvärdet understiger det restvärde som först sattes, accelereras avskrivningarna under kvarvarande kontraktsperiod.

Följande avskrivningstider tillämpas:

Byggnader	14,5–50 år
Markanläggning	30 år
Maskiner	8–30 år
Inventarier	3–20 år

Avskrivningar ingår i kostnad för sålda varor, forsknings- och utvecklingskostnader samt försäljnings- eller administrationskostnader beroende på var i verksamheten tillgången har använts.

Nedskrivning av tillgångar
Det redovisade värdet på immateriella och materiella anläggningstillgångar med en bestämd nyttjande period prövas när det föreligger indikation på att en tillgång har ett nedskrivningsbehov. Immateriella tillgångar som har en obestämbar nyttjandeperiod eller inte är färdiga för användning, skrivs inte av utan prövas årligen för nedskrivning eller närhelst det finns en indikation på en värdenedgång. Tillgångar kan ibland behöva grupperas i kassagenererande enheter i syfte att kunna fastställa nedskrivningsbehovet.

Vid en nedskrivningsprövning beräknas tillgångens eller kassagenererande enhetens återvinningsvärde. Återvinningsvärdet är det högsta av en tillgångs eller en kassagenererande enhets verkliga värde, med avdrag för försäljningskostnader, och nyttjandevärde. Nyttjandevärde definieras som nuvärdet av de framtida kassaflöden som tillgången eller kassagenererade enheten förväntas generera. När en indikation på nedskrivning är bekräftad redovisas en nedskrivning med det belopp med vilket det redovisade värdet överstiger återvinningsvärdet. Tidigare redovisade nedskrivningar återförs, förutom vad avser goodwill, om skälen till den tidigare nedskrivningen inte längre föreligger. En nedskrivning återförs endast i den utsträckning tillgångens redovisade värde efter återföring inte överstiger det redovisade värde som tillgången skulle ha haft om någon nedskrivning inte hade gjorts, med beaktande av de avskrivningar som då skulle ha gjorts.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Nyttjandeperioden för immateriella tillgångar baseras på historisk erfarenhet, förväntad användning och andra individuella egenskaper för tillgången. Nyttjandeperioden utvärderas regelbundet och justeras vid behov.

För att testa en tillgång eller en kassagenererande enhet för nedskrivning, behöver flera uppskattningar göras vilka beskrivs i denna not men även i not Not 16 – Immateriella tillgångar och Not 17 – Materiella anläggningstillgångar.

I rörelseresultatet ingår avskrivningar enligt följande:	2021	2020
Mjukvara och systemapplikationer	–367	–288
Aktiverade produktutvecklingskostnader	–4 607	–4 051
Övriga immateriella tillgångar	–792	–514
Byggnader och markanläggningar	–893	–864
Maskiner och inventarier	–6 397	–7 117
Nyttjanderättstillgångar[1]	–1 387	–1 271
Tillgångar under operationell leasing	–562	–344
Summa	**–15 005**	**–14 449**

Avskrivningar enligt plan fördelade per funktion:	2021	2020
Kostnader för sålda varor	–7 492	–8 061
Forsknings- och utvecklingskostnader	–5 238	–4 635
Försäljningskostnader	–778	–507
Administrationskostnader	–1 109	–999
Övriga intäkter och kostnader	–388	–248
Summa	**–15 005**	**–14 449**

1) Avskrivning av nyttjanderättstillgångar uppgick till MSEK –1 388 (–1 271), varav MSEK –1 165 (–994) var hänförligt till Byggnader och mark och MSEK –222 (–277) var hänförligt till Maskiner och inventarier.

NOT 10 – STATLIGA STÖD

Statliga stöd redovisas i de finansiella rapporterna i enlighet med sitt syfte, antingen som en minskning av kostnader eller som en reducering av tillgångens redovisade värde. Statliga stöd relaterade till tillgångar reducerar tillgångens redovisade värde och redovisas i resultaträkningen som en minskad avskrivning under tillgångens nyttjandeperiod. I det fall det erhållna statliga stödet inte är avsett att kompensera för några kostnader eller anskaffning av tillgångar,

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Utifrån en sammanvägd bedömning av villkoren i avtalet redovisades incitamentsprogrammet som ett kontantreglerat program och redovisades därför som en finansiell skuld till verkligt värde via resultaträkningen, med förändringar i verkligt värde redovisade som en finansiell kostnad eller intäkt.

Deltagarna i programmet anskaffade optionerna till marknadsvärde, vilket innebär att programmet inte har resulterat i någon personalkostnad.

TSEK	Antal optioner	Uppskattat verkligt värde
Vid årets början	567	153 767
Sålda under året	–130	–35 255
Förändring i värdering	—	45 619
Utnyttjade	–437	–164 131
Vid årets slut	**—**	**—**

Utnyttjande av optioner	Antal aktier i Volvo Personvagnar AB	Antal stamaktier av serie B i Volvo Car AB (publ.)
VD	316	1 245 131
Andra nuvarande och tidigare medlemmar av koncernledningen samt styrelsen	121	476 772
Summa	**437**	**1 721 903**

Polestarprogrammet

Under 2019 startade Volvo Car AB (publ.) genom sitt dotterbolag Volvo Personvagnar AB ett aktierelaterat ersättningsprogram för ett antal medlemmar av koncernledningen i Volvo Cars respektive Polestar samt Polestars styrelse. Alla deltagare erbjöds att köpa aktier i koncernens dotterbolag PSINV AB, som i sin tur äger aktier i koncernens joint venture Polestar Automotive Holding Ltd och därav är deltagarna indirekt minoritetsägare i Polestarkoncernen. Förvärvet gjordes till verkligt värde i enlighet med en extern värdering. I de fall en deltagare inte längre är anställd, eller vid andra förutbestämda tillfällen, har deltagarna (dvs innehavarna av aktierna) en möjlighet att sälja aktierna till verkligt värde till Volvo Personvagnar AB. Vid samma tillfälle har Volvo Personvagnar AB en möjlighet att återköpa aktierna från deltagarna. Verkligt värde vid transaktionstillfället fastställdes till SEK 1000. Totalt har 38 125 st aktier förvärvats av deltagarna, vilket motsvarar ett indirekt ägande i Polestarkoncernen om 0,16 procent.

Efter slutförandet av Polestars offentliggjorda samgående med Gores Guggenheim är avsikten att Polestarprogrammet ska lösas upp enligt villkoren för programmet, vilket innebär att deltagarna kommer att äga aktier direkt i Polestar Automotive Holding UK Ltd. Aktierna kan vara föremål för en inlåsningsperiod på 180 dagar efter genomförandet av de-SPAC:en.

TSEK	Antal aktier	Uppskattat verkligt värde
Vid årets början	38 125	38 125
Inlösta under året	—	—
Sålda under året	—	—
Förändring i värdering	—	222 845
Vid årets slut	**38 125**	**260 970**

Eftersom redovisningen sker till verkligt värde förekommer det inte några skillnader mellan redovisat värde och verkligt värde. Värderingen till verkligt värde har utförts av en extern part.

Specifikation av aktieprogrammet	Antal aktier
VD och styrelse i Volvo Cars koncernen	12 500
Andra medlemmar av koncernledningen i Volvo Cars koncernen	8 375
Medlemmar av styrelse och koncernledning i Polestar	17 250
Summa	**38 125**

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

NOT 9 – AVSKRIVNINGAR

Avskrivningsprinciper för immateriella tillgångar
Immateriella tillgångar med bestämbar nyttjandeperiod skrivs av linjärt i resultaträkningen över respektive tillgångs bedömda nyttjandeperiod. Avskrivningstiden för avtalsmässiga rättigheter såsom licenser överstiger inte avtalsperioden. Samtliga immateriella tillgångar anses ha en bestämbar nyttjandeperiod, med undantag av goodwill och varumärken. Varumärken anses ha obestämbar nyttjandeperiod då koncernen både har rätt och för avsikt att fortsätta använda varumärkena under en överskådlig framtid, samtidigt som de genererar positivt kassaflöde till koncernen. Immateriella tillgångar med en obestämd nyttjande period skrivs inte av. Följande avskrivningstider tillämpas på immateriella tillgångar med bestämbar nyttjandeperiod:

Återförsäljarnätverk	30 år
Mjukvara	3–8 år
Produktutveckling	3–10 år
Patent, licenser och liknande rättigheter	3–10 år

Avskrivningar ingår i kostnad för sålda varor, forsknings- och utvecklingskostnader samt försäljnings- eller administrationskostnader beroende på var i verksamheten tillgången har använts.

Avskrivningsprinciper för materiella anläggningstillgångar
Avskrivning av materiella anläggningstillgångar sker systematiskt över tillgångens bedömda nyttjandeperiod. Varje del av en materiell anläggningstillgång med ett anskaffningsvärde som är betydande i relation till tillgångens sammanlagda anskaffningsvärde, skrivs av separat om nyttjandeperioden för delen skiljer sig från tillgången i sin helhet. Mark bedöms ha en obestämbar nyttjandeperiod och skrivs inte av.

Bilar som har sålts med återköpsavtal skrivs av under respektive bils nyttjandeperiod. Avskrivningen sker från deras anskaffningsvärde ned till deras förväntade restvärde, vilket är det förväntade försäljningsvärdet vid kontraktets slut. Om marknadsvärdet understiger det restvärde som först sattes, accelereras avskrivningarna under kvarvarande kontraktsperiod.

Följande avskrivningstider tillämpas:

Byggnader	14,5–50 år
Markanläggning	30 år
Maskiner	8–30 år
Inventarier	3–20 år

Avskrivningar ingår i kostnad för sålda varor, forsknings- och utvecklingskostnader samt försäljnings- eller administrationskostnader beroende på var i verksamheten tillgången har använts.

Nedskrivning av tillgångar
Det redovisade värdet på immateriella och materiella anläggningstillgångar med en bestämd nyttjande period prövas när det föreligger indikation på att en tillgång har ett nedskrivningsbehov. Immateriella tillgångar som har en obestämbar nyttjandeperiod eller inte är färdiga för användning, skrivs inte av utan prövas årligen för nedskrivning eller närhelst det finns en indikation på en värdenedgång. Tillgångar kan ibland behöva grupperas i kassagenererande enheter i syfte att kunna fastställa nedskrivningsbehovet.

Vid en nedskrivningsprövning beräknas tillgångens eller kassagenererande enhetens återvinningsvärde. Återvinningsvärdet är det högsta av en tillgångs eller en kassagenererande enhets verkliga värde, med avdrag för försäljningskostnader, och nyttjandevärde. Nyttjandevärde definieras som nuvärdet av de framtida kassaflöden som tillgången eller kassagenererade enheten förväntas generera. När en indikation på nedskrivning är bekräftad redovisas en nedskrivning med det belopp med vilket det redovisade värdet överstiger återvinningsvärdet. Tidigare redovisade nedskrivningar återförs, förutom vad avser goodwill, om skälen till den tidigare nedskrivningen inte längre föreligger. En nedskrivning återförs endast i den utsträckning tillgångens redovisade värde efter återföring inte överstiger det redovisade värde som tillgången skulle ha haft om någon nedskrivning inte hade gjorts, med beaktande av de avskrivningar som då skulle ha gjorts.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Nyttjandeperioden för immateriella tillgångar baseras på historisk erfarenhet, förväntad användning och andra individuella egenskaper för tillgången. Nyttjandeperioden utvärderas regelbundet och justeras vid behov.

För att testa en tillgång eller en kassagenererande enhet för nedskrivning, behöver flera uppskattningar göras vilka beskrivs i denna not men även i not Not 16 – Immateriella tillgångar och Not 17 – Materiella anläggningstillgångar.

I rörelseresultatet ingår avskrivningar enligt följande:	2021	2020
Mjukvara och systemapplikationer	–367	–288
Aktiverade produktutvecklingskostnader	–4 607	–4 051
Övriga immateriella tillgångar	–792	–514
Byggnader och markanläggningar	–893	–864
Maskiner och inventarier	–6 397	–7 117
Nyttjanderättstillgångar[1]	–1 387	–1 271
Tillgångar under operationell leasing	–562	–344
Summa	**–15 005**	**–14 449**

Avskrivningar enligt plan fördelade per funktion:	2021	2020
Kostnader för sålda varor	–7 492	–8 061
Forsknings- och utvecklingskostnader	–5 238	–4 635
Försäljningskostnader	–778	–507
Administrationskostnader	–1 109	–999
Övriga intäkter och kostnader	–388	–248
Summa	**–15 005**	**–14 449**

1) Avskrivning av nyttjanderättstillgångar uppgick till MSEK –1 388 (–1 271), varav MSEK –1 165 (–994) var hänförligt till Byggnader och mark och MSEK –222 (–277) var hänförligt till Maskiner och inventarier.

NOT 10 – STATLIGA STÖD

Statliga stöd redovisas i de finansiella rapporterna i enlighet med sitt syfte, antingen som en minskning av kostnader eller som en reducering av tillgångens redovisade värde. Statliga stöd relaterade till tillgångar reducerar tillgångens redovisade värde och redovisas i resultaträkningen som en minskad avskrivning under tillgångens nyttjandeperiod. I det fall det erhållna statliga stödet inte är avsett att kompensera för några kostnader eller anskaffning av tillgångar,

redovisas stödet som en övrig intäkt. Statliga stöd för framtida kostnader redovisas som förutbetalda intäkter.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Ett statligt bidrag redovisas när det är sannolikt att koncernen kommer att uppfylla villkoren för att erhålla bidraget och att bidraget kommer att erhållas.

Vid en bedömning utvärderas om koncernen uppfyller villkoren i kontrakten och om det föreligger risk för återbetalning om villkoren bryts under kontraktsperioden. Koncernens bedömning är att det i dagsläget inte föreligger någon risk för någon materiell återbetalning av erhållna bidrag.

Volvo Cars erhåller statliga stöd från flera parter så som svenska, amerikanska, kinesiska och belgiska staten men även från Europeiska Unionen. Under 2021 har statliga stöd uppgående till MSEK 472 (1 340) erhållits och MSEK 355 (1 811) har redovisats i resultaträkningen. Av de stöd som redovisats i resultaträkningen är MSEK 75 (1 013) hänförliga till stöd som erhållits som en följd av covid-19- pandemin. MSEK — (625) avseende stöd för produktionsanläggningar av nya bilmodeller har reducerat värdet på anläggningstillgångarna.

Icke-monetära statliga stöd har erhållits i Kina, framförallt i form av hyresfria perioder avseende kontors- och fabrikslokaler, samt i USA i form av reducerade leaseavgifter relaterade till kontorslokaler och fabriksanläggning.

NOT 11 – FINANSIELLA INTÄKTER

Finansiella intäkter består av ränteintäkter hänförliga till räntebärande finansiella instrument som värderas enligt effektivräntemetoden, verkligt värdeförändringar avseende aktieplaceringar samt derivatinstrument och aktier samt erhållen utdelning. Information om klassificering av finansiella instrument presenteras i Not 21 – Finansiella risker och Finansiella instrument.

	2021	2020
Ränteintäkter från banktillgodohavanden	474	416
Ränteintäkter från närstående företag	126	134
Valutakursvinster från finansieringsverksamheten	224	—
Verkligt värde via resultaträkningen[1]	14	1 943
Övriga finansiella intäkter	165	125
Summa	**1 003**	**2 618**

1) Merparten av verkligt värde förändringarna för år 2020 relaterar till aktier, teckningsoptioner och earn-out-aktier i Luminar.

NOT 12 – FINANSIELLA KOSTNADER

Finansiella kostnader består huvudsakligen av räntekostnader och verkligt värdeförändringar avseende aktieplaceringar samt derivatinstrument. Information om klassificering av finansiella instrument presenteras i Not 21 – Finansiella risker och Finansiella instrument.

	2021	2020
Valutakursförluster från finansieringsverksamheten	—	–55
Ränteeffekt på återköpsåtaganden	–158	–175
Räntekostnader hänförliga till pensionsavsättningar	–204	–208
Kostnader hänförliga till kreditfaciliteter	–126	–120
Räntekostnader till närstående företag	—	–1
Räntekostnader till kreditinstitut	–686	–782
Räntekostnader hänförliga till leasingskulder	–228	–209
Verkligt värde via resultaträkningen[1]	–777	—
Övriga finansiella kostnader	–339	–38
Summa	**–2 518**	**–1 588**

1) Består huvudsakligen av verkligt värde förändringar avseende aktier, teckningsoptioner och earn-out-aktier i Luminar.

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

NOT 13 – INNEHAV I JOINT VENTURES OCH INTRESSEFÖRETAG

Med joint ventures avses företag där koncernen genom samarbetsavtal med en eller flera parter har ett gemensamt bestämmande inflytande och rätt till andelar av företagets nettotillgångar.

Med intresseföretag avses företag i vilka koncernen har ett betydande men inte bestämmande inflytande, vilket i normalfallet avser de aktieinnehav i vilka röstvärdet uppgår till mellan 20 och 50 procent, men omfattar även innehav med mindre rösträtt om ett betydande inflytande kan uppvisas på andra grunder.

Innehav i joint ventures och intresseföretag redovisas enligt kapitalandelsmetoden och redovisas initialt till anskaffningsvärde. Koncernens andel av resultat som uppkommit efter förvärvet redovisas i resultaträkningen och dess andel av förändringar i övrigt totalresultat efter förvärvet redovisas i övrigt totalresultat med motsvarande ändring av innehavets redovisade värde. När koncernens andel i ett intresseföretag eller joint ventureföretags förluster uppgår till eller överstiger dess innehav i intresseföretaget eller joint ventureföretaget redovisar koncernen inga ytterligare förluster, om inte koncernen har påtagit sig legala eller informella förpliktelser i förhållande till intresseföretaget eller joint ventureföretaget.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

En bedömning sker huruvida koncernen har ett betydande inflytande eller inte när koncernen har mindre än 20 procent av rösträtten. Bedömningen baseras på olika faktorer, såsom aktieägaravtal samt andra marknadsbaserade antaganden eller andra samband. För närvarande redovisar koncernen inga intresseföretag där rösträtten är lägre än 20 procent.

För joint ventures utgörs bedömningen av huruvida det existerar *ömsesidig kontroll eller inte beaktat de omständigheter som föreligger.*

	2021	2020
Resultat från andelar i joint ventures	–952	–355
Resultat från andelar i intresseföretag	1	3
Summa	**–951**	**–352**

Resultat från andelar i joint ventures och intresseföretag fördelar sig enligt nedan:	**2021**	**2020**
V2 Plug-In Hybrid Vehicle Partnership HB[1]	—	365
Volvofinans Bank AB[2]	269	222
Zenuity AB[3]	1 175	297
Lynk & Co Investment Co., Ltd[4]	305	160
Polestarkoncernen[5][6]	–2 693	–1 392
Övriga bolag	–7	–4
Summa	**–951**	**–352**

Innehav i joint ventures och intresseföretag	**31 dec 2021**	**31 dec 2020**
Vid årets början/förvärvat anskaffningsvärde	9 997	9 211
Andel av årets resultat	–951	–352
Investering i Zenuity AB[3]	—	240
Investering i Polestar Automotive Holding Ltd[6]	2 068	3 773
Investering i World of Volvo AB[7]	—	125
Investering i Volvo Car Financial Services UK Ltd[8]	—	388
Återläggning eliminering av internvinst[5][6]	–310	–213
Omklassificering från joint venture till dotterföretag[5]	–1 882	—
Transaktion med aktieägare i joint venture under gemensamt bestämmande inflytande[5]	—	1 901
Åtagande att täcka ackumulerade negativa resultat klassificerade som Övriga långfristiga skulder[3]	—	–210
Återbetalt kapitaltillskott V2 Plug-In Hybrid Vehicle Partnership HB[1]	–132	–464
Utdelningar	–1 991	–333
Omräkningsdifferens	132	–267
Summa	**6 931**	**9 997**

redovisas stödet som en övrig intäkt. Statliga stöd för framtida kostnader redovisas som förutbetalda intäkter.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Ett statligt bidrag redovisas när det är sannolikt att koncernen kommer att uppfylla villkoren för att erhålla bidraget och att bidraget kommer att erhållas.

Vid en bedömning utvärderas om koncernen uppfyller villkoren i kontrakten och om det föreligger risk för återbetalning om villkoren bryts under kontraktsperioden. Koncernens bedömning är att det i dagsläget inte föreligger någon risk för någon materiell återbetalning av erhållna bidrag.

Volvo Cars erhåller statliga stöd från flera parter så som svenska, amerikanska, kinesiska och belgiska staten men även från Europeiska Unionen. Under 2021 har statliga stöd uppgående till MSEK 472 (1 340) erhållits och MSEK 355 (1 811) har redovisats i resultaträkningen. Av de stöd som redovisats i resultaträkningen är MSEK 75 (1 013) hänförliga till stöd som erhållits som en följd av covid-19-pandemin. MSEK — (625) avseende stöd för produktionsanläggningar av nya bilmodeller har reducerat värdet på anläggningstillgångarna.

Icke-monetära statliga stöd har erhållits i Kina, framförallt i form av hyresfria perioder avseende kontors- och fabrikslokaler, samt i USA i form av reducerade leaseavgifter relaterade till kontorslokaler och fabriksanläggning.

NOT 11 – FINANSIELLA INTÄKTER

Finansiella intäkter består av ränteintäkter hänförliga till räntebärande finansiella instrument som värderas enligt effektivräntemetoden, verkligt värdeförändringar avseende aktieplaceringar samt derivatinstrument och aktier samt erhållen utdelning. Information om klassificering av finansiella instrument presenteras i Not 21 – Finansiella risker och Finansiella instrument.

	2021	2020
Ränteintäkter från banktillgodohavanden	474	416
Ränteintäkter från närstående företag	126	134
Valutakursvinster från finansieringsverksamheten	224	—
Verkligt värde via resultaträkningen[1]	14	1 943
Övriga finansiella intäkter	165	125
Summa	**1 003**	**2 618**

1) Merparten av verkligt värde förändringarna för år 2020 relaterar till aktier, teckningsoptioner och earn-out-aktier i Luminar.

NOT 12 – FINANSIELLA KOSTNADER

Finansiella kostnader består huvudsakligen av räntekostnader och verkligt värdeförändringar avseende aktieplaceringar samt derivatinstrument. Information om klassificering av finansiella instrument presenteras i Not 21 – Finansiella risker och Finansiella instrument.

	2021	2020
Valutakursförluster från finansieringsverksamheten	—	–55
Ränteeffekt på återköpsåtaganden	–158	–175
Räntekostnader hänförliga till pensionsavsättningar	–204	–208
Kostnader hänförliga till kreditfaciliteter	–126	–120
Räntekostnader till närstående företag	—	–1
Räntekostnader till kreditinstitut	–686	–782
Räntekostnader hänförliga till leasingskulder	–228	–209
Verkligt värde via resultaträkningen[1]	–777	—
Övriga finansiella kostnader	–339	–38
Summa	**–2 518**	**–1 588**

1) Består huvudsakligen av verkligt värde förändringar avseende aktier, teckningsoptioner och earn-out-aktier i Luminar.

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

NOT 13 –INNEHAV I JOINT VENTURES OCH INTRESSEFÖRETAG

Med joint ventures avses företag där koncernen genom samarbetsavtal med en eller flera parter har ett gemensamt bestämmande inflytande och rätt till andelar av företagets nettotillgångar.

Med intresseföretag avses företag i vilka koncernen har ett betydande men inte bestämmande inflytande, vilket i normalfallet avser de aktieinnehav i vilka röstvärdet uppgår till mellan 20 och 50 procent, men omfattar även innehav med mindre rösträtt om ett betydande inflytande kan uppvisas på andra grunder.

Innehav i joint ventures och intresseföretag redovisas enligt kapitalandelsmetoden och redovisas initialt till anskaffningsvärde. Koncernens andel av resultat som uppkommit efter förvärvet redovisas i resultaträkningen och dess andel av förändringar i övrigt totalresultat efter förvärvet redovisas i övrigt totalresultat med motsvarande ändring av innehavets redovisade värde. När koncernens andel i ett intresseföretag eller joint ventureföretags förluster uppgår till eller överstiger dess innehav i intresseföretaget eller joint ventureföretaget redovisar koncernen inga ytterligare förluster, om inte koncernen har påtagit sig legala eller informella förpliktelser i förhållande till intresseföretaget eller joint ventureföretaget.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

En bedömning sker huruvida koncernen har ett betydande inflytande eller inte när koncernen har mindre än 20 procent av rösträtten. Bedömningen baseras på olika faktorer, såsom aktieägaravtal samt andra marknadsbaserade antaganden eller andra samband. För närvarande redovisar koncernen inga intresseföretag där rösträtten är lägre än 20 procent.

För joint ventures utgörs bedömningen av huruvida det existerar ömsesidig kontroll eller inte beaktat de omständigheter som föreligger.

	2021	2020
Resultat från andelar i joint ventures	–952	–355
Resultat från andelar i intresseföretag	1	3
Summa	**–951**	**–352**

Resultat från andelar i joint ventures och intresseföretag fördelar sig enligt nedan:	**2021**	**2020**
V2 Plug-In Hybrid Vehicle Partnership HB[1]	—	365
Volvofinans Bank AB[2]	269	222
Zenuity AB[3]	1 175	297
Lynk & Co Investment Co., Ltd[4]	305	160
Polestarkoncernen[5][6]	–2 693	–1 392
Övriga bolag	–7	–4
Summa	**–951**	**–352**

Innehav i joint ventures och intresseföretag	**31 dec 2021**	**31 dec 2020**
Vid årets början/förvärvat anskaffningsvärde	9 997	9 211
Andel av årets resultat	–951	–352
Investering i Zenuity AB[3]	—	240
Investering i Polestar Automotive Holding Ltd[6]	2 068	3 773
Investering i World of Volvo AB[7]	—	125
Investering i Volvo Car Financial Services UK Ltd[8]	—	388
Återläggning elimminering av internvinst[5][6]	–310	–213
Omklassificering från joint venture till dotterföretag[5]	–1 882	—
Transaktion med aktieägare i joint venture under gemensamt bestämmande inflytande[5]	—	–1 901
Åtagande att täcka ackumulerade negativa resultat klassificerade som Övriga långfristiga skulder[3]	—	–210
Återbetalt kapitaltillskott V2 Plug-In Hybrid Vehicle Partnership HB[1]	–132	–464
Utdelningar	–1 991	–333
Omräkningsdifferens	132	–267
Summa	**6 931**	**9 997**

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Koncernens redovisade värde av andelar i joint ventures och intresseföretag:	Org.nr.	Säte	Innehav i %	31 dec 2021	31 dec 2020
Joint ventures					
Volvo Trademark Holding AB	556567-0428	Sverige	50	6	6
V2 Plug-In Hybrid Vehicle Partnership HB[1]	969741-9175	Sverige	—	—	132
Volvofinans Bank AB[2]	556069-0967	Sverige	50	2 811	2 649
VH Systems AB	556820-9455	Sverige	50	37	38
Zenuity AB[3]	559073-6871	Sverige	50	—	—
World of Volvo AB[7]	559233-9849	Sverige	50	114	113
VCFS Germany GmbH	HRB 85091	Tyskland	50	2	2
VCIS Germany GmbH	HRB 86800	Tyskland	50	6	4
Volvo Car Financial Services UK Ltd[8]	12718441	Storbritannien	50	370	388
Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd[5]	91310000MA1FL17P99	Kina	50	—	1 817
Polestar Automotive Holding Ltd[5]	2942747	Hong Kong, Kina	50	106	1 406
GV Automobile Technology (Ningbo) Co., Ltd[9]	91330201MA2AGKLQ8E	Kina	50	36	36
Lynk & Co Investment Co., Ltd[4]	91330200MA2AF25Y7B	Kina	30	3 418	3 380
Intresseföretag					
VCC Tjänstebilar KB	969673-1950	Sverige	50	3	3
VCC Försäljnings KB	969712-0153	Sverige	50	1	2
Volvohandelns PV Försäljnings KB	916839-7009	Sverige	50	2	4
Volvohandelns PV Försäljnings AB	556430-4748	Sverige	50	12	12
Zhejiang Aurobay Powertrain Co., Ltd[10]	91330200MA2KP5DK52	Kina	33	—	—
Trio Bilservice AB	556199-1059	Sverige	33	1	—
Göteborgs Tekniska College AB	556570-6768	Sverige	26	5	4
Leiebilservice AS	879 548 632	Norge	20	1	1
Redovisat värde av innehav i joint ventures och intresseföretag				**6 931**	**9 997**

Röstandeln överensstämmer med procentuellt innehav enligt ovan. Av praktiska skäl har vissa innehav redovisats i koncernens finansiella rapporter med viss tidsförskjutning, normalt en månad.

1) V2 Plug-In Hybrid Vehicle Partnership HB var ett joint venture mellan Volvo Car PHEV Holding AB och Vattenfall PHEV Holding AB. Volvo Cars och Vattenfall har tillsammans utvecklat den första dieseldrivna hybriden i världen, som kan köras som antingen en vanlig dieselbil, som hybrid eller som en elbil. Under 2021 gjorde V2 Plug-In Hybrid Vehicle Partnership HB en återbetalning på MSEK 132 (464) till Volvo Car PHEV Holding AB. Koncernen har under 2021 förvärvat 100 procent av aktierna i Vattenfall PHEV Holding AB således är V2 Plug-In Hybrid ett dotterföretag sedan maj 2021.

2) Volvofinans Bank AB är ett joint venture mellan Volvo Personvagnar AB och AB Volverkinvest. Volvofinans Bank AB är Sveriges ledande bank inom fordonsfinansiering.

3) Zenuity var fram till och med 30 juni 2020 ett joint venture mellan Volvo Personvagnar AB och Veoneer Sweden AB. Syftet med joint venture-bolaget var att utveckla mjukvara för autonom körning och system för förarassistans. I april 2020 delades Zenuity ABs verksamhet upp i två separata delar så att bolagets ägare, Volvo Cars och Veoneer Sweden AB, ska kunna fokusera mer effektivt på sina respektive strategier. Det slutliga avtalet undertecknades och implementerades den 1 juli 2020, och därigenom förvärvade koncernen, genom sitt helägda dotterföretag Zenseact AB, utvalda tillgångar och skulder från Zenuity AB samt dess dotterföretag Zenuity Software Technology Co., Ltd. Zenuity AB är således från den 1 juli 2020 ett joint venture mellan koncernens helägda dotterföretag Zenseact AB och Veoneer Sweden AB. Syftet med Zenuity ABs verksamhet, efter det slutliga avtalet, är att enbart äga immateriella rättigheter. Bolaget kommer inte att bedriva någon operativ verksamhet framöver då all produktutveckling och personal överfördes till Volvo Cars och Veoneer Sweden AB vid förvärvet.

4) Lynk & Co Investment Co., Ltd är ett joint venture mellan Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd (30 procent), Zhejiang Jirun Automobile Co., Ltd (50 procent) och Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Co., Ltd (20 procent). Den huvudsakliga verksamheten i Lynk & Co Investment Co., Ltd är att supportera tillverkning och försäljning av personbilar under varumärket "Lynk & Co" samt att stödja servicen till eftermarknaden.

5) I september 2018 investerade Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd (Geelykoncernen) motsvarande 50 procent av det egna kapitalet i Polestarkoncernens moderbolag Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd och därefter ägdes Polestarkoncernen gemensamt av Volvo Cars och Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd. I samband med denna transaktion tecknades ett aktieägaravtal mellan Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd och Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd innebärande att parterna hade gemensamt bestämmande inflytande över Polestar Automotive Shanghaikoncernen, som därefter betraktas som ett joint venturebolag.

I enlighet med en omstruktureringsplan som genomfördes i mitten av september 2020, avslutade Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd sin verksamhet och avyttrade samtliga dotterbolag till ett nybildat holdingbolag registrerat i Singapore. Sedan september 2020 är Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd ett självständigt bolag som ägs gemensamt av Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd och Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd. Under hösten 2020 överförde Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd alla icke likvida tillgångar och skulder samt personal till den nybildade Polestar Automotive Holdingkoncernen. Kvar i balansräkningen återstod enbart likvida medel. I december 2020 undertecknades ett avtal angående kapitalreducering mellan Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd och Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd innebärande att Geelykoncernen återtog sin investering i Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd. Följdaktligen har koncernens redovisade värde på innehavet justerats via eget kapital som en transaktion mellan aktieägarna. I januari 2021 upphörde Geelykoncernen att vara aktieägare i Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd och bolaget är sedan dess ett helägt dotterföretag till Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd. Transaktionen hade ingen påverkan på koncernens balansräkning förutom en omklassificering av andelar i joint venture till likvida medel om MSEK 1 882.

Resultat från andelar från Polestarkoncernen fram till mitten av september 2020 refererar till Polestar Automotive Shanghaikoncernen och därefter refererar resultat från andelar från Polestar Automotive Holdingkoncernen.

6) I maj 2020 investerade koncernens helägda dotterbolag Snita Holding B.V och PSD Investment Ltd 50 procent var i det nybildade joint venturebolaget Polestar Automotive Holding Ltd. Syftet med Polestar Automotive Holding Ltd är att vara moderbolag i den nybildade Polestar Automotive Holdingkoncernen. Polestar Automotive Holding Ltds nybildade dotterbolag, Polestar Automotive (Singapore) Pte. Ltd, förvärvade i mitten av september samtliga aktier i Polestar Performance AB inklusive dotterbolag, Polestar Holding AB och Polestar Automotive Shanghai Co., Ltd inklusive dotterbolag från Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd. I enlighet med omstruktureringsplanen överfördes även den operativa verksamheten i de underliggande dotterbolagen till Polestar Automotive (Singapore) Pte. Ltd. Omstruktureringen av Polestarkoncernen har inte haft någon påverkan på Volvo Cars innehav i Polestarkoncernens operativa verksamhet. I november 2020 avyttrade Snita Holding B.V 0,86 procent av sitt innehav i Polestar Automotive Holding Ltd till koncernens dotterbolag PSINV AB.

I mars 2021 tog Polestar Automotive Holdingkoncernen in externt kapital från långsiktiga finansiella investerare genom en riktad nyemission, vilket därmed gav en utspädningseffekt på Volvo Cars ägande i Polestar. Omvärderingseffekterna i samband med transaktionen uppgick till MSEK 2 039 och redovisades som intäkt från andelar i joint ventures. I juli 2021 avyttrade PSD Investment Ltd 7,3 procent av sina andelar till Volvo Cars, vilket ökade koncernens andel i Polestar från 46,1 procent till 49,5 procent efter en investering på MSEK 2 068. I september 2021 tillkännagav Polestar sin avsikt att noteras på Nasdaqbörsen i New York genom SPAC-bolaget Gores Guggenheim.

Resultat från andelar från Polestarkoncernen fram till mitten av september 2020 refererar till Polestar Automotive Shanghaikoncernen och därefter refererar resultat från andelar från Polestar Automotive Holdingkoncernen.

7) World of Volvo AB är ett joint venture mellan Volvo Personvagnar AB och AB Volvo (publ.). World of Volvokoncernen består av moderföretaget World of Volvo AB och dotterföretagen World of Volvo Fastighetsholding AB och World of Volvo Fastighets AB. Syftet med bolaget är att förstärka varumärket Volvo och dess marknadsposition genom att skapa ett nytt centralt beläget upplevelsecentrum vilket kommer att inkludera Volvomuseet i Göteborg, Sverige.

8) I november 2020 bildades joint venturebolaget Volvo Car Financial Services UK Ltd mellan Volvo Personvagnar AB och Santander Consumer (UK) Plc. Syftet med bolaget är att erbjuda finansiella tjänster till den brittiska marknaden samt förbättra upplevelsen för återförsäljare och kunder.

9) GV Automobile Technology (Ningbo) Co., Ltd är ett joint venture mellan Volvo Personvagnar AB och Ningbo Geely Automobile Research & Development Co., Ltd. Syftet med joint venturebolaget är att samordna utveckling av gemensam teknologi och inköp för att uppnå industriella synergier och skalfördelar. GV Automobile Technologykoncernen består av moderbolaget GV Automobile Technology (Ningbo) Co., Ltd och dess dotterföretag GV Technology Sweden AB. Efter ett tillkännagivande i oktober 2021 har det gemensamma joint venturebolaget uppfyllt sitt syfte och är nu i en likvideringsprocess.

10) I augusti 2021 bildades bolaget Zhejiang Aurobay Powertrain Co., Ltd. (Aurobay) som ett helägt dotterföretag till Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd. I november 2021 omklassificerades dotterföretaget till ett intresseföretag efter att Zhejiang Geely Chantou Holding Co., Ltd blev registrerat som majoritetsägare av företaget. Därefter är Zhejiang Aurobay Powertrain Co., Ltd. (Aurobay) ägt av Volvo Cars (China) Investment Co. Ltd (33 procent) och Zhejiang Geely Chantou Holding Co., Ltd (67 procent). Syftet med intresseföretaget är att vara en global leverantör av kompletta drivlinelösningar, inklusive nästa generations förbränningsmotorer, växellådor och hybridlösningar.

Den 31 januari 2022 förvärvade intresseföretaget Aurobay det 50 procent ägda dotterbolaget Zhangjiakou Volvo Car Enginge Manufacturing Co., Ltd. från Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd., för ytterligare information, se Not 32 – Rörelseförvärv.

Nedan följer sammandragen finansiell information för koncernens väsentliga joint ventures.

Sammandragen information från balansräkningar	Volvofinans Bank AB[2) 17)] 2021	2020	Zenuity AB[3) 18)] 2021	2020	Lynk & Co Investment Co., Ltd[4) 19)] 2021	2020	Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd[6) 20)] 2021	2020	Polestar Automotive Holding Ltd[9) 21)] 2021	2020
Röst- och ägarandel i procent	50	50	50	50	30	30	—	50	50	50
Anläggningstillgångar	38 799	37 390	—	—	19 901	14 093	—	7	13 628	12 743
Likvida medel	2 262	2 357	7	232	2 419	826	—	7 429	6 863	2 995
Övriga omsättningstillgångar	3 995	4 352	1	2 139	13 241	15 058	—	—	8 586	6 627
Summa tillgångar	**45 056**	**44 099**	**8**	**2 371**	**35 561**	**29 977**	**—**	**7 436**	**29 077**	**22 365**
Eget kapital[11)]	4 870	4 546	7	2 364	11 354	11 230	—	7 436	931	6 144
Långfristiga skulder[11) 12) 13) 14)]	37 661	37 084	—	—	5 513	4 609	—	—	1 324	651
Kortfristiga skulder[15) 16)]	2 525	2 469	1	7	18 694	14 138	—	—	26 822	15 570
Summa eget kapital och skulder	**45 056**	**44 099**	**8**	**2 371**	**35 561**	**29 977**	**—**	**7 436**	**29 077**	**22 365**

11) Eget kapital och långfristiga skulder är i förekommande fall justerade med andelen av obeskattade reserver.
12) I Volvofinans Bank AB innefattar de långfristiga skulderna, finansiella skulder på MSEK 36 623 (36 093).
13) I Lynk & Co Investment Co., Ltd innefattar de långfristiga skulderna, finansiella skulder på MSEK 1 390 (1 251).
14) I Polestar Automotive Holding Ltd, innefattar de långfristiga skulderna, finansiella skulder på MSEK 604 (—).
15) I Lynk & Co Investment Co., Ltd, innefattar de kortfristiga skulderna, finansiella skulder på MSEK 28 (1 251).
16) I Polestar Automotive Holding Ltd, innefattar de kortfristiga skulderna, finansiella skulder på MSEK 5 981 (2 921).
17) Volvofinans Bank AB's kapitalandel i koncernen är intagen med ett kvartals förskjutning.
18) Beloppen innefattar konsoliderade siffror för Zenuity AB och dess dotterföretag Zenuity GmbH, Zenuity Inc och Zenuity Software Technology Co., Ltd fram till och med 30 juni 2020. Därefter är Zenuity AB ett självständigt bolag.
19) Beloppen innefattar konsoliderade siffror för Lynk & Co Investment Co., Ltd och dess dotterföretag Kai Yue Zhangjiakou Component Manufacturing Co., Ltd, Lynk & Co Automobile Sales Co., Ltd, Lynk & Co Automobile International Sales (Yuyao) Co., Ltd, Lynk & Co Automobile(Taizhou) Co., Ltd, Ningbo Lynk Automobile Culture Co., Ltd, Lynk & Co International AB, Lynk & Co Hong Kong International Co., Ltd, Lynk & Co Europe AB, Yuyao Lynk & Co Automobile Part Co., Ltd, Chengdu Lynk & Co Automobile Co., Ltd, Lynk & Co Automobile (Zhang Jiakou) Co., Ltd, Geely Asia Europe (Ningbo Meishan free trade port) Technology Co., Ltd, Lynk & Co Sales Belgium Ltd, Lynk & Co Sales Sweden AB, Lynk & Co Sales Italy S.R.L, Lynk & Co Sales France SAS, Lynk & Co Sales Germany GmbH, Lynk & Co Sales Spain S.L. och Lynk & Co Sales Netherlands B.V.

2022101200825

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Koncernens redovisade värde av andelar i joint ventures och intresseföretag:	Org.nr.	Säte	Innehav i %	31 dec 2021	31 dec 2020
Joint ventures					
Volvo Trademark Holding AB	556567-0428	Sverige	50	6	6
V2 Plug-In Hybrid Vehicle Partnership HB[1]	969741-9175	Sverige	—	—	132
Volvofinans Bank AB[2]	556069-0967	Sverige	50	2 811	2 649
VH Systems AB	556820-9455	Sverige	50	37	38
Zenuity AB[3]	559073-6871	Sverige	50	—	—
World of Volvo AB[7]	559233-9849	Sverige	50	114	113
VCFS Germany GmbH	HRB 85091	Tyskland	50	2	2
VCIS Germany GmbH	HRB 86800	Tyskland	50	6	4
Volvo Car Financial Services UK Ltd[8]	12718441	Storbritannien	50	370	388
Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd[5]	91310000MA1FL17P99	Kina	50	—	1 817
Polestar Automotive Holding Ltd[6]	2942747	Hong Kong, Kina	50	106	1 406
GV Automobile Technology (Ningbo) Co., Ltd[9]	91330201MA2AGKLQ8E	Kina	50	36	36
Lynk & Co Investment Co., Ltd[4]	91330200MA2AF25Y7B	Kina	30	3 418	3 380
Intresseföretag					
VCC Tjänstebilar KB	969673-1950	Sverige	50	3	3
VCC Försäljnings KB	969712-0153	Sverige	50	1	2
Volvohandelns PV Försäljnings KB	916839-7009	Sverige	50	2	4
Volvohandelns PV Försäljnings AB	556430-4748	Sverige	50	12	12
Zhejiang Aurobay Powertrain Co., Ltd[10]	91330200MA2KP5DK52	Kina	33	—	—
Trio Bilservice AB	556199-1059	Sverige	33	1	—
Göteborgs Tekniska College AB	556570-6768	Sverige	26	5	4
Leiebilservice AS	879 548 632	Norge	20	1	1
Redovisat värde av innehav i joint ventures och intresseföretag				**6 931**	**9 997**

Röstandeln överensstämmer med procentuellt innehav enligt ovan. Av praktiska skäl har vissa innehav redovisats i koncernens finansiella rapporter med viss tidsförskjutning, normalt en månad.

1) V2 Plug-In Hybrid Vehicle Partnership HB var ett joint venture mellan Volvo Car PHEV Holding AB och Vattenfall PHEV Holding AB. Volvo Cars och Vattenfall har tillsammans utvecklat den första dieseldrivna hybriden i världen, som kan köras som antingen en vanlig dieselbil, som hybrid eller som en elbil. Under 2021 gjorde V2 Plug-In Hybrid Vehicle Partnership HB en återbetalning på MSEK 132 (464) till Volvo Car PHEV Holding AB. Koncernen har under 2021 förvärvat 100 procent av aktierna i Vattenfall PHEV Holding AB således är V2 Plug-In Hybrid ett dotterföretag sedan maj 2021.

2) Volvofinans Bank AB är ett joint venture mellan Volvo Personvagnar AB och AB Volverkinvest. Volvofinans Bank AB är Sveriges ledande bank inom fordonsfinansiering.

3) Zenuity var fram till och med 30 juni 2020 ett joint venture mellan Volvo Personvagnar AB och Veoneer Sweden AB. Syftet med joint venture-bolaget var att utveckla mjukvara för autonom körning och system för förarassistans. I april 2020 delades Zenuity ABs verksamhet upp i två separata delar så att bolagets ägare, Volvo Cars och Veoneer Sweden AB, ska kunna fokusera mer effektivt på sina respektive strategier. Det slutliga avtalet undertecknades och implementerades den 1 juli 2020, och därigenom förvärvade koncernen, genom sitt helägda dotterföre tag Zenseact AB, utvalda tillgångar och skulder från Zenuity AB samt dess dotterföretag Zenuity Software Technology Co., Ltd. Zenuity AB är således från den 1 juli 2020 ett joint venture mellan koncernens helägda dotterföretag Zenseact AB och Veoneer Sweden AB. Syftet med Zenuity ABs verksamhet, efter det slutliga avtalet, är att enbart äga immaterlella rättigheter. Bolaget kommer inte att bedriva någon operativ verksamhet framöver då all produktutveckling och personal överfördes till Volvo Cars och Veoneer Sweden AB vid förvärvet.

4) Lynk & Co Investment Co., Ltd är ett joint venture mellan Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd (30 procent), Zhejiang Jirun Automobile Co., Ltd (50 procent) och Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Co., Ltd (20 procent). Den huvudsakliga verksamheten i Lynk & Co Investment Co., Ltd är att supportera tillverkning och försäljning av personbilar under varumärket "Lynk & Co" samt att stödja servicen till eftermarknaden.

5) I september 2018 investerade Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd (Geelykoncernen) motsvarande 50 procent av det egna kapitalet i Polestarkoncernens moderbolag Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd och därefter ägdes Polestarkoncernen gemensamt av Volvo Cars och Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd. I samband med denna transaktion tecknades ett aktieägaravtal mellan Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd och Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd innebärande att parterna hade gemensamt bestämmande inflytande över Polestar Automotive Shanghaikoncernen, som därefter betraktas som ett joint venturebolag.
I enlighet med en omstruktureringsplan som genomfördes i mitten av september 2020, avslutade Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd sin verksamhet och avyttrade samtliga dotterbolag till ett nybildat holdingbolag registrerat i Singapore. Sedan september 2020 är Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd ett självständigt bolag som ägs gemensamt av Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd och Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd. Under hösten 2020 överförde Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd alla icke likvida tillgångar och skulder samt personal till den nybildade Polestar Automotive Holdingkoncernen. Kvar i balansräkningen återstod enbart likvida medel. I december 2020 undertecknades ett avtal angående kapitalreducering mellan Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd och Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd innebärande att Geelykoncernen återtog sin investering i Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd. Följdaktligen har koncernens redovisade värde på innehavet justerats via eget kapital som en transaktion mellan aktieägarna. I januari 2021 upphörde Geelykoncernen att vara aktieägare i Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd och bolaget är sedan dess ett helägt dotterföretag till Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd. Transaktionen hade ingen påverkan på koncernens balansräkning förutom en omklassificering av andelar i joint venture till likvida medel om MSEK 1 882.
Resultat från andelar från Polestarkoncernen fram till mitten av september 2020 refererar till Polestar Automotive Shanghaikoncernen och därefter refererar resultat från andelar från Polestar Automotive Holdingkoncernen.

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

6) I maj 2020 investerade koncernens helägda dotterbolag Snita Holding B.V och PSD Investment Ltd 50 procent var i det nybildade joint venturebolaget Polestar Automotive Holding Ltd. Syftet med Polestar Automotive Holding Ltd är att vara moderbolag i den nybildade Polestar Automotive Holdingkoncernen. Polestar Automotive Holding Ltds nybildade dotterbolag, Polestar Automotive (Singapore) Pte. Ltd, förvärvade i mitten av september samtliga aktier i Polestar Performance AB inklusive dotterbolag, Polestar Holding AB och Polestar Automotive Shanghai Co., Ltd inklusive dotterbolag från Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd. I enlighet med omstruktureringsplanen överfördes även den operativa verksamheten i de underliggande dotterbolagen till Polestar Automotive (Singapore) Pte. Ltd. Omstruktureringen av Polestarkoncernen har inte haft någon påverkan på Volvo Cars innehav i Polestarkoncernens operativa verksamhet. I november 2020 avyttrade Snita Holding B.V 0,86 procent av sitt innehav i Polestar Automotive Holding Ltd till koncernens dotterbolag PSINV AB.

I mars 2021 tog Polestar Automotive Holdingkoncernen in externt kapital från långsiktiga finansiella investerare genom en riktad nyemission, vilket därmed gav en utspädningseffekt på Volvo Cars ägande i Polestar. Omvärderingseffekterna i samband med transaktionen uppgick till MSEK 2 039 och redovisades som intäkt från andelar i joint ventures. I juli 2021 avyttrade PSD Investment Ltd 7,3 procent av sina andelar till Volvo Cars, vilket ökade koncernens andel i Polestar från 46,1 procent till 49,5 procent efter en investering på MSEK 2 068. I september 2021 tillkännagav Polestar sin avsikt att noteras på Nasdaqbörsen i New York genom SPAC-bolaget Gores Guggenheim.

Resultat från andelar från Polestarkoncernen fram till mitten av september 2020 refererar till Polestar Automotive Shanghalkoncernen och därefter refererar resultat från andelar från Polestar Automotive Holdingkoncernen.

7) World of Volvo AB är ett joint venture mellan Volvo Personvagnar AB och AB Volvo (publ.). World of Volvokoncernen består av moderföretaget World of Volvo AB och dotterföretagen World of Volvo Fastighetsholding AB och World of Volvo Fastighets AB. Syftet med bolaget är att förstärka varumärket Volvo och dess marknadsposition genom att skapa ett nytt centralt beläget upplevelsecentrum vilket kommer att inkludera Volvomuseet i Göteborg, Sverige.

8) I november 2020 bildades joint venturebolaget Volvo Car Financial Services UK Ltd mellan Volvo Personvagnar AB och Santander Consumer (UK) Plc. Syftet med bolaget är att erbjuda finansiella tjänster till den brittiska marknaden samt förbättra upplevelsen för återförsäljare och kunder.

9) GV Automobile Technology (Ningbo) Co., Ltd är ett joint venture mellan Volvo Personvagnar AB och Ningbo Geely Automobile Research & Development Co., Ltd. Syftet med joint venturebolaget är att samordna utveckling av gemensam teknologi och inköp för att uppnå industriella synergier och skalfördelar. GV Automobile Technologykoncernen består av moderbolaget GV Automobile Technology (Ningbo) Co., Ltd och dess dotterföretag GV Technology Sweden AB. Efter ett tillkännagivande i oktober 2021 har det gemensamma joint venturebolaget uppfyllt sitt syfte och är nu i en likvideringsprocess.

10) I augusti 2021 bildades bolaget Zhejiang Aurobay Powertrain Co., Ltd. (Aurobay) som ett helägt dotterföretag till Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd. I november 2021 omklassificerades dotterföretaget till ett intresseföretag efter att Zhejiang Geely Chantou Holding Co., Ltd blev registrerat som majoritetsägare av företaget. Därefter är Zhejiang Aurobay Powertrain Co., Ltd. (Aurobay) ägt av Volvo Cars (China) Investment Co. Ltd (33 procent) och Zhejiang Geely Chantou Holding Co., Ltd (67 procent). Syftet med intresseföretaget är att vara en global leverantör av kompletta drivlinelösningar, inklusive nästa generations förbränningsmotorer, växellådor och hybridlösningar.

Den 31 januari 2022 förvärvade intresseföretaget Aurobay det 50 procent ägda dotterbolaget Zhangjiakou Volvo Car Enginge Manufacturing Co., Ltd. från Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd., för ytterligare information, se Not 32 – Rörelseförvärv.

Nedan följer sammandragen finansiell information för koncernens väsentliga joint ventures.

	Volvofinans Bank AB[2) 17)]		Zenuity AB[9) 18)]		Lynk & Co Investment Co., Ltd[4) 19)]		Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd[8) 20)]		Polestar Automotive Holding Ltd[6) 21)]	
Sammandragen information från balansräkningar	**2021**	**2020**	**2021**	**2020**	**2021**	**2020**	**2021**	**2020**	**2021**	**2020**
Röst-och ägarandel i procent	50	50	50	50	30	30	—	50	50	50
Anläggningstillgångar	38 799	37 390	—	—	19 901	14 093	—	7	13 628	12 743
Likvida medel	2 262	2 357	7	232	2 419	826	—	7 429	6 863	2 995
Övriga omsättningstillgångar	3 995	4 352	1	2 139	13 241	15 058	—	—	8 586	6 627
Summa tillgångar	**45 056**	**44 099**	**8**	**2 371**	**35 561**	**29 977**	**—**	**7 436**	**29 077**	**22 365**
Eget kapital[11)]	4 870	4 546	7	2 364	11 354	11 230	—	7 436	931	6 144
Långfristiga skulder[12) 13) 14)]	37 661	37 084	—	—	5 513	4 609	—	—	1 324	651
Kortfristiga skulder[15) 16)]	2 525	2 469	1	7	18 694	14 138	—	—	26 822	15 570
Summa eget kapital och skulder	**45 056**	**44 099**	**8**	**2 371**	**35 561**	**29 977**	**—**	**7 436**	**29 077**	**22 365**

11) Eget kapital och långfristiga skulder är i förekommande fall justerade med andelen av obeskattade reserver.
12) I Volvofinans Bank AB innefattar de långfristiga skulderna, finansiella skulder på MSEK 36 623 (36 093).
13) I Lynk & Co Investment Co., Ltd innefattar de långfristiga skulderna, finansiella skulder på MSEK 1 390 (1 251).
14) I Polestar Automotive Holding Ltd, innefattar de långfristiga skulderna, finansiella skulder på MSEK 604 (—).
15) I Lynk & Co Investment Co., Ltd, innefattar de kortfristiga skulderna, finansiella skulder på MSEK 28 (1 251).
16) I Polestar Automotive Holding Ltd, innefattar de kortfristiga skulderna, finansiella skulder på MSEK 5 981 (2 921).
17) Volvofinans Bank AB's kapitalandel i koncernen är intagen med ett kvartals förskjutning.
18) Beloppen innefattar konsoliderade siffror för Zenuity AB och dess dotterföretag Zenuity GmbH, Zenuity Inc och Zenuity Software Technology Co., Ltd fram till och med 30 juni 2020. Därefter är Zenuity AB ett självständigt bolag.
19) Beloppen innefattar konsoliderade siffror för Lynk & Co Investment Co., Ltd och dess dotterföretag Kai Yue Zhangjiakou Component Manufacturing Co., Ltd, Lynk & Co Automobile Sales Co., Ltd, Lynk & Co Automobile International Sales (Yuyao) Co., Ltd, Lynk & Co Automobile(Taizhou) Co., Ltd, Ningbo Lynk Automobile Culture Co., Ltd, Lynk & Co International AB, Lynk & Co Hong Kong International Co., Ltd, Lynk & Co Europe AB, Yuyao Lynk & Co Automobile Part Co., Ltd, Chengdu Lynk & Co Automobile Co., Ltd, Lynk & Co Automobile (Zhang Jiakou) Co., Ltd, Geely Asia Europe (Ningbo Meishan free trade port) Technology Co., Ltd, Lynk & Co Sales Belgium Ltd, Lynk & Co Sales Sweden AB, Lynk & Co Sales Italy S.R.L, Lynk & Co Sales France SAS, Lynk & Co Sales Germany GmbH, Lynk & Co Sales Spain S.L. och Lynk & Co Sales Netherlands B.V.

20221012008826

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

	Volvofinans Bank AB[2) 17)]		Zenuity AB[3) 18)]		Lynk & Co Investment Co., Ltd[4) 19)]		Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd[5) 20)]		Polestar Automotive Holding Ltd [6) 21) 27)]	
Sammandragen information om resultat och totalresultat	**2021**	2020	**2021**	2020	**2021**	2020	**2021**	2020	**2021**	2020
Omsättning	5 164	4 861	5	2 595	40 036	31 708	—	1 492	11 721	4 048
Resultat från kvarvarande verksamheter[22) 23) 24) 25) 26)]	414	364	–8	1 894	836	607	—	–2 380	–8 758	–1 180
Årets resultat	**414**	**364**	**–8**	**1 894**	**836**	**607**	**—**	**–2 380**	**–8 758**	**–1 180**
Övrigt totalresultat	**—**	**—**	**—**	**–3**	**23**	**9**	**—**	**–146**	**–302**	**81**
Summa övrigt totalresultat	**414**	**364**	**–8**	**1 891**	**859**	**616**	**—**	**–2 525**	**–9 060**	**–1 099**
Erhållen utdelning från joint venturebolag under året	107	—	1 175	326	703	—	—	—	—	—

Avstämning av finansiell information i sammandrag återges nedan till det bokförda värdet av koncernens innehav i joint ventures.

	Volvofinans Bank AB[2) 17)]		Zenuity AB[3) 18)]		Lynk & Co Investment Co., Ltd[4) 19)]		Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd[5) 20)]		Polestar Automotive Holding Ltd [6) 21) 27)]	
Avstämning av finansiell information i sammandrag	**2021**	2020	**2021**	2020	**2021**	2020	**2021**	2020	**2021**	2020
Nettotillgång i joint venture	4 870	4 546	7	2 364	11 354	11 230	—	7 436	931	6 144
Koncernens ägarandel i joint venture	50%	50%	50%	50%	30%	30%	—	50%	50%	50%
Justering för skillnader i redovisningsprinciper	—	—	–4	1	—	—	—	—		—
Goodwill	376	376	—	—	—	—	—	—		—
Justering för transaktion under gemensamt bestämmande inflytande	—	—	—	—	11	11	—	—	17	—
Elimination av internvinst	—	—	—	–736	—	—	—	—		—
Kapitaltillskott från andra investerare än Volvo Cars	—	—	—	–447	—	—	—	—	–145	–1 834
Transaktion med aktieägare i joint venture under gemensamt bestämmande inflytande[5)]	—	—	—	—	—	—	—	–1 901		—
Valutaeffekt	—	—	—	—	1	—	—	—	–226	168
Redovisat värde av innehav i joint ventures	**2 811**	**2 649**	**—**	**—**	**3 418**	**3 380**	**—**	**1 817**	**106**	**1 406**

Betydande begränsningar

I de kinesiska joint venturebolagen finns vissa legala restriktioner som begränsar koncernens möjligheter att fritt flytta kapital från dessa bolag.

20) Beloppen innefattar konsoliderade siffror för Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd och dess dotterföretag Polestar Holding AB, Polestar Performance AB, Polestar Automotive Sweden AB, Polestar Automotive USA Inc, Polestar Automotive UK Ltd, Polestar Automotive Canada Inc, Polestar Automotive Norway AS, Polestar Automotive Netherlands B.V., Polestar Automotive Germany GmbH, Polestar Automotive Belgium BV, Polestar Automotive Switzerland GmbH, Polestar Automotive Shanghai Co., Ltd, Polestar Consulting Service (Shanghai) Co., Ltd, Polestar Automotive China Distribution Co., Ltd, Polestar Automotive China Distribution Co., Ltd (Taizhou) och Polestar New Energy Vehicle Co., Ltd fram till och med mitten av september 2020. Därefter är Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd ett självständigt bolag.

21) Beloppen innefattar konsoliderade siffror för Polestar Automotive Holding Ltd och dess dotterföretag Polestar Automotive (Singapore) Pte. Ltd, Polestar Automotive Holding UK Ltd, PAH UK Merger Sub Inc, Polestar Holding AB, Polestar Performance AB, Polestar Automotive Sweden AB, Polestar Automotive USA Inc, Polestar Automotive UK Ltd, Polestar Automotive Canada Inc, Polestar Automotive Norway AS, Polestar Automotive Netherlands B.V., Polestar Automotive Germany GmbH, Polestar Automotive Belgium BV, Polestar Automotive Switzerland GmbH, Polestar Automotive Denmark ApS, Polestar Austria GmbH, Polestar Automotive Finland Oy, Polestar Automotive Korea Ltd, Polestar Automotive Australia Pty Ltd, Polestar Automotive (Shanghai) Distribution PTE. Ltd, Polestar Automotive Luxembourg SARL, Polestar Automotive Czech Republic s.r.o, Polestar Automotive Spain S.L, PLSTR Automotive Portugal Unipessoal, Lda, Polestar Automotive Ireland Ltd, Polestar Automotive Poland Sp. z.o.o, Polestar Automotive Shanghai Co., Ltd, Polestar Automotive Consulting Service (Shanghai) Co., Ltd, Polestar Automotive China Distribution Co., Ltd, Polestar Automotive China Distribution Co., Ltd (Taizhou), Polestar Automotive (Chongqing) Co., Ltd, och Polestar New Energy Vehicle Co., Ltd.

22) I Volvofinans Bank AB innefattar årets resultat, avskrivningar och amorteringar med MSEK –9 (–8).

23) I Zenuity AB innefattar årets resultat, avskrivningar och amorteringar med MSEK — (–67).

24) I Lynk & Co Investment Co., Ltd innefattar årets resultat, avskrivningar och amorteringar med MSEK –3 087 (–2 114), ränteintäkter på MSEK 60 (38) och räntekostnader MSEK –90 (–79).

25) I Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd innefattar årets resultat, avskrivningar och amorteringar med MSEK — (–1 248), ränteintäkter på MSEK — (38) och räntekostnader på MSEK — (–143).

26) I Polestar Automotive Holding Ltd innefattar årets resultat, avskrivningar och amorteringar med MSEK –2 039 (–632), ränteintäkter på MSEK 12 (4) och räntekostnader på MSEK –382 (–84).

27) Nettoresultatet från Polestar för respektive år är baserat på Polestars preliminära rapportering vid tidpunkten för koncernens årsbokslut. Det finns vissa skillnader mellan åren 2020 och 2021 jämfört med Polestars officiella årsredovisningar vilka består av vissa justeringar 2020 vilka är reflekterade i Volvo Cars resultat 2021.

NOT 14 – SKATTER

Inkomstskatter

Koncernens skattekostnader utgörs av aktuell (vilket inkluderar källskatt på sålda licenser främst till Kina) och uppskjuten skatt. Skatten redovisas i resultaträkningen förutom när den underliggande transaktionen redovisas direkt i eget kapital eller övrigt totalresultat, varvid relaterad skatt också redovisas i eget kapital eller övrigt totalresultat.

Aktuell skatt är den skatt som ska erläggas eller erhållas för innevarande år. Aktuell skatt omfattar även justeringar av aktuell skatt avseende tidigare perioder. Uppskjuten skatt beräknas enligt balansräkningsmetoden på alla temporära skillnader, med undantag av goodwill, som uppkommer mellan skattemässiga och redovisade värden på tillgångar och skulder.

Uppskjutna skattefordringar och skatteskulder värderas till nominella värden och till de skattesatser som väntas gälla när tillgången realiseras eller skulden regleras, enligt de skattesatser och skatteregler som har beslutats eller i praktiken har beslutats per balansdagen.

Uppskjutna skattefordringar hänförliga till avdragsgilla temporära skillnader och förlustavdrag redovisas i den omfattning det är sannolikt att de kommer att utnyttjas i framtiden. Uppskjutna skattefordringar och uppskjutna skatteskulder nettoredovisas när de är hänförliga till samma skattemyndighet och när ett bolag eller en grupp av bolag har för avsikt att nettoreglera dem och det berörda bolaget har laglig rätt att kvitta skattefordringar mot skatteskulder.

Skattelagstiftningen i Sverige och i vissa andra länder tillåter att ett företag skjuter upp skattebetalningar genom avsättning till obeskattade reserver. Dessa poster behandlas som temporära skillnader i koncernens balansräkning, där de obeskattade reserverna fördelas mellan uppskjuten skatteskuld och eget kapital. I koncernens resultaträkning fördelas en avsättning till, eller en återläggning från, obeskattade reserver mellan uppskjuten skatt och årets resultat.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Uppskjutna skattefordringar

Beräkning av uppskjutna skattefordringar kräver att antaganden görs med hänsyn till framtida beskattningsbara intäkter och tidpunkten för när uppskjutna skattefordringar kan nyttjas. Dessa antaganden beaktar det prognostiserade beskattningsbara resultatet. Värderingen av uppskjutna skattefordringar är föremål för osäkerhet och det verkliga utfallet kan avvika från bedömningar på grund av exempelvis framtida förändringar i affärsklimatet och ändrade skatteregler, etc. En bedömning görs vid varje balansdag med avseende på sannolikheten för att den uppskjutna skattefordran kommer att kunna utnyttjas. Vid behov justeras det redovisade värdet på den uppskjutna skattefordran. Bedömningarna kan påverka periodens resultat både positivt och negativt.

Inkomstskatt redovisad i resultaträkningen	2021	2020
Aktuell inkomstskatt för perioden	–2 873	–3 221
Aktuell inkomstskatt hänförlig till tidigare år	–620	20
Uppskjuten skatt	–1 445	1 180
Källskatt[1]	–96	54
Övriga skatter	451	209
Summa	**–4 583**	**–1 758**

1) Källskatt på royalty- och licensintäkter, främst Kina.

Avstämning mellan gällande skattesats i Sverige och effektiv skattesats	2021	2020
Periodens resultat före skatt	18 760	9 546
Skatt enligt gällande svensk skattesats, 20,6% (21,4%)	–3 865	–2 043
Rörelseinkomster/kostnader, ej beskattningsbara	–24	56
Källskatt	–96	54
Övriga skatter, ej beskattningsbara	451	209
Resultatandelar från joint ventures och intresseföretag, ej beskattningsbara	–402	–235
Kapitalvinster/förluster, ej beskattningsbara	–2	–6
Skillnad i verksamhetsländers skattesatser	–211	–44
Omvärdering av uppskjuten skatt på grund av ändrad skattesats	–1	238
Ej redovisad skattefordran hänförlig till skattemässiga underskott	–258	—
Omprövning av tidigare ej värderade underskott och övriga temporära skillnader	–203	61
Övrigt	28	–48
Summa	**–4 583**	**–1 758**

Inkomstskatt redovisad direkt över övrigt totalresultat	2021	2020
Uppskjuten skatt		
Skatteeffekt på kassaflödessäkringar	–472	1 239
Skatteeffekt på grund av omvärdering av förmånsbestämda pensionsplaner	669	–212
Skatteeffekt på omräkningsdifferens avseende säkringsredovisning för nettoinvesteringar i utlandsverksamhet	–54	79
Summa	**143**	**1 106**

Specifikation av uppskjutna skattefordringar	31 dec 2021	31 dec 2020
Goodwill som uppkommer ur förvärvet av nettotillgångar i verksamheten	102	125
Pensionsavsättningar	2 306	2 848
Outnyttjade underskottsavdrag	5 488	5 630
Upplupna kostnader	4 659	4 531
Reserv för orealiserade vinster i varulager	1 007	721
Garantiavsättningar	1 370	1 275
Verkligt värdevärdering finansiella instrument	283	—
Övriga temporära skillnader	2 288	1 653
Summa uppskjutna skattefordringar	**17 503**	**16 783**
Kvittning av tillgångar/skulder	–10 136	–9 619
Summa uppskjutna skattefordringar, netto	**7 367**	**7 164**

Specifikation av uppskjutna skatteskulder	31 dec 2021	31 dec 2020
Anläggningstillgångar	9 655	8 260
Obeskattade reserver	21	25
Leasingobjekt	2 326	1 984
Verkligt värdevärdering finansiella instrument	—	202
Övriga temporära skillnader	474	192
Summa uppskjutna skatteskulder	**12 476**	**10 663**
Kvittning av tillgångar/skulder	–10 136	–9 619
Summa uppskjutna skatteskulder, netto	**2 340**	**1 044**

20221012008827

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Sammandragen information om resultat och totalresultat	Volvofinans Bank AB[2) 17)]		Zenuity AB[3) 18)]		Lynk & Co Investment Co., Ltd[4) 19)]		Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd[5) 20)]		Polestar Automotive Holding Ltd[6) 21) 27)]	
	2021	2020	**2021**	2020	**2021**	2020	**2021**	2020	**2021**	2020
Omsättning	5 164	4 861	5	2 595	40 036	31 708	—	1 492	11 721	4 048
Resultat från kvarvarande verksamheter[22) 23) 24) 25) 26)]	414	364	–8	1 894	836	607	—	–2 380	–8 758	–1 180
Årets resultat	**414**	**364**	**–8**	**1 894**	**836**	**607**	—	**–2 380**	**–8 758**	–1 180
Övrigt totalresultat	—	—	—	–3	**23**	**9**	—	**–146**	**–302**	**81**
Summa övrigt totalresultat	**414**	**364**	**–8**	**1 891**	**859**	**616**	—	**–2 525**	**–9 060**	**–1 099**
Erhållen utdelning från joint venturebolag under året	107	—	1 175	326	703	—	—	—	—	—

Avstämning av finansiell information i sammandrag återges nedan till det bokförda värdet av koncernens innehav i joint ventures.

Avstämning av finansiell information i sammandrag	Volvofinans Bank AB[2) 17)]		Zenuity AB[3) 18)]		Lynk & Co Investment Co., Ltd[4) 19)]		Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd[5) 20)]		Polestar Automotive Holding Ltd[6) 21) 27)]	
	2021	2020	**2021**	2020	**2021**	2020	**2021**	2020	**2021**	2020
Nettotillgång i joint venture	4 870	4 546	7	2 364	11 354	11 230	—	7 436	931	6 144
Koncernens ägarandel i joint venture	50%	50%	50%	50%	30%	30%	—	50%	50%	50%
Justering för skillnader i redovisningsprinciper	—	—	–4	1	—	—	—	—	—	—
Goodwill	376	376	—	—	—	—	—	—	—	—
Justering för transaktion under gemensamt bestämmande inflytande	—	—	—	—	11	11	—	—	17	—
Eliminering av internvinst	—	—	—	–736	—	—	—	—	—	—
Kapitaltillskott från andra investerare än Volvo Cars	—	—	—	–447	—	—	—	—	–145	–1 834
Transaktion med aktieägare i joint venture under gemensamt bestämmande inflytande[9)]	—	—	—	—	—	—	—	–1 901	—	—
Valutaeffekt	—	—	—	—	1	—	—	—	–226	168
Redovisat värde av innehav i joint ventures	**2 811**	**2 649**	—	—	**3 418**	**3 380**	—	**1 817**	**106**	**1 406**

Betydande begränsningar

I de kinesiska joint venturebolagen finns vissa legala restriktioner som begränsar koncernens möjligheter att fritt flytta kapital från dessa bolag.

20) Beloppen innefattar konsoliderade siffror för Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd och dess dotterföretag Polestar Holding AB, Polestar Performance AB, Polestar Automotive Sweden AB, Polestar Automotive USA Inc, Polestar Automotive UK Ltd, Polestar Automotive Canada Inc, Polestar Automotive Norway AS, Polestar Automotive Netherlands B.V., Polestar Automotive Germany GmbH, Polestar Automotive Belgium BV, Polestar Automotive Switzerland GmbH, Polestar Automotive Shanghai Co., Ltd, Polestar Consulting Service (Shanghai) Co., Ltd, Polestar Automotive China Distribution Co., Ltd, Polestar Automotive China Distribution Co., Ltd (Taizhou) och Polestar New Energy Vehicle Co., Ltd fram till och med mitten av september 2020. Därefter är Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd ett självständigt bolag.

21) Beloppen innefattar konsoliderade siffror för Polestar Automotive Holding Ltd och dess dotterföretag Polestar Automotive (Singapore) Pte. Ltd, Polestar Automotive Holding UK Ltd, PAH UK Merger Sub Inc, Polestar Holding AB, Polestar Performance AB, Polestar Automotive Sweden AB, Polestar Automotive USA Inc, Polestar Automotive UK Ltd, Polestar Automotive Canada Inc, Polestar Automotive Norway AS, Polestar Automotive Netherlands B.V., Polestar Automotive Germany GmbH, Polestar Automotive Belgium BV, Polestar Automotive Switzerland GmbH, Polestar Automotive Denmark ApS, Polestar Automotive Austria GmbH, Polestar Automotive Finland Oy, Polestar Automotive Korea Ltd, Polestar Automotive Australia Pty Ltd, Polestar Automotive (Shanghai) Distribution PTE. Ltd, Polestar Automotive Luxembourg SARL, Polestar Automotive Czech Republic s.r.o, Polestar Automotive Spain S.L, PLSTR Automotive Portugal Unipessoal, Lda, Polestar Automotive Ireland Ltd, Polestar Automotive Poland Sp. z.o.o, Polestar Automotive Shanghai Co., Ltd, Polestar Automotive Consulting Service (Shanghai) Co., Ltd, Polestar Automotive China Distribution Co., Ltd, Polestar Automotive China Distribution Co., Ltd (Taizhou), Polestar Automotive (Chongqing) Co., Ltd, och Polestar New Energy Vehicle Co., Ltd.

22) I Volvofinans Bank AB innefattar årets resultat, avskrivningar och amorteringar med MSEK –9 (–8).

23) I Zenuity AB innefattar årets resultat, avskrivningar och amorteringar med MSEK — (–67).

24) I Lynk & Co Investment Co., Ltd innefattar årets resultat, avskrivningar och amorteringar med MSEK –3 087 (–2 114), ränteintäkter på MSEK 60 (38) och räntekostnader MSEK –90 (–79).

25) I Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd innefattar årets resultat, avskrivningar och amorteringar med MSEK — (–1 248), ränteintäkter på MSEK — (38) och räntekostnader på MSEK — (–143).

26) I Polestar Automotive Holding Ltd innefattar årets resultat, avskrivningar och amorteringar med MSEK –2 039 (–632), ränteintäkter på MSEK 12 (4) och räntekostnader på MSEK –382 (–84).

27) Nettoresultatet från Polestar för respektive år är baserat på Polestars preliminära rapportering vid tidpunkten för koncernens årsbokslut. Det finns vissa skillnader mellan åren 2020 och 2021 jämfört med Polestars officiella årsredovisningar vilka består av vissa justeringar 2020 vilka är reflekterade i Volvo Cars resultat 2021.

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

NOT 14 – SKATTER

Inkomstskatter

Koncernens skattekostnader utgörs av aktuell (vilket inkluderar källskatt på sålda licenser främst till Kina) och uppskjuten skatt. Skatten redovisas i resultaträkningen förutom när den underliggande transaktionen redovisas direkt i eget kapital eller övrigt totalresultat, varvid relaterad skatt också redovisas i eget kapital eller övrigt totalresultat.

Aktuell skatt är den skatt som ska erläggas eller erhållas för innevarande år. Aktuell skatt omfattar även justeringar av aktuell skatt avseende tidigare perioder. Uppskjuten skatt beräknas enligt balansräkningsmetoden på alla temporära skillnader, med undantag av goodwill, som uppkommer mellan skattemässiga och redovisade värden på tillgångar och skulder.

Uppskjutna skattefordringar och skatteskulder värderas till nominella värden och till de skattesatser som väntas gälla när tillgången realiseras eller skulden regleras, enligt de skattesatser och skatteregler som har beslutats eller i praktiken har beslutats per balansdagen.

Uppskjutna skattefordringar hänförliga till avdragsgilla temporära skillnader och förlustavdrag redovisas i den omfattning det är sannolikt att de kommer att utnyttjas i framtiden. Uppskjutna skattefordringar och uppskjutna skatteskulder nettoredovisas när de är hänförliga till samma skattemyndighet och när ett bolag eller en grupp av bolag har för avsikt att nettoreglera dem och det berörda bolaget har laglig rätt att kvitta skattefordringar mot skatteskulder.

Skattelagstiftningen i Sverige och i vissa andra länder tillåter att ett företag skjuter upp skattebetalningar genom avsättning till obeskattade reserver. Dessa poster behandlas som temporära skillnader i koncernens balansräkning, där de obeskattade reserverna fördelas mellan uppskjuten skatteskuld och eget kapital. I koncernens resultaträkning fördelas en avsättning till, eller en återläggning från, obeskattade reserver mellan uppskjuten skatt och årets resultat.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Uppskjutna skattefordringar

Beräkning av uppskjutna skattefordringar kräver att antaganden görs med hänsyn till framtida beskattningsbara intäkter och tidpunkten för när uppskjutna skattefordringar kan nyttjas. Dessa antaganden beaktar det prognostiserade beskattningsbara resultatet. Värderingen av uppskjutna skattefordringar är föremål för osäkerhet och det verkliga utfallet kan avvika från bedömningar på grund av exempelvis framtida förändringar i affärsklimatet och ändrade skatteregler, etc. En bedömning görs vid varje balansdag med avseende på sannolikheten för att den uppskjutna skattefordran kommer att kunna utnyttjas. Vid behov justeras det redovisade värdet på den uppskjutna skattefordran. Bedömningarna kan påverka periodens resultat både positivt och negativt.

Inkomstskatt redovisad i resultaträkningen	2021	2020
Aktuell inkomstskatt för perioden	–2 873	–3 221
Aktuell inkomstskatt hänförlig till tidigare år	–620	20
Uppskjuten skatt	–1 445	1 180
Källskatt [1]	–96	54
Övriga skatter	451	209
Summa	**–4 583**	**–1 758**

1) Källskatt på royalty- och licensintäkter, främst Kina.

Avstämning mellan gällande skattesats i Sverige och effektiv skattesats	2021	2020
Periodens resultat före skatt	18 760	9 546
Skatt enligt gällande svensk skattesats, 20,6% (21,4%)	–3 865	–2 043
Rörelseinkomster/kostnader, ej beskattningsbara	–24	56
Källskatt	–96	54
Övriga skatter, ej beskattningsbara	451	209
Resultatandelar från joint ventures och intresseföretag, ej beskattningsbara	–402	–235
Kapitalvinster/förluster, ej beskattningsbara	–2	–6
Skillnad i verksamhetsländers skattesatser	–211	–44
Omvärdering av uppskjuten skatt på grund av ändrad skattesats	–1	238
Ej redovisad skattefordran hänförlig till skattemässiga underskott	–258	—
Omprövning av tidigare ej värderade underskott och övriga temporära skillnader	–203	61
Övrigt	28	–48
Summa	**–4 583**	**–1 758**

Inkomstskatt redovisad direkt över övrigt totalresultat	2021	2020
Uppskjuten skatt		
Skatteeffekt på kassaflödessäkringar	–472	1 239
Skatteeffekt på grund av omvärdering av förmånsbestämda pensionsplaner	669	–212
Skatteeffekt på omräkningsdifferens avseende säkringsredovisning för nettoinvesteringar i utlandsverksamhet	–54	79
Summa	**143**	**1 106**

Specifikation av uppskjutna skattefordringar	31 dec 2021	31 dec 2020
Goodwill som uppkommer ur förvärvet av nettotillgångar i verksamheten	102	125
Pensionsavsättningar	2 306	2 848
Outnyttjade underskottsavdrag	5 488	5 630
Upplupna kostnader	4 659	4 531
Reserv för orealiserade vinster i varulager	1 007	721
Garantiavsättningar	1 370	1 275
Verkligt värdevärdering finansiella instrument	283	—
Övriga temporära skillnader	2 288	1 653
Summa uppskjutna skattefordringar	**17 503**	**16 783**
Kvittning av tillgångar/skulder	–10 136	–9 619
Summa uppskjutna skattefordringar, netto	**7 367**	**7 164**

Specifikation av uppskjutna skatteskulder	31 dec 2021	31 dec 2020
Anläggningstillgångar	9 655	8 260
Obeskattade reserver	21	25
Leasingobjekt	2 326	1 984
Verkligt värdevärdering finansiella instrument	—	202
Övriga temporära skillnader	474	192
Summa uppskjutna skatteskulder	**12 476**	**10 663**
Kvittning av tillgångar/skulder	–10 136	–9 619
Summa uppskjutna skatteskulder, netto	**2 340**	**1 044**

Uppskjutna skattefordringar och uppskjutna skatteskulder nettoredovisas då posterna är hänförliga till inkomstskatter debiterade av samma skattemyndighet antingen på samma beskattningsbara enhet eller olika beskattningsbara enheter, vilka avser antingen att reglera aktuella skatteskulder och fordringar på nettobasis eller att realisera tillgångarna och reglera skulderna samtidigt.

Uppskjutna skattefordringar redovisas i de länder och med de belopp där koncernen förväntar sig att kunna generera tillräcklig beskattningsbar inkomst i framtiden för att kunna nyttja dessa skattereduktioner.

Merparten av underskottsavdragen är hänförliga till länder med lång eller obegränsad nyttjandetid, framför allt Sverige och USA. Av de aktiverade uppskjutna skattefordringarna avseende underskottsavdrag, MSEK 5 488 (5 630), är MSEK 4 540 (5 054) hänförliga till Sverige med obegränsad nyttjandetid. MSEK 667 (440) är hänförligt till USA där man beräknar kunna nyttja detta underskottsavdrag innan dess förfallotid. Bedömningen är att koncernen kommer att generera tillräcklig vinst de kommande åren för att kunna nyttja även resterande del av de aktiverade underskottsavdragen.

Uppskjuten skatt som kan uppkomma vid utdelning av återstående fria vinstmedel i utländska dotterföretag har inte bokförts då de antingen kan delas ut utan beskattning eller då koncernen avser att återinvestera medel utanför Sverige.

Förändringar i uppskjutna skattefordringar och skulder under rapportperioden	31 dec 2021	31 dec 2020
Nettoredovisat värde för uppskjutna skatter 1 januari	6 120	6 300
Uppskjutna skatteintäkter/kostnader redovisade via resultaträkningen	–1 445	1 180
Förändringar i uppskjutna skatter redovisade direkt över övrigt totalresultat	–143	–1 106
Omklassificering[2]	–181	–17
Rörelseförvärv	25	—
Valutakurspåverkan	651	–237
Nettoredovisat värde för uppskjutna skatter den 31 december	**5 027**	**6 120**

2) MSEK –36 (–17) av uppskjutna skattefordringar samt MSEK –95 (—) av uppskjutna skatteskulder har omklassificerats till tillgångar och skulder som innehas för försäljning. För mer information hänvisas till Not 34 – Tillgångar och skulder som innehas för försäljning.

Uppskjutna skattefordringar avseende underskottsavdrag redovisas i den omfattning det är sannolikt att dessa kan utnyttjas mot skattepliktiga inkomster inom nedan angivna nyttjandeperioder. Per den 31 december 2021 uppgick dessa underskottsavdrag till MSEK 25 898 (26 804). Skatteeffekten av dessa underskottsavdrag redovisas som en tillgång. Underskottsavdragens förfalloperiod framgår i nedanstående tabell.

Förfalloår för underskottsavdrag	31 dec 2021	31 dec 2020
Förfallodatum		
2021	—	91
2022	—	—
2023	—	—
2024	—	33
2025	8	144
2026	559	—
2027–	25 331	26 536
Summa	**25 898**	**26 804**

NOT 15 – RESULTAT PER AKTIE

Resultat per aktie före utspädning beräknas genom att Årets resultat hänförligt till moderbolagets ägare har dividerats med det under perioden genomsnittliga antalet utestående aktier före utspädning samt att Periodens resultatet har reducerats med periodens (kumulativa) utdelning till preferensaktieägare oavsett om den är beslutad eller inte. Beräkningen av resultat per aktie efter utspädning har baserats på antagandet att samtliga preferensaktier har konverterats till stamaktier. Den justering som sker av periodens utdelning när resultat per aktie före utspädning beräknas, adderas till det redovisade nettoresultatet och antalet stamaktier som preferensaktieägarna skulle vara berättigade till justerat för genomsnittligt antal utestående aktier i beräkningen. Dessa justeringar görs endast när resultat per aktie efter utspädning utgör en försämring av resultat per aktie. Om resultat per aktie utgör en förbättring inkluderas inte dessa i beräkningen av resultat per aktie efter utspädning.

Alla pågående ersättningsprogram är kontantreglerade och de inkluderar inte någon valmöjlighet vad gäller att istället regleras med aktier. Detta innebär att dessa samtliga ersättningsprogram saknar utspädningseffekt.

Resultat per aktie före utspädning	2021	2020
Årets resultat hänförligt till moderbolagets aktieägare	12 546	5 834
Avkastning på preferensaktier hänförlig till året	–360	–126
Årets resultat hänförligt till ägare av stamaktier i moderbolaget	**12 186**	**5 708**
Vägt genomsnittligt antal utestående stamaktier före utspädning	2 579 920 697	2 500 000 000
Resultat per aktie före utspädning (SEK)	**4,72**	**2,28**

Resultat per aktie efter utspädning[1]	2021	2020
Årets resultat före utspädning	12 186	5 708
Om preferensaktier hade konverterats hade ingen preferensaktie tillkommit	360	126
Årets resultat efter utspädning	**12 546**	**5 834**
Vägt genomsnittligt antal stamaktier efter utspädning	2 627 370 447	2 556 939 700
Resultat per aktie efter utspädning (SEK)	**4,72**	**2,28**

1) Beräkning av resultat per aktie efter utspädning är gjord för det år/de åren som preferensaktierna ger upphov till ett försämrat resultat per aktier. I de fall beräkningarna ger ett förbättrat resultat per aktier används istället resultatet per aktie före utspädning. För 2021 anses preferensaktierna ge upphov till ett förbättrat resultat varför resultat per aktie efter utspädning är samma som före utspädning.

NOT 16 – IMMATERIELLA TILLGÅNGAR

[redacted]

En immateriell anläggningstillgång redovisas när tillgången är identifierbar, koncernen kan kontrollera tillgången, den förväntas generera framtida ekonomiska fördelar och anskaffningsvärde kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Immateriella anläggningstillgångar omfattar internt upparbetade produkter, licenser och patent, varumärken, goodwill, återförsäljarnätverk och investeringar i IT-system och mjukvara.

Både förvärvade och internt upparbetade immateriella tillgångar redovisas till sina respektive anskaffningsvärden, med avdrag för avskrivningar och i förekommande fall gjorda nedskrivningar (med undantag av goodwill och varumärken). Goodwill och varumärken redovisas till verkligt värde vid förvärvstidpunkten efter avdrag för eventuella tillkommande ackumulerade nedskrivningar.

Tillkommande utgifter för immateriella tillgångar ökar anskaffningsvärdet endast om det är sannolikt att de kommer att leda till framtida ekonomiska fördelar. Alla övriga tillkommande utgifter kostnadsförs i den period de uppkommer.

Produktutveckling

Koncernens forsknings- och utvecklingskostnader delas upp i två faser, konceptutveckling och produktutveckling. Utgifter under konceptutvecklingsfasen redovisas i resultaträkningen när de uppstår. Dessa kostnader avser forsknings-och utvecklingskostnader som uppstår i ett tidigt skede i utvecklingsfasen av nya produkter, där det slutliga utfallet av projektet är osäkert och där det kan finnas olika vägval att göra i det fortsatta projektet.

När ett forsknings-och utvecklingsprojekt har framskridit så långt att det går att identifiera ett framtida projekt som bedöms kunna generera framtida ekonomiska fördelar, så anses projektet ha nått produktutvecklingsfasen. Utvecklingskostnader för nya produkter, produktionssystem och mjukvara aktiveras om vissa kriterier är uppnådda. Kostnader för produktutveckling omfattar alla kostnader som direkt kan hänföras till produktutvecklingsfasen och som syftar till att färdigställa tillgången. Alla andra utvecklingskostnader kostnadsförs i takt med att de uppkommer.

Utvecklingskostnader som kontraktuellt delas med andra intressenter och där koncernen kontrollerar en andel av produkterna som är under utveckling, antingen genom licens eller genom att koncernen äger patent, redovisas som immateriella tillgångar.

I de fall som utvecklad teknik har sålts och därför inte kontrolleras av koncernen, kostnadsförs dessa utvecklingskostnader som Kostnad såld vara vid tidpunkten för försäljning. I de fall intäkten redovisas över tid används nedlagda kostnader för att bedöma färdigställandegraden. För mer information se Not 2 – Intäkter.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Immateriella anläggningstillgångar med bestämda nyttjandeperioder skrivs systematiskt av över dess nyttjandeperiod. Ledningen utvärderar regelbundet tillgångarnas nyttjandeperiod. Om förutsättningarna förändras så att den uppskattade nyttjandeperioden måste revideras kan det resultera i ökade avskrivningar i framtida perioder.

I bedömningen av nyttjandeperiod beaktas även klimatrelaterade risker vilket framför allt haft en påverkan på nyttjandeperioden för tillgångar relaterade till produktionen av förbränningsmotorer vilket är i linje med Volvo Cars planer om att tillverka helt elektriska bilar till 2030.

Immateriella tillgångar med bestämda nyttjandeperioder prövas för nedskrivning om det föreligger en indikation på en värdeminskning. Immateriella tillgångar med obestämbar nyttjandeperiod, såsom varumärken, goodwill och andra immateriella tillgångar som ännu ej är färdiga att tas i bruk, skrivs inte av utan prövas årligen för nedskrivning eller närhelst det finns en indikation på en värdeminskning.

Vid en nedskrivningsprövning beräknas tillgångens eller kassagenererande enhetens återvinningsvärde. Nedskrivningar redovisas i resultaträkningen ner till tillgångens återvinningsvärde om detta belopp är lägre än det redovisade värdet. Återvinningsvärde är det högsta av en tillgångs eller en kassagenererande enhets verkliga värde, med avdrag för försäljningskostnader, och nyttjandevärde. Nyttjandevärde definieras som nuvärdet av de framtida kassaflöden som tillgången eller kassagenererade enheten förväntas generera. De uppskattade framtida kassaflödena baseras på antaganden som representerar ledningens bästa uppskattningar av de ekonomiska förhållandena som kommer att råda under tillgångens återstående livslängd och dessa baserar sig på interna affärsplaner och prognoser. Bedömningen av framtida kassaflöden görs utifrån av ledningen fastställda långsiktiga affärsplaner som är gällande vid tidpunkten för nedskrivningsprövningen. Planerna baseras på förväntningar avseende framtida marknadsandelar, tillväxt samt produktlönsamhet.

Tidigare redovisade nedskrivningar återförs, förutom vad avser goodwill, om skälen till den tidigare nedskrivningen inte längre föreligger. En nedskrivning återförs endast i den utsträckning tillgångens redovisade värde efter återföring inte överstiger det redovisade värde som tillgången skulle ha haft om någon nedskrivning inte hade gjorts, med beaktande av de avskrivningar som då skulle ha gjorts.

Vid en nedskrivningsprövning beräknas tillgångens eller tillgångarnas återvinningsvärde baserat på nuvärdet av framtida kassaflöden som tillgången väntas generera. Volvo Cars anses i denna beräkning vara en enda kassagenererande enhet. Antagandet om framtida marknadsandel, marknadstillväxt och Volvo Cars förväntade resultat i denna miljö är grunden för värderingen.

Företagsledningens affärsplan för 2022–2025 används som grund för beräkningen. Koncernen förväntas uppehålla en stabil lönsamhet över tid. Efter utgången av den period som täcks av affärsplanen, baseras framtida kassaflöden på samma tillväxttakt och kassaflöde som för det senaste året i beräkningen i evighet.

Affärsplanen är en integrerad del av koncernens finansiella planeringsprocess och representerar ledningens bästa bedömningar av de ekonomiska förhållanden som kommer att råda under tillgångens återstående livslängd. Processen för framtagandet av affärsplanen bygger på bolagets historiska och aktuella finansiella resultat och ställning med antaganden avseende marginalutveckling, fasta kostnader samt nya investeringar vilka baseras på det aktuella årets finansiella ställning med beaktande av vad som är möjligt att förutse avseende yttre omständigheter. Yttre faktorer som volymer i bransch och segment, valutakurser, råmaterial etc. är baserade på externa bedömningar från analytiker och banker. För 2021 föreligger inget nedskrivningsbehov då återvinningsvärdet överstiger det redovisade värdet på tillgångarna. Ett känslighetstest har utförts för att bedöma huruvida en negativ justering med en procentenhet avseende marginalutvecklingen eller av diskonteringsräntan skulle resultera i ett nedskrivningsbehov. Diskonteringsräntan före skatt var 11 (11,5) procent. Inget nedskrivningsbehov föreligger baserat på detta test.

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Uppskjutna skattefordringar och uppskjutna skatteskulder nettoredovisas då posterna är hänförliga till inkomstskatter debiterade av samma skattemyndighet antingen på samma beskattningsbara enhet eller olika beskattningsbara enheter, vilka avser antingen att reglera aktuella skatteskulder och fordringar på nettobasis eller att realisera tillgångarna och reglera skulderna samtidigt.

Uppskjutna skattefordringar redovisas i de länder och med de belopp där koncernen förväntar sig att kunna generera tillräcklig beskattningsbar inkomst i framtiden för att kunna nyttja dessa skattereduktioner.

Merparten av underskottsavdragen är hänförliga till länder med lång eller obegränsad nyttjandetid, framför allt Sverige och USA. Av de aktiverade uppskjutna skattefordringarna avseende underskottsavdrag, MSEK 5 488 (5 630), är MSEK 4 540 (5 054) hänförliga till Sverige med obegränsad nyttjandetid. MSEK 667 (440) är hänförligt till USA där man beräknar kunna nyttja detta underskottsavdrag innan dess förfallotid. Bedömningen är att koncernen kommer att generera tillräcklig vinst de kommande åren för att kunna nyttja även resterande del av de aktiverade underskottsavdragen.

Uppskjuten skatt som kan uppkomma vid utdelning av återstående fria vinstmedel i utländska dotterföretag har inte bokförts då de antingen kan delas ut utan beskattning eller då koncernen avser att återinvestera medel utanför Sverige.

Förändringar i uppskjutna skattefordringar och skulder under rapportperioden	31 dec 2021	31 dec 2020
Nettoredovisat värde för uppskjutna skatter 1 januari	6 120	6 300
Uppskjutna skatteintäkter/kostnader redovisade via resultaträkningen	–1 445	1 180
Förändringar i uppskjutna skatter redovisade direkt över övrigt totalresultat	–143	–1 106
Omklassificering[2]	–181	–17
Rörelseförvärv	25	—
Valutakurspåverkan	651	–237
Nettoredovisat värde för uppskjutna skatter den 31 december	**5 027**	**6 120**

2) MSEK –36 (–17) av uppskjutna skattefordringar samt MSEK –95 (—) av uppskjutna skatteskulder har omklassificerats till tillgångar och skulder som innehas för försäljning. För mer information hänvisas till Not 34 – Tillgångar och skulder som innehas för försäljning.

Uppskjutna skattefordringar avseende underskottsavdrag redovisas i den omfattning det är sannolikt att dessa kan utnyttjas mot skattepliktiga inkomster inom nedan angivna nyttjandeperioder. Per den 31 december 2021 uppgick dessa underskottsavdrag till MSEK 25 898 (26 804). Skatteeffekten av dessa underskottsavdrag redovisas som en tillgång. Underskottsavdragens förfalloperiod framgår i nedanstående tabell.

Förfalloår för underskottsavdrag	31 dec 2021	31 dec 2020
Förfallodatum		
2021		
2022	—	91
2023	—	—
2024	—	—
2025	—	33
2026	8	144
2027–	559	—
Summa	25 331	26 536
	25 898	**26 804**

NOT 15 – RESULTAT PER AKTIE

[redacted]

Resultat per aktie före utspädning beräknas genom att Årets resultat hänförligt till moderbolagets ägare har dividerats med det under perioden genomsnittliga antalet utestående aktier före utspädning samt att Periodens resultatet har reducerats med periodens (kumulativa) utdelning till preferensaktieägare oavsett om den är beslutad eller inte. Beräkningen av resultat per aktie efter utspädning har baserats på antagandet att samtliga preferensaktier har konverterats till stamaktier. Den justering som sker av periodens utdelning när resultat per aktie före utspädning beräknas, adderas till det redovisade nettoresultatet och antalet stamaktier som preferensaktieägarna skulle vara berättigade till justerat för genomsnittligt antal utestående aktier i beräkningen. Dessa justeringar görs endast när resultat per aktie efter utspädning utgör en försämring av resultat per aktie. Om resultat per aktie utgör en förbättring inkluderas inte dessa i beräkningen av resultat per aktie efter utspädning.

Alla pågående ersättningsprogram är kontantreglerade och de inkluderar inte någon valmöjlighet vad gäller att istället regleras med aktier. Detta innebär att dessa samtliga ersättningsprogram saknar utspädningseffekt.

Resultat per aktie före utspädning	2021	2020
Årets resultat hänförligt till moderbolagets aktieägare	12 546	5 834
Avkastning på preferensaktier hänförlig till året	–360	–126
Årets resultat hänförligt till ägare av stamaktier i moderbolaget	**12 186**	**5 708**
Vägt genomsnittligt antal utestående stamaktier före utspädning	2 579 920 697	2 500 000 000
Resultat per aktie före utspädning (SEK)	**4,72**	**2,28**

Resultat per aktie efter utspädning[1]	2021	2020
Årets resultat före utspädning	12 186	5 708
Om preferensaktier hade konverterats hade ingen preferensaktie tillkommit	360	126
Årets resultat efter utspädning	**12 546**	**5 834**
Vägt genomsnittligt antal stamaktier efter utspädning	2 627 370 447	2 556 939 700
Resultat per aktie efter utspädning (SEK)	**4,72**	**2,28**

1) Beräkning av resultat per aktie efter utspädning är gjord för det år/de åren som preferensaktierna ger upphov till ett försämrat resultat per aktier. I de fall beräkningarna ger ett förbättrat resultat per aktier används istället resultatet per aktie före utspädning. För 2021 anses preferensaktierna ge upphov till ett förbättrat resultat varför resultat per aktie efter utspädning är samma som före utspädning.

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

NOT 16 – IMMATERIELLA TILLGÅNGAR

En immateriell anläggningstillgång redovisas när tillgången är identifierbar, koncernen kan kontrollera tillgången, den förväntas generera framtida ekonomiska fördelar och anskaffningsvärde kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Immateriella anläggningstillgångar omfattar internt upparbetade produkter, licenser och patent, varumärken, goodwill, återförsäljarnätverk och investeringar i IT-system och mjukvara.

Både förvärvade och internt upparbetade immateriella tillgångar redovisas till sina respektive anskaffningsvärden, med avdrag för avskrivningar och i förekommande fall gjorda nedskrivningar (med undantag av goodwill och varumärken). Goodwill och varumärken redovisas till verkligt värde vid förvärvstidpunkten efter avdrag för eventuella tillkommande ackumulerade nedskrivningar.

Tillkommande utgifter för immateriella tillgångar ökar anskaffningsvärdet endast om det är sannolikt att de kommer att leda till framtida ekonomiska fördelar. Alla övriga tillkommande utgifter kostnadsförs i den period de uppkommer.

Produktutveckling

Koncernens forsknings- och utvecklingskostnader delas upp i två faser, konceptutveckling och produktutveckling. Utgifter under konceptutvecklingsfasen redovisas i resultaträkningen när de uppstår. Dessa kostnader avser forsknings-och utvecklingskostnader som uppstår i ett tidigt skede i utvecklingsfasen av nya produkter, där det slutliga utfallet av projektet är osäkert och där det kan finnas olika vägval att göra i det fortsatta projektet.

När ett forsknings-och utvecklingsprojekt har framskridit så långt att det går att identifiera ett framtida projekt som bedöms kunna generera framtida ekonomiska fördelar, så anses projektet ha nått produktutvecklingsfasen. Utvecklingskostnader för nya produkter, produktionssystem och mjukvara aktiveras om vissa kriterier är uppnådda. Kostnader för produktutveckling omfattar alla kostnader som direkt kan hänföras till produktutvecklingsfasen och som syftar till att färdigställa tillgången. Alla andra utvecklingskostnader kostnadsförs i takt med att de uppkommer.

Utvecklingskostnader som kontraktuellt delas med andra intressenter och där koncernen kontrollerar en andel av produkterna som är under utveckling, antingen genom licens eller genom att koncernen äger patent, redovisas som immateriella tillgångar.

I de fall som utvecklad teknik har sålts och därför inte kontrolleras av koncernen, kostnadsförs dessa utvecklingskostnader som Kostnad såld vara vid tidpunkten för försäljning. I de fall intäkten redovisas över tid används nedlagda kostnader för att bedöma färdigställandegraden. För mer information se Not 2 – Intäkter.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Immateriella anläggningstillgångar med bestämda nyttjandeperioder skrivs systematiskt av över dess nyttjandeperiod. Ledningen utvärderar regelbundet tillgångarnas nyttjandeperiod. Om förutsättningarna förändras så att den uppskattade nyttjandeperioden måste revideras kan det resultera i ökade avskrivningar i framtida perioder.

I bedömningen av nyttjandeperiod beaktas även klimatrelaterade risker vilket framför allt haft en påverkan på nyttjandeperioden för tillgångar relaterade till produktionen av förbränningsmotorer vilket är i linje med Volvo Cars planer om att tillverka helt elektriska bilar till 2030.

Immateriella tillgångar med bestämda nyttjandeperioder prövas för nedskrivning om det föreligger en indikation på en värdeminskning. Immateriella tillgångar med obestämbar nyttjandeperiod, såsom varumärken, goodwill och andra immateriella tillgångar som ännu ej är färdiga att tas i bruk, skrivs inte av utan prövas årligen för nedskrivning eller närhelst det finns en indikation på en värdeminskning.

Vid en nedskrivningsprövning beräknas tillgångens eller kassagenererande enhetens återvinningsvärde. Nedskrivningar redovisas i resultaträkningen ner till tillgångens återvinningsvärde om detta belopp är lägre än det redovisade värdet. Återvinningsvärde är det högsta av en tillgångs eller en kassagenererande enhets verkliga värde, med avdrag för försäljningskostnader, och nyttjandevärde. Nyttjandevärde definieras som nuvärdet av de framtida kassaflöden som tillgången eller kassagenererade enheten förväntas generera. De uppskattade framtida kassaflödena baseras på antaganden som representerar ledningens bästa uppskattningar av de ekonomiska förhållandena som kommer att råda under tillgångens återstående livslängd och dessa baserar sig på interna affärsplaner och prognoser. Bedömningen av framtida kassaflöden görs utifrån av ledningen fastställda långsiktiga affärsplaner som är gällande vid tidpunkten för nedskrivningsprövningen. Planerna baseras på förväntningar avseende framtida marknadsandelar, tillväxt samt produktlönsamhet.

Tidigare redovisade nedskrivningar återförs, förutom vad avser goodwill, om skälen till den tidigare nedskrivningen inte längre föreligger. En nedskrivning återförs endast i den utsträckning tillgångens redovisade värde efter återföring inte överstiger det redovisade värde som tillgången skulle ha haft om någon nedskrivning inte hade gjorts, med beaktande av de avskrivningar som då skulle ha gjorts.

Vid en nedskrivningsprövning beräknas tillgångens eller tillgångarnas återvinningsvärde baserat på nuvärdet av framtida kassaflöden som tillgången väntas generera. Volvo Cars anses i denna beräkning vara en enda kassagenererande enhet. Antagandet om framtida marknadsandel, marknadstillväxt och Volvo Cars förväntade resultat i denna miljö är grunden för värderingen.

Företagsledningens affärsplan för 2022–2025 används som grund för beräkningen. Koncernen förväntas uppehålla en stabil lönsamhet över tid. Efter utgången av den period som täcks av affärsplanen, baseras framtida kassaflöden på samma tillväxttakt och kassaflöde som för det senaste året i beräkningen i evighet. Affärsplanen är en integrerad del av koncernens finansiella planeringsprocess och representerar ledningens bästa bedömningar av de ekonomiska förhållanden som kommer att råda under tillgångens återstående livslängd. Processen för framtagandet av affärsplanen bygger på bolagets historiska och aktuella finansiella resultat och ställning med antaganden avseende marginalutveckling, fasta kostnader samt nya investeringar vilka baseras på det aktuella årets finansiella ställning med beaktande av vad som är möjligt att förutse avseende yttre omständigheter. Yttre faktorer som volymer i bransch och segment, valutakurser, råmaterial etc. är baserade på externa bedömningar från analytiker och banker. För 2021 föreligger inget nedskrivningsbehov då återvinningsvärdet överstiger det redovisade värdet på tillgångarna. Ett känslighetstest har utförts för att bedöma huruvida en negativ justering med en procentenhet avseende marginalutvecklingen eller av diskonteringsräntan skulle resultera i ett nedskrivningsbehov. Diskonteringsräntan före skatt var 11 (11,5) procent. Inget nedskrivningsbehov föreligger baserat på detta test.

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

	Aktiverad produktutvecklings kostnad[1]	Mjukvara och systemapplikationer	Varumärken och goodwill[2]	Övriga immateriella tillgångar[3]	Summa
Anskaffningsvärden					
Ingående balans per 1 januari 2020	46 043	4 063	3 738	5 513	**59 357**
Nyanskaffningar under året	7 517	554	—	1 256	**9 327**
Anskaffningar genom rörelseförvärv	—	3	447	22	**472**
Försäljning och utrangering	–377	–178	—	–2	**–557**
Omklassificeringar[4]	—	–117	—	–71	**–188**
Omräkningsdifferens	—	3	—	–101	**–98**
Utgående balans per 31 december 2020	**53 183**	**4 328**	**4 185**	**6 617**	**68 313**
Nyanskaffningar under året	10 935	964	—	251	**12 150**
Anskaffningar genom rörelseförvärv	—	19	245	—	**264**
Försäljning och utrangering	–122	–121	—	–96	**–339**
Omklassificeringar[4 5]	—	–149	—	1 034	**885**
Omräkningsdifferens	—	–46	1	168	**123**
Utgående balans per 31 december 2021	**63 996**	**4 995**	**4 431**	**7 974**	**81 396**
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar					
Ingående balans per 1 januari 2020	–21 710	–1 909	–4	–2 948	**–26 571**
Årets avskrivningar[6]	–4 051	–287	—	–508	**–4 846**
Anskaffningar genom rörelseförvärv	—	–1	—	–6	**–7**
Försäljning och utrangering	—	61	—	2	**63**
Omklassificeringar[4]	—	104	—	43	**147**
Omräkningsdifferens	—	–16	—	85	**69**
Utgående balans per 31 december 2020	**–25 761**	**–2 048**	**–4**	**–3 332**	**–31 145**
Årets avskrivningar	–4 607	–367	—	–792	**–5 766**
Anskaffningar genom rörelseförvärv	—	–5	—	—	**–5**
Försäljning och utrangering	—	99	–2	30	**127**
Omklassificeringar[4 5]	—	–54	—	–609	**–663**
Omräkningsdifferens	—	60	—	–164	**–104**
Utgående balans per 31 december 2021	**–30 368**	**–2 315**	**–6**	**–4 867**	**–37 556**
Redovisat värde per 31 december 2020	**27 422**	**2 280**	**4 181**	**3 285**	**37 168**
Redovisat värde per 31 december 2021	**33 628**	**2 680**	**4 425**	**3 107**	**43 840**

1) Aktiverad produktutveckling inkluderar kapitaliserade låneutgifter om MSEK 199 (142). En räntesats på 2,2 (2,4) procent har tillämpats vid beräkning av kapitaliserade låneutgifter.
2) Av det redovisade värdet per 31 december 2021 uppgår Goodwill till MSEK 827 (583).
3) Övriga immateriella tillgångar avser licenser, återförsäljarnätverk och patent.
4) Inkluderar omklassificering av immateriella tillgångar till tillgångar som innehas för försäljning. Anskaffningsvärden om MSEK –243 (–297) och ackumulerade avskrivningar om MSEK 156 (147), netto MSEK –87 (–150) har omklassificerats. För mer information, se Not 34 – Tillgångar och skulder som innehas för försäljning.
5) Övriga immateriella tillgångar inkluderar ett patent, då V2 Plug-in-Hybrid under året har omklassificerats från ett joint venture till ett helägt dotterbolag. Anskaffningsvärde MSEK 580 och ackumulerade avskrivningar MSEK –580.
6) Avskrivningarna för 2020 påverkas av justering av nyttjandeperioder för att återspegla uppdaterade antaganden och förändringar i cykelplanerna.

NOT 17 – MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Materiella anläggningstillgångar redovisas när koncernen har kontroll över tillgången, det är sannolikt att tillgången kommer att generera framtida ekonomiska fördelar och dess anskaffningsvärde kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Materiella anläggningstillgångar värderas och redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och i förekommande fall nedskrivningar. Låneutgifter inkluderas i anskaffningsvärdet om en tillgång tar mer än tolv månader i anspråk att färdigställa för avsedd användning eller försäljning, en så kallad kvalificerad tillgång.

Utgifter för reparation och underhåll kostnadsförs i den period när de uppkommer.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Materiella anläggningstillgångar som har bestämd nyttjandeperiod skrivs av systematiskt. Ledningen utvärderar regelbundet väsentliga tillgångars nyttjandeperiod och justeringar görs i förekommande fall. Om den uppskattade nyttjandeperioden revideras kan justeringen resultera i ökade avskrivningar i framtida perioder. I bedömningen av nyttjandeperiod beaktas även klimatrelaterade risker vilket framför allt haft en påverkan på nyttjandeperioden för tillgångar relaterade till produktionen av förbränningsmotorer vilket är i linje med Volvo Cars planer om att tillverka helt elektriska bilar till 2030.

Om det föreligger indikationer som visar på att framtida ekonomiska fördelar för en tillgång(ar) har minskat, genomförs en nedskrivningsprövning. En nedskrivning redovisas om en tillgångs redovisade värde överstiger dess återvinningsvärde. För att beräkna en tillgångs(ars) återvinningsvärde måste vissa uppskattningar göras rörande framtida kassaflöden, avkastningskrav och andra adekvata antaganden. De uppskattade framtida kassaflödena baserar sig på antaganden som representerar ledningens bästa uppskattningar av de ekonomiska förhållandena som kommer att råda under tillgångens återstående livslängd och baserar sig på interna verksamhetsplaner och prognoser. Planerna baseras på förväntningar avseende framtida marknadsandelar, tillväxt samt lönsamhet.

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

	Byggnader och mark[1) 2) 3)]	Maskiner och inventarier[1) 2) 3)]	Pågående arbeten	Nyttjanderätts-tillgångar[1), 4)]	Tillgångar under operationell leasing[5)]	Summa
Anskaffningsvärden						
Ingående balans per 1 januari 2020	24 086	110 918	4 759	7 417	3 739	**150 919**
Nyanskaffningar under året	288	3 282	3 015	1 249	2 885	**10 719**
Anskaffningar genom rörelseförvärv	2	211	6	—	—	**219**
Försäljning och utrangering	–158	–2 826	–36	–343	–1 690	**–5 053**
Omklassificeringar[6)]	453	–8 060	–4 680	–16	—	**–12 303**
Omräkningsdifferens	–1 017	–2 214	–191	–299	–43	**–3 764**
Utgående balans per 31 december 2020	**23 654**	**101 311**	**2 873**	**8 008**	**4 891**	**140 737**
Nyanskaffningar under året	487	3 901	3 428	1 396	5 747	**14 959**
Anskaffningar genom rörelseförvärv	534	4 186	13	1 231	562	**6 526**
Försäljning och utrangering	–1 243	–10 896	–83	–617	–13	**–12 852**
Omklassificeringar[6)]	531	8 562	–2 008	3	–2 682	**4 406**
Omräkningsdifferens	996	2 420	51	316	91	**3 874**
Utgående balans per 31 december 2021	**24 959**	**109 484**	**4 274**	**10 337**	**8 596**	**157 650**
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar						
Ingående balans per 1 januari 2020	–10 430	–65 810	—	–1 202	–496	**–77 938**
Årets avskrivningar	–864	–7 117	—	–1 271	–344	**–9 596**
Anskaffningar genom rörelseförvärv	–1	–92	—	—	—	**–93**
Försäljning och utrangering	86	1 726	—	367	436	**2 615**
Omklassificeringar[6)]	134	4 832	—	1	—	**4 967**
Omräkningsdifferens	269	914	—	65	3	**1 251**
Utgående balans per 31 december 2020	**–10 806**	**–65 547**	**—**	**–2 040**	**–401**	**–78 794**
Årets avskrivningar	–893	–6 397	—	–1 387	–562	**–9 239**
Anskaffningar genom rörelseförvärv	–97	–984	—	–92	–107	**–1 280**
Försäljning och utrangering[6)]	800	6 332	—	102	1	**7 235**
Omklassificeringar[6)]	–44	–3 852	—	13	452	**–3 431**
Omräkningsdifferens	–216	–1 023	—	7	–6	**–1 238**
Utgående balans per 31 december 2021	**–11 256**	**–71 471**	**—**	**–3 397**	**–623**	**–86 747**
Redovisat värde per 31 december 2020	**12 848**	**35 764**	**2 873**	**5 968**	**4 490**	**61 943**
Redovisat värde per 31 december 2021	**13 703**	**38 013**	**4 274**	**6 940**	**7 973**	**70 903**

1) Inkluderar nedskrivningar om MSEK –89 (–22).
2) Koncernen har inga inteckningar i Byggnader och mark eller Maskiner och inventarier. För mer information, se Not 29 - Ställda säkerheter.
3) Maskiner och inventarier inkluderar kapitaliserade utvecklingskostnader om MSEK 2 (2).
4) För mer information om Nyttjanderättstillgångar, se Not 7 – Leasing.
5) Tillgångar under operationell leasing avser främst bilar sålda med återköpsavtal samt kontrakt under Care by Volvo.
6) MSEK –4 204 (11 618) av redovisade anskaffningsvärden och MSEK 1 162 (5 024) av redovisade ackumulerade avskrivningar, varav nettovärde MSEK –3 042 (–6 594) har omklassificerats till tillgångar som innehas för försäljning. För mer information, se Not 34 – Tillgångar och skulder som innehas för försäljning.

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

	Aktiverad produktutvecklings kostnad[1]	Mjukvara och systemapplikationer	Varumärken och goodwill[2]	Övriga immateriella tillgångar[3]	Summa
Anskaffningsvärden					
Ingående balans per 1 januari 2020	46 043	4 063	3 738	5 513	**59 357**
Nyanskaffningar under året	7 517	554	—	1 256	**9 327**
Anskaffningar genom rörelseförvärv	—	3	447	22	**472**
Försäljning och utrangering	–377	–178	—	–2	**–557**
Omklassificeringar[4]	—	–117	—	–71	**–188**
Omräkningsdifferens	—	3	—	–101	**–98**
Utgående balans per 31 december 2020	**53 183**	**4 328**	**4 185**	**6 617**	**68 313**
Nyanskaffningar under året	10 935	964	—	251	**12 150**
Anskaffningar genom rörelseförvärv	—	19	245	—	**264**
Försäljning och utrangering	–122	–121	—	–96	**–339**
Omklassificeringar[4 5]	—	–149	—	1 034	**885**
Omräkningsdifferens	—	–46	1	168	**123**
Utgående balans per 31 december 2021	**63 996**	**4 995**	**4 431**	**7 974**	**81 396**
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar					
Ingående balans per 1 januari 2020	–21 710	–1 909	–4	–2 948	**–26 571**
Årets avskrivningar[6]	–4 051	–287	—	–508	**–4 846**
Anskaffningar genom rörelseförvärv	—	–1	—	–6	**–7**
Försäljning och utrangering	—	61	—	2	**63**
Omklassificeringar[4]	—	104	—	43	**147**
Omräkningsdifferens	—	–16	—	85	**69**
Utgående balans per 31 december 2020	**–25 761**	**–2 048**	**–4**	**–3 332**	**–31 145**
Årets avskrivningar	–4 607	–367	—	–792	**–5 766**
Anskaffningar genom rörelseförvärv	—	–5	—	—	**–5**
Försäljning och utrangering	—	99	–2	30	**127**
Omklassificeringar[4 5]	—	–54	—	–609	**–663**
Omräkningsdifferens	—	60	—	–164	**–104**
Utgående balans per 31 december 2021	**–30 368**	**–2 315**	**–6**	**–4 867**	**–37 556**
Redovisat värde per 31 december 2020	**27 422**	**2 280**	**4 181**	**3 285**	**37 168**
Redovisat värde per 31 december 2021	**33 628**	**2 680**	**4 425**	**3 107**	**43 840**

1) Aktiverad produktutveckling inkluderar kapitaliserade låneutgifter om MSEK 199 (142). En räntesats på 2,2 (2,4) procent har tillämpats vid beräkning av kapitaliserade låneutgifter.
2) Av det redovisade värdet per 31 december 2021 uppgår Goodwill till MSEK 827 (583).
3) Övriga immateriella tillgångar avser licenser, återförsäljarnätverk och patent.
4) Inkluderar omklassificering av immateriella tillgångar till tillgångar som innehas för försäljning. Anskaffningsvärden om MSEK –243 (–297) och ackumulerade avskrivningar om MSEK 156 (147), netto MSEK –87 (–150) har omklassificerats. För mer information, se Not 34 – Tillgångar och skulder som innehas för försäljning.
5) Övriga immateriella tillgångar inkluderar ett patent, då V2 Plug-In-Hybrid under året har omklassificerats från ett joint venture till ett helägt dotterbolag. Anskaffningsvärde MSEK 580 och ackumulerade avskrivningar MSEK –580.
6) Avskrivningarna för 2020 påverkas av justering av nyttjandeperioder för att återspegla uppdaterade antaganden och förändringar i cykelplanerna.

NOT 17 – MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Materiella anläggningstillgångar redovisas när koncernen har kontroll över tillgången, det är sannolikt att tillgången kommer att generera framtida ekonomiska fördelar och dess anskaffningsvärde kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Materiella anläggningstillgångar värderas och redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och i förekommande fall nedskrivningar. Låneutgifter inkluderas i anskaffningsvärdet om en tillgång tar mer än tolv månader i anspråk att färdigställa för avsedd användning eller försäljning, en så kallad kvalificerad tillgång.

Utgifter för reparation och underhåll kostnadsförs i den period när de uppkommer.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Materiella anläggningstillgångar som har bestämd nyttjandeperiod skrivs av systematiskt. Ledningen utvärderar regelbundet väsentliga tillgångars nyttjandeperiod och justeringar görs i förekommande fall. Om den uppskattade nyttjandeperioden revideras kan justeringen resultera i ökade avskrivningar i framtida perioder. I bedömningen av nyttjandeperiod beaktas även klimatrelaterade risker vilket framför allt haft en påverkan på nyttjandeperioden för tillgångar relaterade till produktionen av förbränningsmotorer vilket är i linje med Volvo Cars planer om att tillverka helt elektriska bilar till 2030.

Om det föreligger indikationer som visar på att framtida ekonomiska fördelar för en tillgång(ar) har minskat, genomförs en nedskrivningsprövning. En nedskrivning redovisas om en tillgångs redovisade värde överstiger dess återvinningsvärde. För att beräkna en tillgångs(ars) återvinningsvärde måste vissa uppskattningar göras rörande framtida kassaflöden, avkastningskrav och andra adekvata antaganden. De uppskattade framtida kassaflödena baserar sig på antaganden som representerar ledningens bästa uppskattningar av de ekonomiska förhållandena som kommer att råda under tillgångens återstående livslängd och baserar sig på interna verksamhetsplaner och prognoser. Planerna baseras på förväntningar avseende framtida marknadsandelar, tillväxt samt lönsamhet.

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

	Byggnader och mark[1)2)3)]	Maskiner och inventarier[1)2)3)]	Pågående arbeten	Nyttjanderätts-tillgångar[1),4)]	Tillgångar under operationell leasing[5)]	Summa
Anskaffningsvärden						
Ingående balans per 1 januari 2020	24 086	110 918	4 759	7 417	3 739	**150 919**
Nyanskaffningar under året	288	3 282	3 015	1 249	2 885	**10 719**
Anskaffningar genom rörelseförvärv	2	211	6	—	—	**219**
Försäljning och utrangering	–158	–2 826	–36	–343	–1 690	**–5 053**
Omklassificeringar[6)]	453	–8 060	–4 680	–16	—	**–12 303**
Omräkningsdifferens	–1 017	–2 214	–191	–299	–43	**–3 764**
Utgående balans per 31 december 2020	**23 654**	**101 311**	**2 873**	**8 008**	**4 891**	**140 737**
Nyanskaffningar under året	487	3 901	3 428	1 396	5 747	**14 959**
Anskaffningar genom rörelseförvärv	534	4 186	13	1 231	562	**6 526**
Försäljning och utrangering	–1 243	–10 896	–83	–617	–13	**–12 852**
Omklassificeringar[6)]	531	8 562	–2 008	3	–2 682	**4 406**
Omräkningsdifferens	996	2 420	51	316	91	**3 874**
Utgående balans per 31 december 2021	**24 959**	**109 484**	**4 274**	**10 337**	**8 596**	**157 650**
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar						
Ingående balans per 1 januari 2020	–10 430	–65 810	—	–1 202	–496	**–77 938**
Årets avskrivningar	–864	–7 117	—	–1 271	–344	**–9 596**
Anskaffningar genom rörelseförvärv	–1	–92	—	—	—	**–93**
Försäljning och utrangering	86	1 726	—	367	436	**2 615**
Omklassificeringar[6)]	134	4 832	—	1	—	**4 967**
Omräkningsdifferens	269	914	—	65	3	**1 251**
Utgående balans per 31 december 2020	**–10 806**	**–65 547**	—	**–2 040**	**–401**	**–78 794**
Årets avskrivningar	–893	–6 397	—	–1 387	–562	**–9 239**
Anskaffningar genom rörelseförvärv	–97	–984	—	–92	–107	**–1 280**
Försäljning och utrangering[6)]	800	6 332	—	102	1	**7 235**
Omklassificeringar[6)]	–44	–3 852	—	13	452	**–3 431**
Omräkningsdifferens	–216	–1 023	—	7	–6	**–1 238**
Utgående balans per 31 december 2021	**–11 256**	**–71 471**	—	**–3 397**	**–623**	**–86 747**
Redovisat värde per 31 december 2020	**12 848**	**35 764**	**2 873**	**5 968**	**4 490**	**61 943**
Redovisat värde per 31 december 2021	**13 703**	**38 013**	**4 274**	**6 940**	**7 973**	**70 903**

1) Inkluderar nedskrivningar om MSEK –89 (–22).
2) Koncernen har inga inteckningar i Byggnader och mark eller Maskiner och inventarier. För mer information, se Not 29 – Ställda säkerheter.
3) Maskiner och inventarier inkluderar kapitaliserade utvecklingskostnader om MSEK 2 (2).
4) För mer information om Nyttjanderättstillgångar, se Not 7 – Leasing.
5) Tillgångar under operationell leasing avser främst bilar sålda med återköpsavtal samt kontrakt under Care by Volvo.
6) MSEK –4 204 (11 618) av redovisade anskaffningsvärden och MSEK 1 162 (5 024) av redovisade ackumulerade avskrivningar, varav nettovärde MSEK –3 042 (–6 594) har omklassificerats till tillgångar som innehas för försäljning. För mer information, se Not 34 – Tillgångar och skulder som innehas för försäljning.

2022101200832

NOT 18 – ÖVRIGA LÅNGFRISTIGA FORDRINGAR

	31 dec 2021	31 dec 2020
Spärrade bankmedel	137	133
Kapitalförsäkringar	395	379
Deposition av hyra	56	50
Övrigt	4 275	2 919
Summa	**4 863**	**3 481**

NOT 19 – VARULAGER

[redacted]

Varulager inkluderar lager av råvaror, förbrukningsmaterial och förrådsartiklar, halvfabrikat, varor under tillverkning, färdigvaror och handelsvaror. Varulager inkluderar även tillgångar under operationell leasing med en löptid som är kortare eller lika med tolv månader. Varulager redovisas till det lägsta av anskaffningsvärdet och nettoförsäljningsvärdet på balansdagen. Anskaffningsvärdet omfattar inköpskostnader, produktionskostnader och övriga utgifter som uppkommer när lagret överförs till dess nuvarande plats och skick.

Anskaffningsvärdet för varulager av likartade tillgångar fastställs med hjälp av först in, först ut metoden (FIFU). Nettoförsäljningsvärdet beräknas som det uppskattade försäljningspriset i den löpande verksamheten med avdrag för uppskattade kostnader hänförliga till färdigställande och försäljning. Likvärdiga produkter grupperas och värderas tillsammans. Inventering av varulager genomförs årligen, eller oftare om lämpligt, för att verifiera redovisade värden.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Varulager värderas till det lägsta av anskaffningsvärde och nettoförsäljningsvärde. Nettoförsäljningsvärdet utgörs av det värde som koncernen förväntas realisera från försäljning av bilar och komponenter samt på framtida försäljningsutveckling eller behov (för komponenter) men tar också hänsyn till inkurans. En oväntad framtida negativ utveckling av marknadsförhållanden kan leda till en justering i förväntad försäljning, krav och uppskattade försäljningsprisantaganden som kan kräva en justering av det redovisade värdet på varulagret.

	31 dec 2021	31 dec 2020
Råmaterial och förbrukningsmaterial	189	106
Varor under tillverkning	10 731	7 565
Tillgångar under operationell leasing	6 147	8 186
Färdiga varor och handelsvaror	19 536	19 656
Summa[1]	**36 603**	**35 513**
Varav inkuransreserv	–713	–858

1) MSEK 668 (968) av redovisade varulager har omklassificerats till tillgångar som innehas för försäljning. För mer information, se Not 34 – Tillgångar och skulder som innehas för försäljning.

Kostnad för sålda varor avseende varulagerförändringar som redovisas i resultaträkningen uppgår till MSEK 217 191 (208 121). Tillgångar under operationell leasing består av sålda bilar med återköpsavtal där löptiden är kortare än eller lika med tolv månader.

NOT 20 – KUNDFORDRINGAR OCH ÖVRIGA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR

[redacted]

Kundfordringar redovisas till upplupet anskaffningsvärde minskat med avsättning för osäkra kundfordringar. En avsättning för förväntade kreditförluster redovisas i samband med att fordringarna redovisas. Avsättningen för kreditförluster innehåller reserver för inträffade och förväntade kreditförluster. En inträffad förlust redovisas när en händelse inträffat som indikerar att kunden inte kommer kunna betala. Den förväntade kreditförlustreserven inkluderar en generell reserv som baseras på en multipel beräknad på ett genomsnitt av historiska nedskrivningar av fordringar samt framåtriktade makroekonomiska trender i olika länder. I dessa fall har det inte ägt rum någon händelse som indikerar att kunden inte kommer att betala.

Om det har fastställts att kundfordran inte är indrivningsbar, kommer den att skrivas ned och tas bort från balansräkningen. Det innebär vanligtvis att indrivningen av fordran har misslyckats och att företaget inte har några rimliga förväntningar att återvinna de avtalsenliga kassaflöderna.

	31 dec 2021	31 dec 2020
Externa kundfordringar	6 388	6 182
Kundfordringar på närstående företag	12 165	6 594
Mervärdesskattefordringar	2 367	1 827
Förbetalda kostnader och upplupna intäkter	4 532	2 305
Övriga finansiella fordringar	184	272
Spärrade bankmedel	4	103
Övriga fordringar[1]	4 751	4 905
Summa[2]	**30 391**	**24 188**

1) Varav fordringar på närstående företag uppgick till MSEK 479 (474).
2) MSEK 29 (24) har omklassificerats till tillgångar som innehas för försäljning. För mer information, se Not 34 – Tillgångar och skulder som innehas för försäljning.

Kundfordringar på MSEK 18 553 (14 776) inkluderar avsättningar för osäkra kundfordringar på MSEK 127 (113) samt avsättningar för potentiella framtida kreditförluster på MSEK 34 (16). Per den 31 december 2021 uppgick reserven för kreditförluster för kundfordringar inklusive framtida kreditförluster till 0,68 (0,76) procent av totala kundfordringar.

Kundfordringarnas storlek och geografiska spridning är tätt sammankopplad med fördelningen av koncernens försäljning och innehåller ej någon markant koncentration av kreditrisk hänförlig till enskilda kunder eller marknader.

Förändringar i reserven för osäkra fordringar specificeras nedan:	2021	2020
Ingående balans 1 januari	113	128
Nya avsättningar	53	57
Återföringar	–18	–22
Nedskrivningar	–23	–46
Omräkningsdifferens	2	–4
Utgående balans 31 december	**127**	**113**

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Åldersanalys av kundfordringar	Kundfordringar ännu ej förfallna	1–30 dagar förfallna	30–90 dagar förfallna	>90 dagar förfallna	Summa
2021					
Kundfordringar brutto	17 618	131	28	903	18 680
Avsättningar för osäkra kundfordringar	–77	—	–5	–45	–127
Kundfordringar netto	**17 541**	**131**	**23**	**858**	**18 553**
2020					
Kundfordringar brutto	13 742	314	84	749	14 889
Avsättningar för osäkra kundfordringar	–87	—	–1	–25	–113
Kundfordringar netto	**13 655**	**314**	**83**	**724**	**14 776**

NOT 21 – FINANSIELLA RISKER OCH FINANSIELLA INSTRUMENT

[redacted]

Finansiella tillgångar och skulder

Finansiella instrument är avtal som ger upphov till en finansiell tillgång i ett företag och en finansiell skuld eller egetkapitalinstrument i ett annat företag. Finansiella tillgångar redovisas initialt till verkligt värde plus transaktionskostnader, förutom vad gäller de finansiella tillgångar som redovisas till verkligt värde via resultaträkningen.

Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultaträkningen redovisas initialt till verkligt värde, medan hänförliga transaktionskostnader redovisas i resultaträkningen. Finansiella skulder redovisas initialt till verkligt värde med avdrag för transaktionskostnader, förutom vad gäller de finansiella skulder som redovisas till verkligt värde via resultaträkningen.

Finansiella tillgångar i koncernens balansräkning inkluderar räntebärande investeringar (kortfristiga placeringar), kundfordringar, övriga finansiella tillgångar, derivatinstrument samt likvida medel. Derivatinstrument inkluderar terminskontrakt, optioner och swappar.

Finansiella skulder i koncernens balansräkning utgörs främst av skulder till kreditinstitut, emitterade obligationer, leverantörsskulder, övriga finansiella skulder och derivatinstrument, inklusive emitterade teckningsoptioner relaterade till aktierelaterade ersättningar (se Not 8 – Anställda och ersättningar).

Finansiella tillgångar och skulder värderas till upplupet anskaffningsvärde eller verkligt värde beroende på deras initiala klassificering. Verkligt värde definieras som det pris som skulle erhållas vid en försäljning av en tillgång eller den ersättning som skulle erläggas för att överföra en skuld i en normal transaktion mellan marknadsaktörer vid tillfället då värdering görs. Upplupet anskaffningsvärde beräknas med hjälp av effektivräntemetoden, där eventuella premier eller rabatter och direkt hänförliga kostnader och intäkter aktiveras under kontraktsperioden. Värdering av finansiella instrument till verkligt värde baseras på rådande marknadsnoteringar och genom att framtida kassaflöden diskonteras med hjälp av deposit/swapkurvan för kassaflödet i relevant valuta och beräkningen inkluderar riskantagaganden. Valutaoptioner värderas med hjälp av Black-Scholes modellen.

Det verkliga värdet för en finansiell tillgång eller skuld speglar risken för utebliven fullgöres inklusive motpartens kreditrisk för en tillgång och ett företags egen kreditrisk för en skuld. Koncernen har valt att använda motpartens sannolikhetför fallissemang baserat på Credit Default Swap kurva per motpart för att justera det positiva marknadsvärdet på derivatinstrument och företagscertifikat. Motsvarande justering för koncernens egen kreditrisk baseras på PD för Volvo Car ABs kreditswappar.

Initial redovisning i samt borttagande från balansräkningen

Finansiella tillgångar och skulder redovisas i balansräkningen när koncernen blir part i de avtalsmässiga villkoren, dvs på transaktionsdagen. En finansiell tillgång eller en del av en finansiell tillgång tas bort från balansräkningen när alla väsentliga risker och förmåner som kan kopplas till tillgången har överförts till en tredje part. I det fall koncernen konkluderar att alla väsentliga risker och förmåner inte har överförts, så kvarstår tillgången i balansräkningen till den del det motsvarar risker och förmåner som bibehålls hos koncernen via dess löpande verksamhet.

En finansiell skuld eller en del av en finansiell skuld tas bort från balansräkningen när åtagandet enligt kontrakt har fullgjorts, blivit avbrutet eller har upphört.

Klassificering av finansiella tillgångar och skulder

Derivatinstrument samt vissa egetkapitalinstrument redovisas till verkligt värde via resultaträkningen.

Räntebärande finansiella tillgångar kategoriseras antingen som;

- Finansiella tillgångar redovisade till verkligt värde via resultaträkningen
- Finansiella tillgångar redovisade till upplupet anskaffningsvärde

Klassificering baseras på grundval av både koncernens affärsmodell för förvaltningen av respektive finansiell tillgång och egenskaperna hos de avtalsenliga kassaflödena hänförliga till den finansiella tillgången. Koncernen tillämpar olika affärsmodeller för räntebärande instrument. Finansiella tillgångar som kan säljas (handlas) redovisas till verkligt värde via resultaträkningen och dessa består av räntebärande investeringar såsom företagscertifikat som klassificeras som kortfristiga placeringar. Resterande finansiella tillgångar i koncernen innehavs i syfte att erhålla avtalsenliga kassaflöden och värderas till upplupet anskaffningsvärde.

Koncernen klassificerar finansiella skulder i följande kategorier:

- Finansiella skulder redovisade till verkligt värde via resultaträkningen
- Övriga finansiella skulder

Finansiella tillgångar och skulder redovisade till verkligt värde via resultaträkningen

I koncernens balansräkning utgörs kategorin finansiella instrument redovisade till verkligt värde via resultaträkningen av derivatinstrument, inklusive emitterade teckningsoptioner relaterade till aktierelaterade ersättningar (se Not 8 – Anställda och ersättningar), egetkapitalinstrument samt företagscertifikat klassificerade som kortfristiga placeringar och likvida medel.

NOT 18 – ÖVRIGA LÅNGFRISTIGA FORDRINGAR

	31 dec 2021	31 dec 2020
Spärrade bankmedel	137	133
Kapitalförsäkringar	395	379
Deposition av hyra	56	50
Övrigt	4 275	2 919
Summa	**4 863**	**3 481**

NOT 19 – VARULAGER

Varulager inkluderar lager av råvaror, förbrukningsmaterial och förrådsartiklar, halvfabrikat, varor under tillverkning, färdigvaror och handelsvaror. Varulager inkluderar även tillgångar under operationell leasing med en löptid som är kortare eller lika med tolv månader. Varulager redovisas till det lägsta av anskaffningsvärdet och nettoförsäljningsvärdet på balansdagen. Anskaffningsvärdet omfattar inköpskostnader, produktionskostnader och övriga utgifter som uppkommer när lagret överförs till dess nuvarande plats och skick. Anskaffningsvärdet för varulager av likartade tillgångar fastställs med hjälp av först in, först ut metoden (FIFU). Nettoförsäljningsvärdet beräknas som det uppskattade försäljningspriset i den löpande verksamheten med avdrag för uppskattade kostnader hänförliga till färdigställande och försäljning. Likvärdiga produkter grupperas och värderas tillsammans. Inventering av varulager genomförs årligen, eller oftare om lämpligt, för att verifiera redovisade värden.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Varulager värderas till det lägsta av anskaffningsvärde och nettoförsäljningsvärde. Nettoförsäljningsvärdet utgörs av det värde som koncernen förväntas realisera från försäljning av bilar och komponenter samt på framtida försäljningsutveckling eller behov (för komponenter) men tar också hänsyn till inkurans. En oväntad framtida negativ utveckling av marknadsförhållanden kan leda till en justering i förväntad försäljning, krav och uppskattade försäljningsprisanta-

ganden som kan kräva en justering av det redovisade värdet på varulagret.

	31 dec 2021	31 dec 2020
Råmaterial och förbrukningsmaterial	189	106
Varor under tillverkning	10 731	7 565
Tillgångar under operationell leasing	6 147	8 186
Färdiga varor och handelsvaror	19 536	19 656
Summa[1]	**36 603**	**35 513**
Varav inkuransreserv	–713	–858

1) MSEK 668 (968) av redovisade varulager har omklassificerats till tillgångar som innehas för försäljning. För mer information, se Not 34 – Tillgångar och skulder som innehas för försäljning.

Kostnad för sålda varor avseende varulagerförändringar som redovisas i resultaträkningen uppgår till MSEK 217 191 (208 121). Tillgångar under operationell leasing består av sålda bilar med återköpsavtal där löptiden är kortare än eller lika med tolv månader.

NOT 20 – KUNDFORDRINGAR OCH ÖVRIGA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR

Kundfordringar redovisas till upplupet anskaffningsvärde minskat med avsättning för osäkra kundfordringar. En avsättning för förväntade kreditförluster redovisas i samband med att fordringarna redovisas. Avsättningen för kreditförluster innehåller reserver för inträffade och förväntade kreditförluster. En inträffad förlust redovisas när en händelse inträffat som indikerar att kunden inte kommer kunna betala. Den förväntade kreditförlustreserven inkluderar en generell reserv som baseras på en multipel beräknad på ett genomsnitt av historiska nedskrivningar av fordringar samt framåtriktade makroekonomiska trender i olika länder. I dessa fall har det inte ägt rum någon händelse som indikerar att kunden inte kommer att betala.

Om det har fastställts att kundfordran inte är indrivningsbar, kommer den att skrivas ned och tas bort från balansräkningen. Det innebär vanligtvis att indrivningen av fordran har misslyckats och att företaget inte har några rimliga förväntningar att återvinna de avtalsenliga kassaflöderna.

	31 dec 2021	31 dec 2020
Externa kundfordringar	6 388	6 182
Kundfordringar på närstående företag	12 165	8 594
Mervärdesskattefordringar	2 367	1 827
Förbetalda kostnader och upplupna intäkter	4 532	2 305
Övriga finansiella fordringar	184	272
Spärrade bankmedel	4	103
Övriga fordringar[1]	4 751	4 905
Summa[2]	**30 391**	**24 188**

1) Varav fordringar på närstående företag uppgick till MSEK 479 (474).
2) MSEK 29 (24) har omklassificerats till tillgångar som innehas för försäljning. För mer information, se Not 34 – Tillgångar och skulder som innehas för försäljning.

Kundfordringar på MSEK 18 553 (14 776) inkluderar avsättningar för osäkra kundfordringar på MSEK 127 (113) samt avsättningar för potentiella framtida kreditförluster på MSEK 34 (16). Per den 31 december 2021 uppgick reserven för kreditförluster för kundfordringar inklusive framtida kreditförluster till 0,68 (0,76) procent av totala kundfordringar.

Kundfordringarnas storlek och geografiska spridning är tätt sammankopplad med fördelningen av koncernens försäljning och innehåller ej någon markant koncentration av kreditrisk hänförlig till enskilda kunder eller marknader.

Förändringar i reserven för osäkra fordringar specificeras nedan:	2021	2020
Ingående balans 1 januari	113	128
Nya avsättningar	53	57
Återföringar	–18	–22
Nedskrivningar	–23	–46
Omräkningsdifferens	2	–4
Utgående balans 31 december	**127**	**113**

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Åldersanalys av kundfordringar	Kundfordringar ännu ej förfallna	1–30 dagar förfallna	30–90 dagar förfallna	>90 dagar förfallna	Summa
2021					
Kundfordringar brutto	17 618	131	28	903	18 680
Avsättningar för osäkra kundfordringar	–77	—	–5	–45	–127
Kundfordringar netto	**17 541**	**131**	**23**	**858**	**18 553**
2020					
Kundfordringar brutto	13 742	314	84	749	14 889
Avsättningar för osäkra kundfordringar	–87	—	–1	–25	–113
Kundfordringar netto	**13 655**	**314**	**83**	**724**	**14 776**

NOT 21 – FINANSIELLA RISKER OCH FINANSIELLA INSTRUMENT

Finansiella tillgångar och skulder

Finansiella instrument är avtal som ger upphov till en finansiell tillgång i ett företag och en finansiell skuld eller egetkapitalinstrument i ett annat företag. Finansiella tillgångar redovisas initialt till verkligt värde plus transaktionskostnader, förutom vad gäller de finansiella tillgångar som redovisas till verkligt värde via resultaträkningen.

Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultaträkningen redovisas initialt till verkligt värde, medan hänförliga transaktionskostnader redovisas i resultaträkningen. Finansiella skulder redovisas initialt till verkligt värde med avdrag för transaktionskostnader, förutom vad gäller de finansiella skulder som redovisas till verkligt värde via resultaträkningen.

Finansiella tillgångar i koncernens balansräkning inkluderar räntebärande investeringar (kortfristiga placeringar), kundfordringar, övriga finansiella tillgångar, derivatinstrument samt likvida medel. Derivatinstrument inkluderar terminskontrakt, optioner och swappar.

Finansiella skulder i koncernens balansräkning utgörs främst av skulder till kreditinstitut, emitterade obligationer, leverantörsskulder, skulder till kreditinstitut, övriga finansiella skulder och derivatinstrument, inklusive emitterade teckningsoptioner relaterade till aktierelaterade ersättningar (se Not 8 – Anställda och ersättningar).

Finansiella tillgångar och skulder värderas till upplupet anskaffningsvärde eller verkligt värde beroende på deras initiala klassificering. Verkligt värde definieras som det pris som skulle erhållas vid en försäljning av en tillgång eller den ersättning som skulle erläggas för att överföra en skuld i en normal transaktion mellan marknadsaktörer vid tillfället då värdering görs. Upplupet anskaffningsvärde beräknas med hjälp av effektivräntemetoden, där eventuella premier eller rabatter och direkt hänförliga kostnader och intäkter aktiveras under kontraktsperioden. Värdering av finansiella instrument till verkligt värde baseras på rådande marknadsnoteringar och genom att framtida kassaflöden diskonteras med hjälp av deposit/swapkurvan för kassaflödet i relevant valuta och beräkningen inkluderar riskantagaanden. Valutaoptioner värderas med hjälp av Black-Scholes modellen.

Det verkliga värdet för en finansiell tillgång eller skuld speglar risken för utebliven fullgöres inklusive motpartens kreditrisk för en tillgång och ett företags egen kreditrisk för en skuld. Koncernen har valt att använda motpartens sannolikhetför fallissemang baserat på Credit Default Swap kurva per motpart för att justera det positiva marknadsvärdet på derivatinstrument och företagscertifikat. Motsvarande justering för koncernens egen kreditrisk baseras på PD för Volvo Car ABs kreditswappar.

Initial redovisning i samt borttagande från balansräkningen

Finansiella tillgångar och skulder redovisas i balansräkningen när koncernen blir part i de avtalsmässiga villkoren, dvs på transaktionsdagen. En finansiell tillgång eller en del av en finansiell tillgång tas bort från balansräkningen när alla väsentliga risker och förmåner som kan kopplas till tillgången har överförts till en tredje part. I det fall koncernen konkluderar att alla väsentliga risker och förmåner inte har överförts, så kvarstår tillgången i balansräkningen till den del det motsvarar risker och förmåner som bibehålls hos koncernen via dess löpande verksamhet.

En finansiell skuld eller en del av en finansiell skuld tas bort från balansräkningen när åtagandet enligt kontrakt har fullgjorts, blivit avbrutet eller har upphört.

Klassificering av finansiella tillgångar och skulder

Derivatinstrument samt vissa egetkapitalinstrument redovisas till verkligt värde via resultaträkningen.

Räntebärande finansiella tillgångar kategoriseras antingen som;

- Finansiella tillgångar redovisade till verkligt värde via resultaträkningen
- Finansiella tillgångar redovisade till upplupet anskaffningsvärde

Klassificering baseras på grundval av både koncernens affärsmodell för förvaltningen av respektive finansiell tillgång och egenskaperna hos de avtalsenliga kassaflödena hänförliga till den finansiella tillgången. Koncernen tillämpar olika affärsmodeller för räntebärande instrument. Finansiella tillgångar som kan säljas (handlas) redovisas till verkligt värde via resultaträkningen och dessa består av räntebärande investeringar såsom företagscertifikat som klassificeras som kortfristiga placeringar. Resterande finansiella tillgångar i koncernen innehavs i syfte att erhålla avtalsenliga kassaflöden och värderas till upplupet anskaffningsvärde.

Koncernen klassificerar finansiella skulder i följande kategorier:

- Finansiella skulder redovisade till verkligt värde via resultaträkningen
- Övriga finansiella skulder

Finansiella tillgångar och skulder redovisade till verkligt värde via resultaträkningen

I koncernens balansräkning utgörs kategorin finansiella instrument redovisade till verkligt värde via resultaträkningen av derivatinstrument, inklusive emitterade teckningsoptioner relaterade till aktierelaterade ersättningar (se Not 8 – Anställda och ersättningar), egetkapitalinstrument samt företagscertifikat klassificerade som kortfristiga placeringar och likvida medel.

Förändringar i verkligt värde för dessa instrument redovisas i resultaträkningen. Beroende på avtalets syfte redovisas värdeförändringar antingen inom rörelseresultatet eller som finansiell intäkt eller kostnad. Derivat med positiva värden (orealiserade vinster) redovisas som övriga kort- eller långfristiga fordringar. Derivat med negativa värden (orealiserade förluster) redovisas som övriga kort eller långfristiga skulder.

Finansiella tillgångar redovisade till upplupet anskaffningsvärde
Tillgångar i denna kategori består av kundfordringar, övriga finansiella tillgångar samt kortfristig inlåning i banker som klassificeras som kortfristiga placeringar och likvida medel. Affärsmodellen och de avtalsenliga kassaflödena för kundfordringar och andra finansiella tillgångar är att samla in betalningen för dessa finansiella tillgångar när de förfaller. Dessa finansiella tillgångar redovisas vid anskaffningstidpunkten i balansräkningen till verkligt värde plus transaktionskostnader och därefter till upplupet anskaffningsvärde. Upplupet anskaffningsvärde beräknas enligt effektivräntemetoden, där eventuella premier eller rabatter samt direkt hänförliga transaktionskostnader aktiveras över avtalsperioden. Kundfordringar redovisas till det värde som förväntas erhållas, det vill säga med avdrag för befarade kundförluster. En kundförlust bedöms uppkomma när en händelse inträffat som indikerar att kunden inte kommer att kunna betala. En reservering för befarade kundförluster redovisas som en reduktion av omsättningen. Utöver en reserv för befarade kundförluster redovisar koncernen en reserv för förväntade kreditförluster. Värdet av denna baseras på en multipel bestående av genomsnittlig nedskrivningshistorik och framåtblickande makroekonomiska data.

Övriga finansiella skulder
Finansiella skulder till kreditinstitut, emitterade obligationer, leverantörsskulder och övriga finansiella skulder inkluderas i denna kategori. Upplupet anskaffningsvärde redovisas enligt effektivräntemetoden, där eventuella premier eller rabatter samt direkt hänförliga transaktionskostnader aktiveras över avtalsperioden.

Övriga finansiella skulder redovisas vid i balansräkningen till verkligt värde med avdrag för transaktionskostnader och därefter till upplupet anskaffningsvärde.

Säkringsredovisning
För att kunna tillämpa säkringsredovisning ska det finnas en direkt koppling mellan säkringen och den säkrade posten. När ett säkringsförhållande ingås, dokumenterar koncernen förhållandet mellan säkringsinstrumentet och den säkrade posten, liksom koncernens mål och strategi för att genomföra säkringstransaktioner. Koncernen dokumenterar också dess bedömning, både vid ingången av säkringsförhållandet och på löpande basis, huruvida derivatinstrumenten som används i säkringsförhållandet är effektiva i att matcha förändringar i verkligt värde eller kassaflöde avseende den säkrade posten.

Koncernen klassificerar säkringsförhållandet som antingen:
a) Säkring av verkligt värde
b) Säkring av en nettoinvestering
c) Kassaflödessäkring

Derivatinstrumentet klassificeras som en anläggningstillgång eller långfristig skuld om den säkrade postens återstående löptid uppgår till mer än tolv månader. Om den resterande löptiden är kortare än tolv månader klassificeras derivatinstrumentet som en omsättningstillgång eller en kortfristig skuld.

a) Säkring av verkligt värde
Syftet med säkring av verkligt värde är att säkra variationen i verkligt värde av skuld till fast ränta (emitterad obligation) från förändringar i relevant jämförande yield-kurva för dess hela löptid genom att konvertera betalningar med fast ränta till rörlig ränta genom att använda ränteswappar (IRS). Kreditrisken är inte säkrad. Det fasta benet av IRS är matchad gentemot kassaflödet av den säkrade lånet/obligationen. På det sättet blir fastränteobligationen konverterad till en skuld till rörlig ränta. Förändringar i verkligt värde för derivat som identifierats som säkring av verkligt värde, och som uppfyller villkoren för säkringsredovisning, redovisas i resultaträkningen tillsammans med förändringar i verkligt värde hänförligt till räntekomponenten för den skuld (emitterad obligation) som gett upphov till den säkrade risken. Både vinster och förluster på de ränteswappar som säkrar upplåning till fast ränta och de förändringar i verkligt värde för den säkrade upplåningen till fast ränta som beror på ränterisk redovisas som en finansiell kostnad i resultaträkningen.

Om säkringen inte längre uppfyller kraven för säkringsredovisning löses verkligt värde justeringen av bokfört värde upp över resultaträkningen över kvarvarande löptid med hjälp av effektivräntemetoden.

b) Säkring av en nettoinvestering
Koncernen tillämpar säkringsredovisning av nettoinvestering i utlandsverksamhet. Säkring av nettoinvesteringar i utlandsverksamhet avser säkringar som innehas för att reducera effekterna av förändringar i värdet på en nettoinvestering i utlandsverksamhet på grund av valutakursförändringar. Valutakursvinster och förluster från säkringsinstrumenten redovisas i övrigt totalresultat.

I händelse av avyttring, överförs det ackumulerade resultatet från säkringen direkt från omräkningsreserven inom eget kapital till resultaträkningen.

c) Kassaflödessäkring
Säkringsredovisning tillämpas på derivatinstrument som har förvärvats i syfte att säkra valutarisken i förväntade framtida kommersiella kassaflöden i utländsk valuta, samt på derivatinstrument som förvärvats i syfte att säkra prognosticerad råvarukonsumtion. Vid kassaflödessäkring redovisas derivatet i balansräkningen till verkligt värde, och förändringar i verkligt värde redovisas i övrigt totalresultat och ackumuleras i övriga reserver i eget kapital. Effekterna från realiserade kassaflödessäkringar klassificeras som intäkt och kostnad för sålda varor, beroende på transaktionens underliggande valuta.

Säkringsrelationen testas regelbundet fram till förfallodagen. Om de identifierade säkringsförhållandena inte längre bedöms som effektiva, redovisas förändringarna i verkligt värde på säkringsinstrumentet från den senaste tidpunkten när instrumentet bedömdes som effektivt i resultaträkningen. Om den säkrade transaktionen inte längre bedöms inträffa, överförs den ackumulerade vinsten eller förlusten från övrigt totalresultat till resultaträkningen och inkluderas i rörelseresultatet.

Referensräntereformen
Referensräntereformen avser övergången från den befintliga referensräntan, Interbank Offered Rates (IBOR), till nya referensräntor. Under 2021 meddelade administratörerna av referensräntor, att i slutet av 2021 kommer referensräntorna för olika valutor som GBP, EUR, CHF, JPY och två månaders och två veckors USD LIBOR noteringar

upphöra att publiceras. Alla återstående USD LIBOR-noteringar kommer att avbrytas efter juni 2023. Euro Overnight Interest Average (EONIA) har ersatts av Eurons kortfristiga ränta (ESTER).
Under 2021 inleddes en övergång till en ny metod för att fastställa STIBOR i enlighet med kraven i referensräntereformen. Under 2021 har en ny riskfri ränta presenterats, Swedish krona Short Term Rate (SWESTR), syftet är att använda denna som riskfri ränta och på sikt kommer alla STIBOR-noteringar att övergå.

För att förbereda för reformen av referensräntereformen antog Volvo Car tidigt fas 1-ändringarna av IFRS 9 Finansiella instrument och IFRS 7 Finansiella instrument: Upplysningar, under 2019. Dessa ändringar gav lättnader från att tillämpa specifika krav på säkringsredovisning för säkringsrelationer som direkt påverkas av referensräntereformen och till följd av reformen inte bör leda till att säkringsredovisningen upphör. Det var ingen ekonomisk påverkan från det tidiga antagandet av dessa ändringar. Ytterligare tillägg (Fas 2) utfärdades den 27 augusti 2020 och Volvo Car har tillämpat dessa under 2021.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Redovisning av finansiella instrument innebär att vissa antaganden och bedömningar behöver göras:

- **Tillämpad affärsmodell vad gäller värdering av räntebärande tillgångar:** Det huvudsakliga syftet vad gäller innehavet av räntebärande tillgångar är att erhålla avtalsenliga kassaflöden bestående av ränta och nominellt belopp. Räntebärande tillgångar säljs inte i den omfattning som krävs för att ifrågasätta denna affärsmodell. Majoriteten av räntebärande tillgångar värderas därför till upplupna anskaffningsvärden.
- **Borttagande av fordringar:** Utställda fakturor säljs ibland till factoring eller andra finansiella lösningar till tredje part (bank eller finansiellt institut). Om kriterierna för borttagande av fordran inte är uppfyllda, redovisas fordran i balansräkningen.
- **Andra långfristiga värdepappersinnehav – redovisning av verkligt värdeförändringar:** Koncernen innehar noterade och icke noterade aktier, onoterade optioner och så kallade earn-out aktier. De onoterade optionerna värderas i enlighet med Black-Scholes modellen och den variabel som främst inverkar på värdet av dessa finansiella instrument är huruvida de satta intjäningskriterierna kommer att uppfyllas och när samt den riskfria räntan samt den underliggande aktiens volatilitet. Koncernen innehar vidare onoterade aktier och dessa är svåra att löpande värdera till verkligt värde eftersom det sällan sker transaktioner i dessa instrument. Principen är att omvärdera dem då det finns underliggande information som påvisar en värdeförändring, till exempel underliggande transaktioner.

Finansiella risker

Koncernen är genom sin verksamhet exponerad för olika typer av finansiella risker såsom valutarisker, ränterisker, kreditrisker, råvaruprisrisker, finansieringsrisker samt likviditetsrisker.

Koncernens treasuryfunktion, Group Treasury, är ansvarig för hantering, policy och uppföljning av de finansiella riskerna, att säkerställa att lämplig finansiering finns på plats genom kapitalmarknadstransaktioner, lån och kreditfaciliteter samt hanterar koncernens likviditet. Hanteringen av finansiella risker styrs av koncernens finanspolicy som är antagen av styrelsen och är föremål för översyn vartannat år eller vid behov. Policyn är inriktad på att minimera påverkan från fluktuerande finansmarknader på koncernens finansiella resultat. Att policy efterlevs följs upp kontinuerligt och denna uppföljning rapporteras månadsvis till CFO samt ingår i treasuryfunktionens rapportering till styrelsen. Det finns ett larmsystem i det dagliga arbetet som säkerställer att givna mandat efterlevs.

Valutarisker

Valutaexponering uppstår från produktion i olika länder och inköp och försäljning i olika valutor. Relativa förändringar i valutakurser har en direkt påverkan på koncernens rörelseresultat, finansnetto, balansräkning och kassaflöde.

Valutarisken är hänförlig till:
- förväntade framtida kassaflöden från försäljning och inköp i utländska valutor (transaktionsrisk)
- förändringar i värdet på tillgångar och skulder i utländsk valuta (omräkningsrisk)
- Nettoinvesteringar i utlandsverksamhet (omräkningsrisk)

Transaktionsrisk

Koncernens finanspolicy

Valutatransaktionsrisken uppkommer på grund av kassaflöden i andra valutor än koncernvalutan SEK. Försäljning till olika marknader kombinerat med att inköp görs i olika valutor utgör transaktionsexponeringen.

Policyn för hantering av transaktionsrisker fastslår att upp till 80 procent av de framtida förväntade kassaflödena under de kommande 24 månaderna och upp till 60 procent av de framtida förväntade kassaflödena under de kommande 25 till 48 månaderna kan säkras med finansiella instrument; optioner, terminskontrakt eller kombinerade instrument med löptider som motsvarar den tidpunkt då kassaflödena förväntas inträffa. Säkringar av flöden som inträffar om mer än 48 månader kräver styrelsebeslut.

Vad gäller hanteringen av valutarisker, uttrycks transaktionsexponeringen i termer av Cash Flow at Risk (CFaR), vilket är den maximala förlusten på ett år vid en 95 procent konfidensnivå som kan uppstå. CFaR måttet är baserat på kassaflödesprognoser, marknadsvolatilitet, valutakurser och korrelationer.

Styrmodellen för säkring av transaktionsrisk är fastställd i finanspolicyn. Den föreskriver att Group Treasury föreslår en säkringsstrategi som ska godkännas av CFO. Strategin beskriver hur stor andel av CFaR som ska säkras och hur stora avvikelser det finns mandat att göra. Syftet med avvikelsemandatet är att skapa utrymme med avseende på säkringstidpunkt. Säkringsstragin revideras minst kvartalsvis.

Status vid årets slut

Koncernens fakturering till säljbolag utanför Sverige sker huvudsakligen i lokala valutor. Det totala inflödet och utflödet i valutor fördelade sig enligt nedan tabell:

	Inflöde		Utflöde	
	2021	2020	**2021**	2020
CNY	25%	27%	24%	27%
EUR	24%	25%	50%	48%
GBP	6%	7%	1%	1%
JPY	3%	3%	7%	8%
USD	21%	19%	12%	11%
Övriga	21%	19%	6%	5%

2022101200835

Förändringar i verkligt värde för dessa instrument redovisas i resultaträkningen. Beroende på avtalets syfte redovisas värdeförändringar antingen inom rörelseresultatet eller som finansiell intäkt eller kostnad. Derivat med positiva värden (orealiserade vinster) redovisas som övriga kort- eller långfristiga fordringar. Derivat med negativa värden (orealiserade förluster) redovisas som övriga kort eller långfristiga skulder.

Finansiella tillgångar redovisade till upplupet anskaffningsvärde
Tillgångar i denna kategori består av kundfordringar, övriga finansiella tillgångar samt kortfristig inlåning i banker som klassificeras som kortfristiga placeringar och likvida medel. Affärsmodellen och de avtalsenliga kassaflödena för kundfordringar och andra finansiella tillgångar är att samla in betalningen för dessa finansiella tillgångar när de förfaller. Dessa finansiella tillgångar redovisas vid anskaffningstidpunkten i balansräkningen till verkligt värde plus transaktionskostnader och därefter till upplupet anskaffningsvärde. Upplupet anskaffningsvärde beräknas enligt effektivräntemetoden, där eventuella premier eller rabatter samt direkt hänförliga transaktionskostnader aktiveras över avtalsperioden. Kundfordringar redovisas till det värde som förväntas erhållas, det vill säga med avdrag för befarade kundförluster. En kundförlust bedöms uppkomma när en händelse inträffat som indikerar att kunden inte kommer att kunna betala. En reservering för befarade kundförluster redovisas som en reduktion av omsättningen. Utöver en reserv för befarade kundförluster redovisar koncernen en reserv för förväntade kreditförluster. Värdet av denna baseras på en multipel bestående av genomsnittlig nedskrivningshistorik och framåtblickande makroekonomiska data.

Övriga finansiella skulder
Finansiella skulder till kreditinstitut, emitterade obligationer, leverantörsskulder och övriga finansiella skulder inkluderas i denna kategori. Upplupet anskaffningsvärde redovisas enligt effektivräntemetoden, där eventuella premier eller rabatter samt direkt hänförliga transaktionskostnader aktiveras över avtalsperioden.

Övriga finansiella skulder redovisas vid i balansräkningen till verkligt värde med avdrag för transaktionskostnader och därefter till upplupet anskaffningsvärde.

Säkringsredovisning
För att kunna tillämpa säkringsredovisning ska det finnas en direkt koppling mellan säkringen och den säkrade posten. När ett säkringsförhållande ingås, dokumenterar koncernen förhållandet mellan säkringsinstrumentet och den säkrade posten, liksom koncernens mål och strategi för att genomföra säkringstransaktioner. Koncernen dokumenterar också dess bedömning, både vid ingången av säkringsförhållandet och på löpande basis, huruvida derivatinstrumenten som används i säkringsförhållandet är effektiva i att matcha förändringar i verkligt värde eller kassaflöde avseende den säkrade posten.

Koncernen klassificerar säkringsförhållandet som antingen:
a) Säkring av verkligt värde
b) Säkring av en nettoinvestering
c) Kassaflödessäkring

Derivatinstrumentet klassificeras som en anläggningstillgång eller långfristig skuld om den säkrade postens återstående löptid uppgår till mer än tolv månader. Om den resterande löptiden är kortare än tolv månader klassificeras derivatinstrumentet som en omsättningstillgång eller en kortfristig skuld.

a) Säkring av verkligt värde
Syftet med säkring av verkligt värde är att säkra variationen i verkligt värde av skuld till fast ränta (emitterad obligation) från förändringar i relevant jämförande yield-kurva för dess hela löptid genom att konvertera betalningar med fast ränta till rörlig ränta genom att använda ränteswappar (IRS). Kreditrisken är inte säkrad. Det fasta benet av IRS är matchad gentemot kassaflödet av den säkrade lånet/obligationen. På det sättet blir fastränteobligationen konverterad till en skuld till rörlig ränta. Förändringar i verkligt värde för derivat som identifierats som säkring av verkligt värde, och som uppfyller villkoren för säkringsredovisning, redovisas i resultaträkningen tillsammans med förändringar i verkligt värde hänförligt till räntekomponenten för den skuld (emitterad obligation) som gett upphov till den säkrade risken. Både vinster och förluster på de ränteswappar som säkrar upplåning till fast ränta och de förändringar i verkligt värde för den säkrade upplåningen till fast ränta som beror på ränterisk redovisas som en finansiell kostnad i resultaträkningen.

Om säkringen inte längre uppfyller kraven för säkringsredovisning löses verkligt värde justeringen av bokfört värde upp över resultaträkningen över kvarvarande löptid med hjälp av effektivräntemetoden.

b) Säkring av en nettoinvestering
Koncernen tillämpar säkringsredovisning av nettoinvestering i utlandsverksamhet. Säkring av nettoinvesteringar i utlandsverksamhet avser säkringar som innehas för att reducera effekterna av förändringar i värdet på en nettoinvestering i utlandsverksamhet på grund av valutakursförändringar. Valutakursvinster och förluster från säkringsinstrumenten redovisas i övrigt totalresultat.

I händelse av avyttring, överförs det ackumulerade resultatet från säkringen direkt från omräkningsreserven inom eget kapital till resultaträkningen.

c) Kassaflödessäkring
Säkringsredovisning tillämpas på derivatinstrument som har förvärvats i syfte att säkra valutarisken i förväntade framtida kommersiella kassaflöden i utländsk valuta, samt på derivatinstrument som förvärvats i syfte att säkra prognosticerad råvarukonsumtion. Vid kassaflödessäkring redovisas derivatet i balansräkningen till verkligt värde, och förändringar i verkligt värde redovisas i övrigt totalresultat och ackumuleras i övriga reserver i eget kapital. Effekterna från realiserade kassaflödessäkringar klassificeras som intäkt och kostnad för sålda varor, beroende på transaktionens underliggande valuta.

Säkringsrelationen testas regelbundet fram till förfallodagen. Om de identifierade säkringsförhållandena inte längre bedöms som effektiva, redovisas förändringarna i verkligt värde på säkringsinstrumentet från den senaste tidpunkten när instrumentet bedömdes som effektivt i resultaträkningen. Om den säkrade transaktionen inte längre bedöms inträffa, överförs den ackumulerade vinsten eller förlusten från övrigt totalresultat till resultaträkningen och inkluderas i rörelseresultatet.

Referensräntereformen
Referensräntereformen avser övergången från den befintliga referensräntan, Interbank Offered Rates (IBOR), till nya referensräntor. Under 2021 meddelade administratörerna av referensräntor, att i slutet av 2021 kommer referensräntorna för olika valutor som GBP, EUR, CHF, JPY och två månaders och två veckors USD LIBOR noteringar

upphöra att publiceras. Alla återstående USD LIBOR-noteringar kommer att avbrytas efter juni 2023. Euro Overnight Interest Average (EONIA) har ersatts av Eurons kortfristiga ränta (ESTER).
Under 2021 inleddes en övergång till en ny metod för att fastställa STIBOR i enlighet med kraven i referensräntereformen. Under 2021 har en ny riskfri ränta presenterats, Swedish krona Short Term Rate (SWESTR), syftet är att använda denna som riskfri ränta och på sikt kommer alla STIBOR-noteringar att övergå.

För att förbereda för reformen av referensräntereformen antog Volvo Car tidigt fas 1-ändringarna av IFRS 9 Finansiella instrument och IFRS 7 Finansiella instrument: Upplysningar, under 2019. Dessa ändringar gav lättnader från att tillämpa specifika krav på säkringsredovisning för säkringsrelationer som direkt påverkas av referensräntereformen och till följd av reformen inte bör leda till att säkringsredovisningen upphör. Det var ingen ekonomisk påverkan från det tidiga antagandet av dessa ändringar. Ytterligare tillägg (Fas 2) utfärdades den 27 augusti 2020 och Volvo Car har tillämpat dessa under 2021.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Redovisning av finansiella instrument innebär att vissa antaganden och bedömningar behöver göras:

- **Tillämpad affärsmodell vad gäller värdering av räntebärande tillgångar:** Det huvudsakliga syftet vad gäller innehavet av räntebärande tillgångar är att erhålla avtalsenliga kassaflöden bestående av ränta och nominellt belopp. Räntebärande tillgångar säljs inte i den omfattning som krävs för att ifrågasätta denna affärsmodell. Majoriteten av räntebärande tillgångar värderas därför till upplupna anskaffningsvärden.
- **Borttagande av fordringar:** Utställda fakturor säljs ibland till factoring eller andra finansiella lösningar till tredje part (bank eller finansiellt institut). Om kriterierna för borttagande av fordran inte är uppfyllda, redovisas fordran i balansräkningen.
- **Andra långfristiga värdepappersinnehav – redovisning av verkligt värdeförändringar:** Koncernen innehar noterade och icke noterade aktier, onoterade optioner och så kallade earn-out aktier. De onoterade optionerna värderas i enlighet med Black-Scholes modellen och den variabel som främst inverkar på värdet av dessa finansiella instrument är huruvida de satta intjäningskriterierna kommer att uppfyllas och när samt den riskfria räntan samt den underliggande aktiens volatilitet. Koncernen innehar vidare onoterade aktier och dessa är svåra att löpande värdera till verkligt värde eftersom det sällan sker transaktioner i dessa instrument. Principen är att omvärdera dem då det finns underliggande information som påvisar en värdeförändring, till exempel underliggande transaktioner.

Finansiella risker
Koncernen är genom sin verksamhet exponerad för olika typer av finansiella risker såsom valutarisker, ränterisker, kreditrisker, råvaruprisrisker, finansieringsrisker samt likviditetsrisker.

Koncernens treasuryfunktion, Group Treasury, är ansvarig för hantering, policy och uppföljning av de finansiella riskerna, att säkerställa att lämplig finansiering finns på plats genom kapitalmarknadstransaktioner, lån och kreditfaciliteter samt hanterar koncernens likviditet. Hanteringen av finansiella risker styrs av koncernens finanspolicy som är antagen av styrelsen och är föremål för översyn vartannat år eller vid behov. Policyn är inriktad på att minimera påverkan från fluktuerande finansmarknader på koncernens finansiella resultat. Att policy efterlevs följs upp kontinuerligt och denna uppföljning rapporteras månadsvis till CFO samt ingår i treasuryfunktionens rapportering till styrelsen. Det finns ett larmsystem i det dagliga arbetet som säkerställer att givna mandat efterlevs.

Valutarisker
Valutaexponering uppstår från produktion i olika länder och inköp och försäljning i olika valutor. Relativa förändringar i valutakurser har en direkt påverkan på koncernens rörelseresultat, finansnetto, balansräkning och kassaflöde.

Valutarisken är hänförlig till:
- förväntade framtida kassaflöden från försäljning och inköp i utländska valutor (transaktionsrisk)
- förändringar i värdet på tillgångar och skulder i utländsk valuta (omräkningsrisk)
- Nettoinvesteringar i utlandsverksamhet (omräkningsrisk)

Transaktionsrisk
Koncernens finanspolicy
Valutatransaktionsrisken uppkommer på grund av kassaflöden i andra valutor än koncernvalutan SEK. Försäljning till olika marknader kombinerat med att inköp görs i olika valutor utgör transaktionsexponeringen.

Policyn för hantering av transaktionsrisker fastslår att upp till 80 procent av de framtida förväntade kassaflödena under de kommande 24 månaderna och upp till 60 procent av de framtida förväntade kassaflödena under de kommande 25 till 48 månaderna kan säkras med finansiella instrument; optioner, terminskontrakt eller kombinerade instrument med löptider som motsvarar den tidpunkt då kassaflödena förväntas inträffa. Säkringar av flöden som inträffar om mer än 48 månader kräver styrelsebeslut.

Vad gäller hanteringen av valutarisker, uttrycks transaktionsexponeringen i termer av Cash Flow at Risk (CFaR), vilket är den maximala förlusten på ett år vid en 95 procent konfidensnivå som kan uppstå. CFaR måttet är baserat på kassaflödesprognoser, marknadsvolatilitet, valutakurser och korrelationer.

Styrmodellen för säkring av transaktionsrisk är fastställd i finanspolicyn. Den föreskriver att Group Treasury föreslår en säkringsstrategi som ska godkännas av CFO. Strategin beskriver hur stor andel av CFaR som ska säkras och hur stora avvikelser det finns mandat att göra. Syftet med avvikelsemandatet är att skapa utrymme med avseende på säkringstidpunkt. Säkringsstrategin revideras minst kvartalsvis.

Status vid årets slut
Koncernens fakturering till säljbolag utanför Sverige sker huvudsakligen i lokala valutor. Det totala inflödet och utflödet i valutor fördelade sig enligt nedan tabell:

	Inflöde		Utflöde	
	2021	2020	**2021**	2020
CNY	25%	27%	24%	27%
EUR	24%	25%	50%	48%
GBP	6%	7%	1%	1%
JPY	3%	3%	7%	8%
USD	21%	19%	12%	11%
Övriga	21%	19%	6%	5%

20221012200836

Valutaterminer, valutaoptioner och valutaswappar används för att reducera valutariskerna i förväntade framtida kassaflöden från försäljning och inköp i utländsk valuta. Transaktionsexponeringen i de kinesiska industribolagen kan säkras i Kina.

CFaR vid årsskiftet för det kommande årets kassaflöden, exklusive valutasäkringar, var cirka MSEK 6 498 (4 430). Tabellen nedan visar andelen av de prognosticerade kassaflödena i utländsk valuta som är säkrade, uttryckt i både nominella termer och i CFaR.

	0–12 månader		13–24 månader		25–48 månader	
	2021	2020	**2021**	2020	**2021**	2020
Nominell säkring, %	56	50	20	19	—	1
CFaR säkring %	46	41	16	13	—	1

Säkringsredovisning – kassaflödessäkring

De säkrade, högst sannolika prognostiserade flödena i utländsk valuta förväntas inträffa under de närmaste 48 månaderna. Vinster och förluster från valutakontrakt ackumuleras i övriga reserver i eget kapital per den 31 december 2021 och redovisas i resultaträkningen i den period under vilken de säkrade prognostiserade transaktionerna påverkar densamma, vilket framgår i löptidsanalysen nedan.

Säkringsreserven, avseende kassaflödessäkringar uppgår den 31 december 2021 till MSEK –1 875 (578) före skatt. Förändringen i reserven mellan 31 december 2020 och 31 december 2021 som påverkar övrig totalresultat under 2021 uppgår till MSEK –2 453 (6 036) före skatt. Balansen om MSEK –1 875 (578) utgör verkligt värde avseende derivat för kassaflödessäkring per 31 december 2021.

Framåtblickande effektivitetstest görs både när ett säkringskontrakt ingås och månadsvis på ackumulerad nivå. Testet görs genom att jämföra kritiska villkor (vilka är nominellt belopp, förfallodatum och valuta) för säkringsinstrumentet och det säkrade flödet. Om villkoren matchar samt kreditrisken för motparten inte har ändrats markant är säkringsförhållandet effektivt.

Verkligt värde avseende derivat för kassaflödessäkring		
Säkringsreserv	**2021**	2020
Redovisat i övrigt totalresultat	–1 875	578
Tidsvärde i optioner och valutaoptioner	**–1 875**	**578**
Redovisat i övriga rörelseintäkter och rörelsekostnader	—	–1
Totalt verkligt värde	—	–1
	–1 875	**577**

Löptider för kassaflödessäkringar (terminer och optioner), nominella belopp i miljoner, lokal valuta

Löptid	AUD	EUR	GBP	JPY	KRW	NOK	USD	TWD	CNY	PLN
Genomsnittlig säkringskurs	6,43	10,24	11,86	7,87	0,0075	1,00	8,85	0,32	1,30	2,21
1–12 månader	–496	2 946	–1 107	73 655	–331 717	–3 672	–1 796	–8 506	–3 638	–800
13–24 månader	–302	809	–612	23 377	–26 998	–500	–243	–5 210	—	—
25–36 månader	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37–48 månader	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Den genomsnittliga löptiden för valutakontrakt var nio (10) månader. Marknadsvärdet för utestående derivat per 31 december 2021 är MSEK –1 875 (578).

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Status vid årets slut

Tabellen nedan visar omräkningsrisken av nettoinvesteringar i utlandsverksamhet per 31 december 2021.

	CNY	EUR	USD	JPY	MYR	Other	Summa
Investeringar i utlandsverksamhet (MSEK)	26 179	9 001	–1 111	906	849	3 684	39 508
Omräkningsrisk	**26 179**	**9 001**	**–1 111**	**906**	**849**	**3 684**	**39 508**

Omräkningsrisker

Koncernens Finanspolicy

Koncernens omräkningsrisk hänför sig till nettoinvesteringar i utlandsverksamhet samt omräkning av tillgångar och skulder i utländsk valuta som är hänförliga till den operativa verksamheten. Denna exponering kan generera en positiv eller negativ påverkan på övrigt totalresultat i form av en omräkningsdifferens. Omräkningsrisk hänförlig till nettoinvesteringar i utlandsverksamhet kan generera en positiv eller negativ påverkan på övrigt totalresultat i form av en omräkningsdifferens. Vid omräkning av tillgångar och skulder i utländsk valuta som är hänförliga till den operativa verksamheten, såsom kundfordringar, leverantörsskulder och garantiavsättningar, uppstår en valutakurseffekt som påverkar rörelseresultatet. All omräkning av finansiella poster påverkar finansnettot.

Omräkningsriskerna hanteras huvudsakligen genom att matcha skuldernas och tillgångarnas valutasammansättning eller genom finansiella derivat.

En förändring på en procent i den svenska kronan i förhållande till de större valutorna har en nettopåverkan på övrigt totalresultat om cirka MSEK 395 (450). En andel av investeringarna i utlandsverksamheter inom eurozonen och USA säkras. Den kvarvarande omräkningsrisken är en del av den strategiska riskhanteringen och säkras inte med finansiella instrument.

Den totala omräkningseffekten på nettoinvesteringar i utlandsverksamheter var MSEK –4 375 (3 401), vilket redovisas i övrigt totalresultat.

Säkringsredovisning – nettoinvesteringar i utlandsverksamhet

Säkringsredovisning tillämpas för nettoinvesteringar i utlandsverksamheten. Koncernen använder MEUR 320 av den externa skulden i EUR och MUSD 200 av den externa skulden i USD för att reducera omräkningsexponeringen i EUR och USD. Valutakurseffekten från omräkningen av nettoinvesteringar i EUR och USD redovisas i övrigt totalresultat. Säkringsringsreserven avseende nettoinvestering i utlandsverksamhet, som ingår i omräkningsreserven i eget kapital, uppgår den 31 december 2021 till MSEK –514 (– 252) före skatt. Ingen ineffektivitet har påverkat nettoresultatet för 2021 och 2020.

Verkligt värde avseende finansiella instrument för säkring av nettoinvestering i utlandsverksamhet	**2021**	**2020**
Säkringsreserv	–514	–252
Redovisat i övrigt totalresultat	**–514**	**–252**
Totalt verkligt värde	**–514**	**–252**

Finansierings- och likviditetsrisker

Kapitalstruktur

Konernens Finanspollcy föreskriver att kapitalstrukturen ska reflektera en rimlig balans mellan risk och pris/kapitalkostnad. Kapitalstrukturmålet på medellång till lång sikt för koncernen ska optimeras mellan kapitalkostnad, hänsyn till kreditbetyg/branschjämförelse och företagsspecifika riskfaktorer. Kapitalstrukturen ska analyseras regelbundet som en del av den totala finansiella rapporteringsprocessen. Målet på längre sikt är att kapitalstrukturen skall möjliggöra en "investment grade" kreditvärdering. För närvarande har koncernen en extern rating från Moody's på Ba1 och från Standard & Poor på BB+. Soliditeten per 31 december 2021 uppgick till 33,5 (26,8) procent, varav eget kapital uppgick till MSEK 94 978 (70 418).

Finansieringsrisker

Koncernens Finanspolicy

Finansieringsrisk är risken att koncernen inte ska ha tillgång till tillräcklig finansiering med godkända villkor vid varje given tidpunkt.

Allt utnyttjande av nya lån utvärderas mot framtida likviditetsbehov och investeringplaner. Koncernen bör vid varje given tidpunkt ha tillgänglig avtalad finansiering för att täcka investeringar och lån som förfaller de närmaste 12 månaderna. För att begränsa refinansieringsrisken bör inte skulder som förfaller de närmaste 12 månaderna överstiga 25 procent av den totala skulden. Mindre än 50 procent av den långfristiga skulden bör vara föremål för refinansiering inom tre år.

Status vid årets slut

I december 2021 återbetalades i förtid de två obligationslånen med ursprungligt förfall i mars 2022 med ett totalt utestående belopp om MSEK 3 000 genom att utnyttja obligationernas köpoptioner.

Koncernens utestående obligationslån och skulder till kreditinstitut, exklusive skulder hänförliga till leasingavtal och kapitaliserade transaktionskostnader, uppgick vid årsskiftet 2021 till MSEK 25 424 (34 396). Under 2021 uppgår förfall och amorteringar på befintliga lån till MSEK 10 788 (3 608). Återstående genomsnittlig löptid för utestående kreditfaciliteter var 2,8 (2,8) år. Skulder som förfaller inom de närmaste 12 månaderna uppgick vid årets slut till 18 procent. 55 procent av koncernens långfristiga skulder är föremål för för omfinansiering inom tre år och aktiviteter för att åtgärda detta pågår.

Tabellen nedan visar utestående lån vid årsskiftet.

Externa lån	**Valutaslag**	**Nominellt belopp i respektive valuta (miljoner)**	**MSEK**
Banklån	USD	210	1 906
Banklån	SEK	5 013	5 013
Obligationslån	EUR	1 100	11 319
Obligationslån	SEK	2 000	2 000
Obligationslån, grön	EUR	500	5 145
Övrigt	PLN	18	41
Totalt			**25 424**

Valutaterminer, valutaoptioner och valutaswappar används för att reducera valutariskerna i förväntade framtida kassaflöden från försäljning och inköp i utländsk valuta. Transaktionsexponeringen i de kinesiska industribolagen kan säkras i Kina.

CFaR vid årsskiftet för det kommande årets kassaflöden, exklusive valutasäkringar, var cirka MSEK 6 498 (4 430). Tabellen nedan visar andelen av de prognosticerade kassaflödena i utländsk valuta som är säkrade, uttryckt i både nominella termer och i CFaR.

	0–12 månader		13–24 månader		25–48 månader	
	2021	2020	**2021**	2020	**2021**	2020
Nominell säkring, %	56	50	20	19	—	1
CFaR säkring %	46	41	16	13	—	1

Säkringsredovisning – kassaflödessäkring

De säkrade, högst sannolika prognostiserade flödena i utländsk valuta förväntas inträffa under de närmaste 48 månaderna. Vinster och förluster från valutakontrakt ackumuleras i övriga reserver i eget kapital per den 31 december 2021 och redovisas i resultaträkningen i den period under vilken de säkrade prognostiserade transaktionerna påverkar densamma, vilket framgår i löptidsanalysen nedan. Säkringsreserven, avseende kassaflödessäkringar uppgår den 31 december 2021 till MSEK –1 875 (578) före skatt. Förändringen i reserven mellan 31 december 2020 och 31 december 2021 som påverkar övrig totalresultat under 2021 uppgår till MSEK –2 453 (6 036) före skatt. Balansen om MSEK –1 875 (578) utgör verkligt värde avseende derivat för kassaflödessäkring per 31 december 2021.

Framåtblickande effektivitetstest görs både när ett säkringskontrakt ingås och månadsvis på ackumulerad nivå. Testet görs genom att jämföra kritiska villkor (vilka är nominellt belopp, förfallodatum och valuta) för säkringsinstrumentet och det säkrade flödet. Om villkoren matchar samt kreditrisken för motparten inte har ändrats markant är säkringsförhållandet effektivt.

Verkligt värde avseende derivat för kassaflödessäkring		
Säkringsreserv	**2021**	2020
Redovisat i övrigt totalresultat	**–1 875**	578
Tidsvärde i optioner och valutaoptioner	**–1 875**	**578**
Redovisat i övriga rörelseintäkter och rörelsekostnader	—	–1
Totalt verkligt värde	—	**–1**
	–1 875	**577**

Löptider för kassaflödessäkringar (terminer och optioner), nominella belopp i miljoner, lokal valuta

Löptid	AUD	EUR	GBP	JPY	KRW	NOK	USD	TWD	CNY	PLN
Genomsnittlig säkringskurs	6,43	10,24	11,86	7,87	0,0075	1,00	8,85	0,32	1,30	2,21
1–12 månader	–496	2 946	–1 107	73 655	–331 717	–3 672	–1 796	– 8 506	–3 638	–800
13–24 månader	–302	909	–612	23 377	–26 998	–500	–243	–5 210	—	—
25–36 månader	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37–48 månader	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Den genomsnittliga löptiden för valutakontrakt var nio (10) månader. Marknadsvärdet för utestående derivat per 31 december 2021 är MSEK –1 875 (578).

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Status vid årets slut

Tabellen nedan visar omräkningsrisken av nettoinvesteringar i utlandsverksamhet per 31 december 2021.

	CNY	EUR	USD	JPY	MYR	Other	Summa
Investeringar i utlandsverksamhet (MSEK)	26 179	9 001	–1 111	906	849	3 684	39 508
Omräkningsrisk	**26 179**	**9 001**	**–1 111**	**906**	**849**	**3 684**	**39 508**

Omräkningsrisker

Koncernens Finanspolicy

Koncernens omräkningsrisk hänför sig till nettoinvesteringar i utlandsverksamhet samt omräkning av tillgångar och skulder i utländsk valuta som är hänförliga till den operativa verksamheten. Denna exponering kan generera en positiv eller negativ påverkan på övrigt totalresultat i form av en omräkningsdifferens. Omräkningsrisk hänförlig till nettoinvesteringar i utlandsverksamhet kan generera en positiv eller negativ påverkan på övrigt totalresultat i form av en omräkningsdifferens. Vid omräkning av tillgångar och skulder i utländsk valuta som är hänförliga till den operativa verksamheten, såsom kundfordringar, leverantörsskulder och garantiavsättningar, uppstår en valutakurseffekt som påverkar rörelseresultatet. All omräkning av finansiella poster påverkar finansnettot.

Omräkningsriskerna hanteras huvudsakligen genom att matcha skuldernas och tillgångarnas valutasammansättning eller genom finansiella derivat.

En förändring på en procent i den svenska kronan i förhållande till de större valutorna har en nettopåverkan på övrigt totalresultat om cirka MSEK 395 (450). En andel av investeringarna i utlandsverksamheter inom eurozonen och USA säkras. Den kvarvarande omräkningsrisken är en del av den strategiska riskhanteringen och säkras inte med finansiella instrument.

Den totala omräkningseffekten på nettoinvesteringar i utlandsverksamheter var MSEK –4 375 (3 401), vilket redovisas i övrigt totalresultat.

Säkringsredovisning – nettoinvesteringar i utlandsverksamhet

Säkringsredovisning tillämpas för nettoinvesteringar i utlandsverksamheten. Koncernen använder MEUR 320 av den externa skulden i EUR och MUSD 200 av den externa skulden i USD för att reducera omräkningsexponeringen i EUR och USD. Valutakurseffekten från omräkningen av nettoinvesteringar i EUR och USD redovisas i övrigt totalresultat. Säkringsringsreserven avseende nettoinvestering i utlandsverksamhet, som ingår i omräkningsreserven i eget kapital, uppgår den 31 december 2021 till MSEK –514 (– 252) före skatt. Ingen ineffektivitet har påverkat nettoresultatet för 2021 och 2020.

Verkligt värde avseende finansiella instrument för säkring av nettoinvestering i utlandsverksamhet	**2021**	**2020**
Säkringsreserv	–514	252
Redovisat i övrigt totalresultat	**–514**	**–252**
Totalt verkligt värde	**–514**	**–252**

Finansierings- och likviditetsrisker

Kapitalstruktur

Konernens Finanspolicy föreskriver att kapitalstrukturen ska reflektera en rimlig balans mellan risk och pris/kapitalkostnad. Kapitalstrukturmålet på medellång till lång sikt för koncernen ska optimeras mellan kapitalkostnad, hänsyn till kreditbetyg/branschjämförelse och företagsspecifika riskfaktorer. Kapitalstrukturen ska analyseras regelbundet som en del av den totala finansiella rapporteringsprocessen. Målet på längre sikt är att kapitalstrukturen skall möjliggöra en "investment grade" kreditvärdering. För närvarande har koncernen en extern rating från Moody's på Ba1 och från Standard & Poor på BB+. Soliditeten per 31 december 2021 uppgick till 33,5 (26,8) procent, varav eget kapital uppgick till MSEK 94 978 (70 418).

Finansieringsrisker

Koncernens Finanspolicy

Finansieringsrisk är risken att koncernen inte ska ha tillgång till tillräcklig finansiering med godkända villkor vid varje given tidpunkt.

Allt utnyttjande av nya lån utvärderas mot framtida likviditetsbehov och investeringplaner. Koncernen bör vid varje given tidpunkt ha tillgänglig avtalad finansiering för att täcka investeringar och lån som förfaller de närmaste 12 månaderna. För att begränsa refinansieringsrisken bör inte skulder som förfaller de närmaste 12 månaderna överstiga 25 procent av den totala skulden. Mindre än 50 procent av den långfristiga skulden bör vara föremål för refinansiering inom tre år.

Status vid årets slut

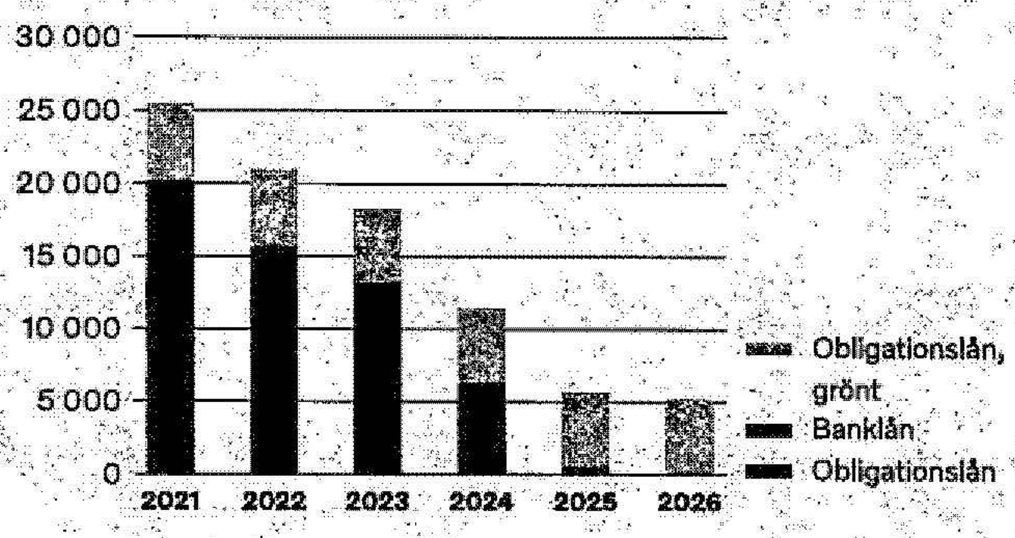
I december 2021 återbetalades i förtid de två obligationslånen med ursprungligt förfall i mars 2022 med ett totalt utestående belopp om MSEK 3 000 genom att utnyttja obligationernas köpoptioner.

Koncernens utestående obligationslån och skulder till kreditinstitut, exklusive skulder hänförliga till leasingavtal och kapitaliserade transaktionskostnader, uppgick vid årsskiftet 2021 till MSEK 25 424 (34 396). Under 2021 uppgår förfall och amorteringar på befintliga lån till MSEK 10 788 (3 608). Återstående genomsnittlig löptid för utestående kreditfaciliteter var 2,8 (2,8) år. Skulder som förfaller inom de närmaste 12 månaderna uppgick vid årets slut till 18 procent. 55 procent av koncernens långfristiga skulder är föremål för för omfinansiering inom tre år och aktiviteter för att åtgärda detta pågår.

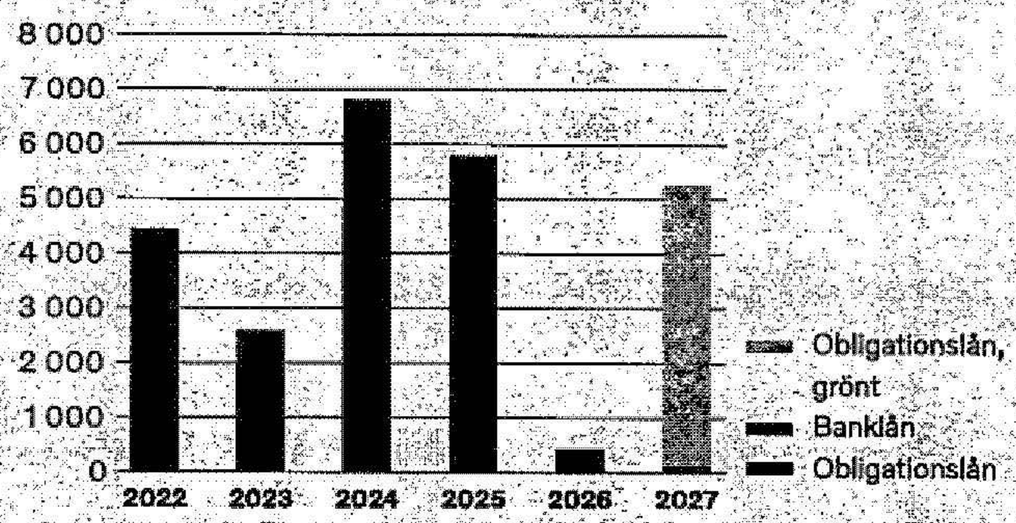
Tabellen nedan visar utestående lån vid årsskiftet.

Externa lån	**Valutaslag**	**Nominellt belopp i respektive valuta (miljoner)**	**MSEK**
Banklån	USD	210	1 906
Banklån	SEK	5 013	5 013
Obligationslån	EUR	1 100	11 319
Obligationslån	SEK	2 000	2 000
Obligationslån, grön	EUR	500	5 145
Övrigt	PLN	18	41
Totalt			**25 424**

Utestående obligationer och skulder till kreditinstitut (vid varje års slut)



Struktur för återbetalning av lån och obligationer



För all extern finansiering föreligger det informationsåtaganaden och avtalsenliga nyckeltal enligt Loan Market Association (LMA) och kapitalmarknadsstandard. Kvartalsvis beräknas nyckeltal, såsom EBITDA och nettoskuld, i syfte att bedöma huruvida villkoren i de finansiella avtalen är uppfyllda. Vid årsskiftet 2021 är samtliga villkor uppfyllda med god marginal.

Likviditetsrisker

Koncernens Finanspolicy

Likviditetsrisk är risken för att koncernen inte kommer att kunna fullgöra befintliga finansiella förpliktelser i tid. För att möta säsongsmässig volatilitet vad gäller likviditetsbehov ska koncernen alltid ha tillgång till avtalade kreditfaciliteter eller fria likvida medel motsvarande minst 15 procent av omsättningen. Kassaflödesprognoserna för de löpande tolv månaderna ligger till grund för bedömningen avsende likviditetsriskhanteringen.

Koncernen har följande outnyttjade avtalade kreditfaciliteter (MSEK):	31 dec 2021	31 dec 2020
– Löper ut senare än ett år men inom fem år	13 377	23 698
– Löper ut senare än fem år	—	1 002
Summa	**13 377**	**24 700**

Status vid årets slut

I januari 2021 tecknades en hållbarhetslänkad kreditfacilitet om MEUR 1 300 som ersättning för den existerande kreditfaciliteten från 2017. Kreditfaciliteten är en tre-årsfacilitet med möjlighet att förlänga ett år i taget vid två tillfällen. Den första förlängningsoptionen utnyttjades i november och på så vis förlängdes faciliteten till 2025.

Vid årsskiftet 2021 hade koncernen avtalade kreditfaciliteter, likvida medel och kortfristiga placeringar på MSEK 83 638 (94 379) vilket utgör cirka 30 (36) procent av omsättningen. Under 2021 ökade likvida medel med MSEK 19 900 som en följd av nyemissionen av aktier om MSEK 20 000 när Volvo Cars noterades på Nasdaq Stockholmsbörsen och därigenom säkrade finansieringen av koncernens transformationsstrategi och leverans av dess ambitioner till mitten av decenniet. Koncernens likviditet är stark beaktat på förfallostrukturen för externa skulder, balansen i likvida medel och kortfristiga placeringar samt avtalade kreditfaciliteter.

Tabellen nedan visar förfallostrukturen för koncernens finansiella tillgångar och skulder. Beloppen visar avtalsenliga odiskonterade kassaflöden baserade på avtalad tidpunkt då koncernen är skyldig att betala eller har rätt att erhålla betalning och innefattar både ränta och nominella belopp.

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

	2021				2020			
31 dec 2021	Upp till 3 mån	3 månader till 1 år	1–5 år	Över 5 år	Upp till 3 mån	3 månader till 1 år	1–5 år	Över 5 år
Tillgångar								
Övriga långfristiga värdepappersinnehav	—	—	153	277	—	—	243	464
Långfristiga derivatinstrument	—	—	169	—	—	—	1 261	16
Övriga långfristiga fordringar	—	—	8 636	375	—	—	2 809	483
Summa finansiella anläggningstillgångar	—	—	**8 958**	**652**	—	—	**4 313**	**963**
Kundfordringar	17 494	1 059	—	—	13 957	819	—	—
Kortfristiga derivatinstrument	244	580	—	—	210	508	—	—
Övriga omsättningstillgångar	2 179	2 653	—	—	1 982	3 035	—	—
Kortfristiga placeringar	3 864	4 132	—	—	2 639	5 448	—	—
Likvida medel	62 265	—	—	—	61 592	—	—	—
Summa kortfristiga finansiella tillgångar	**86 046**	**8 424**	—	—	**80 380**	**9 810**	—	—
Summa finansiella tillgångar	**86 046**	**8 424**	**8 958**	**652**	**80 380**	**9 810**	**4 313**	**963**
Skulder								
Obligationslån[1]	—	—	13 256	5 145	138	319	12 308	10 228
Skulder till kreditinstitut[1]	—	—	2 443	99	—	—	5 758	223
Långfristiga derivatinstrument	—	—	329	19	—	—	300	—
Övriga långfristiga räntebärande skulder[1]	—	—	3 688	1 821	—	—	2 975	1 756
Övriga långfristiga skulder	—	—	6 035	5	—	—	4 657	5
Summa långfristiga finansiella skulder	—	—	**25 751**	**7 089**	**138**	**319**	**25 998**	**12 212**
Obligationslån[1]	—	—	—	—	—	5 086	—	—
Skulder till kreditinstitut[1]	2	4 469	—	—	357	2 294	—	—
Leverantörsskulder	44 465	3 817	—	—	45 451	1 184	—	—
Kortfristiga derivatinstrument	1 001	1 311	—	—	1 076	629	—	—
Övriga kortfristiga räntebärande skulder[1]	323	1 154	—	—	281	879	—	—
Övriga kortfristiga skulder	6 099	5 669	—	—	4 681	7 529	—	—
Summa kortfristiga finansiella skulder	**51 890**	**16 420**	—	—	**51 846**	**17 601**	—	—
Summa finansiella skulder	**51 890**	**16 420**	**25 751**	**7 089**	**51 984**	**17 920**	**25 998**	**12 212**

1) Inklusive ränta.

Hantering av ränterisker

Ränteförändringar påverkar koncernens finansiella intäkter/kostnader och värdet på finansiella tillgångar och skulder. Avkastningen på likvida medel och kortfristiga placeringar samt kostnader för kreditfaciliteter påverkas av ränteförändringar. Ränteexponeringen kan vara direkt, det vill säga i form av räntebärande skulder eller indirekt genom leasing eller andra finansieringsformer.

Koncernens Finanspolicy

Enligt policyn skall riktvärdet för räntelsken i koncernens nettoposition vara en löptid på tolv månader. Policyn tillåter en avvikelse på –9/+12 månader från det fastställda riktvärdet. Group Treasury föreslår en säkringsstrategi som ska godkännas av CFO. Säkringsstrategin revideras minst kvartalsvis.

Status vid årets slut

Per 31 december 2021 bestod koncernens räntebärande tillgångar av likvida medel som fördelades mellan bankmedel, kortfristig inlåning och kortfristiga placeringar. Den genomsnittliga räntebindningstiden på dessa tillgångar var mindre än en månad. Den genomsnittliga räntebindningstiden på utestående lån var 24 (24) månader. Vid årsskiftet var genomsnittlig löptid på nettopositionen 23 (22) månader. Den genomsnittliga lånekostnaden uppgick till 2,2 (2,5) procent.

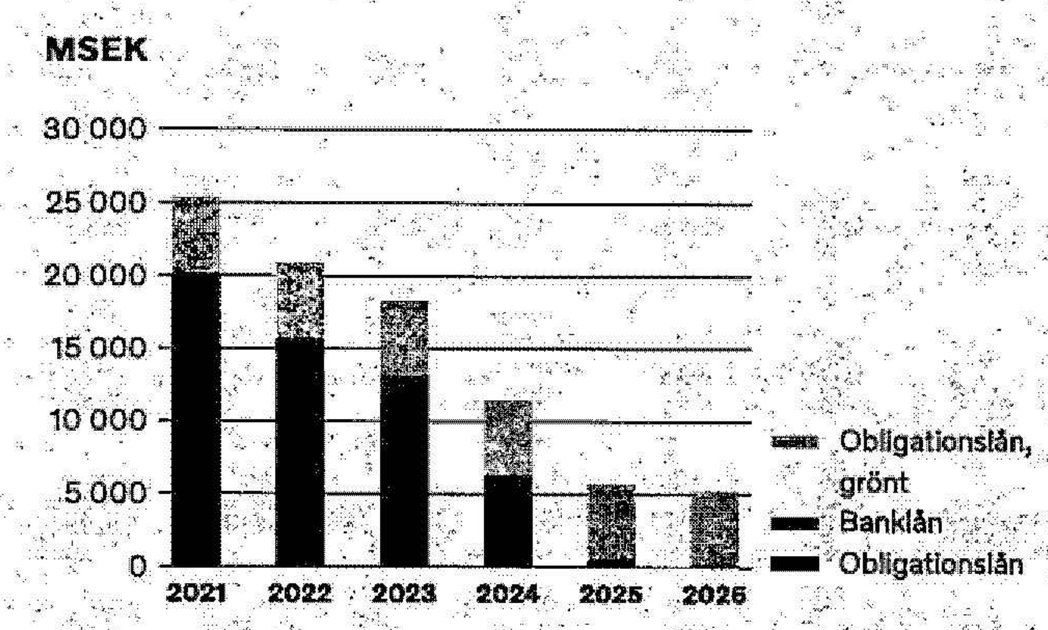
I syfte att hantera räntelsken använder koncernen ränteswappar.

Tabellen nedan visar uppskattad effekt i MSEK av en parallellförskjutning av räntekurvorna upp eller ned med en procent (100 punkter) på alla externa skulder och ränteswappar.

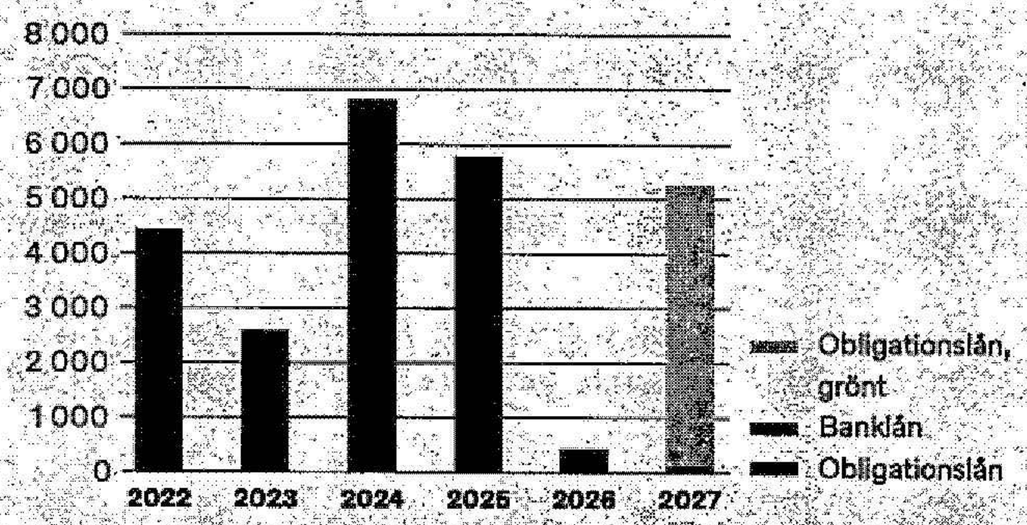
Räntekänslighet, effekt på finansnettot	2021	2020
Marknadsränta +1%	–41	–22
Marknadsränta –1%	41	17

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Utestående obligationer och skulder till kreditinstitut (vid varje års slut)



Struktur för återbetalning av lån och obligationer



För all extern finansiering föreligger det informationsåtaganaden och avtalsenliga nyckeltal enligt Loan Market Association (LMA) och kapitalmarknadsstandard. Kvartalsvis beräknas nyckeltal, såsom EBITDA och nettoskuld, i syfte att bedöma huruvida villkoren i de finansiella avtalen är uppfyllda. Vid årsskiftet 2021 är samtliga villkor uppfyllda med god marginal.

Likviditetsrisker

Koncernens Finanspolicy

Likviditetsrisk är risken för att koncernen inte kommer att kunna fullgöra befintliga finansiella förpliktelser i tid. För att möta säsongsmässig volatilitet vad gäller likviditetsbehov ska koncernen alltid ha tillgång till avtalade kreditfaciliteter eller fria likvida medel motsvarande minst 15 procent av omsättningen. Kassaflödesprognoserna för de löpande tolv månaderna ligger till grund för bedömningen avseende likviditetsriskhanteringen.

Koncernen har följande outnyttjade avtalade kreditfaciliteter (MSEK):	31 dec 2021	31 dec 2020
– Löper ut senare än ett år men inom fem år	13 377	23 698
– Löper ut senare än fem år	—	1 002
Summa	**13 377**	**24 700**

Status vid årets slut

I januari 2021 tecknades en hållbarhetslänkad kreditfacilitet om MEUR 1 300 som ersättning för den existerande kreditfaciliteten från 2017. Kreditfaciliteten är en tre-årsfacilitet med möjlighet att förlänga ett år i taget vid två tillfällen. Den första förlängningsoptionen utnyttjades i november och på så vis förlängdes facilliteten till 2025.

Vid årsskiftet 2021 hade koncernen avtalade kreditfaciliteter, likvida medel och kortfristiga placeringar på MSEK 83 638 (94 379) vilket utgör cirka 30 (36) procent av omsättningen. Under 2021 ökade likvida medel med MSEK 19 900 som en följd av nyemissionen av aktier om MSEK 20 000 när Volvo Cars noterades på Nasdaq Stockholmsbörsen och därigenom säkrade finansieringen av koncernens transformationsstrategi och leverans av dess ambitioner till mitten av decennlet. Koncernens likviditet är stark beaktat på förfallostrukturen för externa skulder, balansen i likvida medel och kortfristiga placeringar samt avtalade kreditfaciliteter.

Tabellen nedan visar förfallostrukturen för koncernens finansiella tillgångar och skulder. Beloppen visar avtalsenliga odiskonterade kassaflöden baserade på avtalad tidpunkt då koncernen är skyldig att betala eller har rätt att erhålla betalning och innefattar både ränta och nominella belopp.

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

	2021				2020			
31 dec 2021	Upp till 3 mån	3 månader till 1 år	1–5 år	Över 5 år	Upp till 3 mån	3 månader till 1 år	1–5 år	Över 5 år
Tillgångar								
Övriga långfristiga värdepappersinnehav	—	—	153	277	—	—	243	464
Långfristiga derivatinstrument	—	—	169	—	—	—	1 261	16
Övriga långfristiga fordringar	—	—	8 636	375	—	—	2 809	483
Summa finansiella anläggningstillgångar	—	—	**8 958**	**652**	—	—	**4 313**	**963**
Kundfordringar	17 494	1 059	—	—	13 957	819	—	—
Kortfristiga derivatinstrument	244	580	—	—	210	508	—	—
Övriga omsättningstillgångar	2 179	2 653	—	—	1 982	3 035	—	—
Kortfristiga placeringar	3 864	4 132	—	—	2 639	5 448	—	—
Likvida medel	62 265	—	—	—	61 592	—	—	—
Summa kortfristiga finansiella tillgångar	**86 046**	**8 424**	—	—	**80 380**	**9 810**	—	—
Summa finansiella tillgångar	**86 046**	**8 424**	**8 958**	**652**	**80 380**	**9 810**	**4 313**	**963**
Skulder								
Obligationslån[1]	—	—	13 256	5 145	138	319	12 308	10 228
Skulder till kreditinstitut[1]	—	—	2 443	99	—	—	5 758	223
Långfristiga derivatinstrument	—	—	329	19	—	—	300	—
Övriga långfristiga räntebärande skulder[1]	—	—	3 688	1 821	—	—	2 975	1 756
Övriga långfristiga skulder	—	—	6 035	5	—	—	4 657	5
Summa långfristiga finansiella skulder	—	—	**25 751**	**7 089**	**138**	**319**	**25 998**	**12 212**
Obligationslån[1]	—	—	—	—	—	5 086	—	—
Skulder till kreditinstitut[1]	2	4 469	—	—	357	2 294	—	—
Leverantörsskulder	44 465	3 817	—	—	45 451	1 184	—	—
Kortfristiga derivatinstrument	1 001	1 311	—	—	1 076	629	—	—
Övriga kortfristiga räntebärande skulder[1]	323	1 154	—	—	281	879	—	—
Övriga kortfristiga skulder	6 099	5 669	—	—	4 681	7 529	—	—
Summa kortfristiga finansiella skulder	**51 890**	**16 420**	—	—	**51 846**	**17 601**	—	—
Summa finansiella skulder	**51 890**	**16 420**	**25 751**	**7 089**	**51 984**	**17 920**	**25 998**	**12 212**

1) Inklusive ränta.

Hantering av ränterisker

Ränteförändringar påverkar koncernens finansiella intäkter/kostnader och värdet på finansiella tillgångar och skulder. Avkastningen på likvida medel och kortfristiga placeringar samt kostnader för kreditfaciliteter påverkas av ränteförändringar. Ränteexponeringen kan vara direkt, det vill säga i form av räntebärande skulder eller indirekt genom leasing eller andra finansieringsformer.

Koncernens Finanspolicy

Enligt policyn skall riktvärdet för ränterisken i koncernens nettoposition vara en löptid på tolv månader. Policyn tillåter en avvikelse på –9/+12 månader från det fastställda riktvärdet. Group Treasury föreslår en säkringsstrategi som ska godkännas av CFO. Säkringsstrategin revideras minst kvartalsvis.

Status vid årets slut

Per 31 december 2021 bestod koncernens räntebärande tillgångar av likvida medel som fördelades mellan bankmedel, kortfristig inlåning och kortfristiga placeringar. Den genomsnittliga räntebindningstiden på dessa tillgångar var mindre än en månad. Den genomsnittliga räntebindningstiden på utestående lån var 24 (24) månader. Vid årsskiftet var genomsnittlig löptid på nettopositionen 23 (22) månader. Den genomsnittliga lånekostnaden uppgick till 2,2 (2,5) procent.

I syfte att hantera ränterisken använder koncernen ränteswappar.

Tabellen nedan visar uppskattad effekt i MSEK av en parallellförskjutning av räntekurvorna upp eller ned med en procent (100 punkter) på alla externa skulder och ränteswappar.

Räntekänslighet, effekt på finansnettot	**2021**	2020
Marknadsränta +1%	–41	–22
Marknadsränta –1%	41	17

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Säkringsredovisning – säkring av verkligt värde
Säkringsredovisning tillämpas för säkring av förändringar av verkligt värde på skuld till fast ränta (banklån eller obligationslån) på grund av förändringar i marknadsräntan. Förändringar i verkligt värde för derivat som identifierats som säkring av verkligt värde redovisas i resultaträkningen, tillsammans med förändringar i verkligt värde för den säkrade skuld som gett upphov till den säkrade risken. Värdet av den säkrade skulden justeras för vinster eller förluster hänförliga till den säkrade risken, innebärande att obligationslånet är värderat till upplupet anskaffningsvärde med en verkligt värde justering. Både vinster och förluster på ränteswappar och förändringar i verkligt värde för det säkrade lånet som beror på ränterisk redovisas som en finansiell kostnad i resultaträkningen.

Obligationslånet om MEUR 500 som utfärdades i maj 2016 förföll under 2021. Koncernen säkrade obligationens verkliga värderisk genom att använda ränteswappar. Obligationslånets fasta räntebetalningar hade konverterats till rörlig räntebetalningar. Säkringsredovisning har inte tillämpats på någon annan obligationslån.

Referensräntereformen
Konsekvenserna på den bredare verksamheten av IBOR-reformen har utvärderats och Volvo Car har förberett sig för att gå över till de nya referensräntorna under 2021. Förändringen av referensräntan på grund av den kommande IBOR-övergången påverkar inte framtida kassaflöden på räntеintäkter och räntekostnader vilket gör att Volvo Cars förväntar sig fortsatt 100 procents effektivitet av säkringarna och förändringen inte ger någon räntenettoeffekt. Volvo Cars är exponerad för extern ränterisk i EUR, SEK och USD från EURIBOR, STIBOR respektive USD LIBOR referensräntor, men det finns ingen förväntad kassaflödesrisk eftersom dessa referensräntor inte kommer att avvecklas på kort sikt och kommer därför att fortsätta att bestämma räntekassaflöden. Volvo Cars förväntar sig dock en mindre värderingseffekt från diskontering av framtida kassaflöden med nya riskfria räntekurvor 2022.

Hantering av råvaruprisrisker
Råvaruprisrisk är risken att materialkostnaden ökar när råvarupriser stiger på världsmarknaden. Förändringar i råvarupriserna påverkar koncernens kassaflöde och resultat.

Strategisk råvaruprisrisk uppkommer från inköpsmixen av råvaror och hanteras främst genom prishantering i inköpsavtalen med hjälp av prisklausuler eller liknande konstruktioner såsom fasta priser hos leverantörer.

Koncernens Finanspolicy
Prognosticerade kassaflöden vad avser inköp av råvaror för de kommande 48 månaderna kan säkras upp till 70 procent med finansiella instrument. Group Treasury föreslår en säkringsstrategi som godkänns av CFO. Säkringsstrategin revideras minst kvartalsvis.

Status vid årets slut
Under 2021 uppgick koncernens kostnader för råmaterial till MSEK 32 450 (17 369). En förändring på en procent i råvarupriserna har en påverkan på rörelseresultatet på ca MSEK 140 (105).

Koncernen hanterar prisförändringar på råmaterial genom terminskontrakt.

Tabellen nedan visa den förväntade framtida exponeringen av referensräntereformen per balansräkningspost, för referensräntor som ännu inte har konverterats.

Den angivna exponeringen avser positioner med avtalsenlig löptid efter den 31 december 2021. Saldon som redovisas till upplupet anskaffningsvärde redovisas till deras redovisade bruttovärde. Tillgodohavanden som redovisas till verkligt värde redovisas till verkligt värde på balansdagen.

	Bokfört värde 31 december 2021				
	USD IBOR	EUR IBOR	SEK IBOR	Ej föremål för IBOR reformen	Summa
Finansiella tillgångar, icke-derivat					
Kortfristiga placeringar	1 814	4 322	1 860	—	**7 996**
Likvida medel[1]	2 267	3 396	156	56 446	**62 265**
Finansiella skulder, icke-derivat[2]					
Övriga skulder	1 904	16 422	7 010	79	**25 415**

	Bokfört värde 31 december 2021				
	USD IBOR	EUR IBOR	SEK IBOR	Ej föremål för IBOR reformen	Summa
Derivatinstrument					
Avseende säkring av framtida kommersiella kassaflöden[2]	—	—	–1 545	–311	**–1 856**
Avseende säkring av valutarisker relaterat till finansiella tillgångar och skulder	—	—	51	—	**51**
Avseende säkring av ränterisker	—	–13	—	—	**–13**
Avseende säkring av råvaror	—	—	150	—	**150**
Summa	—	**–13**	**–1 344**	**–312**	**–1 668**

1) Kapitalplaceringar är främst påverkade av IBOR reformen.
2) Inklusive Debit valuation adjustment (DVA).

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Elprisrisker
Koncernen hanterar prisförändringar på el genom att använda terminskontrakt. Säkringen avser elbehov för de europeiska fabrikerna och hanteras genom rådgivande kontrakt. De säkrade högst sannolika prognostiserade eltransaktionerna förväntas inträffa i ett givet kalenderkvartal under de kommande 48 månaderna.

Säkringsinstrumenten som används är bilaterala over-the-counter (OTC) kontrakt.

En förändring på en procent i spotpriset på el har en påverkan på övrigt totalresultat på MSEK 3 (2).

Säkringsredovisning – kassaflödessäkring av råvaruprisris
Säkringsredovisning tillämpas för kassaflödessäkring av råvaruprisrisk. Vinster och förluster på den effektiva delen på de derivat som utgör säkringsinstrument redovisas i övrigt totalresultat och ackumuleras i övriga reserver inom eget kapital. Vinster och förluster redovisas i resultaträkningen i de perioden då den prognostiserade transaktionen påverkar resultaträkningen. Eventuell ineffektivitet i ett säkringsförhållande redovisas i resultaträkningen.

Säkringsreserven avseende råvarukontrakten, inkluderade i övriga reserver i eget kapital, uppgår per den 31 december 2021 till MSEK 150 (12) före skatt. Ineffektivitet har påverkat nettoresultatet för 2021 med –(–1).

Verkligt värde avseende derivat för säkring av råvaruprisrisk	2021	2020
Säkringsreserv	150	12
Redovisat i övrigt totalresultat	**150**	**12**
Ej identifierad för säkringsredovisning	—	—
Redovisat i övriga rörelseintäkter och rörelsekostnader	**—**	**—**
Totalt verkligt värde	**150**	**12**

Kreditriskhantering
Koncernens kreditrisk kan delas in i finansiell och operationell kreditrisk. Dessa risker beskrivs i de följande avsnitten.

Finansiell kreditrisk
Koncernens Finanspolicy
Kreditrisken i finansiella transaktioner är risken att koncernen kommer att drabbas av förluster till följd av utebliven betalning från motparter i samband med koncernens investeringar, bankmedel eller derivattransaktioner. Alla investeringar måste uppfylla kraven på låg kreditrisk, hög likviditet och att exponeringen mot en enskild motpart är begränsad. Alla motparter för investeringar och derivattransaktioner har kreditvärdering A- eller bättre från ett av de etablerade kreditvärderingsinstituten och ISDA-avtal krävs för alla motparter med vilka derivatkontrakt ingåtts. För treasuryfunktionens motparter fastställs limiter utifrån dess kreditvärdering och utnyttjandet av limiterna följs upp. Kortfristig inlåning fördelas mellan banker. För att sprida kreditrisken är dotterbolagens banktillgodohavanden diversifierade.

Status vid årets slut
Maximal exponering för kreditrisk på finansiella motparter uppgår per den 31 december 2021 till MSEK 71 254 (71 674). Detta omfattar likvida medel MSEK 62 265 (61 592), investeringar i kortfristiga placeringar MSEK 7 996 (8 087) och verkligt värde av utestående derivat tillgångar MSEK 993 (1 995). Den maximala exponeringen för kreditrisk i finansiella instrument representeras bäst genom det verkliga värdet, se tabell Finansiella tillgångar och skulder fördelade per kategori, i denna not.

Inga finansiella tillgångar eller skulder kvittas i balansräkningen. Derivatkontrakt är föremål för ramavtal avseende kvittning (ISDA). Inga säkerheter har erhållits eller lämnats. I tabellen nedan visas de derivat som omfattas av kvittningsavtal (ISDA).

Utestående netto position för derivatinstrument	Brutto	Reducerat i balansräkningen	Netto i balansräkningen	Netting avtal	Netto position
31 december 2021					
Derivat tillgångar	993	—	993	–838	155
Derivat skulder	2 661	—	2 661	–838	1 823
31 december 2020					
Derivat tillgångar	1 995	—	1 995	–1 384	611
Derivat skulder	2 005	—	2 005	–1 384	621

Operationell kreditrisk
Den operationella kreditrisken är relaterad till kundfordringar. För kreditriskhanteringen rörande kund- och återförsäljarfinansiering är målet att ha en sund och balanserad kreditportfölj samt att använda kreditövervakning med hjälp av en detaljerad process som omfattar uppföljning och återtagande. I fall där kreditrisken betraktas som otillfredsställande används remburser eller andra instrument. Maximal exponering för kreditrisk utgörs av det bokförda värdet av utestående kundfordringar, se tabell Finansiella tillgångar och skulder fördelade per kategori, i denna not. För kvantifiering av kreditrisk i kundfordringar se Not 20 – Kundfordringar och övriga omsättningstillgångar.

Finansiella instrument – Klassificering och värdering
Beroende på vilken information som finns från marknaden för värdering av finansiella instrument, är dessa indelade i tre kategorier:

- Nivå 1: Instrument värderas baserat på noterade priser (ojusterade) på aktiva marknader för identiska tillgångar eller skulder som enheten kan komma åt vid värderingsdatumet.
- Nivå 2: Instrument värderas baserat på annan observerbar data för tillgången eller skulden än noterade priser inkluderade i nivå 1, antingen direkt (dvs. som prisnoteringar) eller indirekt (dvs. härledda från prisnoteringar).
- Nivå 3: Instrument värderas baserat på ej observerbara data för tillgången eller skulden.

De flesta derivatinstrument och företagscertifikat som koncernen innehar per 31 december 2021 tillhör nivå 2. Om värderingsteknik för dessa instrument se sektion Redovisningsprinciper. Investeringar i övriga långfristiga värdepappersinnehav uppgår till MSEK 1 765 (2 449) varav MSEK 750 (1 208) är innehav som tillhör kategorin nivå 1 och MSEK 1 015 (1 241) som kategoriseras som nivå 3 finansiell instrument.

Säkringsredovisning – säkring av verkligt värde

Säkringsredovisning tillämpas för säkring av förändringar av verkligt värde på skuld till fast ränta (banklån eller obligationslån) på grund av förändringar i marknadsräntan. Förändringar i verkligt värde för derivat som identifierats som säkring av verkligt värde redovisas i resultaträkningen, tillsammans med förändringar i verkligt värde för den säkrade skuld som gett upphov till den säkrade risken. Värdet av den säkrade skulden justeras för vinster eller förluster hänförliga till den säkrade risken, innebärande att obligationslånet är värderat till upplupet anskaffningsvärde med en verkligt värde justering. Både vinster och förluster på ränteswappar och förändringar i verkligt värde för det säkrade lånet som beror på ränterisk redovisas som en finansiell kostnad i resultaträkningen.

Obligationslånet om MEUR 500 som utfärdades i maj 2016 förföll under 2021. Koncernen säkrade obligationens verkliga värderisk genom att använda ränteswappar. Obligationslånets fasta räntebetalningar hade konverterats till rörlig räntebetalningar. Säkringsredovisning har inte tillämpats på någon annan obligationslån.

Referensräntereformen

Konsekvenserna på den bredare verksamheten av IBOR-reformen har utvärderats och Volvo Car har förberett sig för att gå över till de nya referensräntorna under 2021. Förändringen av referensräntan på grund av den kommande IBOR-övergången påverkar inte framtida kassaflöden på ränteintäkter och räntekostnader, vilket gör att Volvo Cars förväntar sig fortsatt 100 procents effektivitet av säkringarna och förändringen inte ger någon räntenettoeffekt. Volvo Cars är exponerad för extern ränterisk i EUR, SEK och USD från EURIBOR, STIBOR respektive USD LIBOR referensräntor, men det finns ingen förväntad kassaflödesrisk eftersom dessa referensräntor inte kommer att avvecklas på kort sikt och kommer därför att fortsätta att bestämma räntekassaflöden. Volvo Cars förväntar sig dock en mindre värderingseffekt från diskontering av framtida kassaflöden med nya riskfria räntekurvor 2022.

Tabellen nedan visa den förväntade framtida exponeringen av referensräntereformen per balansräkningspost, för referensräntor som ännu inte har konverterats.

Den angivna exponeringen avser positioner med avtalsenlig löptid efter den 31 december 2021. Saldon som redovisas till upplupet anskaffningsvärde redovisas till deras redovisade bruttovärde. Tillgodohavanden som redovisas till verkligt värde redovisas till verkligt värde på balansdagen.

	Bokfört värde 31 december 2021				
	USD IBOR	EUR IBOR	SEK IBOR	Ej föremål för IBOR reformen	Summa
Finansiella tillgångar, icke-derivat					
Kortfristiga placeringar	1 814	4 322	1 860	—	**7 996**
Likvida medel[1]	2 267	3 396	156	56 446	**62 265**
Finansiella skulder, icke-derivat[2]					
Övriga skulder	1 904	16 422	7 010	79	**25 415**

	Bokfört värde 31 december 2021				
	USD IBOR	EUR IBOR	SEK IBOR	Ej föremål för IBOR reformen	Summa
Derivatinstrument					
Avseende säkring av framtida kommerslella kassaflöden[2]	—	—	–1 545	–311	**–1 856**
Avseende säkring av valutarisker relaterat till finanslella tillgångar och skulder	—	—	51	—	**51**
Avseende säkring av ränterisker	—	–13	—	—	**–13**
Avseende säkring av råvaror	—	—	150	—	**150**
Summa	**—**	**–13**	**–1 344**	**–312**	**–1 668**

1) Kapitalplaceringar är främst påverkade av IBOR reformen.
2) Inklusive Debit valuation adjustment (DVA).

Hantering av råvaruprisrisker

Råvaruprisrisk är risken att materialkostnaden ökar när råvarupriser stiger på världsmarknaden. Förändringar i råvarupriserna påverkar koncernens kassaflöde och resultat.

Strategisk råvaruprisrisk uppkommer från inköpsmixen av råvaror och hanteras främst genom prishantering i inköpsavtalen med hjälp av prisklausuler eller liknande konstruktioner såsom fasta priser hos leverantörer.

Koncernens Finanspolicy

Prognosticerade kassaflöden vad avser inköp av råvaror för de kommande 48 månaderna kan säkras upp till 70 procent med finansiella instrument. Group Treasury föreslår en säkringsstrategi som godkänns av CFO. Säkringsstrategin revideras minst kvartalsvis.

Status vid årets slut

Under 2021 uppgick koncernens kostnader för råmaterial till MSEK 32 450 (17 369). En förändring på en procent i råvarupriserna har en påverkan på rörelseresultatet på ca MSEK 140 (105).

Koncernen hanterar prisförändringar på råmaterial genom terminskontrakt.

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Elprisrisker
Koncernen hanterar prisförändringar på el genom att använda terminskontrakt. Säkringen avser elbehov för de europeiska fabrikerna och hanteras genom rådgivande kontrakt. De säkrade högst sannolika prognostiserade eltransaktionerna förväntas inträffa i ett givet kalenderkvartal under de kommande 48 månaderna.

Säkringsinstrumenten som används är bilaterala over-the-counter (OTC) kontrakt.

En förändring på en procent i spotpriset på el har en påverkan på övrigt totalresultat på MSEK 3 (2).

Säkringsredovisning – kassaflödessäkring av råvaruprisris
Säkringsredovisning tillämpas för kassaflödessäkring av råvaruprisrisk. Vinster och förluster på den effektiva delen på de derivat som utgör säkringsinstrument redovisas i övrigt totalresultat och ackumuleras i övriga reserver inom eget kapital. Vinster och förluster redovisas i resultaträkningen i de perioden då den prognostiserade transaktionen påverkar resultaträkningen. Eventuell ineffektivitet i ett säkringsförhållande redovisas i resultaträkningen.

Säkringsreserven avseende råvarukontrakten, inkluderade i övriga reserver i eget kapital, uppgår per den 31 december 2021 till MSEK 150 (12) före skatt. Ineffektivitet har påverkat nettoresultatet för 2021 med –(–1).

Verkligt värde avseende derivat för säkring av råvaruprisrisk	2021	2020
Säkringsreserv	150	12
Redovisat i övrigt totalresultat	**150**	**12**
Ej identifierad för säkringsredovisning	—	—
Redovisat i övriga rörelseintäkter och rörelsekostnader	**—**	**—**
Totalt verkligt värde	**150**	**12**

Kreditriskhantering
Koncernens kreditrisk kan delas in i finansiell och operationell kreditrisk. Dessa risker beskrivs i de följande avsnitten.

Finansiell kreditrisk
Koncernens Finanspolicy
Kreditrisken i finansiella transaktioner är risken att koncernen kommer att drabbas av förluster till följd av utebliven betalning från motparter i samband med koncernens investeringar, bankmedel eller derivattransaktioner. Alla investeringar måste uppfylla kraven på låg kreditrisk, hög likviditet och att exponeringen mot en enskild motpart är begränsad. Alla motparter för investeringar och derivattransaktioner har kreditvärdering A- eller bättre från ett av de etablerade kreditvärderingsinstituten och ISDA-avtal krävs för alla motparter med vilka derivatkontrakt ingåtts. För treasuryfunktionens motparter fastställs limiter utifrån dess kreditvärdering och utnyttjandet av limiterna följs upp. Kortfristig inlåning fördelas mellan banker. För att sprida kreditrisken är dotterbolagens banktillgodohavanden diversifierade.

Status vid årets slut
Maximal exponering för kreditrisk på finansiella motparter uppgår per den 31 december 2021 till MSEK 71 254 (71 674). Detta omfattar likvida medel MSEK 62 265 (61 592), investeringar i kortfristiga placeringar MSEK 7 996 (8 087) och verkligt värde av utestående derivat tillgångar MSEK 993 (1 995). Den maximala exponeringen för kreditrisk i finansiella instrument representeras bäst genom det verkliga värdet, se tabell Finansiella tillgångar och skulder fördelade per kategori, i denna not.

Inga finansiella tillgångar eller skulder kvittas i balansräkningen. Derivatkontrakt är föremål för ramavtal avseende kvittning (ISDA). Inga säkerheter har erhållits eller lämnats. I tabellen nedan visas de derivat som omfattas av kvittningsavtal (ISDA).

Utestående nettoposition för derivatinstrument	Brutto	Reducerat i balansräkningen	Netto i balansräkningen	Nettingavtal	Nettoposition
31 december 2021					
Derivat tillgångar	993	—	993	–838	155
Derivat skulder	2 661	—	2 661	–838	1 823
31 december 2020					
Derivat tillgångar	1 995	—	1 995	–1 384	611
Derivat skulder	2 005	—	2 005	–1 384	621

Operationell kreditrisk
Den operationella kreditrisken är relaterad till kundfordringar. För kreditriskhanteringen rörande kund- och återförsäljarfinansiering är målet att ha en sund och balanserad kreditportfölj samt att använda kreditövervakning med hjälp av en detaljerad process som omfattar uppföljning och återtagande. I fall där kreditrisken betraktas som otillfredsställande används remburser eller andra instrument. Maximal exponering för kreditrisk utgörs av det bokförda värdet av utestående kundfordringar, se tabell Finansiella tillgångar och skulder fördelade per kategori, i denna not. För kvantifiering av kreditrisk i kundfordringar se Not 20 – Kundfordringar och övriga omsättningstillgångar.

Finansiella instrument – Klassificering och värdering
Beroende på vilken information som finns från marknaden för värdering av finansiella instrument, är dessa indelade i tre kategorier:

- Nivå 1: Instrument värderas baserat på noterade priser (ojusterade) på aktiva marknader för identiska tillgångar eller skulder som enheten kan komma åt vid värderingsdatumet.
- Nivå 2: Instrument värderas baserat på annan observerbar data för tillgången eller skulden än noterade priser inkluderade i nivå 1, antingen direkt (dvs. som prisnoteringar) eller indirekt (dvs. härledda från prisnoteringar).
- Nivå 3: Instrument värderas baserat på ej observerbara data för tillgången eller skulden.

De flesta derivatinstrument och företagscertifikat som koncernen innehar per 31 december 2021 tillhör nivå 2. Om värderingsteknik för dessa instrument se sektion Redovisningsprinciper. Investeringar i övriga långfristiga värdepappersinnehav uppgår till MSEK 1 765 (2 449) varav MSEK 750 (1 208) är innehav som tillhör kategorin nivå 1 och MSEK 1 015 (1 241) som kategoriseras som nivå 3 finansiell instrument.

20221012008427

CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

Det mest väsentliga innehavet av nivå 3 instrument utgörs av onoterade optioner i det noterade bolaget Luminar. Värderingen av dessa finansiella instrument per den 31 december 2021 baseras på:

- Sannolikheten huruvida koncernen kommer uppfylla de kontraktuella kraven samt när i tiden som detta kommer att ske.
- Riskfri ränta för vilket har satts till 0,4 procent och 1,2 procent.
- Den underliggande aktiens volatilitet som har sats till 94 procent.

Koncernen innehar också aktier i Luminar som sedan december 2020 är noterade. Innan noteringen, aktieinnehaven i Luminar var kategoriserade som nivå 3 instrument som nu övergick till nivå 1 instrument. Överföring mellan de olika värderingskategorierna för verkligt värderingshierarkin har inträffat under 2021 för earn-outs aktier som upgick till MSEK 74. Verkliga värdet för optioner och earn-out aktier på nivå 3 kategori finansiella instrument per 31 december 2021 uppgick till MSEK 431 (874) och värdeförändringen har redovisats som finansiell intäkt i resultaträkningen till ett värde av MSEK –369 (874). Optionerna var per 31 december 2021 ”deep in the money” och lösenpriset är betydligt lägre än kursen på instrumentet.

Koncernen innehar även onoterade nivå 3 aktier och dessa innehav omvärderas när det finns tillgänglig information som påvisar en värdeförändring, förslagsvis att transaktioner i instrumentet har ägt rum under den innevarande perioden.

Känslighetsanalys optioner (MSEK)

Volatilitet	Sannolikhet av uppfyllande av kontraktuella krav				
	–10%	–5%	0%	5%	10%
–10%	367	394	420	446	473
–5%	371	398	425	452	478
94%	376	403	430	456	483
5%	381	408	435	463	490
10%	385	413	441	468	496

Verkligt värde uppskattning

Tabellen nedan visar koncernens finansiella tillgångar och skulder som värderas till verkligt värde.

31 december 2021	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Summa
Derivatinstrument för säkring av valutarisker i framtida kommersiella kassaflöden	—	773	—	**773**
Derivatinstrument för säkring av valutarisker hänförlig till finansiella tillgångar och skulder	—	63	—	**63**
Derivatinstrument för säkring av ränterisker	—	6	—	**6**
Råvaruderivat	—	151	—	**151**
Företagscertifikat[1]	750	2 692	—	**2 692**
Övriga långsiktiga värdepappersinnehav	—	—	1 015	**1 015**
Summa tillgångar	**750**	**3 685**	**1 015**	**5 450**
Derivatinstrument för säkring av valutarisker i framtida kommersiella kassaflöden	—	2 629	—	**2 629**
Derivatinstrument för säkring av valutarisker hänförlig till finansiella tillgångar och skulder	—	12	—	**12**
Derivatinstrument för säkring av ränterisker	—	19	—	**19**
Råvaruderivat	—	1	—	**1**
Summa skulder	**—**	**2 661**	**—**	**2 661**

31 December 2020	Level 1	Level 2	Level 3	Summa
Derivatinstrument för säkring av valutarisker i framtida kommersiella kassaflöden	—	1 907	—	**1 907**
Derivatinstrument för säkring av valutarisker hänförlig till finansiella tillgångar och skulder	—	4	—	**4**
Derivatinstrument för säkring av ränterisker	—	42	—	**42**
Råvaruderivat	—	42	—	**42**
Företagscertifikat[1]	1 208	1 526	—	**1 526**
Övriga långsiktiga värdepappersinnehav	—	—	1 241	**1 241**
Summa tillgångar	**1 208**	**3 521**	**1 241**	**5 970**
Derivatinstrument för säkring av valutarisker i framtida kommersiella kassaflöden	—	1 341	—	**1 341**
Derivatinstrument för säkring av valutarisker hänförlig till finansiella tillgångar och skulder	—	634	—	**634**
Råvaruderivat	—	30	—	**30**
Summa skulder	**—**	**2 005**	**—**	**2 005**

1) Varav MSEK 1 860 (750) redovisas som kortfristiga placeringar i balansräkningen och MSEK 832 (776) redovisas som likvida medel.

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

	Finansiella tillgångar och skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen						
Finansiella tillgångar och skulder fördelade per kategori	Instrument innehas för handel	Derivat för säkringsredovisning	Finansiella skulder	Finansiella tillgångar till upplupet anskaffningsvärde	Övriga skulder	**Summa**	Verkligt Värde
31 december 2021							
Övriga långsiktiga värdepappersinnehav	1 765	—	—	—	—	**1 765**	1 765
Övriga långfristiga fordringar	—	—	—	9 011	—	**9 011**	9 011
Kundfordringar	—	—	—	18 553	—	**18 553**	18 553
Derivatinstrument	275	718	—	—	—	**993**	993
Övriga omsättningstillgångar	—	—	—	4 832	—	**4 832**	4 832
Kortfristiga placeringar	1 860	—	—	6 136	—	**7 996**	7 996
Likvida medel	832	—	—	61 433	—	**62 265**	62 265
Summa finansiella tillgångar	**4 732**	**718**	—	**99 965**	—	**105 415**	**105 415**
Obligationslån och skulder till kreditinstitut[1]	—	—	—	—	25 415	**25 415**	26 362
Övriga långfristiga skulder	—	—	154	—	5 885	**6 039**	6 039
Leverantörsskulder	—	—	—	—	48, 283	**48 283**	48 283
Derivatinstrument	221	2 440	—	—	—	**2 661**	2 661
Övriga kortfristiga skulder	—	—	—	—	11 767	**11 767**	11 767
Summa finansiella skulder	**221**	**2 440**	**154**		**91 350**	**94 165**	**95 112**
31 december 2020							
Fordringar på moderbolag	—	—	—	—	—	**—**	—
Övriga långsiktiga värdepappersinnehav	2 449	—	—	—	—	**2 449**	2 449
Övriga långfristiga fordringar	—	—	—	3 292	—	**3 292**	3 292
Kundfordringar	—	—	—	14 776	—	**14 776**	14 776
Derivatinstrument	181	1 814	—	—	—	**1 995**	1 995
Övriga omsättningstillgångar	—	—	—	5 017	—	**5 017**	5 017
Kortfristiga placeringar	750	—	—	7 337	—	**8 087**	8 087
Likvida medel	776	—	—	60 816	—	**61 592**	61 592
Summa finansiella tillgångar	**4 156**	**1 814**	—	**91 238**	—	**97 208**	**97 208**
Obligationslån och skulder till kreditinstitut[1]	—	—	—	—	34 361	**34 361**	35 252
Övriga långfristiga skulder	—	—	154	—	4 508	**4 662**	4 662
Leverantörsskulder	—	—	—	—	46 635	**46 635**	46 635
Derivatinstrument	782	1 223	—	—	—	**2 005**	2 005
Övriga kortfristiga skulder	—	—	—	—	12 210	**12 210**	12 210
Summa finansiella skulder	**782**	**1 223**	**154**	—	**97 714**	**99 873**	**100 764**

Det bokförda värdet motsvarar i huvudsak det verkliga värdet för alla kortfristiga poster. För åldersanalys rörande kundfordringar se Not 20 — Kundfordringar och övriga omsättningstillgångar. För åldersanalys rörande skulder till kreditinstitut, se avsnittet Finansiering- och likviditetsrisker. Leverantörsskulder förfaller huvudsakligen inom 60 dagar.

1) Det bokförda värdet av obligationslånen presenteras ovan inklusive en verkligt värde justering uppgående till MSEK — (7), vilken är hänförlig till verkligt värdesäkring, se avsnitt Redovisningsprinciper. Verkligt värde avseende obligationslånen baseras på nivå 1 data.

Det mest väsentliga innehavet av nivå 3 instrument utgörs av onoterade optioner i det noterade bolaget Luminar. Värderingen av dessa finansiella instrument per den 31 december 2021 baseras på:

- Sannolikheten huruvida koncernen kommer uppfylla de kontraktuella kraven samt när i tiden som detta kommer att ske.
- Riskfri ränta för vilket har satts till 0,4 procent och 1,2 procent.
- Den underliggande aktiens volatilitet som har sats till 94 procent.

Koncernen innehar också aktier i Luminar som sedan december 2020 är noterade. Innan noteringen, aktieinnehaven i Luminar var kategoriserade som nivå 3 instrument som nu övergick till nivå 1 instrument. Överföring mellan de olika värderingskategorierna för verkligt värderingshierarkin har inträffat under 2021 för earn-outs aktier som upgick till MSEK 74. Verkliga värdet för optioner och earn-out aktier på nivå 3 kategori finansiella instrument per 31 december 2021 uppgick till MSEK 431 (874) och värdeförändringen har redovisats som finansiell intäkt i resultaträkningen till ett värde av MSEK –369 (874). Optionerna var per 31 december 2021 "deep in the money" och lösenpriset är betydligt lägre än kursen på instrumentet.

Koncernen innehar även onoterade nivå 3 aktier och dessa innehav omvärderas när det finns tillgänglig information som påvisar en värdeförändring, förslagsvis att transaktioner i instrumentet har ägt rum under den innevarande perioden.

Känslighetsanalys optioner (MSEK)

	Sannolikhet av uppfyllande av kontraktuella krav				
Volatilitet	**–10%**	**–5%**	**0%**	**5%**	**10%**
–10%	367	394	420	446	473
–5%	371	398	425	452	478
94%	376	403	430	456	483
5%	381	408	435	463	490
10%	385	413	441	468	496

Verkligt värde uppskattning

Tabellen nedan visar koncernens finansiella tillgångar och skulder som värderas till verkligt värde.

31 december 2021	**Nivå 1**	**Nivå 2**	**Nivå 3**	**Summa**
Derivatinstrument för säkring av valutarisker i framtida kommersiella kassaflöden	—	773	—	**773**
Derivatinstrument för säkring av valutarisker hänförlig till finansiella tillgångar och skulder	—	63	—	**63**
Derivatinstrument för säkring av ränterisker	—	6	—	**6**
Råvaruderivat	—	151	—	**151**
Företagscertifikat[1]	—	2 692	—	**2 692**
Övriga långsiktiga värdepappersinnehav	750	—	1 015	**1 765**
Summa tillgångar	**750**	**3 685**	**1 015**	**5 450**
Derivatinstrument för säkring av valutarisker i framtida kommersiella kassaflöden	—	2 629	—	**2 629**
Derivatinstrument för säkring av valutarisker hänförlig till finansiella tillgångar och skulder	—	12	—	**12**
Råvaruderivat	—	19	—	**19**
Summa skulder	—	1	—	**1**
	—	**2 661**	—	**2 661**

31 December 2020	**Level 1**	**Level 2**	**Level 3**	**Summa**
Derivatinstrument för säkring av valutarisker i framtida kommersiella kassaflöden	—	1 907	—	**1 907**
Derivatinstrument för säkring av valutarisker hänförlig till finansiella tillgångar och skulder	—	4	—	**4**
Derivatinstrument för säkring av ränterisker	—	42	—	**42**
Råvaruderivat	—	42	—	**42**
Företagscertifikat[1]	—	1 526	—	**1 526**
Övriga långsiktiga värdepappersinnehav	1 208	—	1 241	**2 449**
Summa tillgångar	**1 208**	**3 521**	**1 241**	**5 970**
Derivatinstrument för säkring av valutarisker i framtida kommersiella kassaflöden	—	1 341	—	**1 341**
Derivatinstrument för säkring av valutarisker hänförlig till finansiella tillgångar och skulder	—	634	—	**634**
Råvaruderivat	—	30	—	**30**
Summa skulder	—	**2 005**	—	**2 005**

1) Varav MSEK 1 860 (750) redovisas som kortfristga placeringar i balansräkningen och MSEK 832 (776) redovisas som likvida medel.

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

	Finansiella tillgångar och skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen						
Finansiella tillgångar och skulder fördelade per kategori	Instrument innehas för handel	Derivat för säkringsredovisning	Finansiella skulder	Finansiella tillgångar till upplupet anskaffningsvärde	Övriga skulder	**Summa**	Verkligt Värde
31 december 2021							
Övriga långsiktiga värdepappersinnehav	1 765	—	—	—	—	**1 765**	1 765
Övriga långfristiga fordringar	—	—	—	9 011	—	**9 011**	9 011
Kundfordringar	—	—	—	18 553	—	**18 553**	18 553
Derivatinstrument	275	718	—	—	—	**993**	993
Övriga omsättningstillgångar	—	—	—	4 832	—	**4 832**	4 832
Kortfristiga placeringar	1 860	—	—	6 136	—	**7 996**	7 996
Likvida medel	832	—	—	61 433	—	**62 265**	62 265
Summa finansiella tillgångar	**4 732**	**718**	—	**99 965**	—	**105 415**	**105 415**
Obligationslån och skulder till kreditinstitut[1]	—	—	—	—	25 415	**25 415**	26 362
Övriga långfristiga skulder	—	—	154	—	5 885	**6 039**	6 039
Leverantörsskulder	—	—	—	—	48 283	**48 283**	48 283
Derivatinstrument	221	2 440	—	—	—	**2 661**	2 661
Övriga kortfristiga skulder	—	—	—	—	11 767	**11 767**	11 767
Summa finansiella skulder	**221**	**2 440**	**154**		**91 350**	**94 165**	**95 112**
31 december 2020							
Fordringar på moderbolag	—	—	—	—	—	**—**	—
Övriga långsiktiga värdepappersinnehav	2 449	—	—	—	—	**2 449**	2 449
Övriga långfristiga fordringar	—	—	—	3 292	—	**3 292**	3 292
Kundfordringar	—	—	—	14 776	—	**14 776**	14 776
Derivatinstrument	181	1 814	—	—	—	**1 995**	1 995
Övriga omsättningstillgångar	—	—	—	5 017	—	**5 017**	5 017
Kortfristiga placeringar	750	—	—	7 337	—	**8 087**	8 087
Likvida medel	776	—	—	60 816	—	**61 592**	61 592
Summa finansiella tillgångar	**4 156**	**1 814**	—	**91 238**	—	**97 208**	**97 208**
Obligationslån och skulder till kreditinstitut[1]	—	—	—	—	34 361	**34 361**	35 252
Övriga långfristiga skulder	—	—	154	—	4 508	**4 662**	4 662
Leverantörsskulder	—	—	—	—	46 635	**46 635**	46 635
Derivatinstrument	782	1 223	—	—	—	**2 005**	2 005
Övriga kortfristiga skulder	—	—	—	—	12 210	**12 210**	12 210
Summa finansiella skulder	**782**	**1 223**	**154**	—	**97 714**	**99 873**	**100 764**

1) Det bokförda värdet av obligationslånen presenteras ovan inklusive en verkligt värde justering uppgående till MSEK — (7), vilken är hänförlig till verkligt värdesäkring, se avsnitt Redovisningsprinciper. Verkligt värde avseende obligationslånen baseras på nivå 1 data.

Det bokförda värdet motsvarar i huvudsak det verkliga värdet för alla kortfristiga poster. För åldersanalys rörande kundfordringar se Not 20 – Kundfordringar och övriga omsättningstillgångar. För åldersanalys rörande skulder till kreditinstitut, se avsnittet Finansiering- och likviditetsrisker. Leverantörsskulder förfaller huvudsakligen inom 60 dagar.

2022101200844

	31 december 2021		31 december 2020	
Nominellt belopp och verkligt värde för derivat	Nominellt belopp	Verkligt värde	Nominellt belopp	Verkligt värde
Derivatinstrument för säkring av valutarisk hänförlig till finansiella tillgångar och skulder				
Valutaswappar och valutaterminer				
– fordran	8 209	63	1 152	5
– skuld	4 944	–12	30 272	–634
Delsumma	**13 153**	**51**	**31 424**	**–629**
Derivatinstrument för säkring av valutarisker i framtida kommersiella kassaflöden				
Valutaswappar och valutaterminer				
– fordran	30 121	568	39 660	1 785
– skuld	61 815	–2 430	32 094	–1 194
Valuta optioner				
– fordran	3 988	205	4 297	121
– skuld	4 989	–199	6 220	–147
Delsumma	**100 913**	**–1 856**	**82 271**	**565**
Derivatinstrument för säkring av ränterisk				
Ränteswappar				
– fordran	1 029	6	7 518	42
– skuld	1 544	–19	–	–
Delsumma	**2 573**	**–13**	**7 518**	**42**
Derivatinstrument för säkring av råvaruprisrisk				
Råvaruderivat				
– fordran	543	151	157	42
– skuld	40	–1	184	–30
Delsumma	**583**	**150**	**341**	**12**
Summa	**117 222**	**–1 668**	**121 554**	**–10**

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Av nedanstående tabell framgår hur vinster och förluster samt ränteintäkter och räntekostnader har påverkat koncernens resultaträkning för de olika kategorier av finansiella instrument.

Vinster/förluster, ränteintäkter och räntekostnader hänförliga till finansiella instrument	2021			2020		
Rapporterat i rörelseresultatet	Vinst/förlust	Ränte-intäkter	Ränte-kostnader	Vinst/förlust	Ränte-intäkter	Ränte-kostnader
Finansiella tillgångar och skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen						
Derivatinstrument för säkring av valutarisker och råvarurisker[1]	–2 302	—	—	–3 335	—	—
Finansiella tillgångar till upplupet anskaffningsvärde och övriga skulder						
Kundfordringar/leverantörsskulder[2,3]	1 576	—	—	–1 001	—	—
Resultateffekt	**–726**			**–4 336**		
Rapporterat i finansnettot						
Finansiella tillgångar och skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen						
Derivatinstrument för säkring av valutarisker[5]	1 638	—	—	–880	—	—
Derivatinstrument för säkring av ränterisker[5]	–48	17	—	24	17	—
Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen	–271	—	—	–32	—	—
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultaträkningen[4]	–777	—	—	1 948	—	—
Kortfristiga placeringar	291	—	—	–133	37	—
Finansiella tillgångar till upplupet anskaffningsvärde och övriga skulder						
Finansiella tillgångar till upplupet anskaffningsvärde	—	—	—	–384	—	—
Likvida medel[2]	1 568	474	—	–1 126	377	—
Övriga finansiella skulder inklusive valutaeffekter[2]	–3 259	126	–857	2 462	—	–806
Resultateffekt	**–858**	**617**	**–857**	**1 879**	**431**	**–806**

1) Derivatinstrument för säkring av valutarisker i framtida kommersiella kassaflöden återförda från säkringsreserven, inklusive tidsvärde i optioner och cross currency optioner.
2) Summan av intäkter och kostnader från poster som inte värderas till verkligt värde via resultaträkningen uppgår till MSEK 3 743 (2 839) respektive MSEK –4 115 (–3 317).
3) Orealiserade och realiserade valutaeffekter på kundfordringar och leverantörsskulder.
4) Inkluderar verkligt värde relaterat till optioner och earn-out aktier i Luminar.
5) Relaterat till finansiella tillgångar och skulder.

20221012008845

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Nominellt belopp och verkligt värde för derivat	31 december 2021		31 december 2020	
	Nominellt belopp	Verkligt värde	Nominellt belopp	Verkligt värde
Derivatinstrument för säkring av valutarisk hänförlig till finansiella tillgångar och skulder				
*Valutaswappar och valutatermin*er				
– fordran	8 209	63	1 152	5
– skuld	4 944	–12	30 272	–634
Delsumma	**13 153**	**51**	**31 424**	**–629**
Derivatinstrument för säkring av valutarisker i framtida kommersiella kassaflöden				
*Valutaswappar och valutatermin*er				
– fordran	30 121	568	39 660	1 785
– skuld	61 815	–2 430	32 094	–1 194
Valuta optioner				
– fordran	3 988	205	4 297	121
– skuld	4 989	–199	6 220	–147
Delsumma	**100 913**	**–1 856**	**82 271**	**565**
Derivatinstrument för säkring av ränterisk				
Ränteswappar				
– fordran	1 029	6	7 518	42
– skuld	1 544	–19	–	–
Delsumma	**2 573**	**–13**	**7 518**	**42**
Derivatinstrument för säkring av råvaruprisrisk				
Råvaruderivat				
– fordran	543	151	157	42
– skuld	40	–1	184	–30
Delsumma	**583**	**150**	**341**	**12**
Summa	**117 222**	**–1 668**	**121 554**	**–10**

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Av nedanstående tabell framgår hur vinster och förluster samt ränteintäkter och räntekostnader har påverkat koncernens resultaträkning för de olika kategorier av finansiella instrument.

Vinster/förluster, ränteintäkter och räntekostnader hänförliga till finansiella instrument	2021			2020		
Rapporterat i rörelseresultatet	Vinst/förlust	Ränte-intäkter	Ränte-kostnader	Vinst/förlust	Ränte-intäkter	Ränte-kostnader
Finansiella tillgångar och skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen						
Derivatinstrument för säkring av valutarisker och råvarurisker[1]	–2 302	—	—	–3 335	—	—
Finansiella tillgångar till upplupet anskaffningsvärde och övriga skulder						
Kundfordringar/leverantörsskulder[2),3)]	1 576	—	—	–1 001	—	—
Resultateffekt	**–726**			**–4 336**		
Rapporterat i finansnettot						
Finansiella tillgångar och skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen						
Derivatinstrument för säkring av valutarisker[4)]	1 638	—	—	–880	—	—
Derivatinstrument för säkring av ränterisker[5)]	–48	17	—	24	17	—
Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultat-räkningen	–271	—	—	–32	—	—
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultat-räkningen[4)]	–777	—	—	1 948	—	—
Kortfristiga placeringar	291	—	—	–133	37	—
Finansiella tillgångar till upplupet anskaffningsvärde och övriga skulder						
Finansiella tillgångar till upplupet anskaffningsvärde	—	—	—	–384	—	—
Likvida medel[2)]	1 568	474	—	–1 126	377	—
Övriga finansiella skulder inklusive valutaeffekter[2)]	–3 259	126	–857	2 462	—	–806
Resultateffekt	**–858**	**617**	**–857**	**1 879**	**431**	**–806**

1) Derivatinstrument för säkring av valutarisker i framtida kommersiella kassaflöden återförda från säkringsreserven, inklusive tidsvärde i optioner och cross currency optioner.
2) Summan av intäkter och kostnader från poster som inte värderas till verkligt värde via resultaträkningen uppgår till MSEK 3 743 (2 839) respektive MSEK –4 115 (–3 317).
3) Orealiserade och realiserade valutaeffekter på kundfordringar och leverantörsskulder.
4) Inkluderar verkligt värde relaterat till optioner och earn-out aktier i Luminar.
5) Relaterat till finansiella tillgångar och skulder.

NOT 22 – KORTFRISTIGA PLACERINGAR OCH LIKVIDA MEDEL

Kortfristiga placeringar
Kortfristiga placeringar är likvida finansiella instrument som snabbt kan konverteras till likvida medel eftersom löptiden tenderar att understiga ett år. Koncernens kortfristiga placeringar består av räntebärande instrument som har en löptid som överstiger tre månader från anskaffningstidpunkten.

Likvida medel
Likvida medel består av banktillgodohavanden, kortfristig inlåning i banker och företagcertifikat som har en löptid på maximalt 90 dagar från anskaffningstidpunkten och det föreligger ingen signifikant risk för större fluktuation i dess värde.

Kortfristiga placeringar	31 dec 2021	31 dec 2020
Företagscertifikat	1 860	750
Placeringslån i bank	6 136	7 337
Summa	**7 996**	**8 087**

Likvida medel	31 dec 2021	31 dec 2020
Banktillgodohavanden	39 210	41 168
Placeringslån i bank	22 223	19 648
Företagscertifikat	832	776
Summa[1]	**62 265**	**61 592**

1) MSEK 48 (96) har klassificerats som tillgångar som innehas för försäljning. För mer information,se not 34 Tillgångar och skulder som innehas för försäljning.

Likvida medel inkluderar MSEK 3 881 (2 458) där begränsningar förekommer, huvudsakligen är det likvida medel i vissa länder där valutarestriktioner eller andra rättsliga restriktioner tillämpas. Därmed är det inte möjligt att direkt använda dessa likvida medel i andra delar av koncernen, däremot kan dessa likvida medel i normalfallet användas för Volvo Cars verksamhet inom respektive land.

NOT 23 – EGET KAPITAL

Eget kapital
Ett egetkapitalinstrument är varje form av avtal som utgör en residual rättighet till ett företags tillgångar efter avdrag för dess skulder. Volvo Car AB (publ.) hade emitterade preferensaktier som klassificerades som egetkapitalinstrument i och med att kriterierna för klassificering som eget kapital var uppfyllda. I oktober 2021 löstes dessa preferensaktier in. Preferensaktierna har företrädesrätt jämfört med stamaktier vad avser rätten till utdelningar och företräde till nettotillgångarna vid en likvidation. Dock är preferensaktier efterställda övriga finansiella skulder.

Koncernbidrag och ovillkorade aktieägartillskott
Lämnade koncernbidrag till moderbolaget redovisas i eget kapital, tillsammans med skatteeffekten. Erhållna koncernbidrag från moderbolag och skatteeffekten på dessa bidrag redovisas i eget kapital i enlighet med de principer som gäller för aktieägartillskott.

Erhållna ovillkorade aktieägartillskott från moderbolaget redovisas direkt i eget kapital.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Volvo Car AB (publ.) hade emitterat konverteringsbara preferensaktier vilka löstes in i oktober 2021 då Volvo Cars utnyttjade sin call option. I och med att det inte fanns någon ovillkorad skyldighet att erlägga betalning till innehavaren under avtalets löptid, klassificerades instrumentet som eget kapitalinstrument.

Preferensaktierna utgjorde ett egetkapitalinstrument eftersom betalning av utdelning beslutas på bolagsstämma och inlösen av aktierna (inbäddad call option fanns) kunde enbart ske på Volvo Car ABs (publ.) initiativ. Därmed så fanns det inte någon avtalad rätt för investerarna att få medel utbetalade och därför var bedömningen att preferensaktierna utgjorde ett egetkapitalinstrument. När konvertering av preferensaktierna till stamaktier skedde, var det till en fast konverteringskurs. Beslut om konvertering togs på bolagsstämman.

Aktiekapitalet består av 2 979 524 179 stamaktier (B-aktier). Varje stamaktie berättigar till en röst. En stamaktie berättigar innehavaren till en utdelning som fastställs av bolagsstämman. Alla utgivna aktier är fullt betalda.

Under år 2019 skedde en riktad nyemission av 1 138 794 konverteringsbara preferensaktier, varmed koncernens egna kapital ökade med MSEK 5 011 (reducerat för transaktionskostnader). Dessa preferensaktier blev under år 2021 inlösta.

Den 29 oktober 2021 noterades Volvo Car AB (publ.) på Nasdaqbörsen i Stockholm. En nyemission gjordes om 377 358 490 stamaktier, för teckningspriset SEK 53 per aktie, varmed koncernens egna kapital ökade med MSEK 20 000 (reducerat för transaktionskostnader).

En riktad nyemission till tidigare preferensaktieägare om 100 443 786 stamaktier utfördes, varmed koncernens egna kapital ökade med MSEK 5 324.

I samband med noteringen på Nasdaq Stockholm konverterades 12 735 850 stamaktier av serie A till 12 735 850 stamaktier av serie B till konverteringskurs 1:1. Vid samma tillfälle gjordes en aktiesplit av stamaktier av serie A och B (50:1). Ytterligare 1 863 207 500 stamaktier av serie A konverterades efter aktiesplitten till 1 863 207 500 stamaktier av serie B till en konverteringskurs 1:1.

I anslutning till noteringen omvandlades aktier i Volvo Car Corporation, ägda av ett antal nuvarande och tidigare medlemmar i koncernledningen och styrelsen som en följd av deras privata investeringar i ett tidigare incitamentsprogram i Volvo Car Corporation. Dessa aktier har genom en apportemission bytts ut mot 1 721 903 stamaktier i Volvo Car AB (publ.).

Utestående aktier	31 dec 2021	31 dec 2020
Stamaktier av serie A	—	50 000 000
Stamaktier av serie B	2 979 524 179	—
Preferensaktier av serie C	—	1 138 794
Totalt antal aktier	**2 979 524 179**	**51 138 794**

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Information avseende förändringar i aktiekapitalet

Månad	År	Händelse	Förändring i antal aktier	Totalt utestående antal aktier	Kvotvärde per aktie, SEK	Förändring i aktiekapitalet, SEK	Totalt aktiekapital, SEK
06	2010	Startdatum	100 000	100 000	1,00	100 000	100 000
05	2016	Fondemission	—	100 000	5,00	400 000	500 000
12	2016	Aktiesplit	400 000	500 000	1,00	—	500 000
12	2016	Fondemission	49 500 000	50 000 000	1,00	49 500 000	50 000 000
12	2016	Nyemission av preferensaktier	500 000	50 500 000	1,00	500 000	50 500 000
12	2019	Inlösen av preferensaktier	–500 000	50 000 000	1,00	–500 000	50 000 000
12	2019	Nyemission av preferensaktier	1 138 794	51 138 794	1,00	1 138 794	51 138 794
10	2021	Inlösen av preferensaktier	–1 138 794	50 000 000	1,00	–1 138 794	50 000 000
10	2021	Fondemission	—	50 000 000	1,02	1 138 794	51 138 794
10	2021	Konvertering av stamaktier av serie A till stamaktier av serie B	—	50 000 000	1,02	—	51 138 794
10	2021	Aktiesplit	2 450 000 000	2 500 000 000	0,02	—	51 138 794
10	2021	Nyemission	377 358 490	2 877 358 490	0,02	7 719 063	58 857 857
10	2021	Apportemission	1 721 903	2 879 080 393	0,02	35 222	58 893 079
10	2021	Riktad nyemission till tidigare preferens-aktieägare	100 443 786	2 979 524 179	0,02	2 054 630	60 947 709
10	2021	Konvertering av stamaktier av serie A till stamaktier av serie B	—	2 979 524 179	0,02	—	60 947 709

Överkursfonden hänför sig till apportemissionen som skedde år 2010 i samband med Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltds förvärv. Överkursfonden innefattar även erhållet kapital (reducerat med transaktionskostnader) utöver nominellt belopp i samband med nyemissionen av preferensaktier.

Övrigt tillskjutet kapital avser koncernbidrag från Geely Sweden Holding Group och ovillkorat aktieägartillskott från Shanghai Geely Zhaoyuan International Investment Co., Ltd.

Omräkningsreserven består av valutasäkringar av nettoinvesteringar i utlandsverksamhet och valutakursdifferenser som är hänförliga till utländska bolag med en annan redovisningsvaluta än den rapporteringsvaluta som tillämpas i koncernen. Moderbolagets och koncernens finansiella rapporter är presenterade i SEK.

Övriga reserver består av förändringar i marknadsvärdet på säkringsinstrument för kassaflöden i de fall där säkringsredovisning tillämpas.

Balanserade vinstmedel utgörs av årets och tidigare års resultat samt omvärderingar relaterade till ersättningar till anställda efter avslutad anställning. Balanserade vinstmedel innefattar även effekt av förvärvad verksamhet under gemensamt bestämmande inflytande inom Geelykoncernen samt utdelning till aktieägare.

Innehav utan bestämmande inflytande avser huvudsakligen den del av eget kapital som tillhör Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd utan bestämmande inflytande. Koncernen har ett innehav på 50 procent i följande bolag; Daqing Volvo Car Manufacturing Co., Ltd, Zhangjiakou Volvo Car Engine Manufacturing Co., Ltd samt Shanghai Volvo Car Research and Development Co., Ltd och har bedömts ha ett bestämmande inflytande över verksamheten. I koncernens finansiella rapporter är dessa bolag klassificerade som dotterföretag och således fullt konsoliderade med ett minoritetsintresse på 50 procent.

Innehav utan bestämmande inflytande minskade år 2021 genom utdelningar om MSEK 9 199 (—) m från Daqing Volvo Car Manufacturing Co., Ltd och SEK 492 (—) m från Zhangjiakou Volvo Car Engine Manufacturing Co., Ltd till dess aktieägare Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd.

I juli 2021 ökade innehav utan bestämmande inflytande genom en riktad nyemssion i Zenseact AB om MSEK 907 (—) och i september 2021 genom ett kapitaltillskott till HaleyTek AB om MSEK 360 (—) från ECARX Technology Co., Ltd.

I september 2021 förvärvade det helägda dotterbolaget Volvo Car Retail AB den 50 procentiga minoritetsandelen i Bra Bil Sverige AB, vilket resulterade i en avyttring av innehav utan bestämmande inflytande om MSEK 228. För ytterligare information, se Not 8 – Innehav i dotterbolag (moderbolaget). Under 2021 lämnade Bra Bil Sverige AB en utdelning om MSEK 17 (4) till sina aktieägare.

Vid utgången av 2021 uppgick innehav utan bestämmande inflytande till MSEK 4 560 (11 006).

Totalt eget kapital består av eget kapital hänförligt till moderbolagets ägare och eget kapital hänförligt till innehav utan bestämmande inflytande. Vid utgången av 2021 uppgick koncernens totala egna kapital till MSEK 94 978 (70 418).

20221012200847

NOT 22 – KORTFRISTIGA PLACERINGAR OCH LIKVIDA MEDEL

Kortfristiga placeringar

Kortfristiga placeringar är likvida finansiella instrument som snabbt kan konverteras till likvida medel eftersom löptiden tenderar att understiga ett år. Koncernens kortfristiga placeringar består av räntebärande instrument som har en löptid som överstiger tre månader från anskaffningstidpunkten.

Likvida medel

Likvida medel består av banktillgodohavanden, kortfristig inlåning i banker och företagcertifikat som har en löptid på maximalt 90 dagar från anskaffningstidpunkten och det förelligger ingen signifikant risk för större fluktuation i dess värde.

Kortfristiga placeringar	31 dec 2021	31 dec 2020
Företagscertifikat	1 860	750
Placeringslån i bank	6 136	7 337
Summa	**7 996**	**8 087**

Likvida medel	31 dec 2021	31 dec 2020
Banktillgodohavanden	39 210	41 168
Placeringslån i bank	22 223	19 648
Företagscertifikat	832	776
Summa[1]	**62 265**	**61 592**

1) MSEK 48 (96) har klassificerats som tillgångar som innehas för försäljning. För mer information,se not 34 Tillgångar och skulder som innehas för försäljning.

Likvida medel inkluderar MSEK 3 881 (2 458) där begränsningar förekommer, huvudsakligen är det likvida medel i vissa länder där valutarestriktioner eller andra rättsliga restriktioner tillämpas. Därmed är det inte möjligt att direkt använda dessa likvida medel i andra delar av koncernen, däremot kan dessa likvida medel i normalfallet användas för Volvo Cars verksamhet inom respektive land.

NOT 23 – EGET KAPITAL

Eget kapital

Ett egetkapitalinstrument är varje form av avtal som utgör en residual rättighet till ett företags tillgångar efter avdrag för dess skulder. Volvo Car AB (publ.) hade emitterade preferensaktier som klassificerades som egetkapitalinstrument i och med att kriterierna för klassificering som eget kapital var uppfyllda. I oktober 2021 löstes dessa preferensaktier in. Preferensaktierna har företrädesrätt jämfört med stamaktier vad avser rätten till utdelningar och företräde till nettotillgångarna vid en likvidation. Dock är preferensaktier efterställda övriga finansiella skulder.

Koncernbidrag och ovillkorade aktieägartillskott

Lämnade koncernbidrag till moderbolaget redovisas i eget kapital, tillsammans med skatteeffekten. Erhållna koncernbidrag från moderbolag och skatteeffekten på dessa bidrag redovisas i eget kapital i enlighet med de principer som gäller för aktieägartillskott.

Erhållna ovillkorade aktieägartillskott från moderbolaget redovisas direkt i eget kapital.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Volvo Car AB (publ.) hade emitterat konverteringsbara preferensaktier vilka löstes in i oktober 2021 då Volvo Cars utnyttjade sin call option. I och med att det inte fanns någon ovillkorad skyldighet att erlägga betalning till innehavaren under avtalets löptid, klassificerades Instrumentet som eget kapitalinstrument.

Preferensaktierna utgjorde ett egetkapitalinstrument eftersom betalning av utdelning beslutas på bolagsstämma och inlösen av aktierna (inbäddad call option fanns) kunde enbart ske på Volvo Cars ABs (publ.) initiativ. Därmed så fanns det inte någon avtalad rätt för investerarna att få medel utbetalade och därför var bedömningen att preferensaktierna utgjorde ett egetkapitalinstrument. När konvertering av preferensaktierna till stamaktier skedde, var det till en fast konverteringskurs. Beslut om konvertering togs på bolagsstämman.

Aktiekapitalet består av 2 979 524 179 stamaktier (B-aktier). Varje stamaktie berättigar till en röst. En stamaktie berättigar innehavaren till en utdelning som fastställs av bolagsstämman. Alla utgivna aktier är fullt betalda.

Under år 2019 skedde en riktad nyemission av 1 138 794 konverteringsbara preferensaktier, varmed koncernens egna kapital ökade med MSEK 5 011 (reducerat för transaktionskostnader). Dessa preferensaktier blev under år 2021 inlösta.

Den 29 oktober 2021 noterades Volvo Car AB (publ.) på Nasdaq-börsen i Stockholm. En nyemission gjordes om 377 358 490 stamaktier, för teckningspriset SEK 53 per aktie, varmed koncernens egna kapital ökade med MSEK 20 000 (reducerat för transaktionskostnader).

En riktad nyemission till tidigare preferensaktieägare om 100 443 786 stamaktier utfördes, varmed koncernens egna kapital ökade med MSEK 5 324.

I samband med noteringen på Nasdaq Stockholm konverterades 12 735 850 stamaktier av serie A till 12 735 850 stamaktier av serie B till konverteringskurs 1:1. Vid samma tillfälle gjordes en aktiesplit av stamaktier av serie A och B (50:1). Ytterligare 1 863 207 500 stamaktier av serie A konverterades efter aktiespliten till 1 863 207 500 stamaktier av serie B till en konverteringskurs 1:1.

I anslutning till noteringen omvandlades aktier i Volvo Car Corporation, ägda av ett antal nuvarande och tidigare medlemmar i koncernledningen och styrelsen som en följd av deras privata investeringar i ett tidigare incitamentsprogram i Volvo Car Corporation. Dessa aktier har genom en apportemission bytts ut mot 1 721 903 stamaktier i Volvo Car AB (publ.).

Utestående aktier	31 dec 2021	31 dec 2020
Stamaktier av serie A	—	50 000 000
Stamaktier av serie B	2 979 524 179	—
Preferensaktier av serie C	—	1 138 794
Totalt antal aktier	**2 979 524 179**	**51 138 794**

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Information avseende förändringar i aktiekapitalet

Månad	År	Händelse	Förändring i antal aktier	Totalt utestående antal aktier	Kvotvärde per aktie, SEK	Förändring i aktiekapitalet, SEK	Totalt aktiekapital, SEK
06	2010	Startdatum	100 000	100 000	1,00	100 000	100 000
05	2016	Fondemission	—	100 000	5,00	400 000	500 000
12	2016	Aktiesplit	400 000	500 000	1,00	—	500 000
12	2016	Fondemission	49 500 000	50 000 000	1,00	49 500 000	50 000 000
12	2016	Nyemission av preferensaktier	500 000	50 500 000	1,00	500 000	50 500 000
12	2019	Inlösen av preferensaktier	–500 000	50 000 000	1,00	–500 000	50 000 000
12	2019	Nyemission av preferensaktier	1 138 794	51 138 794	1,00	1 138 794	51 138 794
10	2021	Inlösen av preferensaktier	–1 138 794	50 000 000	1,00	–1 138 794	50 000 000
10	2021	Fondemission	—	50 000 000	1,02	1 138 794	51 138 794
10	2021	Konvertering av stamaktier av serie A till stamaktier av serie B	2 450 000 000	2 500 000 000	1,02	—	51 138 794
10	2021	Aktiesplit	377 358 490	2 877 358 490	0,02	—	51 138 794
10	2021	Nyemission	1 721 903	2 879 080 393	0,02	7 719 063	58 857 857
10	2021	Apportemission	100 443 786	2 979 524 179	0,02	35 222	58 893 079
10	2021	Riktad nyemission till tidigare preferens-aktieägare	—	2 979 524 179	0,02	2 054 630	60 947 709
10	2021	Konvertering av stamaktier av serie A till stamaktier av serie B	—	2 979 524 179	0,02	—	60 947 709

Överkursfonden hänför sig till apportemissionen som skedde år 2010 i samband med Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltds förvärv. Överkursfonden innefattar även erhållet kapital (reducerat med transaktionskostnader) utöver nominellt belopp i samband med nyemissionen av preferensaktier.

Övrigt tillskjutet kapital avser koncernbidrag från Geely Sweden Holding Group och ovillkorat aktieägartillskott från Shanghai Geely Zhaoyuan International Investment Co., Ltd.

Omräkningsreserven består av valutasäkringar av nettoinvesteringar i utlandsverksamhet och valutakursdifferenser som är hänförliga till utländska bolag med en annan redovisningsvaluta än den rapporteringsvaluta som tillämpas i koncernen. Moderbolagets och koncernens finansiella rapporter är presenterade i SEK.

Övriga reserver består av förändringar i marknadsvärdet på säkringsinstrument för kassaflöden i de fall där säkringsredovisning tillämpas.

Balanserade vinstmedel utgörs av årets och tidigare års resultat samt omvärderingar relaterade till ersättningar till anställda efter avslutad anställning. Balanserade vinstmedel innefattar även effekt av förvärvad verksamhet under gemensamt bestämmande inflytande inom Geelykoncernen samt utdelning till aktieägare.

Innehav utan bestämmande inflytande avser huvudsakligen den del av eget kapital som tillhör Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd utan bestämmande inflytande. Koncernen har ett innehav på 50 procent i följande bolag; Daqing Volvo Car Manufacturing Co., Ltd, Zhangjiakou Volvo Car Engine Manufacturing Co., Ltd samt Shanghai Volvo Car Research and Development Co.,Ltd och har bedömts ha ett bestämmande inflytande över verksamheten. I koncernens finansiella rapporter är dessa bolag klassificerade som dotterföretag och således fullt konsoliderade med ett minoritetsintresse på 50 procent.

Innehav utan bestämmande inflytande minskade år 2021 genom utdelningar om MSEK 9 199 (—) m från Daqing Volvo Car Manufacturing Co., Ltd och SEK 492 (—) m från Zhangjiakou Volvo Car Engine Manufacturing Co., Ltd till dess aktieägare Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd.

I juli 2021 ökade innehav utan bestämmande inflytande genom en riktad nyemssion i Zenseact AB om MSEK 907 (—) och i september 2021 genom ett kapitaltillskott till HaleyTek AB om MSEK 360 (—) från ECARX Technology Co., Ltd.

I september 2021 förvärvade det helägda dotterbolaget Volvo Car Retail AB den 50 procentiga minoritetsandelen i Bra Bil Sverige AB, vilket resulterade i en avyttring av innehav utan bestämmande inflytande om MSEK 228. För ytterligare information, se Not 8 – Innehav i dotterbolag (moderbolaget). Under 2021 lämnade Bra Bil Sverige AB en utdelning om MSEK 17 (4) till sina aktieägare.

Vid utgången av 2021 uppgick innehav utan bestämmande inflytande till MSEK 4 560 (11 006).

Totalt eget kapital består av eget kapital hänförligt till moderbolagets ägare och eget kapital hänförligt till innehav utan bestämmande inflytande. Vid utgången av 2021 uppgick koncernens totala egna kapital till MSEK 94 978 (70 418).

NOT 24 – ERSÄTTNING TILL ANSTÄLLDA EFTER AVSLUTAD ANSTÄLLNING

Pensionsförmåner

Koncernen administrerar flera program för ersättning efter avslutad anställning, främst i form av pensionsplaner. Andra förmåner utgörs exempelvis av ersättning för funktionsnedsättning, livförsäkring och hälsoförmåner. De administrerade pensionsplanerna klassificeras antingen som avgiftsbestämda eller som förmånsbestämda. Koncernen har både avgiftsbestämda och förmånsbestämda pensionsplaner och de största pensionsplanerna finns i Sverige och Belgien.

Vad gäller en avgiftsbestämd plan betalar koncernen en avgift till en separat extern juridisk enhet och har ingen rättslig förpliktelse att betala ytterligare avgifter om denna enhet inte är tillräckligt konsoliderad för att betala samtliga förmåner. Koncernens resultat belastas med kostnader i takt med att pensionsavgifterna förfaller till betalning. Vissa avgiftsbestämda planer kombinerar åtagandet att betala avgifter med ett löfte om garanterad minimiavkastning på investeringar. Dessa planer klassificeras som förmånsbestämda pensionsplaner.

En förmånsbestämd plan är en pensionsplan som definierar vilken pension en anställd kommer att erhålla vid pensionering, beroende på en eller flera faktorer såsom ålder, anställningstid och ersättning. I de fall planerna är fonderade har tillgångarna avskiljts i bland annat pensionsstiftelser. Förmånsbestämda pensionsplaner klassificeras och redovisas i balansräkningen och värdet av den förmånsbestämda förpliktelsen på balansdagen utgörs av de framtida betalningarnas nuvärde med avdrag för verkligt värde på eventuella förvaltningstillgångar.

Pensionskostnaden vad avser förmånsbestämda planer beräknas i enlighet med den s.k. PUC metoden (Projected Unit Credit). Beräkningen utförs årligen av oberoende aktuarier. Koncernens åtaganden värderas till nuvärdet av beräknade framtida utbetalningar med användning av en diskonteringsränta som motsvarar räntan på högkvalitativa företagsobligationer, eller när data ej finns tillgängligt, på statsobligationer noterade i den valuta i vilken förmånen kommer att betalas, och med en löptid som motsvarar de aktuella åtagandena.

Mot bakgrund av att Sverige inte har en omfattande marknad för högkvalitativa företagsobligationer har diskonteringsräntan baserats på bostadsobligationer med hög kreditvärdighet vars marknad är stor och likvid. De väsentliga aktuariella antagandena återfinns nedan.

Aktuariella vinster och förluster till följd av erfarenhetsbaserade justeringar och förändringar i aktuariella antaganden redovisas i övrigt totalresultat under den period då de uppstår. Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare perioder redovisas direkt i resultaträkningen.

Räntekostnaden, netto har beräknats genom att den förmånsbestämda nettobalansen av den förmånsbestämda pensionsförpliktelsen och verkligt värde på förvaltningstillgångarna har multiplicerats med den aktuella diskonteringsräntan.

Avgångsvederlag

Denna typ av ersättningar utgår när en anställds anställning sagts upp av koncernen före normal pensionstidpunkt eller då en anställd har accepterat frivillig avgång i utbyte mot sådana ersättningar. Koncernen redovisar dessa ersättningar vid den tidigaste av följande tidpunkter: (a) när koncernen inte längre har möjlighet att återkalla erbjudandet om ersättning; och (b) när koncernen redovisar utgifter för en omstrukturering som innebär att avgångsvederlag kommer att utbetalas.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Värdet av förmånsbestämda planer fastställs genom aktuariella beräkningar som baseras på antaganden avseende diskonteringsränta, framtida löneökningar, inflation, dödlighetstal samt demografiska omständigheter. Varje förändring i dessa antaganden påverkar det beräknade värdet på pensionsförpliktelserna. Diskonteringsräntan, som är det mest väsentliga antagandet, grundar sig på marknadsmässig avkastning på högkvalitativa företags- eller statsobligationer noterade i den valuta i vilken förmånen kommer att betalas och med löptider som motsvarar pensionsförpliktelsen. Diskonteringsräntan för svenska förmånsbestämda pensionsplaner fastställs baserat på bostadsobligationer. En lägre diskonteringsränta ökar nuvärdet på pensionsförpliktelserna och kostnaderna för dem, medan en högre diskonteringsränta har motsatt effekt.

En beskrivning av de väsentligaste pensionsplanerna i koncernen presenteras nedan.

Sverige

I Sverige har koncernen sex pensionsplaner, varav tre är fonderade. Den största planen är den svenska ITP 2-planen. ITP 2 (Industrins och handelns tilläggspension) är en kollektivavtalad pensionsförmån som omfattar tjänstemän där pensionsförmånen baseras på den anställdes slutlön. Koncernens förmånsbestämda planer säkras på tre sätt: som en skuld i balansräkningen, tillgångar som innehas i separata pensionsfonder samt genom försäkringsbetalningar. Planer som finansieras genom försäkringsbetalningar är förmånsbestämda planer redovisade som avgiftsbestämda planer. I Sverige säkras dessa planer hos försäkringsbolaget Alecta.

Andelen som är försäkrad hos Alecta hänför sig till en förmånsbestämd plan som består av flera arbetsgivare och redovisas enligt ett uttalande från Rådet för finansiell rapportering, UFR 10. För räkenskapsåret 2021 har koncernen inte haft tillgång till den information som krävs för att kunna redovisa sin proportionella andel av planens förpliktelser, förvaltningstillgångar och kostnader vilket medfört att planen inte varit möjlig att redovisa som en förmånsbestämd plan. Koncernen beräknar att under 2022 betala premier till Alecta om cirka MSEK 168. Koncernens andel av totala sparpremier för ITP2 i Alecta uppgick per den 31 december 2021 till 0,32 (0,22) procent och koncernens andel av totalt antal aktiva försäkrade uppgick till 1,42 (1,56) procent.

Den kollektiva konsolideringsnivån utgörs av marknadsvärdet på Alectas tillgångar i procent av försäkringsåtagandena beräknade enligt Alectas försäkringstekniska metoder och antaganden, vilket inte överensstämmer med IAS 19. Den kollektiva konsolideringsnivån ska normalt tillåtas variera mellan 125 och 175 procent. Om konsolideringsnivån under- eller överstiger normalintervallet kan en åtgärd vara att höja det avtalade priset för nyteckning och utökning av befintliga förmåner eller att införa premiereduktioner. Vid utgången av 2021 uppgick Alectas överskott i form av den kollektiva konsolideringsnivån till 172 (148) procent.

I de fall det finns lokal lagstiftning som kräver en kreditförsäkring för finansierade eller icke-finansierade planer sker detta med en extern part.

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Belgien

I Belgien har koncernen tre pensionsplaner, varav samtliga är fonderade. Samtliga baseras på det kollektivavtal som gäller för företaget i Belgien. Pensionsplanen för tjänstemän och den stängda pensionsplanen för kollektivanställda som tjänstgjorde före 2009 är förmånsbestämda planer. Pensionsförmånerna baseras på den anställdes slutlön samt tjänstgöringstid i företaget. Pensionsplanen för kollektivanställda som tjänstgör från och med 2009 är en avgiftsbestämd plan. Finansieringen av de förmåns- och avgiftsbestämda förpliktelserna hanteras externt genom ett antal pensionsstiftelser och försäkringskontrakt.

I Belgien har koncernen också avtal om förtidspensionering (ersättningar vid uppsägning - bridge plans) liksom jubileumsplaner (övriga långfristiga ersättningar). Avtalen om förtidspensionering är ofonderade medan jubileumsplanerna är fonderade.

Sammandrag av ersättningar till anställda efter avslutad anställning

Förpliktelser för ersättningar till anställda efter avslutad anställning redovisas i följande poster i balansräkningen:

	31 dec 2021	31 dec 2020
Ersättningar efter avslutad anställning	11 961	14 187
Övriga avsättningar (Not 25)	395	379
Vid årets slut	**12 356**	**14 566**

Tabellerna nedan visar koncernens förpliktelser för ersättningar till anställda efter avslutad anställning, de antaganden som använts för att fastställa dessa förpliktelser, förvaltningstillgångar relaterade till dessa förpliktelser för ersättningar till anställda, samt de belopp som redovisas i resultat- och balansräkningen. Koncernens avsättning för ersättningar till anställda efter avslutad anställning uppgår till MSEK 12 356 (14 566). I beloppet ingår kapitalförsäkringar och liknande åtaganden om MSEK 395 (379) avseende premiebestämda pensioner i Sverige.

Räkenskapsår som avslutas den	Summa 31 dec 2021	varav Sverige 31 dec 2021	varav Belgien 31 dec 2021	Summa 31 dec 2020	varav Sverige 31 dec 2020	varav Belgien 31 dec 2020
Belopp redovisade i balansräkningen						
Nuvärde på helt eller delvis fonderade förpliktelser	28 167	19 891	4 266	29 093	20 912	4 297
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	16 206	9 760	3 379	14 906	9 239	3 116
Underskott (överskott) på fonderade planer	**11 961**	**10 131**	**887**	**14 187**	**11 673**	**1 181**
Avsättning (tillgång) redovisad i balansräkningen	**11 961**	**10 131**	**887**	**14 187**	**11 673**	**1 181**
Huvudsakliga aktuariella antaganden						
Viktade genomsnittliga antaganden för fastställandet av förpliktelserna						
Diskonteringsränta, %	1,84	2,00	1,10	1,34	1,45	0,73
Löneökningstakt, %	3,10	3,15	2,91	2,98	3,00	2,91
Inflationstakt, %	1,88	1,75	1,75	1,72	1,60	1,75
Pensionsindexeringstakt, %	1,89	1,75	N/A	1,73	1,60	N/A

De aktuariella antagandena utgör de mest väsentliga antaganden som tillämpats vid beräkning av förmånsbaserade åtaganden på balansdagen. Vid bestämmande av diskonteringsräntan utgår företaget från AA-klassade företags- och bostadsobligationer som matchar durationen i åtagandena. Om sådana företags- och bostadsobligationer ej är tillgängliga används statsobligationer.

Inflationsantagandena är baserade på en sammanvägning av centralbanksmål, implicit marknadförväntan och långsiktiga prognoser från analytiker.

Antaganden om livslängd baserar sig på rådgivning hos aktuarier i enlighet med publicerad statistik och erfarenhet inom respektive land. Antaganden om livslängd i Sverige bygger på dödlighetsundersökningen DUS14 för tjänstemän. DUS 14 dödlighetstabellen är generationsbaserad. Antaganden om livslängd i Belgien är inte väsentliga, då pensionsförmånen består av en engångsbetalning vid pensionsåldern.

Koncernen ser årligen över aktuariella antaganden och gör justeringar av dessa när detta anses lämpligt.

2022101200849

NOT 24 – ERSÄTTNING TILL ANSTÄLLDA EFTER AVSLUTAD ANSTÄLLNING

[redacted]

Pensionsförmåner

Koncernen administrerar flera program för ersättning efter avslutad anställning, främst i form av pensionsplaner. Andra förmåner utgörs exempelvis av ersättning för funktionsnedsättning, livförsäkring och hälsoförmåner. De administrerade pensionsplanerna klassificeras antingen som avgiftsbestämda eller som förmånsbestämda. Koncernen har både avgiftsbestämda och förmånsbestämda pensionsplaner och de största pensionsplanerna finns i Sverige och Belgien.

Vad gäller en avgiftsbestämd plan betalar koncernen en avgift till en separat extern juridisk enhet och har ingen rättslig förpliktelse att betala ytterligare avgifter om denna enhet inte är tillräckligt konsoliderad för att betala samtliga förmåner. Koncernens resultat belastas med kostnader i takt med att pensionsavgifterna förfaller till betalning. Vissa avgiftsbestämda planer kombinerar åtagandet att betala avgifter med ett löfte om garanterad minimiavkastning på investeringar. Dessa planer klassificeras som förmånsbestämda pensionsplaner.

En förmånsbestämd plan är en pensionsplan som definierar vilken pension en anställd kommer att erhålla vid pensionering, beroende på en eller flera faktorer såsom ålder, anställningstid och ersättning. I de fall planerna är fonderade har tillgångarna avskiljts i bland annat pensionsstiftelser. Förmånsbestämda pensionsplaner klassificeras och redovisas i balansräkningen och värdet av den förmånsbestämda förpliktelsen på balansdagen utgörs av de framtida betalningarnas nuvärde med avdrag för verkligt värde på eventuella förvaltningstillgångar.

Pensionskostnaden vad avser förmånsbestämda planer beräknas i enlighet med den s.k. PUC metoden (Projected Unit Credit). Beräkningen utförs årligen av oberoende aktuarier. Koncernens åtaganden värderas till nuvärdet av beräknade framtida utbetalningar med användning av en diskonteringsränta som motsvarar räntan på högkvalitativa företagsobligationer, eller när data ej finns tillgängligt, på statsobligationer noterade i den valuta i vilken förmånen kommer att betalas, och med en löptid som motsvarar de aktuella åtagandena.

Mot bakgrund av att Sverige inte har en omfattande marknad för högkvalitativa företagsobligationer har diskonteringsräntan baserats på bostadsobligationer med hög kreditvärdighet vars marknad är stor och likvid. De väsentliga aktuariella antagandena återfinns nedan.

Aktuariella vinster och förluster till följd av erfarenhetsbaserade justeringar och förändringar i aktuariella antaganden redovisas i övrigt totalresultat under den period då de uppstår. Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare perioder redovisas direkt i resultaträkningen.

Räntekostnaden, netto har beräknats genom att den förmånsbestämda nettobalansen av den förmånsbestämda pensionsförpliktelsen och verkligt värde på förvaltningstillgångarna har multiplicerats med den aktuella diskonteringsräntan.

Avgångsvederlag

Denna typ av ersättningar utgår när en anställds anställning sagts upp av koncernen före normal pensionstidpunkt eller då en anställd har accepterat frivillig avgång i utbyte mot sådana ersättningar. Koncernen redovisar dessa ersättningar vid den tidigaste av följande tidpunkter: (a) när koncernen inte längre har möjlighet att återkalla erbjudandet om ersättning; och (b) när koncernen redovisar utgifter för en omstrukturering som innebär att avgångsvederlag kommer att utbetalas.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Värdet av förmånsbestämda planer fastställs genom aktuariella beräkningar som baseras på antaganden avseende diskonteringsränta, framtida löneökningar, inflation, dödlighetstal samt demografiska omständigheter. Varje förändring i dessa antaganden påverkar det beräknade värdet på pensionsförpliktelserna. Diskonteringsräntan, som är det mest väsentliga antagandet, grundar sig på marknadsmässig avkastning på högkvalitativa företags- eller statsobligationer noterade i den valuta i vilken förmånen kommer att betalas och med löptider som motsvarar pensionsförpliktelsen. Diskonteringsräntan för svenska förmånsbestämda pensionsplaner fastställs baserat på bostadsobligationer. En lägre diskonteringsränta ökar nuvärdet på pensionsförpliktelserna och kostnaderna för dem, medan en högre diskonteringsränta har motsatt effekt.

En beskrivning av de väsentligaste pensionsplanerna i koncernen presenteras nedan.

Sverige

I Sverige har koncernen sex pensionsplaner, varav tre är fonderade. Den största planen är den svenska ITP 2-planen. ITP 2 (Industrins och handelns tilläggspension) är en kollektivavtalad pensionsförmån som omfattar tjänstemän där pensionsförmånen baseras på den anställdes slutlön. Koncernens förmånsbestämda planer säkras på tre sätt: som en skuld i balansräkningen, tillgångar som innehas i separata pensionsfonder samt genom försäkringsbetalningar. Planer som finansieras genom försäkringsbetalningar är förmånsbestämda planer redovisade som avgiftsbestämda planer. I Sverige säkras dessa planer hos försäkringsbolaget Alecta.

Andelen som är försäkrad hos Alecta hänför sig till en förmånsbestämd plan som består av flera arbetsgivare och redovisas enligt ett uttalande från Rådet för finansiell rapportering, UFR 10. För räkenskapsåret 2021 har koncernen inte haft tillgång till den information som krävs för att kunna redovisa sin proportionella andel av planens förpliktelser, förvaltningstillgångar och kostnader vilket medfört att planen inte varit möjlig att redovisa som en förmånsbestämd plan. Koncernen beräknar att under 2022 betala premier till Alecta om cirka MSEK 168. Koncernens andel av totala sparpremier för ITP2 i Alecta uppgick per den 31 december 2021 till 0,32 (0,22) procent och koncernens andel av totalt antal aktiva försäkrade uppgick till 1,42 (1,56) procent.

Den kollektiva konsolideringsnivån utgörs av marknadsvärdet på Alectas tillgångar i procent av försäkringsåtagandena beräknade enligt Alectas försäkringstekniska metoder och antaganden, vilket inte överensstämmer med IAS 19. Den kollektiva konsolideringsnivån ska normalt tillåtas variera mellan 125 och 175 procent. Om konsolideringsnivån under- eller överstiger normalintervallet kan en åtgärd vara att höja det avtalade priset för nyteckning och utökning av befintliga förmåner eller att införa premiereduktioner. Vid utgången av 2021 uppgick Alectas överskott i form av den kollektiva konsolideringsnivån till 172 (148) procent.

I de fall det finns lokal lagstiftning som kräver en kreditförsäkring för finansierade eller icke-finansierade planer sker detta med en extern part.

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Belgien

I Belgien har koncernen tre pensionsplaner, varav samtliga är fonderade. Samtliga baseras på det kollektivavtal som gäller för företaget i Belgien. Pensionsplanen för tjänstemän och den stängda pensionsplanen för kollektivanställda som tjänstgjorde före 2009 är förmånsbestämda planer. Pensionsförmånerna baseras på den anställdes slutlön samt tjänstgöringstid i företaget. Pensionsplanen för kollektivanställda som tjänstgör från och med 2009 är en avgiftsbestämd plan. Finansieringen av de förmåns- och avgiftsbestämda förpliktelserna hanteras externt genom ett antal pensionsstiftelser och försäkringskontrakt.

I Belgien har koncernen också avtal om förtidspensionering (ersättningar vid uppsägning - bridge plans) liksom jubileumsplaner (övriga långfristiga ersättningar). Avtalen om förtidspensionering är ofonderade medan jubileumsplanerna är fonderade.

Sammandrag av ersättningar till anställda efter avslutad anställning

Förpliktelser för ersättningar till anställda efter avslutad anställning redovisas i följande poster i balansräkningen:

	31 dec 2021	31 dec 2020
Ersättningar efter avslutad anställning	11 961	14 187
Övriga avsättningar (Not 25)	395	379
Vid årets slut	**12 356**	**14 566**

Tabellerna nedan visar koncernens förpliktelser för ersättningar till anställda efter avslutad anställning, de antaganden som använts för att fastställa dessa förpliktelser, förvaltningstillgångar relaterade till dessa förpliktelser för ersättningar till anställda, samt de belopp som redovisas i resultat- och balansräkningen. Koncernens avsättning för ersättningar till anställda efter avslutad anställning uppgår till MSEK 12 356 (14 566). I beloppet ingår kapitalförsäkringar och liknande åtaganden om MSEK 395 (379) avseende premiebestämda pensioner i Sverige.

	Summa	varav Sverige	varav Belgien	Summa	varav Sverige	varav Belgien
Räkenskapsår som avslutas den	**31 dec 2021**	**31 dec 2021**	**31 dec 2021**	31 dec 2020	31 dec 2020	31 dec 2020
Belopp redovisade i balansräkningen						
Nuvärde på helt eller delvis fonderade förpliktelser	28 167	19 891	4 266	29 093	20 912	4 297
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	16 206	9 760	3 379	14 906	9 239	3 116
Underskott (överskott) på fonderade planer	**11 961**	**10 131**	**887**	**14 187**	**11 673**	**1 181**
Avsättning (tillgång) redovisad i balansräkningen	**11 961**	**10 131**	**887**	**14 187**	**11 673**	**1 181**
Huvudsakliga aktuariella antaganden						
Viktade genomsnittliga antaganden för fastställandet av förpliktelserna						
Diskonteringsränta, %	1,84	2,00	1,10	1,34	1,45	0,73
Löneökningstakt, %	3,10	3,15	2,91	2,98	3,00	2,91
Inflationstakt, %	1,88	1,75	1,75	1,72	1,60	1,75
Pensionsindexeringstakt, %	1,89	1,75	N/A	1,73	1,60	N/A

De aktuariella antagandena utgör de mest väsentliga antaganden som tillämpats vid beräkning av förmånsbaserade åtaganden på balansdagen. Vid bestämmande av diskonteringsräntan utgår företaget från AA-klassade företags- och bostadsobligationer som matchar durationen i åtagandena. Om sådana företags-och bostadsobligationer ej är tillgängliga används statsobligationer.

Inflationsantagandena är baserade på en sammanvägning av centralbanksmål, implicit marknadförväntan och långsiktiga prognoser från analytiker.

Antaganden om livslängd baserar sig på rådgivning hos aktuarier i enlighet med publicerad statistik och erfarenhet inom respektive land. Antaganden om livslängd i Sverige bygger på dödlighetsundersökningen DUS14 för tjänstemän. DUS 14 dödlighetstabellen är generationsbaserad. Antaganden om livslängd i Belgien är inte väsentliga, då pensionsförmånen består av en engångsbetalning vid pensionsåldern.

Koncernen ser årligen över aktuariella antaganden och gör justeringar av dessa när detta anses lämpligt.

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Räkenskapsår som avslutas den	Summa 31 dec 2021	varav Sverige 31 dec 2021	varav Belgien 31 dec 2021	Summa 31 dec 2020	varav Sverige 31 dec 2020	varav Belgien 31 dec 2020
Förändringar av förpliktelsens nuvärde						
Förpliktelsens nuvärde vid årets början	29 093	20 912	4 297	27 345	19 145	4 227
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	1 103	867	176	1 030	793	183
Räntekostnader	389	304	31	430	323	35
Utbetalda ersättningar	–566	–326	–89	–626	–310	–119
Ökning hänförlig till rörelseförvärv	201	201	—	—	—	—
Omvärderingar	–2 479	–2 067	–261	1 469	961	158
Valutakursdifferenser	426	—	112	–555	—	–187
Förmånsförpliktelser vid årets slut	**28 167**	**19 891**	**4 266**	**29 093**	**20 912**	**4 297**
Förändring av förvaltningstillgångarna						
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde vid årets början	14 906	9 239	3 116	14 762	8 873	3 046
Ränteintäkter	198	134	24	236	151	27
Utbetalda ersättningar	98	91	83	–57	—	67
Omvärderingar	652	296	70	383	215	112
Valutakursdifferenser	352	—	86	–418	—	–136
Förvaltningstillgångarna vid årets slut	**16 206**	**9 760**	**3 379**	**14 906**	**9 239**	**3 116**
Pensionskostnad						
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	1 103	867	176	1 030	793	183
Räntekostnad	191	170	7	194	172	8
Omvärderingar av övriga långfristiga personalersättningar	–3	—	–3	95	—	94
Administrativa kostnader och skatter	24	—	21	25	—	21
Summa kostnad för förmånsbestämda planer	**1 315**	**1 037**	**201**	**1 344**	**965**	**306**
Pensionskostnad för avgiftsbestämda planer	3 423	2 866	268	3 299	2 784	272
Summa pensionskostnad redovisad i resultaträkningen	**4 738**	**3 903**	**469**	**4 643**	**3 749**	**578**
Omvärderingar (redovisat i Övrigt totalresultat) relaterade till förmånsbestämda planer	–3 123	–2 363	–331	992	745	–47
Effekter av ändrade demografiska antaganden	–4	—	—	–12	—	—
Effekter av ändrade finanslella antaganden	–2 087	–1 814	–164	1 422	1 009	40
Erfarenhetsbaserade justeringar	–384	–253	–94	–36	–49	24
Avkastning på förvaltningstillgångar (undantaget ränteintäkter)	–648	–296	–73	–382	–215	–111
Summa kostnad för förmånsbestämda planer redovisad i resultaträkningen och Övrigt totalresultat	**–1 808**	**–1 326**	**–130**	**2 336**	**1 710**	**259**

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

	Summa	varav Sverige	varav Belgien	Summa	varav Sverige	varav Belgien
Räkenskapsår som avslutas den	**31 dec 2021**	**31 dec 2021**	**31 dec 2021**	**31 dec 2020**	**31 dec 2020**	**31 dec 2020**
Avstämning förmånsbestämd pensions-avsättning (tillgång) (netto)						
Netto förmånsbestämd pensionsavsättning (tillgång) vid årets början	14 187	11 673	1 181	12 583	10 272	1 181
Total kostnad för förmånsbestämda planer redovisad i resultaträkningen	1 315	1 037	201	1 344	965	306
Omvärderingar avseende förmånsbestämda planer redovisad i övrigt totalresultat	–3 123	–2 363	–331	992	745[1]	–47
Ökning hänförlig till rörelseförvärv	201	201	—	—	—	—
Avgifter	–692	–417	–190	–595	–309	–208
Arbetsgivaren	–293	–91	–159	–227	—	–187
Utbetalda ersättningar	–399	–326	–31	–368	–309	–21
Valutakursdifferenser	73	—	26	–137	—	–51
Netto förmånsbestämd pensionsavsättning (tillgång) vid årets slut	**11 961**	**10 131**	**887**	**14 187**	**11 673**	**1 181**
Förmånsbestämd pensionsförpliktelse per kategori						
Anställda	15 538	11 139	3 521	16 124	11 684	3 586
Intjänade uppskjutna ersättningar	6 356	4 350	569	6 793	4 756	502
Pensionärer	6 273	4 402	176	6 176	4 472	209
Summa	**28 167**	**19 891**	**4 266**	**29 093**	**20 912**	**4 297**

1) Varav MSEK 596 avser en justering hänförlig till förändring i den aktuariella beräkningsmetoden för den svenska ITP 2-planen.

Förvaltningstillgångar

			varav marknadsnoterade	
Förvaltningstill-gångarnas verkliga värde per kategori	**2021**	**2020**	**2021**	**2020**
Likvida medel	511	2 481	260	2 481
Egetkapital-instrument	2 172	2 114	1 208	2 011
Skuldinstrument	7 387	5 423	6 206	4 780
Fastigheter	11	9	11	9
Investeringsfonder	4 247	3 077	4 244	3 072
Övriga tillgångar	1 878	1 802	1 811	1 622
Vid årets slut	**16 206**	**14 906**	**13 740**	**13 975**

Ansvaret för handhavandet av flertalet pensionsplaner åligger koncernen och därför har pensionsstiftelser bildats i olika länder. Tillgångar i dessa pensionsstiftelser innehas av en fond som är rättsligt skild från det rapporterande företaget och tillgångarna är till för att finansiera ersättningar till anställda. De största pensionsstiftelserna återfinns i Sverige, Belgien och Storbritannien. Pensionsstiftelerna förvaltas i enlighet med en kapitalbevaringsstrategi och riskexponeringen anpassas därefter. Investeringsstrategierna är långsiktiga och fördelningen mellan tillgångsslag ska säkerställa att investeringsportföljerna är väldiversifierade. Kapitalet förvaltas i enlighet med respektive pensionsstiftelses investeringspolicy. Löpande uppföljning görs av förvaltarna för att säkerställa att kapitalet allokeras och förvaltas i enlighet med gällande investeringspolicies. I Sverige bestäms miniminivån på värdet av förvaltningstillgångana av PRI Pensionsgaranti.

Koncernen har ett helägt dotterbolag, Volvo Car Pension Management AB (VCPM), med uppgift att övervaka koncernens pensionstillgångar.

Avkastning på förvaltningstillgångar var MSEK 851 (619).

Risker

Det finns huvudsakligen tre kategorier av risker som förknippas med förmånsbestämda pensionsförpliktelser och pensionstillgångar. Den första kategorin avser risker relaterade till den faktiska pensionsutbetalningens storlek. Ökad livslängd hos förmånstagarna samt inflation som påverkar löner och pensioner är de primära riskerna som påverkar den framtida utbetalningens storlek och därmed även avsättningens omfattning. Den andra kategorin avser avkastning på investeringar. Pensionsmedel är investerade i olika finansiella instrument där avkastningen är exponerad för marknadsförändringar. Svag avkastning kan reducera investeringarnas storlek och leda till att pensionsmedlen inte räcker för att täcka framtida pensionsutbetalningar. Den sista kategorin avser diskonteringsräntan som används för värderingen av pensionsåtagandet och förvaltningstillgångarna. Diskonteringsräntan som används för att beräkna nuvärdet av pensionsavsättningen kan variera och därmed påverka värderingen av den förmånsbestämda pensionsavsättningen. Diskonteringsräntan påverkar även räntekostnaden eller intäkten som redovisas bland de finansiella posterna samt även beräkningen av kostnaden för årets intjäning. Risker som livslängd, diskonteringsränta och inflation bevakas kontinuerligt.

Känslighetsanalys	**Sverige**	**Belgien**
Diskonteringsränta +0,5%	–2 021	–206
Diskonteringsränta –0,5%	2 303	239
Inflationstakt +0,5 %	2 303	135
Inflationstakt –0,5%	–2 021	–126

Vägd genomsnittlig längd på den förmånsbestämda pensionsskulden uppgår till 21,7 år för Sverige och 10,4 år för Belgien.

2022101200851

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Räkenskapsår som avslutas den	Summa 31 dec 2021	varav Sverige 31 dec 2021	varav Belgien 31 dec 2021	Summa 31 dec 2020	varav Sverige 31 dec 2020	varav Belgien 31 dec 2020
Förändringar av förpliktelsens nuvärde						
Förpliktelsens nuvärde vid årets början	29 093	20 912	4 297	27 345	19 145	4 227
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	1 103	867	176	1 030	793	183
Räntekostnader	389	304	31	430	323	35
Utbetalda ersättningar	–566	–326	–89	–626	–310	–119
Ökning hänförlig till rörelseförvärv	201	201	—	—	—	—
Omvärderingar	–2 479	–2 067	–261	1 469	961	158
Valutakursdifferenser	426	—	112	–555	—	–187
Förmånsförpliktelser vid årets slut	**28 167**	**19 891**	**4 266**	**29 093**	**20 912**	**4 297**
Förändring av förvaltningstillgångarna						
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde vid årets början	14 906	9 239	3 116	14 762	8 873	3 046
Ränteintäkter	198	134	24	236	151	27
Utbetalda ersättningar	98	91	83	–57	—	67
Omvärderingar	652	296	70	383	215	112
Valutakursdifferenser	352	—	86	–418	—	–136
Förvaltningstillgångarna vid årets slut	**16 206**	**9 760**	**3 379**	**14 906**	**9 239**	**3 116**
Pensionskostnad						
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	1 103	867	176	1 030	793	183
Räntekostnad	191	170	7	194	172	8
Omvärderingar av övriga långfristiga personal-ersättningar	–3	—	–3	95	—	94
Administrativa kostnader och skatter	24	—	21	25	—	21
Summa kostnad för förmånsbestämda planer	**1 315**	**1 037**	**201**	**1 344**	**965**	**306**
Pensionskostnad för avgiftsbestämda planer	3 423	2 866	268	3 299	2 784	272
Summa pensionskostnad redovisad i resultat-räkningen	**4 738**	**3 903**	**469**	**4 643**	**3 749**	**578**
Omvärderingar (redovisat i Övrigt totalresultat) relaterade till förmånsbestämda planer	–3 123	–2 363	–331	992	745	–47
Effekter av ändrade demografiska antaganden	–4	—	—	–12	—	—
Effekter av ändrade finansiella antaganden	–2 087	–1 814	–164	1 422	1 009	40
Erfarenhetsbaserade justeringar	–384	–253	–94	–36	–49	24
Avkastning på förvaltningstillgångar (undantaget ränteintäkter)	–648	–296	–73	–382	–215	–111
Summa kostnad för förmånsbestämda planer redovisad i resultaträkningen och Övrigt totalresultat	**–1 808**	**–1 326**	**–130**	**2 336**	**1 710**	**259**

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Räkenskapsår som avslutas den	Summa 31 dec 2021	varav Sverige 31 dec 2021	varav Belgien 31 dec 2021	Summa 31 dec 2020	varav Sverige 31 dec 2020	varav Belgien 31 dec 2020
Avstämning förmånsbestämd pensionsavsättning (tillgång) (netto)						
Netto förmånsbestämd pensionsavsättning (tillgång) vid årets början	14 187	11 673	1 181	12 583	10 272	1 181
Total kostnad för förmånsbestämda planer redovisad i resultaträkningen	1 315	1 037	201	1 344	965	306
Omvärderingar avseende förmånsbestämda planer redovisad i övrigt totalresultat	–3 123	–2 363	–331	992	745[1]	–47
Ökning hänförlig till rörelseförvärv	201	201	—	—	—	—
Avgifter	–692	–417	–190	–595	–309	–208
Arbetsgivaren	–293	–91	–159	–227	—	–187
Utbetalda ersättningar	–399	–326	–31	–368	–309	–21
Valutakursdifferenser	73	—	26	–137	—	–51
Netto förmånsbestämd pensionsavsättning (tillgång) vid årets slut	**11 961**	**10 131**	**887**	**14 187**	**11 673**	**1 181**
Förmånsbestämd pensionsförpliktelse per kategori						
Anställda	15 538	11 139	3 521	16 124	11 684	3 586
Intjänade uppskjutna ersättningar	6 356	4 350	569	6 793	4 756	502
Pensionärer	6 273	4 402	176	6 176	4 472	209
Summa	**28 167**	**19 891**	**4 266**	**29 093**	**20 912**	**4 297**

1) Varav MSEK 596 avser en justering hänförlig till förändring i den aktuariella beräkningsmetoden för den svenska ITP 2-planen.

Förvaltningstillgångar

Förvaltningstillgångarnas verkliga värde per kategori	2021	2020	varav marknadsnoterade 2021	varav marknadsnoterade 2020
Likvida medel	511	2 481	260	2 481
Egetkapitalinstrument	2 172	2 114	1 208	2 011
Skuldinstrument	7 387	5 423	6 206	4 780
Fastigheter	11	9	11	9
Investeringsfonder	4 247	3 077	4 244	3 072
Övriga tillgångar	1 878	1 802	1 811	1 622
Vid årets slut	**16 206**	**14 906**	**13 740**	**13 975**

Ansvaret för handhavandet av flertalet pensionsplaner åligger koncernen och därför har pensionsstiftelser bildats i olika länder. Tillgångar i dessa pensionsstiftelser innehas av en fond som är rättsligt skild från det rapporterande företaget och tillgångarna är till för att finansiera ersättningar till anställda. De största pensionsstiftelserna återfinns i Sverige, Belgien och Storbritannien. Pensionsstiftelerna förvaltas i enlighet med en kapitalbevaringsstrategi och riskexponeringen anpassas därefter. Investeringsstrategierna är långsiktiga och fördelningen mellan tillgångsslag ska säkerställa att investeringsportföljerna är väldiversifierade. Kapitalet förvaltas i enlighet med respektive pensionsstiftelses investeringspolicy. Löpande uppföljning görs av förvaltarna för att säkerställa att kapitalet allokeras och förvaltas i enlighet med gällande investeringspolicies. I Sverige bestäms miniminivån på värdet av förvaltningstillgångana av PRI Pensionsgaranti.

Koncernen har ett helägt dotterbolag, Volvo Car Pension Management AB (VCPM), med uppgift att övervaka koncernens pensionstillgångar.

Avkastning på förvaltningstillgångar var MSEK 851 (619).

Risker

Det finns huvudsakligen tre kategorier av risker som förknippas med förmånsbestämda pensionsförpliktelser och pensionstillgångar. Den första kategorin avser risker relaterade till den faktiska pensionsutbetalningens storlek. Ökad livslängd hos förmånstagarna samt inflation som påverkar löner och pensioner är de primära riskerna som påverkar den framtida utbetalningens storlek och därmed även avsättningens omfattning. Den andra kategorin avser avkastning på investeringar. Pensionsmedel är investerade i olika finansiella instrument där avkastningen är exponerad för marknadsförändringar. Svag avkastning kan reducera investeringarnas storlek och leda till att pensionsmedlen inte räcker för att täcka framtida pensionsutbetalningar. Den sista kategorin avser diskonteringsräntan som används för värderingen av pensionsåtagandet och förvaltningstillgångarna. Diskonteringsräntan som används för att beräkna nuvärdet av pensionsavsättningen kan variera och därmed påverka värderingen av den förmånsbestämda pensionsavsättningen. Diskonteringsräntan påverkar även räntekostnaden eller intäkten som redovisas bland de finansiella posterna samt även beräkningen av kostnaden för årets intjäning. Risker som livslängd, diskonteringsränta och inflation bevakas kontinuerligt.

Känslighetsanalys	Sverige	Belgien
Diskonteringsränta +0,5%	–2 021	–206
Diskonteringsränta –0,5%	2 303	239
Inflationstakt +0,5 %	2 303	135
Inflationstakt –0,5%	–2 021	–126

Vägd genomsnittlig längd på den förmånsbestämda pensionsskulden uppgår till 21,7 år för Sverige och 10,4 år för Belgien.

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

NOT 25 – KORTFRISTIGA OCH LÅNGFRISTIGA AVSÄTTNINGAR

[redacted]

Avsättningar
Avsättningar redovisas i balansräkningen när en legal eller informell förpliktelse föreligger och denna är ett resultat av en inträffad händelse och det bedöms som sannolikt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera skulden och slutligen att en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras.

Garantiavsättningar
Garantiavsättningar inkluderar koncernens kontraktuella åtaganden, liksom övriga åtaganden som inte täcks av gällande avtalsmässiga förpliktelser. Alla garantiavsättningar redovisas när bilar respektive reservdelar säljs. Det redovisade värdet baseras initialt på historisk statistik med beaktande av kvalitetsförbättringar, kostnader för åtgärdande av fel etc. Avsättningar för kampanjer redovisas även dessa vid försäljningstidpunkten och justeras vid behov när beslut om åtgärder för specifika kvalitetsproblem har beslutats. Avsättningarna justeras kvartalsvis för att återspegla senast tillgänglig data avseende reglerade garantiåtaganden, valutakurser, diskonteringsräntor etc. Avsättningarna reduceras med gottgörelser från leverantörer först när det är så gott som säkert att de kommer att erhållas.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Avsättningar
Det redovisade värdet utgör den bästa uppskattningen av det som kan krävas för att reglera den befintliga förpliktelsen på balansdagen. Värdet omprövas regelbundet för att återspegla ny information eller förändrade omständigheter. I de fall effekten är väsentlig värderas avsättningar till sina respektive nuvärden genom att framtida förväntade kassaflöden hänförliga till avsättningen diskonteras till en räntesats före skatt som återspeglar aktuella marknadsbedömningar av pengars tidsvärde. Diskonteringsräntan återspeglar inte sådana risker som har beaktats i de uppskattade framtida kassaflödena. Förändringar av uppskattade kassaflöden (både vad avser belopp och sannolikhet) redovisas som rörelsekostnad. Värdeförändringar som uppstår som en effekt av att utbetalningstidpunkten närmar sig samt av att tillämpad diskonteringsränta ändras för att spegla rådande aktuella marknadsvillkor klassificeras som en finansiell kostnad. Det finns en risk att förändringar i statliga krav och miljöpolicies även får en effekt på vår versamhet samt på våra redovisningsmässiga uppskattningar och bedömningar kopplade till CO_2-utsläpp. Fram tills idag, med nuvarande produkter och produktionsplaner samt med nuvarande kunskap om globala utsläppsbestämmelser ser vi inga väsentliga finansiella risker eller uppskattningar på kort till medellång sikt relaterade till att inte möta globala, regionala eller nationella lagkrav för CO_2-utsläpp.

Garantiavsättningar
Redovisning och värdering av produktgarantier förknippas normalt med flera olika typer av uppskattningar. Kostnaden för produktgarantier redovisas som kostnad för sålda varor när de aktuella produkterna säljs. Redovisade garantikostnader inkluderar kontraktuella garantier, garantikampanjer (återkallelser och återköp) samt garantier utöver kontraktuella garantier eller kampanjer som policymässigt accepteras som en del av den normala verksamheten för att upprätthålla en god affärsrelation med en kund. Värdet baseras på historisk statistik och garantiperiodens längd. För samtliga former av garantier beaktas kvalitetsförbättringar baserat på historiska mönster och utveckling. Återbetalningar från leverantörer som minskar Koncernens produktgarantikostnader redovisas när sannolikheten för att de kommer erhållas bedöms vara så gott som säker, baserat på historiska erfarenheter.

	Garantiavsättningar	Övriga avsättningar	Summa
Ingående balans 1 januari 2020	**11 393**	**4 255**	**15 648**
Ökning i avsättningar	9 335	4 003	13 338
Under året i anspråkstagen avsättning	–7 035	–3 157	–10 192
Återföring av outnyttjad avsättning	–962	–288	–1 250
Omräkningsdifferens och övrigt	–709	–150	–859
Utgående balans 31 december 2020	**12 022**	**4 663**	**16 685**
Varav kortfristig avsättning[1]	4 721	3 809	8 530
Varav långfristig avsättning[1]	7 301	854	8 155

	Garantiavsättningar	Övriga avsättningar	Summa
Ingående balans 1 januari 2021	**12 022**	**4 663**	**16 685**
Ökning i avsättningar	8 309	7 058	15 367
Under året i anspråkstagen avsättning	–7 413	–5 671	–13 084
Återföring av outnyttjad avsättning	–2 495	–89	–2 584
Omräkningsdifferens och övrigt	664	182	846
Utgående balans 31 december 2021	**11 087**	**6 143**	**17 230**
Varav kortfristig avsättning[1]	3 615	4 992	8 607
Varav långfristig avsättning[1]	7 472	1 151	8 623

1) MSEK — (2) av redovisade kortfristiga avsättningar och MSEK 24 (117) av redovisade långfristiga avsättningar har omklassificerats till skulder som innehas för försäljning. För mer information, se Not 34 – Tillgångar och skulder som innehas för försäljning.

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

NOT 26 – KORTFRISTIGA OCH LÅNGFRISTIGA SKULDER AVSEENDE KUNDKONTRAKT

Skulder avseende kundkontrakt avser samtliga åtaganden som är direkt hänförliga till försäljningstransaktioner. Posterna inkluderar transaktioner där koncernen antingen;

- Har ett åtagande att överföra varor eller tjänster till kunden för vilka koncernen erhållit ersättning (eller om ersättning är förfallen). Detta är fallet för försäljning med återköpsavtal (redovisade som operationell leasing), försäljning av utökade serviceprogram samt förskottsbetalningar från kunder.
- Har överfört varor eller tjänster till kunden men där ett åtagande om en rörlig ersättning eller en ersättning som ska betalas till kund, exempelvis en volymrabatt, kvarstår att betalas ut eller regleras.

En skuld avseende kundkontrakt ska tas bort och en intäkt redovisas när en vara eller tjänst överförts och koncernen därmed uppfyllt sitt prestationsåtagande. När koncernen betalar ut eller reglerar en rörlig ersättning eller en ersättning som ska betalas till kund så redovisas det mot likvida medel.

	Försäljnings-genererade åtaganden	Förutbetalda intäkter – utökat serviceprogram	Förutbetalda intäkter – försäljning med återköpsavtal	Förskotts-betalningar från kunder	Summa
Ingående balans 1 januari 2020	**18 114**	**4 916**	**923**	**1 735**	**25 688**
Ökning av reserv	48 559	2 788	2 700	85 383	**139 430**
Under året i anspråktagen reserv	–47 045	–2 544	–1 867	–84 454	**–135 910**
Omräkningsdifferenser och övrigt	–1 268	–380	–36	–52	**–1 736**
Utgående balans 31 december 2020	**18 360**	**4 780**	**1 720**	**2 612**	**27 472**
Varav kortfristig skuld	17 195	1 675	1 434	1 538	**21 842**
Varav långfristig skuld	1 165	3 105	286	1 074	**5 630**
Ingående balans 1 januari 2021	**18 360**	**4 780**	**1 720**	**2 612**	**27 472**
Ökning av reserv	44 684	3 559	4 903	100 065	**153 211**
Under året i anspråktagen reserv	–45 654	–2 720	–5 151	–99 446	**–152 971**
Omräkningsdifferenser och övrigt	1 613	335	63	173	**2 184**
Utgående balans 31 december 2021	**19 003**	**5 954**	**1 535**	**3 404**	**29 896**
Varav kortfristig skuld	15 995	2 248	1 284	3 402	**22 929**
Varav långfristig skuld	3 008	3 706	251	2	**6 967**

Försäljningsgenererade åtaganden
Försäljningsgenererade åtaganden avser samtliga variabla marknadsföringsprogram som ej effektuerats per balansdagen.

Förutbetalda intäkter – utökat serviceprogram
Koncernen erbjuder på en del marknader tjänster i form av ett utökat serviceprogram, där kunderna betalar för servicetjänsterna i förskott.

Förutbetalda intäkter – försäljning med återköpsavtal
Förutbetalda intäkter – försäljning med återköpsavtal redovisas som operationella leasingkontrakt, där intäkten redovisas över leasingperioden.

Förskottsbetalningar från kunder
Förskottsbetalningar från kunder avser betalningar hänförliga till kundkontrakt där Volvo Cars har erhållit ett förskott före kontrollen över varan eller tjänsten har överförts.

NOT 25 – KORTFRISTIGA OCH LÅNGFRISTIGA AVSÄTTNINGAR

Avsättningar
Avsättningar redovisas i balansräkningen när en legal eller informell förpliktelse föreligger och denna är ett resultat av en inträffad händelse och det bedöms som sannolikt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera skulden och slutligen att en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras.

Garantiavsättningar
Garantiavsättningar inkluderar koncernens kontraktuella åtaganden, liksom övriga åtaganden som inte täcks av gällande avtalsmässiga förpliktelser. Alla garantiavsättningar redovisas när bilar respektive reservdelar säljs. Det redovisade värdet baseras initialt på historisk statistik med beaktande av kvalitetsförbättringar, kostnader för åtgärdande av fel etc. Avsättningar för kampanjer redovisas även dessa vid försäljningstidpunkten och justeras vid behov när beslut om åtgärder för specifika kvalitetsproblem har beslutats. Avsättningarna justeras kvartalsvis för att återspegla senast tillgänglig data avseende reglerade garantiåtaganden, valutakurser, diskonteringsräntor etc. Avsättningarna reduceras med gottgörelser från leverantörer först när det är så gott som säkert att de kommer att erhållas.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Avsättningar
Det redovisade värdet utgör den bästa uppskattningen av det som kan krävas för att reglera den befintliga förpliktelsen på balansdagen. Värdet omprövas regelbundet för att återspegla ny information eller förändrade omständigheter. I de fall effekten är väsentlig värderas avsättningar till sina respektive nuvärden genom att framtida förväntade kassaflöden hänförliga till avsättningen diskonteras till en räntesats före skatt som återspeglar aktuella marknadsbedömningar av pengars tidsvärde. Diskonteringsräntan återspeglar inte sådana risker som har beaktats i de uppskattade framtida kassaflödena. Förändringar av uppskattade kassaflöden (både vad avser belopp och sannolikhet) redovisas som rörelsekostnad. Värdeförändringar som uppstår som en effekt av att utbetalningstidpunkten närmar sig samt av att tillämpad diskonteringsränta ändras för att spegla rådande aktuella marknadsvillkor klassificeras som en finansiell kostnad. Det finns en risk att förändringar i statliga krav och miljöpolicies även får en effekt på vår versamhet samt på våra redovisningsmässiga uppskattningar och bedömningar kopplade till CO_2-utsläpp. Fram tills idag, med nuvarande produkter och produktionsplaner samt med nuvarande kunskap om globala utsläppsbestämmelser ser vi inga väsentliga finansiella risker eller uppskattningar på kort till medellång sikt relaterade till att inte möta globala, regionala eller nationella lagkrav för CO_2-utsläpp.

Garantiavsättningar
Redovisning och värdering av produktgarantier förknippas normalt med flera olika typer av uppskattningar. Kostnaden för produktgarantier redovisas som kostnad för sålda varor när de aktuella produkterna säljs. Redovisade garantikostnader inkluderar kontraktuella garantier, garantikampanjer (återkallelser och återköp) samt garantier utöver kontraktuella garantier eller kampanjer som policymässigt accepteras som en del av den normala verksamheten för att upprätthålla en god affärsrelation med en kund. Värdet baseras på historisk statistik och garantiperiodens längd. För samtliga former av garantier beaktas kvalitetsförbättringar baserat på historiska mönster och utveckling. Återbetalningar från leverantörer som minskar Koncernens produktgarantikostnader redovisas när sannolikheten för att de kommer erhållas bedöms vara så gott som säker, baserat på historiska erfarenheter.

	Garantiavsättningar	Övriga avsättningar	Summa
Ingående balans 1 januari 2020	**–11 393**	**4 255**	**15 648**
Ökning i avsättningar	9 335	4 003	**13 338**
Under året i anspråkstagen avsättning	–7 035	–3 157	**–10 192**
Återföring av outnyttjad avsättning	–962	–288	**–1 250**
Omräkningsdifferens och övrigt	–709	–150	**–859**
Utgående balans 31 december 2020	**12 022**	**4 663**	**16 685**
Varav kortfristig avsättning[1]	4 721	3 809	**8 530**
Varav långfristig avsättning[1]	7 301	854	**8 155**

	Garantiavsättningar	Övriga avsättningar	Summa
Ingående balans 1 januari 2021	**12 022**	**4 663**	**16 685**
Ökning i avsättningar	8 309	7 058	**15 367**
Under året i anspråkstagen avsättning	–7 413	–5 671	**–13 084**
Återföring av outnyttjad avsättning	–2 495	–89	**–2 584**
Omräkningsdifferens och övrigt	664	182	**846**
Utgående balans 31 december 2021	**11 087**	**6 143**	**17 230**
Varav kortfristig avsättning[1]	3 615	4 992	**8 607**
Varav långfristig avsättning[1]	7 472	1 151	**8 623**

1) MSEK — (2) av redovisade kortfristiga avsättningar och MSEK 24 (117) av redovisade långfristiga avsättningar har omklassificerats till skulder som innehas för försäljning. För mer information, se Not 34 – Tillgångar och skulder som innehas för försäljning.

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

NOT 26 – KORTFRISTIGA OCH LÅNGFRISTIGA SKULDER AVSEENDE KUNDKONTRAKT

Skulder avseende kundkontrakt avser samtliga åtaganden som är direkt hänförliga till försäljningstransaktioner. Posterna inkluderar transaktioner där koncernen antingen;

- Har ett åtagande att överföra varor eller tjänster till kunden för vilka koncernen erhållit ersättning (eller om ersättning är förfallen). Detta är fallet för försäljning med återköpsavtal (redovisade som operationell leasing), försäljning av utökade serviceprogram samt förskottsbetalningar från kunder.
- Har överfört varor eller tjänster till kunden men där ett åtagande om en rörlig ersättning eller en ersättning som ska betalas till kund, exempelvis en volymrabatt, kvarstår att betalas ut eller regleras.

En skuld avseende kundkontrakt ska tas bort och en intäkt redovisas när en vara eller tjänst överförts och koncernen därmed uppfyllt sitt prestationsåtagande. När koncernen betalar ut eller reglerar en rörlig ersättning eller en ersättning som ska betalas till kund så redovisas det mot likvida medel.

	Försäljnings-genererade åtaganden	Förutbetalda intäkter – utökat serviceprogram	Förutbetalda intäkter – försäljning med återköpsavtal	Förskotts-betalningar från kunder	Summa
Ingående balans 1 januari 2020	**18 114**	**4 916**	**923**	**1 735**	**25 688**
Ökning av reserv	48 559	2 788	2 700	85 383	**139 430**
Under året i anspråktagen reserv	–47 045	–2 544	–1 867	–84 454	**–135 910**
Omräkningsdifferenser och övrigt	–1 268	–380	–36	–52	**–1 736**
Utgående balans 31 december 2020	**18 360**	**4 780**	**1 720**	**2 612**	**27 472**
Varav kortfristig skuld	17 195	1 675	1 434	1 538	**21 842**
Varav långfristig skuld	1 165	3 105	286	1 074	**5 630**
Ingående balans 1 januari 2021	**18 360**	**4 780**	**1 720**	**2 612**	**27 472**
Ökning av reserv	44 684	3 559	4 903	100 065	**153 211**
Under året i anspråktagen reserv	–45 654	–2 720	–5 151	–99 446	**–152 971**
Omräkningsdifferenser och övrigt	1 613	335	63	173	**2 184**
Utgående balans 31 december 2021	**19 003**	**5 954**	**1 535**	**3 404**	**29 896**
Varav kortfristig skuld	15 995	2 248	1 284	3 402	**22 929**
Varav långfristig skuld	3 008	3 706	251	2	**6 967**

Försäljningsgenererade åtaganden
Försäljningsgenererade åtaganden avser samtliga variabla marknadsföringsprogram som ej effektuerats per balansdagen.

Förutbetalda intäkter – utökat serviceprogram
Koncernen erbjuder på en del marknader tjänster i form av ett utökat serviceprogram, där kunderna betalar för servicetjänsterna i förskott.

Förutbetalda intäkter – försäljning med återköpsavtal
Förutbetalda intäkter – försäljning med återköpsavtal redovisas som operationella leasingkontrakt, där intäkten redovisas över leasingperioden.

Förskottsbetalningar från kunder
Förskottsbetalningar från kunder avser betalningar hänförliga till kundkontrakt där Volvo Cars har erhållit ett förskott före kontrollen över varan eller tjänsten har överförts.

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

NOT 27 – ÖVRIGA LÅNGFRISTIGA SKULDER

	31 dec 2021	31 dec 2020
Skulder hänförliga till återköpsavtal	1 354	1 537
Övriga skulder[1) 2)]	4 685	3 040
Summa	**6 039**	**4 577**

1) Internvinstelimineringen avseende försäljning av licenser och teknik till Polestar uppgick till MSEK 2 596 (2 129).
2) MSEK 3 (6) av redovisade Övriga långfristiga skulder har omklassificerats till skulder som innehas för försäljning. För mer information, se Not 34 – Tillgångar och skulder som innehas för försäljning.

NOT 28 – ÖVRIGA KORTFRISTIGA SKULDER

	31 dec 2021	31 dec 2020
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter[1)]	13 907	10 765
Skulder hänförliga till återköpsavtal	7 754	8 843
Upplupna löner och sociala avgifter[1)]	6 142	8 047
Mervärdesskatteskulder	3 016	4 991
Övriga skulder[1)]	3 705	3 072
Summa	**34 524**	**35 718**

1). MSEK 105 (406) av redovisade Övriga kortfristiga skulder har omklassificerats till skulder som innehas för försäljning. För mer information, se Not 34 – Tillgångar och skulder som innehas för försäljning.

NOT 29 – STÄLLDA SÄKERHETER

	31 dec 2021	31 dec 2020
Spärrade bankmedel	141	236
Varulager	303	304
Fastighetsinteckningar	—	175
Företagsinteckningar	253	251
Övriga ställda säkerheter	788	632
Summa	**1 485**	**1 598**

NOT 30 – EVENTUALFÖRPLIKTELSER

[redacted]

När en förpliktelse inte uppfyller kriterierna för att redovisas som en skuld eller avsättning kan det vara aktuellt att redovisa en eventualförpliktelse samt att lämna upplysningar om denna. Dessa förpliktelser härrör från inträffade händelser och deras förekomst kan komma att bekräftas av att en eller flera osäkra framtida händelser, som inte helt ligger inom koncernens kontroll, inträffar eller uteblir. Eventualförpliktelserna inkluderar även befintliga förpliktelser där ett utflöde av resurser inte är sannolikt (mindre än 50 procent) eller en tillräckligt tillförlitlig uppskattning av beloppet inte kan göras.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Rättsliga processer

Företag inom koncernen kan från tid till annan involveras i rättsliga processer. Sådana processer kan omfatta en rad olika ärenden, vilka pågår inom olika jurisdiktioner. Detta inkluderar, men är inte begränsat till, affärsrelaterade tvister såsom påstådda kontraktsbrott, påstådd bristfällig leverans av varor eller tjänster, produktansvar, patentintrång eller intrång rörande andra immateriella rättigheter. De ärenden som framställts mot koncernen är ofta komplexa till sin natur och ofta rättsligt komplicerade. Vidare ökar antalet class actions och de är kostsamma och tidskrävande att försvara. Det är därför svårt att förutse det slutgiltiga utfallet av dessa ärenden. Koncernen har ett nära samarbete med juridiska ombud och andra experter i samtliga jurisdiktioner vad gäller olika sakfrågor. En avsättning redovisas när det är fastställt att en ogynnsam utgång är mer sannolik än inte och en tillförlitlig uppskattning av kostnaden kan göras. I de fall dessa kriterier inte är uppfyllda redovisas en eventualförpliktelse, förutsatt att inte sannolikheten för utflöde av resurser är ytterst liten.

Övriga processer

I likhet med andra globala företag förekommer det från tid till annan att koncernen är involverad i olika processer av varierande omfattning och i olika stadier, t ex tull- och internprissättningsprocesser. Processerna utvärderas löpande och avsättningar görs när det är sannolikt att ytterligare avgifter måste betalas och en tillförlitlig uppskattning av kostnaden kan göras. I de fall det inte är sannolikt att ytterligare avgifter måste betalas, redovisas en eventualförpliktelse såvida inte sannolikheten är ytterst liten.

	31 dec 2021	31 dec 2020
2% av pensionsskuld FPG	180	173
Rättstvister	—	61
Övriga tvister[1)]	21	410
Borgensåtaganden	59	59
Övriga eventualförpliktelser[2)]	284	314
Summa	**544**	**1 017**

1) Utöver eventualförpliktelserna som relaterar till övriga tvister förekommer det också skatterelaterade eventualtillgångar om MSEK 53 (—).
2) Utöver ovan eventualförpliktelser finns förpliktelser och garantier som inte redovisas i denna not då sannolikheten för ett utflöde av resurser är ytterst liten.

NOT 31 – KASSAFLÖDESANALYS

	2021	2020
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet:		
Realisationsvinster/förluster vid försäljning av anläggningstillgångar	5 263	1 249
Resultat från andelar i joint ventures och intressebolag	951	352
Räntepåverkan från beräkning av återköpsåtaganden	–158	–175
Avsättning för incitamentsprogram	2 239	1 025
Avsättning för återköpsåtaganden	—	20
Övriga avsättningar	–1 818	2 704
Upplupna intäkter	–2 779	–1 246
Omklassificering av restvärdesgarantier	–728	—
Avyttring utav delar av förbränningsmotorverksamheten	–2 074	—
Nedskrivning av lager	–149	169
Eliminering av internvinst	794	1 132
IFRS 16-justeringar	–890	–1 416
Tillgångar och skulder som innehas för försäljning	–257	—
IPO transaktionskostnader	–210	—
Övrigt	–934	175
Summa	**–750**	**3 989**

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

		Kassaflöden	Icke-kassaflödespåverkande förändringar				
Förändring av nettokassa	**1 jan 2020**		Omklassificeringar	Valutakursförändringar	Marknadsvärdeförändring	Övriga ickekassaflödespåverkande förändringar	**31 dec 2020**
Likvida medel[1]	51 997	12 544	–96	–2 853	—	—	61 592
Kortfristiga placeringar	3 518	4 692	—	–94	–5	–24	8 087
Skulder till kreditinstitut (långfristiga)	–4 489	–4 009	2 017	604	—	–5	–5 882
Obligationslån (långfristiga)[2]	–21 623	–5 209	5 254	674	—	–46	–20 950
Obligationslån (kortfristiga)[2]	—	—	–5 254	241	13	–10	–5 010
Övriga långfristiga räntebärande skulder	–84	—	—	—	—	—	–84
Skulder till kreditinstitut (kortfristiga)	–4 105	3 610	–2 017	–8	—	7	–2 512
Nettokassa	**25 214**	**11 628**	**–96**	**–1 435**	**8**	**–78**	**35 241**

Förändring av nettokassa	**1 jan 2021**						**31 dec 2021**
Likvida medel[1]	61 592	–3 659	–48	4 380	—	—	62 265
Kortfristiga placeringar	8 087	–460	—	354	15	—	7 996
Skulder till kreditinstitut (långfristiga)	–5 882	–895	4 401	–167	—	—	–2 543
Obligationslån (långfristiga)[2]	–20 950	—	2 999	–430	—	–20	–18 401
Obligationslån (kortfristiga)[2]	–5 010	8 055	–2 999	–46	—	—	—
Övriga långfristiga räntebärande skulder	–84	84	—	—	—	—	—
Skulder till kreditinstitut (kortfristiga)	–2 512	2 604	–4 401	–162	—	—	–4 471
Nettokassa	**35 241**	**5 729**	**–48**	**3 929**	**15**	**–20**	**44 846**

1) MSEK 48 (96) av likvida medel har omklassificerats till tillgångar som innehas för försäljning. För mer information, se Not 34 – Tillgångar och skulder som innehas för försäljning.
2) Obligationslånen presenteras till upplupet anskaffningsvärde. Koncernen säkrade obligationen på MEUR 500, utfärdad i maj 2016 (förföll 18 maj 2021), genom att använda ränteswappar. Obligationslånets fasta räntebetalningar konverterades till rörlig ränta. En del av obligationslånet var, per 31 december 2020, värderat till verkligt värde via resultaträkningen, MSEK 7, och resterande del värderades till upplupet anskaffningsvärde

NOT 32 – RÖRELSEFÖRVÄRV

[redacted]

När en rörelse förvärvas så fastställs det verkliga värdet på de förvärvade tillgångarna och skulderna. När förvärvspriset överstiger det verkliga värdet på de förvärvade identifierbara nettotillgångarna redovisas mellanskillnaden som goodwill. Om förvärvsvärdet däremot understiger det slutligt fastställda verkliga värdet på nettotillgångarna anses förvärvet vara ett "förvärv till lågt pris" och då redovisas mellanskillnaden direkt i resultaträkningen. Vid stegvisa förvärv uppstår ett rörelseförvärv vid den tidpunkt då koncernen erhållit kontroll över det förvärvade objektet. Transaktioner med innehavare utan bestämmande inflytande redovisas som en ägartransaktion inom eget kapital så länge som kontroll alltjämt föreligger över dotterföretaget.

Förvärvsrelaterade kostnader direkt hänförliga till förvärvet redovisas i resultaträkningen. Förvärvade företag konsolideras från och med tidpunkten för förvärvet. Företag som har avyttrats konsolideras fram till och med tidpunkten då avyttring sker.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Ett område för bedömning rör rörelseförvärv som sker under gemensamt bestämmande inflytande (så kallade *common control transaktioner*), innebärande att förvärvande bolag och förvärvat bolag har samma slutliga moderföretag. Dessa transaktioner regleras inte i IFRS och därför tillämpar koncernen den redovisningsprincip som bedöms vara mest lämpad för att återspegla den underliggande transaktionen. Koncernen har valt att tillämpa så kallad "predecessor accounting" innebärande att det förvärvande bolag övertar förvärvat bolags bokförda värden för tillgångar och skulder. De bokförda värdena är de konsoliderade värdena från den högsta koncernens finansiella rapporter där gemensamt bestämmande inflytande föreligger och där koncernredovisning upprättas. Eventuell skillnad mellan anskaffningsvärdet (dvs. det verkliga värdet av den erlagda köpeskillingen) och de bokförda värdena för tillgångar och skulder redovisas *direkt i eget kapital som balanserade vinstmedel*.

Rörelseförvärv under gemensamt bestämmande inflytande

Asia Euro Automobile Manufacturing (Taizhou) Co., Ltd
Den 1 december 2021, förvärvade koncernen genom ett av sina helägda dotterbolag Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd, 100 procent av aktierna i Asia Euro Automobile Manufacturing (Taizhou) Co., Ltd. (AELQ) utav Geely Auto Group Co., Ltd. Förvärvet består av det rörelsedrivande bolaget för tillverkningsfabriken i Luqiao, Taizhou, Kina. I Taizhoufabriken produceras mindre CMA-baserade bilar i 40-serien, XC40 för Volvo Cars och Polestar 2 för Polestar. Förvärvet är en del av koncernens långsiktiga och strategiska målsättning att äga sina tillverkningsfabriker.

Rörelseförvärvet har skett mellan parter under gemensamt bestämmande inflytande. Koncernen har valt att tillämpa så kallad "predecessor accounting", se avsnitt Viktiga uppskattningar och bedömningar. Koncernen har konsoliderat bolaget från förvärvsdagen den 1 december.

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

NOT 27 – ÖVRIGA LÅNGFRISTIGA SKULDER

	31 dec 2021	31 dec 2020
Skulder hänförliga till återköpsavtal	1 354	1 537
Övriga skulder[1][2]	4 685	3 040
Summa	**6 039**	**4 577**

1) Internvinstelimineringen avseende försäljning av licenser och teknik till Polestar uppgick till MSEK 2 596 (2 129).
2) MSEK 3 (6) av redovisade Övriga långfristiga skulder har omklassificerats till skulder som innehas för försäljning. För mer information, se Not 34 – Tillgångar och skulder som innehas för försäljning.

NOT 28 – ÖVRIGA KORTFRISTIGA SKULDER

	31 dec 2021	31 dec 2020
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter[1]	13 907	10 765
Skulder hänförliga till återköpsavtal	7 754	8 843
Upplupna löner och sociala avgifter[1]	6 142	8 047
Mervärdesskatteskulder	3 016	4 991
Övriga skulder[1]	3 705	3 072
Summa	**34 524**	**35 718**

1) MSEK 105 (406) av redovisade Övriga kortfristiga skulder har omklassificerats till skulder som innehas för försäljning. För mer information, se Not 34 – Tillgångar och skulder som innehas för försäljning.

NOT 29 – STÄLLDA SÄKERHETER

	31 dec 2021	31 dec 2020
Spärrade bankmedel	141	236
Varulager	303	304
Fastighetsinteckningar	—	175
Företagsinteckningar	253	251
Övriga ställda säkerheter	788	632
Summa	**1 485**	**1 598**

NOT 30 – EVENTUALFÖRPLIKTELSER

[redacted]

När en förpliktelse inte uppfyller kriterierna för att redovisas som en skuld eller avsättning kan det vara aktuellt att redovisa en eventualförpliktelse samt att lämna upplysningar om denna. Dessa förpliktelser härrör från inträffade händelser och deras förekomst kan komma att bekräftas av att en eller flera osäkra framtida händelser, som inte helt ligger inom koncernens kontroll, inträffar eller uteblir. Eventualförpliktelserna inkluderar även befintliga förpliktelser där ett utflöde av resurser inte är sannolikt (mindre än 50 procent) eller en tillräckligt tillförlitlig uppskattning av beloppet inte kan göras.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Rättsliga processer

Företag inom koncernen kan från tid till annan involveras i rättsliga processer. Sådana processer kan omfatta en rad olika ärenden, vilka pågår inom olika jurisdiktioner. Detta inkluderar, men är inte begränsat till, affärsrelaterade tvister såsom påstådda kontraktsbrott, påstådd bristfällig leverans av varor eller tjänster, produktansvar, patentintrång eller intrång rörande andra immateriella rättigheter. De ärenden som framställts mot koncernen är ofta komplexa till sin natur och ofta rättsligt komplicerade. Vidare ökar antalet class actions och de är kostsamma och tidskrävande att försvara. Det är därför svårt att förutse det slutgiltiga utfallet av dessa ärenden. Koncernen har ett nära samarbete med juridiska ombud och andra experter i samtliga jurisdiktioner vad gäller olika sakfrågor. En avsättning redovisas när det är fastställt att en ogynnsam utgång är mer sannolik än inte och en tillförlitlig uppskattning av kostnaden kan göras. I de fall dessa kriterier inte är uppfyllda redovisas en eventualförpliktelse, förutsatt att inte sannolikheten för utflöde av resurser är ytterst liten.

Övriga processer

I likhet med andra globala företag förekommer det från tid till annan att koncernen är involverad i olika processer av varierande omfattning och i olika stadier, t ex tull- och internprissättningsprocesser. Processerna utvärderas löpande och avsättningar görs när det är sannolikt att ytterligare avgifter måste betalas och en tillförlitlig uppskattning av kostnaden kan göras. I de fall det inte är sannolikt att ytterligare avgifter måste betalas, redovisas en eventualförpliktelse såvida inte sannolikheten är ytterst liten.

	31 dec 2021	31 dec 2020
2% av pensionsskuld FPG	180	173
Rättstvister	—	61
Övriga tvister[1]	21	410
Borgensåtaganden	59	59
Övriga eventualförpliktelser[2]	284	314
Summa	**544**	**1 017**

1) Utöver eventualförpliktelserna som relaterar till övriga tvister förekommer det också skatterelaterade eventualtillgångar om MSEK 53 (—).
2) Utöver ovan eventualförpliktelser finns förpliktelser och garantier som inte redovisas i denna not då sannolikheten för ett utflöde av resurser är ytterst liten.

NOT 31 – KASSAFLÖDESANALYS

	2021	2020
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet:		
Realisationsvinster/förluster vid försäljning av anläggningstillgångar	5 263	1 249
Resultat från andelar i joint ventures och intressebolag	951	352
Räntepåverkan från beräkning av återköpsåtaganden	–158	–175
Avsättning för incitamentsprogram	2 239	1 025
Avsättning för återköpsåtaganden	—	20
Övriga avsättningar	–1 818	2 704
Upplupna intäkter	–2 779	–1 246
Omklassificering av restvärdesgarantier	–728	—
Avyttring utav delar av förbränningsmotorverksamheten	–2 074	—
Nedskrivning av lager	–149	169
Elimination av internvinst	794	1 132
IFRS 16-justeringar	–890	–1 416
Tillgångar och skulder som innehas för försäljning	–257	—
IPO transaktionskostnader	–210	—
Övrigt	–934	175
Summa	**–750**	**3 989**

		Kassaflöden	Icke-kassaflödespåverkande förändringar				
Förändring av nettokassa	**1 jan 2020**		Omklassificeringar	Valutakursförändringar	Marknadsvärde förändring	Övriga icke-kassaflödespåverkande förändringar	**31 dec 2020**
Likvida medel[1]	51 997	12 544	–96	–2 853	—	—	61 592
Kortfristiga placeringar	3 518	4 692	—	–94	–5	–24	8 087
Skulder till kreditinstitut (långfristiga)	–4 489	–4 009	2 017	604	—	–5	–5 882
Obligationslån (långfristiga)[2]	–21 623	–5 209	5 254	674	—	–46	–20 950
Obligationslån (kortfristiga)[2]	—	—	–5 254	241	13	–10	–5 010
Övriga långfristiga räntebärande skulder	–84	—	—	—	—	—	–84
Skulder till kreditinstitut (kortfristiga)	–4 105	3 610	–2 017	–8	—	7	–2 512
Nettokassa	**25 214**	**11 628**	**–96**	**–1 435**	**8**	**–78**	**35 241**

Förändring av nettokassa	**1 jan 2021**						**31 dec 2021**
Likvida medel[1]	61 592	–3 659	–48	4 380	—	—	62 265
Kortfristiga placeringar	8 087	–460	—	354	15	—	7 996
Skulder till kreditinstitut (långfristiga)	–5 882	–895	4 401	–167	—	—	–2 543
Obligationslån (långfristiga)[2]	–20 950	—	2 999	–430	—	–20	–18 401
Övriga långfristiga räntebärande skulder	–5 010	8 055	–2 999	–46	—	—	—
Skulder till kreditinstitut (kortfristiga)	–84	84	—	—	—	—	—
Nettokassa	**–2 512**	**2 604**	**–4 401**	**–162**	—	—	**–4 471**
	35 241	**5 729**	**–48**	**3 929**	**15**	**–20**	**44 846**

1) MSEK 48 (96) av likvida medel har omklassificerats till tillgångar som innehas för försäljning. För mer information, se Not 34 – Tillgångar och skulder som innehas för försäljning.
2) Obligationslånen presenteras till upplupet anskaffningsvärde. Koncernen säkrade obligationen på MEUR 500, utfärdad i maj 2016 (förföll 18 maj 2021), genom att använda ränteswappar. Obligationslånets fasta räntebetalningar konverterades till rörlig ränta. En del av obligationslånet var, per 31 december 2020, värderat till verkligt värde via resultaträkningen, MSEK 7, och resterande del värderades till upplupet anskaffningsvärde

NOT 32 – RÖRELSEFÖRVÄRV

[redacted]

När en rörelse förvärvas så fastställs det verkliga värdet på de förvärvade tillgångarna och skulderna. När förvärvspriset överstiger det verkliga värdet på de förvärvade identifierbara nettotillgångarna redovisas mellanskillnaden som goodwill. Om förvärvsvärdet däremot understiger det slutligt fastställda verkliga värdet på nettotillgångarna anses förvärvet vara ett "förvärv till lågt pris" och då redovisas mellanskillnaden direkt i resultaträkningen. Vid stegvisa förvärv uppstår ett rörelseförvärv vid den tidpunkt då koncernen erhållit kontroll över det förvärvade objektet. Transaktioner med innehavare utan bestämmande inflytande redovisas som en ägartransaktion inom eget kapital så länge som kontroll alltjämt föreligger över dotterföretaget.

Förvärvsrelaterade kostnader direkt hänförliga till förvärvet redovisas i resultaträkningen. Förvärvade företag konsolideras från och med tidpunkten för förvärvet. Företag som har avyttrats konsolideras fram till och med tidpunkten då avyttring sker.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Ett område för bedömning rör rörelseförvärv som sker under gemensamt bestämmande inflytande (så kallade common control transaktioner), innebärande att förvärvande bolag och förvärvat bolag har samma slutliga moderföretag. Dessa transaktioner regleras inte i IFRS och därför tillämpar koncernen den redovisningsprincip som bedöms vara mest lämpad för att återspegla den underliggande transaktionen. Koncernen har valt att tillämpa så kallad "predecessor accounting" innebärande att det förvärvande bolag övertar förvärvat bolags bokförda värden för tillgångar och skulder. De bokförda värdena är de konsoliderade värdena från den högsta koncernens finansiella rapporter där gemensamt bestämmande inflytande föreligger och där koncernredovisning upprättas. Eventuell skillnad mellan anskaffningsvärdet (dvs. det verkliga värdet av den erlagda köpeskillingen) och de bokförda värdena för tillgångar och skulder redovisas direkt i eget kapital som balanserade vinstmedel.

Rörelseförvärv under gemensamt bestämmande inflytande

Asia Euro Automobile Manufacturing (Taizhou) Co., Ltd

Den 1 december 2021, förvärvade koncernen genom ett av sina helägda dotterbolag Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd, 100 procent av aktierna i Asia Euro Automobile Manufacturing (Taizhou) Co., Ltd. (AELQ) utav Geely Auto Group Co., Ltd. Förvärvet består av det rörelsedrivande bolaget för tillverkningsfabriken i Luqiao, Taizhou, Kina. I Taizhoufabriken produceras mindre CMA-baserade bilar i 40-serien, XC40 för Volvo Cars och Polestar 2 för Polestar. Förvärvet är en del av koncernens långsiktiga och strategiska målsättning att äga sina tillverkningsfabriker.

Rörelseförvärvet har skett mellan parter under gemensamt bestämmande inflytande. Koncernen har valt att tillämpa så kallad "predecessor accounting" , se avsnitt Viktiga uppskattningar och bedömningar. Koncernen har konsoliderat bolaget från förvärvsdagen den 1 december.

	2021
Förvärvspris	
Köpeskilling	1 112
Summa förvärvsvärde	**1 112**
Redovisat värde på förvärvade tillgångar och skulder	
Immateriella anläggningstillgångar	9
Materiella anläggningstillgångar	3 672
Varulager	1 626
Kundfordringar	9 431
Övriga omsättningstillgångar	252
Likvida medel	94
Övriga långfristiga räntebärande skulder	–386
Övriga långfristiga skulder	–1 141
Leverantörsskulder	–2 167
Övriga kortfristiga räntebärande skulder	–84
Övriga kortfristiga skulder	–10 112
Summa redovisat värde på förvärvade nettotillgångar	**1 194**
Underskott av erlagd köpeskilling redovisad i eget kapital	**–82**

Kassaflödeseffekt vid förvärv	
Köpeskilling avseende årets förvärv[1]	–1 110
Återbetalning av skulder	–9 535
Förvärvade likvida medel	94
Förändring i koncernens likvida medel vid förvärv	**–10 551**

1) Valutakursförändring på köpeskillingen mellan förvärvsdag och betalningsdag.

Förvärvsrelaterade kostnader uppgick till MSEK 4 och har redovisats som administrationkostnader. Inga ansvarsförbindelser eller ställda säkerheter uppkom vid förvärvet. Det finns vissa legala restriktioner gällande kinesiska bolag som begränsar koncernens möjligheter att fritt flytta kapital utanför landet. Redovisat värde på förvärvade kundfordringar överensstämmer med kontraktsbeloppet och uppgick till MSEK 9 431. Alla kundfordringar förväntas att bli betalda.

Fastigheten (m.a.o. byggnader och mark) hänförlig till Taizhoufabriken ägs förnärvarande av Zhejiang Jingang Automobile Co., Ltd och hyrs ut till AELQ. Enligt ramavtalet med Zhejiang Jingang Automobile Co., Ltd har AELQ en option om att inom ett år få förvärva fastigheten till en förutbestämd köpeskilling.

Den förvärvade verksamheten bidrog med nettoomsättning om MSEK 1 431 och ett nettoresultat på MSEK 262 till koncernen för perioden 1 december till 31 december 2021. Om förvärvet hade skett den 1 januari 2021 så hade den förvärvade verksamheten bidragit med nettoomsättning om MSEK 8 899 och ett nettoresultat på MSEK 881 till koncernen. Totalt anskaffningsvärde och redovisade värden har fastställts preliminärt. Förvärvsanalysen kan därför komma att justeras inom en tolvmånadersperiod.

Polestar Automotive (Shangahai) Co., Ltd

Den 12 januari 2021 upphörde Geely Holding att vara aktieägare i Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd varvid det tidigare joint venturebolaget blev ett helägt dotterbolag till Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd. Nettotillgångarna i bolaget bestod enbart av likvida medel, vilket motsvarade koncernens investering på MSEK 1 882, varför transaktionen således inte haft någon materiell effekt på koncernens finansiella rapporter. För ytterligare information, se Not 13 – Innehav i joint ventures och intresseföretag.

Rörelseförvärv

Sörred fastighetsbolag

Den 1 september, 2021, förvärvade koncernen, genom ett av sina helägda dotterbolag, Volvo Personvagnar AB, 100 procent av aktierna i Fastighetsbolag Sörred 7:24 AB[1] och Fastighetsbolag Sörred 8:11 AB. De förvärvade fastighetsbolagen äger mark och kontorsbyggnader. Förvärvet är ett led i koncernens långsiktiga strategi att äga sina fastigheter.

	2021
Förvärvspris	
Köpeskilling	202
Summa förvärvsvärde	**202**
Verkligt värde på förvärvade tillgångar och skulder	
Materiella anläggningstillgångar	294
Skattefordringar	1
Övriga omsättningstillgångar	1
Uppskjutna skatteskulder	–2
Kortfristiga skulder	–92
Summa verkligt värde på förvärvade nettotillgångar	**202**
Goodwill	**—**

Kassaflödeseffekt vid förvärv	
Köpeskilling avseende årets förvärv	–202
Återbetalning av skulder	–89
Förvärvade likvida medel	—
Förändring i koncernens likvida medel vid förvärv	**–291**

1) Namnändrad till Volvo Car Real Estate and Assets 7:24 AB

Förvärvsrelaterade kostnader uppgick till MSEK 2 och har redovisats som administrationkostnader. Inga ansvarsförbindelser eller ställda säkerheter uppkom vid förvärvet. Förvärvet är villkorat med att Volvo Personvagnar AB tecknar ett 10-årigt hyresavtal med säljaren, om att hyra en annan fastighet inom området.

Den förvärvade verksamheten bidrog med nettoomsättning om MSEK 0 och ett nettoresultat på MSEK 2 för perioden 1 september till 31 december 2021. Totalt anskaffningsvärde och redovisade värden har fastställts preliminärt. Förvärvsanalysen kan därför komma att justeras inom en tolvmånadersperiod.

Upplands Motor

Den 13 januari, 2021, efter godkännande från konkurrensverket, förvärvade koncernen, genom ett av sina helägda dotterbolag Volvo Personvagnar Norden AB, Upplands Motorbolagen. Förvärvet av den stockholmsbaserade återförsäljaren Upplands Motor, utgör en strategisk del av Volvo Cars målsättning att omvandla sin återförsäljarverksamhet till en modern kundupplevelse med en integrerad mix mellan online och traditionell försäljning. Koncernen förvärvade 100 procent av aktierna i Upplands Motor AB, Upplands Motor Kronåsen AB, Bilpark i Hufvudstaden AB, Upplands Motor Hyrbilar AB och Upplands Motor Personvagnar AB samt 10 procent av innehavet i kommanditbolagen, Upplands Motor Mark KB och Upplands Motor Fastigheter i Märsta KB.

	2021
Förvärvspris	
Köpeskilling	493
Summa förvärvsvärde	**493**
Verkligt värde på förvärvade tillgångar och skulder	
Immateriella anläggningstillgångar	5
Materiella anläggningstillgångar	1 280
Finansiella anläggningstillgångar	1 336
Latent skattefordran	28
Varulager	334
Kortfristiga fordringar	440
Övriga omsättningstillgångar	85
Likvida medel	32
Uppskjutna skatteskulder	–1
Pensioner och andra åtaganden	–202
Övriga långfristiga skulder	–2 237
Kortfristiga skulder	–852
Summa verkligt värde på förvärvade nettotillgångar	**248**
Goodwill	**245**
Kassaflödeseffekt vid förvärv	
Köpeskilling avseende årets förvärv	–493
Inlösen av skulder	292
Förvärvade likvida medel	32
Förändring i koncernens likvida medel vid förvärv	**–169**

Redovisad goodwill är hänförlig till förväntade synergieffekter med Volvo Cars nuvarande svenska återförsäljarverksamhet och framtida ökade intäkter från den förvärvade verksamheten. Förvärvsrelaterade kostnader uppgick till MSEK 11 och har redovisats som administrationskostnader. Ansvarsförbindelser på MSEK 2 och ställda säkerheter på MSEK 275 uppkom vid förvärvet. Verkligt värde på förvärvade kundfordringar uppgick till MSEK 440.

Den förvärvade verksamheten bidrog med nettoomsättning om MSEK 2 683 och ett nettoresultat på MSEK –18 till koncernen för perioden 13 januari till 31 december 2021. Den 3 december 2021 fusionerades Upplands Motor AB, Bilpark I Hufvudstaden AB och Upplands Motor Hyrbilar AB in i Volvo Car Retail AB. Totalt anskaffningsvärde och verkliga värden har fastställts i januari 2022.

Fastställande av preliminär förvärvsanalys

En förvärvsanalys är preliminär till dess att den fastställs, vilket ska ske inom 12 månader efter förvärvet. Tidigare preliminärt redovisad förvärvsanalys för Zenulty AB och Zenulty Software Technology (Shanghai) Co., Ltd har fastställts under 2021.

Avyttring av verksamhet efter balansdagen

Zhangjiakou Volvo Car Engine Manufacturing Co., Ltd.

Den 31 december 2021, undertecknade Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd och Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd ett aktieägaravtal med Zhejiang Aurobay Powertrain Co., Ltd avseende deras aktieinnehav i Zhangjiakou Volvo Car Engine Manufacturing Co., Ltd. Den 31 januari 2022, slutförde koncernen avyttringen av förbränningsmotorverksamheten och det bestämmande inflytandet över dotterbolaget Zhangjiakou Volvo Car Engine Manufacturing Co., Ltd, ägt till 50 procent övergick till köparen, koncernens intresseföretag, Zhejiang Aurobay Powertrain Co., Ltd (Aurobay), Kina. Aurobay kommer att bli en global leverantör av kompletta drivlinelösningar, inklusive nästa generations förbränningsmotorer, växellådor och hybridlösningar. Avyttringen kommer att möjliggöra för koncernen att fokusera på utvecklingen i sortimentet helelektriska premium bilar.

Avyttringen har skett mellan parter under gemensamt bestämmande inflytande. Koncernen har valt att tillämpa så kallad "predecessor accounting" , se avsnitt Viktiga uppskattningar och bedömningar. Det registerade bolagsnamnet har vid avyttringen namnändrats till Zhangjiakou Aurobay Powertrain Manufacturing Co., Ltd. Koncernen har konsoliderat bolaget fram till avyttringsdagen 31 januari 2022 då det bestämmande inflytandet upphörde. Erhållen köpeskilling uppgick till MSEK 958. Redovisat värde på sålda nettotillgångar uppgick på avyttringsdagen till MSEK 1 245. Underskott av erhållen köpeskilling redovisad i eget kapital uppgick till MSEK 267. Vid tidpunkten för avyttringen när det bestämmande inflytandet förlorades, uppgick likvida medel till MSEK 358. Totalt försäljningsvärde och redovisade värden har fastställts preliminärt. Avyttringsanalysen kan därför komma att justeras inom en tolvmånadersperiod.

NOT 33 – RÖRELSESEGMENT

[redacted]

Rörelsesegment definieras som en del av koncernen för vilken fristående finansiell information finns tillgänglig och som utvärderas regelbundet av den högste verkställande beslutsfattaren, eller beslutsfattande grupp.

Verksamheten omfattar samtliga aktiviteter som har samband med utveckling, konstruktion, tillverkning, montering och försäljning av fordon, samt försäljning av reservdelar och tillbehör från vilka koncernen erhåller sina intäkter. Koncernen leds av den verkställande ledningsgruppen (EMT) innehållande 11 (10) medlemmar vilken leds av VD och övervakas av styrelsen. EMT fattar alla väsentliga operativa beslut och medlemmarna i EMT har ansvaret för genomförandet av besluten inom sina respektive områden. Det operativa beslutsfattandet sker på EMT-nivå som en helhet och EMT definieras därför som det högsta verkställande beslutande organet. Samtliga materiella beslut avseende fördelning av resurser liksom bedömning av prestation sker uteslutande på gruppnivå.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Regionerna utgör inte rapporterbara segment. Det huvudsakliga syftet med regionstrukturen är att tydliggöra ansvaret för regionerna från ett försäljningsperspektiv, med ett ökat fokus på försäljning och mer direkt involvering från koncernens ledningsgrupp. Alla väsentliga beslut avseende allokering av resurser samt uppföljning av verksamheten baseras på koncernen som helhet. Fördelningen av resurser görs inte till regioner, utan snarare direkt till enskilda marknader. Av den anledningen bedöms koncernen utgöras av enbart ett segment, varför ingen segmentsrapportering avges.

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

	2021
Förvärvspris	
Köpeskilling	1 112
Summa förvärvsvärde	**1 112**
Redovisat värde på förvärvade tillgångar och skulder	
Immateriella anläggningstillgångar	9
Materiella anläggningstillgångar	3 672
Varulager	1 626
Kundfordringar	9 431
Övriga omsättningstillgångar	252
Likvida medel	94
Övriga långfristiga räntebärande skulder	–386
Övriga långfristiga skulder	–1 141
Leverantörsskulder	–2 167
Övriga kortfristiga räntebärande skulder	–84
Övriga kortfristiga skulder	–10 112
Summa redovisat värde på förvärvade nettotillgångar	**1 194**
Underskott av erlagd köpeskilling redovisad i eget kapital	**–82**
Kassaflödeseffekt vid förvärv	
Köpeskilling avseende årets förvärv[1]	–1 110
Återbetalning av skulder	–9 535
Förvärvade likvida medel	94
Förändring i koncernens likvida medel vid förvärv	**–10 551**

1) Valutakursförändring på köpeskillingen mellan förvärvsdag och betalningsdag.

Förvärvsrelaterade kostnader uppgick till MSEK 4 och har redovisats som administrationkostnader. Inga ansvarsförbindelser eller ställda säkerheter uppkom vid förvärvet. Det finns vissa legala restriktioner gällande kinesiska bolag som begränsar koncernens möjligheter att fritt flytta kapital utanför landet. Redovisat värde på förvärvade kundfordringar överensstämmer med kontraktsbeloppet och uppgick till MSEK 9 431. Alla kundfordringar förväntas att bli betalda.

Fastigheten (m.a.o. byggnader och mark) hänförlig till Taizhoufabriken ägs förnärvarande av Zhejiang Jingang Automobile Co., Ltd och hyrs ut till AELQ. Enligt ramavtalet med Zhejiang Jingang Automobile Co., Ltd har AELQ en option om att inom ett år få förvärva fastigheten till en förutbestämd köpeskilling.

Den förvärvade verksamheten bidrog med nettoomsättning om MSEK 1 431 och ett nettoresultat på MSEK 262 till koncernen för perioden 1 december till 31 december 2021. Om förvärvet hade skett den 1 januari 2021 så hade den förvärvade verksamheten bidragit med nettoomsättning om MSEK 8 899 och ett nettoresultat på MSEK 881 till koncernen. Totalt anskaffningsvärde och redovisade värden har fastställts preliminärt. Förvärvsanalysen kan därför komma att justeras inom en tolvmånadersperiod.

Polestar Automotive (Shangahai) Co., Ltd

Den 12 januari 2021 upphörde Geely Holding att vara aktieägare i Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd varvid det tidigare joint venturebolaget blev ett helägt dotterbolag till Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd. Nettotillgångarna i bolaget bestod enbart av likvida medel, vilket motsvarade koncernens investering på MSEK 1 882, varför transaktionen således inte haft någon materiell effekt på koncernens finansiella rapporter. För ytterligare information, se Not 13 – Innehav i joint ventures och intresseföretag.

Rörelseförvärv

Sörred fastighetsbolag

Den 1 september, 2021, förvärvade koncernen, genom ett av sina helägda dotterbolag, Volvo Personvagnar AB, 100 procent av aktierna i Fastighetsbolag Sörred 7:24 AB[1] och Fastighetsbolag Sörred 8:11 AB. De förvärvade fastighetsbolagen äger mark och kontorsbyggnader. Förvärvet är ett led i koncernens långsiktiga strategi att äga sina fastigheter.

	2021
Förvärvspris	
Köpeskilling	202
Summa förvärvsvärde	**202**
Verkligt värde på förvärvade tillgångar och skulder	
Materiella anläggningstillgångar	294
Skattefordringar	1
Övriga omsättningstillgångar	1
Uppskjutna skatteskulder	–2
Kortfristiga skulder	–92
Summa verkligt värde på förvärvade nettotillgångar	**202**
Goodwill	**–**

Kassaflödeseffekt vid förvärv	
Köpeskilling avseende årets förvärv	–202
Återbetalning av skulder	–89
Förvärvade likvida medel	–
Förändring i koncernens likvida medel vid förvärv	**–291**

1) Namnändrad till Volvo Car Real Estate and Assets 7:24 AB

Förvärvsrelaterade kostnader uppgick till MSEK 2 och har redovisats som administrationkostnader. Inga ansvarsförbindelser eller ställda säkerheter uppkom vid förvärvet. Förvärvet är villkorat med att Volvo Personvagnar AB tecknar ett 10-årigt hyresavtal med säljaren, om att hyra en annan fastighet inom området.

Den förvärvade verksamheten bidrog med nettoomsättning om MSEK 0 och ett nettoresultat på MSEK 2 för perioden 1 september till 31 december 2021. Totalt anskaffningsvärde och redovisade värden har fastställts preliminärt. Förvärvsanalysen kan därför komma att justeras inom en tolvmånadersperiod.

Upplands Motor

Den 13 januari, 2021, efter godkännande från konkurrensverket, förvärvade koncernen, genom ett av sina helägda dotterbolag Volvo Personvagnar Norden AB, Upplands Motorbolagen. Förvärvet av den stockholmsbaserade återförsäljaren Upplands Motor, utgör en strategisk del av Volvo Cars målsättning att omvandla sin återförsäljarverksamhet till en modern kundupplevelse med en integrerad mix mellan online och traditionell försäljning. Koncernen förvärvade 100 procent av aktierna i Upplands Motor AB, Upplands Motor Kronåsen AB, Bilpark i Hufvudstaden AB, Upplands Motor Hyrbilar AB och Upplands Motor Personvagnar AB samt 10 procent av innehavet i kommanditbolagen, Upplands Motor Mark KB och Upplands Motor Fastigheter i Märsta KB.

	2021
Förvärvspris	
Köpeskilling	493
Summa förvärvsvärde	**493**
Verkligt värde på förvärvade tillgångar och skulder	
Immateriella anläggningstillgångar	5
Materiella anläggningstillgångar	1 280
Finansiella anläggningstillgångar	1 336
Latent skattefordran	28
Varulager	334
Kortfristiga fordringar	440
Övriga omsättningstillgångar	85
Likvida medel	32
Uppskjutna skatteskulder	–1
Pensioner och andra åtaganden	–202
Övriga långfristiga skulder	–2 237
Kortfristiga skulder	–852
Summa verkligt värde på förvärvade nettotillgångar	**248**
Goodwill	**245**
Kassaflödeseffekt vid förvärv	
Köpeskilling avseende årets förvärv	–493
Inlösen av skulder	292
Förvärvade likvida medel	32
Förändring i koncernens likvida medel vid förvärv	**–169**

Redovisad goodwill är hänförlig till förväntade synergieffekter med Volvo Cars nuvarande svenska återförsäljarverksamhet och framtida ökade intäkter från den förvärvade verksamheten. Förvärvsrelaterade kostnader uppgick till MSEK 11 och har redovisats som administrationskostnader. Ansvarsförbindelser på MSEK 2 och ställda säkerheter på MSEK 275 uppkom vid förvärvet. Verkligt värde på förvärvade kundfordringar uppgick till MSEK 440.

Den förvärvade verksamheten bidrog med nettoomsättning om MSEK 2 683 och ett nettoresultat på MSEK –18 till koncernen för perioden 13 januari till 31 december 2021. Den 3 december 2021 fusionerades Upplands Motor AB, Bilpark I Hufvudstaden AB och Upplands Motor Hyrbilar AB in i Volvo Car Retail AB. Totalt anskaffningsvärde och verkliga värden har fastställts i januari 2022.

Fastställande av preliminär förvärvsanalys

En förvärvsanalys är preliminär till dess att den fastställs, vilket ska ske inom 12 månader efter förvärvet. Tidigare preliminärt redovisad förvärvsanalys för Zenuity AB och Zenuity Software Technology (Shanghai) Co., Ltd har fastställts under 2021.

Avyttring av verksamhet efter balansdagen

Zhangjiakou Volvo Car Engine Manufacturing Co., Ltd.

Den 31 december 2021, undertecknade Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd och Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd ett aktieägaravtal med Zhejiang Aurobay Powertrain Co., Ltd avseende deras aktieinnehav i Zhangjiakou Volvo Car Engine Manufacturing Co., Ltd. Den 31 januari 2022, slutförde koncernen avyttringen av förbränningsmotorverksamheten och det bestämmande inflytandet över dotterbolaget Zhangjiakou Volvo Car Engine Manufacturing Co., Ltd, ägt till 50 procent övergick till köparen, koncernens intresseföretag, Zhejiang Aurobay Powertrain Co., Ltd (Aurobay), Kina. Aurobay kommer att bli en global leverantör av kompletta drivlinelösningar, inklusive nästa generations förbränningsmotorer, växellådor och hybridlösningar. Avyttringen kommer att möjliggöra för koncernen att fokusera på utvecklingen i sortimentet helelektriska premium bilar.

Avyttringen har skett mellan parter under gemensamt bestämmande inflytande. Koncernen har valt att tillämpa så kallad "predecessor accounting", se avsnitt Viktiga uppskattningar och bedömningar. Det registerade bolagsnamnet har vid avyttringen namnändrats till Zhangjiakou Aurobay Powertrain Manufacturing Co., Ltd. Koncernen har konsoliderat bolaget fram till avyttringsdagen 31 januari 2022 då det bestämmande inflytandet upphörde. Erhållen köpeskilling uppgick till MSEK 958. Redovisat värde på sålda nettotillgångar uppgick på avyttringsdagen till MSEK 1 245. Underskott av erhållen köpeskilling redovisad i eget kapital uppgick till MSEK 267. Vid tidpunkten för avyttringen när det bestämmande inflytandet förlorades, uppgick likvida medel till MSEK 358. Totalt försäljningsvärde och redovisade värden har fastställts preliminärt. Avyttringsanalysen kan därför komma att justeras inom en tolvmånadersperiod.

NOT 33 – RÖRELSESEGMENT

Rörelsesegment definieras som en del av koncernen för vilken fristående finansiell information finns tillgänglig och som utvärderas regelbundet av den högste verkställande beslutsfattaren, eller beslutsfattande grupp.

Verksamheten omfattar samtliga aktiviteter som har samband med utveckling, konstruktion, tillverkning, montering och försäljning av fordon, samt försäljning av reservdelar och tillbehör från vilka koncernen erhåller sina intäkter. Koncernen leds av den verkställande ledningsgruppen (EMT) innehållande 11 (10) medlemmar vilken leds av VD och övervakas av styrelsen. EMT fattar alla väsentliga operativa beslut och medlemmarna i EMT har ansvaret för genomförandet av besluten inom sina respektive områden. Det operativa beslutsfattandet sker på EMT nivå som en helhet och EMT definieras därför som det högsta verkställande beslutande organet. Samtliga materiella beslut avseende fördelning av resurser liksom bedömning av prestation sker uteslutande på gruppnivå.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Regionerna utgör inte rapporterbara segment. Det huvudsakliga syftet med regionstrukturen är att tydliggöra ansvaret för regionerna från ett försäljningsperspektiv, med ett ökat fokus på försäljning och mer direkt involvering från koncernens ledningsgrupp. Alla väsentliga beslut avseende allokering av resurser samt uppföljning av verksamheten baseras på koncernen som helhet. Fördelningen av resurser görs inte till regioner, utan snarare direkt till enskilda marknader. Av den anledningen bedöms koncernen utgöras av enbart ett segment, varför ingen segmentsrapportering avges.

För ytterligare information om den geografiska fördelningen av intäkterna, se Not 2 – Intäkter. Den geografiska fördelningen av anläggningstillgångar beskrivs nedan:

	Sverige	Kina	Övriga världen
31 december 2021			
Anläggningstillgångar	65%	14%	21%
31 december 2020			
Anläggningstillgångar	69%	11%	20%

NOT 34 – TILLGÅNGAR OCH SKULDER SOM INNEHAS FÖR FÖRSÄLJNING

[redacted]

För att en anläggningstillgång eller en grupp av anläggningstillgångar skall klassificeras som att de är tillgängliga för försäljning så krävs det att de är tillgängliga för omedelbar försäljning och att sannolikheten för att en försäljning kommer att äga rum är väsentlig. För att en försäljning skall vara sannolik skall ledningen ha fastställt en plan och de skall arbeta för att identifiera en köpare. Priset skall vara rimligt i relation till dess verkliga värden och det skall vara sannolikt att en försäljningstransaktion kommer att genomföras inom ett år sedan det omklassificerats.

När kriterierna för att klassificeras som en anläggningstillgång eller en grupp av anläggningstillgångar som innehas för försäljning är uppfyllda ska dessa tillgångar och tillhörande skulder redovisas på sina respektive rader i balansräkningen. Tillgången eller gruppen av tillgångar värderas till det lägsta av redovisat värde och verkligt värde reducerat med försäljningsomkostnader.

Nettotillgångar som innehas för försäljning uppgick till ett värde på MSEK 1 785 och är hänförliga till den kvarvarande förbränningsmotorverksamhet som bedrivs i Zhangjiakou Volvo Car Engine Manufacturing Co., Ltd. Under 2021 har en utdelning av aktierna i Powertrain Engineering Sweden AB och Powertrain Engineering Sweden Real Estate AB till Geely Sweden Holdings AB resulterat i en minskning utav värdet på de nettotillgångar som innehas för försäljning.

Zhangjiakou Volvo Car Engine Manufacturing Co., Ltd. konsolideras av koncernen varför det presenterade nettovärdet inkluderar bolagets totala nettotillgångar som innehas för försäljning. Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd. 50 procentiga ägande i bolaget behöver beaktas vid jämförelse mellan totala nettotillgångar som innehas för försäljning och köpeskillingen koncernen förväntas erhålla för sitt innehav i bolaget. Per den 31 December 2021 föreligger inget nedskrivningsbehov. Någon omräkningsdifferens har inte redovisats i Övrigt totalresultat hänförlig till dessa nettotillgångar. Försäljning utav de kvarvarande nettotillgångarna slutfördes den 31 januari 2022 och köparen är det nybildade bolaget Zhejiang Aurobay Powertrain Co., Ltd. För mer information, se Not 32 – Rörelseförvärv.

De mest väsentliga kategorierna av tillgångar och skulder som är tillgängliga till försäljning utgörs av:

	2021	2020
Immateriella anläggningstillgångar	87	150
Materiella anläggningstillgångar	3 042	6 594
Uppskjutna skattefordringar	36	17
Lager	668	968
Övriga omsättningstillgångar	29	24
Likvida medel	48	96
Summa tillgångar	**3 910**	**7 849**
Uppskjutna skatteskulder	95	—
Övriga långfristiga avsättningar	—	2
Övriga långfristiga skulder	3	6
Kortfristiga avsättningar	24	117
Leverantörsskulder	1 814	1 198
Aktuella skatteskulder	84	20
Övriga kortfrstiga skulder	105	406
Summa skulder	**2 125**	**1 749**

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Volvo Cars alternativa nyckeltal

De alternativa nyckeltal som presenteras i denna årsredovisning används internt av ledningen, tillsammans med IFRS-nyckeltal för att följa verksamheten och fatta beslut om dess framtida inriktning. Koncernen anser att dessa alternativa nyckeltal, i kombination med rapporterade IFRS-nyckeltal, ger användbar kompletterande information till investerare. Dessa alternativa nyckeltal bör användas tillsammans med IFRS-nyckeltal och ersätter inte dessa. Dessa alternativa nyckeltal är inte alltid jämförbara med liknande nyckeltal presenterade av andra bolag.

Bruttomarginal
Bruttomarginal är bruttoresultatet som procent av omsättningen. Nyckeltalet visar på vinsten som koncernen behåller efter att de direkta kostnaderna dragits bort.

Rörelseresultat (EBIT)
Resultat före finansiella poster och skatt. Rörelseresultatet visar på resultatet som Volvo Cars genererar från sin huvudverksamhet.

EBIT-marginal
Rörelseresultatet som procent av omsättningen. Nyckeltalet visar på Volvo Cars operativa effektivitet.

EBIT-marginal exkl. resultat från JVs och intresseföretag
EBIT-marginal exkl. resultat från JVs och intresseföretag definieras som EBIT minus resultatet från JVs och intresseföretag som procent. Marginalen visar på Volvo Cars operativa effektivitet exklusive resultat från JVs och intresseföretag under respektive period.

EBITDA
Resultat före räntor, skatt samt av- och nedskrivningar, och är ett ytterligare nyckeltal på Volvo Cars operativa effektivitet. Nyckeltalet visar på resultatet som Volvo Cars genererar från sin verksamhet, utan effekt från tidigare perioders kapitaliseringsnivåer.

EBITDA-marginal
EBITDA-marginalen är EBITDA som procent av omsättningen. Nyckeltalet visar på Volvo Cars lönsamhet i förhållande till koncernens redovisade intäkter under räkenskapsperioden.

Avkastning på investerat kapital, ROIC
Avkastning på investerat kapital, ROIC, definieras som rörelseresultat delat med investerat kapital. Nyckeltalet indikerar hur lönsamma koncernens investeringar är. Investerat kapital är summan av de nettotillgångar som används i den dagliga verksamheten (totala tillgångar minskat med fordringar på moderbolaget, andra långfristiga värdepappersinnehav, likvida medel, kortfristiga placeringar med tillägg av operationell kassa (genomsnittlig tvåårig omsättning * 10%)) minskat med totala kortfristiga skulder, kortfristiga skulder till moderbolag och tillägg med kortfristiga räntebärande skulder (vilka inkluderar kortfristiga skulder till kreditinstitut, obligationslån kortfristiga och övriga kortfristiga räntebärande skulder) beräknat på ett genomsnitt av de två senaste åren.

Soliditet
Totalt eget kapital dividerat med totala tillgångar. Nyckeltalet visar på Volvo Cars långsiktiga betalningsförmåga och hur stor del av tillgångarna som är finanslerade med eget kapital.

Nettokassa
Nettokassa definieras som likvida medel och kortfristiga placeringar minus skulder till kreditinstitut, obligationer och andra räntebärande långfristiga skulder (exklusive långfristiga leasingskulder). Nettokassan är en indikator på Volvo Cars förmåga att uppfylla sina finansiella åtaganden.

Jämförelsestörande poster
Intäkter och kostnader som har uppstått utanför den normala verksamheten där sannolikheten att posterna ska återkomma under kommande år är liten.

För ytterligare information om den geografiska fördelningen av intäkterna, se Not 2 – Intäkter. Den geografiska fördelningen av anläggningstillgångar beskrivs nedan:

	Sverige	Kina	Övriga världen
31 december 2021			
Anläggningstillgångar	65%	14%	21%
31 december 2020			
Anläggningstillgångar	69%	11%	20%

NOT 34 – TILLGÅNGAR OCH SKULDER SOM INNEHAS FÖR FÖRSÄLJNING

[redacted]

För att en anläggningstillgång eller en grupp av anläggningstillgångar skall klassificeras som att de är tillgängliga för försäljning så krävs det att de är tillgängliga för omedelbar försäljning och att sannolikheten för att en försäljning kommer att äga rum är väsentlig. För att en försäljning skall vara sannolik skall ledningen ha fastställt en plan och de skall arbeta för att identifiera en köpare. Priset skall vara rimligt i relation till dess verkliga värden och det skall vara sannolikt att en försäljningstransaktion kommer att genomföras inom ett år sedan det omklassificerats.

När kriterierna för att klassificeras som en anläggningstillgång eller en grupp av anläggningstillgångar som innehas för försäljning är uppfyllda ska dessa tillgångar och tillhörande skulder redovisas på sina respektive rader i balansräkningen. Tillgången eller gruppen av tillgångar värderas till det lägsta av redovisat värde och verkligt värde reducerat med försäljningsomkostnader.

Nettotillgångar som innehas för försäljning uppgick till ett värde på MSEK 1 785 och är hänförliga till den kvarvarande förbränningsmotorverksamhet som bedrivs i Zhangjiakou Volvo Car Engine Manufacturing Co., Ltd. Under 2021 har en utdelning av aktierna i Powertrain Engineering Sweden AB och Powertrain Engineering Sweden Real Estate AB till Geely Sweden Holdings AB resulterat i en minskning utav värdet på de nettotillgångar som innehas för försäljning.

Zhangjiakou Volvo Car Engine Manufacturing Co., Ltd. konsolideras av koncernen varför det presenterade nettovärdet inkluderar bolagets totala nettotillgångar som innehas för försäljning. Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd. 50 procentiga ägande i bolaget behöver beaktas vid jämförelse mellan totala nettotillgångar som innehas för försäljning och köpeskillingen koncernen förväntas erhålla för sitt innehav i bolaget. Per den 31 December 2021 föreligger inget nedskrivningsbehov. Någon omräkningsdifferens har inte redovisats i Övrigt totalresultat hänförlig till dessa nettotillgångar. Försäljning utav de kvarvarande nettotillgångarna slutfördes den 31 januari 2022 och köparen är det nybildade bolaget Zhejiang Aurobay Powertrain Co., Ltd. För mer information, se Not 32 – Rörelseförvärv.

De mest väsentliga kategorierna av tillgångar och skulder som är tillgängliga till försäljning utgörs av:

	2021	2020
Immateriella anläggningstillgångar	87	150
Materiella anläggningstillgångar	3 042	6 594
Uppskjutna skattefordringar	36	17
Lager	668	968
Övriga omsättningstillgångar	29	24
Likvida medel	48	96
Summa tillgångar	**3 910**	**7 849**
Uppskjutna skatteskulder	95	—
Övriga långfristiga avsättningar	—	2
Övriga långfristiga skulder	3	6
Kortfristiga avsättningar	24	117
Leverantörsskulder	1 814	1 198
Aktuella skatteskulder	84	20
Övriga kortfrstiga skulder	105	406
Summa skulder	**2 125**	**1 749**

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Volvo Cars alternativa nyckeltal

De alternativa nyckeltal som presenteras i denna årsredovisning används internt av ledningen, tillsammans med IFRS-nyckeltal för att följa verksamheten och fatta beslut om dess framtida inriktning. Koncernen anser att dessa alternativa nyckeltal, i kombination med rapporterade IFRS-nyckeltal, ger användbar kompletterande information till investerare. Dessa alternativa nyckeltal bör användas tillsammans med IFRS-nyckeltal och ersätter inte dessa. Dessa alternativa nyckeltal är inte alltid jämförbara med liknande nyckeltal presenterade av andra bolag.

Bruttomarginal
Bruttomarginal är bruttoresultatet som procent av omsättningen. Nyckeltalet visar på vinsten som koncernen behåller efter att de direkta kostnaderna dragits bort.

Rörelseresultat (EBIT)
Resultat före finansiella poster och skatt. Rörelseresultatet visar på resultatet som Volvo Cars genererar från sin huvudverksamhet.

EBIT-marginal
Rörelseresultatet som procent av omsättningen. Nyckeltalet visar på Volvo Cars operativa effektivitet.

EBIT-marginal exkl. resultat från JVs och intresseföretag
EBIT-marginal exkl. resultat från JVs och intresseföretag definieras som EBIT minus resultatet från JVs och intresseföretag som procent. Marginalen visar på Volvo Cars operativa effektivitet exklusive resultat från JVs och intresseföretag under respektive period.

EBITDA
Resultat före räntor, skatt samt av- och nedskrivningar, och är ett ytterligare nyckeltal på Volvo Cars operativa effektivitet. Nyckeltalet visar på resultatet som Volvo Cars genererar från sin verksamhet, utan effekt från tidigare perioders kapitaliseringsnivåer.

EBITDA-marginal
EBITDA-marginalen är EBITDA som procent av omsättningen. Nyckeltalet visar på Volvo Cars lönsamhet i förhållande till koncernens redovisade intäkter under räkenskapsperioden.

Avkastning på investerat kapital, ROIC
Avkastning på investerat kapital, ROIC, definieras som rörelseresultat delat med investerat kapital. Nyckeltalet indikerar hur lönsamma koncernens investeringar är. Investerat kapital är summan av de nettotillgångar som används i den dagliga verksamheten (totala tillgångar minskat med fordringar på moderbolaget, andra långfristiga värdepappersinnehav, likvida medel, kortfristiga placeringar med tillägg av operationell kassa (genomsnittlig tvåårig omsättning * 10%)) minskat med totala kortfristiga skulder, kortfristiga skulder till moderbolag och tillägg med kortfristiga räntebärande skulder (vilka inkluderar kortfristiga skulder till kreditinstitut, obligationslån kortfristiga och övriga kortfristiga räntebärande skulder) beräknat på ett genomsnitt av de två senaste åren.

Soliditet
Totalt eget kapital dividerat med totala tillgångar. Nyckeltalet visar på Volvo Cars långsiktiga betalningsförmåga och hur stor del av tillgångarna som är finansierade med eget kapital.

Nettokassa
Nettokassa definieras som likvida medel och kortfristiga placeringar minus skulder till kreditinstitut, obligationer och andra räntebärande långfristiga skulder (exklusive långfristiga leasingskulder). Nettokassan är en indikator på Volvo Cars förmåga att uppfylla sina finansiella åtaganden.

Jämförelsestörande poster
Intäkter och kostnader som har uppstått utanför den normala verksamheten där sannolikheten att posterna ska återkomma under kommande år är liten.

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

SAMMANSTÄLLNING AV VOLVO CARS ALTERNATIVA NYCKELTAL

MSEK	2021	2020
Omsättning	282 045	262 833
Kostnad för sålda varor	–221 632	–216 813
Forsknings- och utvecklingskostnader	–13 126	–11 362
Rörelseresultat, EBIT	20 275	8 516
EBIT-marginal, exkl. resultat från andelar i JVs och intresseföretag	21 226	8 868
Årets resultat	14 177	7 788
EBITDA	35 280	22 965
Bruttomarginal %	21,4	17,5
EBIT-marginal %	7,2	3,2
EBIT-marginal, exkl. resultat från andelar i JVs och intresseföretag %	7,5	3,4
EBITDA marginal %	12,5	8,7
Soliditet %	33,5	26,8
Nettokassa	44 846	35 241
Avkastning på investerat kapital, ROIC %	18,5	8,4

Rörelseresultat, EBIT/EBIT-marginal, %	**2021**	**2020**
Rörelseresultat, EBIT	20 275	8 516
Omsättning	282 045	262 833
EBIT-marginal %	**7,2**	**3,2**

EBIT och EBIT-marginal, exkl. resultat från andelar i JVs och intresse-företag, %	**2021**	**2020**
Rörelseresultat, EBIT	20 275	8 516
Resultat från andelar i JVs och intresseföretag	–951	–352
EBIT exkl. resultat från andelar i JVs och intresseföretag	**21 226**	**8 868**
Omsättning	282 045	262 833
EBIT-marginal, exkl. resultat från andelar i JVs och intresse-företag %	**7,5**	**3,4**

EBITDA/EBITDA-marginal, %	**2021**	**2020**
Rörelseresultat, EBIT	20 275	8 516
Avskrivningar	15 005	14 449
EBITDA	***35 280***	***22 965***
Omsättning	282 045	262 833
EBITDA-marginal %	**12,5**	**8,7**

Bruttomarginal, %	**2021**	**2020**
Bruttoresultat	60 413	46 020
Omsättning	282 045	262 833
Bruttomarginal %	**21,4**	**17,5**

Operationell kassa, MSEK	**2021**	**2020**
Genomsnittlig tvåårig omsättning * 10%	27 244	26 848
Operationell kassa	**27 244**	**26 848**

Investerat kapital[1], MSEK	**2021**	**2020**
Totala tillgångar	273 068	252 840
Fordringar på moderbolaget	—	–27
Andra långfristiga värdepappersinnehav	–2 107	–1 373
Likvida medel	–61 929	–56 795
Kortfristiga placeringar	–8 042	–5 803
Operationell kassa	27 244	26 848
Kortfristiga skulder	–126 234	–121 168
Kortfristiga skulder till moderbolaget	—	—
Kortfristiga räntebärande skulder	7 311	6 934
Totalt investerat kapital	**109 311**	**101 457**

1) Beräknat på ett genomsnitt av de senaste två åren.

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Avkastning på investerat kapital, ROIC, %	2021	2020
Rörelseresultat, EBIT (rullande tolv månader)	20 275	8 516
Investerat resultat	109 311	101 457
Avkastning på investerat kapital, ROIC, %	**18,5**	**8,4**

Soliditet, MSEK	31 dec 2021	31 dec 2020
Totalt eget kapital	94 978	70 418
Totala tillgångar	283 824	262 312
Eget kapital i procent av totala tillgångar, %	**33,5**	**26,8**

Nettokassa, MSEK	31 dec 2021	31 dec 2020
Likvida medel	62 265	61 592
Kortfristiga placeringar	7 996	8 087
Skulder till kreditinstitut (långfristiga)	–2 543	–5 882
Obligationslån (långfristiga)	–18 401	–20 950
Övriga räntebärande skulder[2]	—	–84
Skulder till kreditinstitut (kortfristiga)	–4 471	–2 512
Obligationslån (kortfristiga)[1]	—	–5 010
Nettokassa[2]	**44 846**	**35 241**

1) Obligationslånen ovan presenteras till upplupet anskaffningsvärde. Koncernen säkrade obligationen på 500 MEUR, utfärdad i maj 2016 (förföll 18 Maj 2021), genom att använda ränteswappar. Obligationslånets fasta räntebetalningar konverterades till rörlig ränta. En del av obligationslånet var, per 31 december 2020, värderat till verkligt värde via resultaträkningen, MSEK 7, och resterande del värderades till upplupet anskaffningsvärde.
2) Beräkningen av Nettokassa inkluderar inte finansiella skulder hänförliga till leasingstandarden IFRS16 uppgående till MSEK –1 462 (–1 160) för kortfristiga och MSEK –5 509 (–4 731) för långfristiga.

Andra nyckeltal för Volvo Cars

Övriga nyckeltal som presenteras och offentliggörs i denna årsredovisning används internt av Volvo Cars ledning. Koncernen anser att detta nyckeltal ger användbar kompletterande information till investerare. Nyckeltalet bör användas tillsammans med de alternativa nyckeltalen och IFRS-nyckeltalen och ersätter inte dessa. Vidare är Volvo Cars andra nyckeltal, enligt bolagets definition, inte alltid jämförbara med liknande nyckeltal presenterade av andra bolag.

Likviditet

Likviditet består av likvida medel, kortfristiga placeringar och outnyttjade kreditfaciliteter.

Likviditet, MSEK	31 dec 2021	31 dec 2020
Likvida medel	62 265	61 592
Outnyttjade kreditfaciliteter	13 377	24 700
Kortfristiga placeringar	7 996	8 087
Likviditet	**83 638**	**94 379**

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

SAMMANSTÄLLNING AV VOLVO CARS ALTERNATIVA NYCKELTAL

MSEK	2021	2020
Omsättning	282 045	262 833
Kostnad för sålda varor	–221 632	–216 813
Forsknings- och utvecklingskostnader	–13 126	–11 362
Rörelseresultat, EBIT	20 275	8 516
EBIT-marginal, exkl. resultat från andelar i JVs och intresseföretag	21 226	8 868
Årets resultat	14 177	7 788
EBITDA	35 280	22 965
Bruttomarginal %	21,4	17,5
EBIT-marginal %	7,2	3,2
EBIT-marginal, exkl. resultat från andelar i JVs och intresseföretag %	7,5	3,4
EBITDA marginal %	12,5	8,7
Soliditet %	33,5	26,8
Nettokassa	44 846	35 241
Avkastning på investerat kapital, ROIC %	18,5	8,4

Rörelseresultat, EBIT/EBIT-marginal, %	**2021**	**2020**
Rörelseresultat, EBIT	20 275	8 516
Omsättning	282 045	262 833
EBIT-marginal %	**7,2**	**3,2**

EBIT och EBIT-marginal, exkl. resultat från andelar i JVs och intresseföretag, %	**2021**	**2020**
Rörelseresultat, EBIT	20 275	8 516
Resultat från andelar i JVs och intresseföretag	–951	–352
EBIT exkl. resultat från andelar i JVs och intresseföretag	**21 226**	**8 868**
Omsättning	282 045	262 833
EBIT-marginal, exkl. resultat från andelar i JVs och intresseföretag %	**7,5**	**3,4**

EBITDA/EBITDA-marginal, %	**2021**	**2020**
Rörelseresultat, EBIT	20 275	8 516
Avskrivningar	15 005	14 449
EBITDA	***35 280***	***22 965***
Omsättning	282 045	262 833
EBITDA-marginal %	**12,5**	**8,7**

Bruttomarginal, %	**2021**	**2020**
Bruttoresultat	60 413	46 020
Omsättning	282 045	262 833
Bruttomarginal %	**21,4**	**17,5**

Operationell kassa, MSEK	**2021**	**2020**
Genomsnittlig tvåårig omsättning * 10%	27 244	26 848
Operationell kassa	**27 244**	**26 848**

Investerat kapital[1], MSEK	**2021**	**2020**
Totala tillgångar	273 068	252 840
Fordringar på moderbolaget	—	–27
Andra långfristiga värdepappersinnehav	–2 107	–1 373
Likvida medel	–61 929	–56 795
Kortfristiga placeringar	–8 042	–5 803
Operationell kassa	27 244	26 848
Kortfristiga skulder	–126 234	–121 168
Kortfristiga skulder till moderbolaget	—	—
Kortfristiga räntebärande skulder	7 311	6 934
Totalt investerat kapital	**109 311**	**101 457**

1) Beräknat på ett genomsnitt av de senaste två åren.

KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Avkastning på investerat kapital, ROIC, %	2021	2020
Rörelseresultat, EBIT (rullande tolv månader)	20 275	8 516
Investerat resultat	109 311	101 457
Avkastning på investerat kapital, ROIC, %	**18,5**	**8,4**

Soliditet, MSEK	31 dec 2021	31 dec 2020
Totalt eget kapital	94 978	70 418
Totala tillgångar	283 824	262 312
Eget kapital i procent av totala tillgångar, %	**33,5**	**26,8**

Nettokassa, MSEK	31 dec 2021	31 dec 2020
Likvida medel	62 265	61 592
Kortfristiga placeringar	7 996	8 087
Skulder till kreditinstitut (långfristiga)	–2 543	–5 882
Obligationslån (långfristiga)	–18 401	–20 950
Övriga räntebärande skulder[2]	—	–84
Skulder till kreditinstitut (kortfristiga)	–4 471	–2 512
Obligationslån (kortfristiga)[1]	—	–5 010
Nettokassa[2]	**44 846**	**35 241**

1) Obligationslånen ovan presenteras till upplupet anskaffningsvärde. Koncernen säkrade obligationen på 500 MEUR, utfärdad i maj 2016 (förföll 18 Maj 2021), genom att använda ränteswappar. Obligationslånets fasta räntebetalningar konverterades till rörlig ränta. En del av obligationslånet var, per 31 december 2020, värderat till verkligt värde via resultaträkningen, MSEK 7, och resterande del värderades till upplupet anskaffningsvärde.
2) Beräkningen av Nettokassa inkluderar inte finansiella skulder hänförliga till leasingstandarden IFRS16 uppgående till MSEK –1 462 (–1 160) för kortfristiga och MSEK–5 509 (–4 731) för långfristiga.

Andra nyckeltal för Volvo Cars
Övriga nyckeltal som presenteras och offentliggörs i denna årsredovisning används internt av Volvo Cars ledning. Koncernen anser att detta nyckeltal ger användbar kompletterande information till investerare. Nyckeltalet bör användas tillsammans med de alternativa nyckeltalen och IFRS-nyckeltalen och ersätter inte dessa. Vidare är Volvo Cars andra nyckeltal, enligt bolagets definition, inte alltid jämförbra med liknande nyckeltal presenterade av andra bolag.

Likviditet
Likviditet består av likvida medel, kortfristiga placeringar och outnyttjade kreditfaciliteter.

Likviditet, MSEK	31 dec 2021	31 dec 2020
Likvida medel	62 265	61 592
Outnyttjade kreditfaciliteter	13 377	24 700
Kortfristiga placeringar	7 996	8 087
Likviditet	**83 638**	**94 379**

20221012008662

MODERBOLAGETS FINANSIELLA RAPPORTER

Resultaträkning och övrigt totalresultat – Moderbolaget

MSEK	Not	2021	2020
Administrationskostnader	3, 4, 5	–26	–17
Rörelseresultat		**–26**	**–17**
Resultat från andelar i koncernföretag	3	3 000	—
Finansiella intäkter	3, 6	886	730
Finansiella kostnader	3, 4, 6	–763	–707
Resultat före skatt		**3 097**	**6**
Inkomstskatt	7	58	–11
Årets resultat		**3 155**	**–5**

Övrigt totalresultat och årets resultat överensstämmer då det inte finns några poster i övrigt totalresultat.

Balansräkning – Moderbolaget

MSEK	Not	31 dec 2021	31 dec 2020
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Innehav i dotterföretag	8	13 359	13 267
Uppskjutna skattefordringar	7	2 129	2 071
Fordringar hos koncernföretag	3	18 421	24 976
Summa anläggningstillgångar		**33 909**	**40 314**
Omsättningstillgångar			
Fordringar hos koncernföretag	3	22 449	5 909
Övriga kortfristiga fordringar		39	45
Likvida medel		—	2
Summa omsättningstillgångar		**22 488**	**5 956**
TOTALA TILLGÅNGAR		**56 397**	**46 270**

MSEK	Not	31 dec 2021	31 dec 2020
EGET KAPITAL & SKULDER			
Eget kapital	9		
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		61	51
		61	**51**
Fritt eget kapital			
Överkursfond		31 655	11 497
Balanserade vinstmedel		–1 215	4 330
Årets resultat		3 155	–5
		33 595	**15 822**
Summa eget kapital		**33 656**	**15 873**
Långfristiga skulder			
Obligationslån	10	18 401	20 953
Skulder till kreditinstitut	10	—	3 997
Summa långfristiga skulder		**18 401**	**24 950**
Kortfristiga skulder			
Obligationslån		—	5 012
Skulder till kreditinstitut	10	3 999	—
Skulder till koncernföretag	3	1	1
Leverantörsskulder		47	—
Övriga kortfristiga skulder		4	154
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		289	280
Summa kortfristiga skulder		**4 340**	**5 447**
SUMMA EGET KAPITAL & SKULDER		**56 397**	**46 270**

MODERBOLAGETS FINANSIELLA RAPPORTER

Förändringar i eget kapital – Moderbolaget

	Bundet eget kapital	Fritt eget kapital		
MSEK	Aktiekapital[1]	Överkursfond	Övrigt tillskjutet kapital	Balanserade vinstmedel	Summa
Ingående eget kapital 1 januari 2020	**51**	**11 497**	**–3 500**	**7 830**	**15 878**
Årets resultat	—	—	—	–5	–5
Utgående eget kapital 31 december 2020	**51**	**11 497**	**–3 500**	**7 825**	**15 873**
Årets resultat	—	—	—	3 155	3 155
Transaktioner med ägare					
Inlösen av preferensaktier	–1	–4 988	—	–335	–5 324
Fondemission	1	—	—	–1	—
Nyemission	8	19 733	—	—	19 741
Apportemission	—	91	—	—	91
Riktad nyemission till preferensaktieägare	2	5 322	—	—	5 324
Utdelning till aktieägare	—	—	—	–5 204	–5 204
Utgående eget kapital 31 december 2021	**61**	**31 655**	**–3 500**	**5 440**	**33 656**

1) Aktiekapitalet uppgår till 60 947 709 (51 138 794) kronor.

Kassaflödesanalys – Moderbolaget

MSEK	Not	2021	2020
DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN			
Rörelseresultat		–26	–17
Erhållna räntor		767	665
Erlagda räntor		–676	–611
		65	**37**
Förändringar av rörelsekapital			
Förändring av kortfristiga fordringar till koncernföretag	3	–17 602	–1 992
Förändring av kortfristiga fordringar		6	–10
Förändring av kortfristiga skulder till koncernföretag	3	—	–1
Förändring av skulder		–107	–10
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital		**–17 703**	**–2 013**
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**–17 638**	**–1 976**
Investering i aktier och andelar		–5 025	–3 000
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**–5 025**	**–3 000**
Kassaflöde från den löpande verksamheten och investeringsverksamheten		**–22 663**	**–4 976**
FINANSIERINGSVERKSAMHETEN			
Erhållna medel från obligationslån	10	—	5 206
Erhållna medel från kreditinstitut	10	—	4 000
Återbetalning av obligationslån	10	–8 064	—
Förändring av långfristiga fordringar till koncernföretag	3	8 064	–4 207
Erhållen utdelning från dotterbolag	3	3 000	—
Lämnad utdelning till aktieägare	9	–179	—
Nyemission		19 900	—
Övrigt		–60	–24
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**22 661**	**4 975**
Årets kassaflöde		**–2**	**–1**
Likvida medel vid årets början		**2**	**3**
Likvida medel vid årets slut		**—**	**2**

20221012008863

Resultaträkning och övrigt totalresultat – Moderbolaget

MSEK	Not	2021	2020
Administrationskostnader	3, 4, 5	–26	–17
Rörelseresultat		**–26**	**–17**
Resultat från andelar i koncernföretag	3	3 000	—
Finansiella intäkter	3, 6	886	730
Finansiella kostnader	3, 4, 6	–763	–707
Resultat före skatt		**3 097**	**6**
Inkomstskatt	7	58	–11
Årets resultat		**3 155**	**–5**

Övrigt totalresultat och årets resultat överensstämmer då det inte finns några poster i övrigt totalresultat.

Balansräkning – Moderbolaget

MSEK	Not	31 dec 2021	31 dec 2020
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Innehav i dotterföretag	8	13 359	13 267
Uppskjutna skattefordringar	7	2 129	2 071
Fordringar hos koncernföretag	3	18 421	24 976
Summa anläggningstillgångar		**33 909**	**40 314**
Omsättningstillgångar			
Fordringar hos koncernföretag	3	22 449	5 909
Övriga kortfristiga fordringar		39	45
Likvida medel		—	2
Summa omsättningstillgångar		**22 488**	**5 956**
TOTALA TILLGÅNGAR		**56 397**	**46 270**

MSEK	Not	31 dec 2021	31 dec 2020
EGET KAPITAL & SKULDER			
Eget kapital	9		
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		61	51
		61	**51**
Fritt eget kapital			
Överkursfond		31 655	11 497
Balanserade vinstmedel		–1 215	4 330
Årets resultat		3 155	–5
Summa eget kapital		**33 595**	**15 822**
		33 656	**15 873**
Långfristiga skulder			
Obligationslån	10	18 401	20 953
Skulder till kreditinstitut	10	—	3 997
Summa långfristiga skulder		**18 401**	**24 950**
Kortfristiga skulder			
Obligationslån	10	3 999	—
Skulder till kreditinstitut	10	—	5 012
Skulder till koncernföretag	3	1	1
Leverantörsskulder		47	—
Övriga kortfristiga skulder		4	154
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		289	280
Summa kortfristiga skulder		**4 340**	**5 447**
SUMMA EGET KAPITAL & SKULDER		**56 397**	**46 270**

MODERBOLAGETS FINANSIELLA RAPPORTER

Förändringar i eget kapital – Moderbolaget

	Bundet eget kapital	Fritt eget kapital			
MSEK	**Aktiekapital[1]**	**Överkursfond**	**Övrigt tillskjutet kapital**	**Balanserade vinstmedel**	**Summa**
Ingående eget kapital 1 januari 2020	**51**	**11 497**	**–3 500**	**7 830**	**15 878**
Årets resultat	**—**	**—**	**—**	**–5**	**–5**
Utgående eget kapital 31 december 2020	**51**	**11 497**	**–3 500**	**7 825**	**15 873**
Årets resultat	**—**	**—**	**—**	**3 155**	**3 155**
Transaktioner med ägare					
Inlösen av preferensaktier	–1	–4 988	—	–335	**–5 324**
Fondemission	1	—	—	–1	**—**
Nyemission	8	19 733	—	—	**19 741**
Apportemission	—	91	—	—	**91**
Riktad nyemission till preferensaktieägare	2	5 322	—	—	**5 324**
Utdelning till aktieägare	—	—	—	–5 204	**–5 204**
Utgående eget kapital 31 december 2021	**61**	**31 655**	**–3 500**	**5 440**	**33 656**

1) Aktiekapitalet uppgår till 60 947 709 (51 138 794) kronor.

Kassaflödesanalys – Moderbolaget

MSEK	**Not**	**2021**	**2020**
DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN			
Rörelseresultat		–26	–17
Erhållna räntor		767	665
Erlagda räntor		–676	–611
		65	**37**
Förändringar av rörelsekapital			
Förändring av kortfristiga fordringar till koncernföretag	3	–17 602	–1 992
Förändring av kortfristiga fordringar		6	–10
Förändring av kortfristiga skulder till koncernföretag	3	—	–1
Förändring av skulder		–107	–10
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital		**–17 703**	**–2 013**
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**–17 638**	**–1 976**
Investering i aktier och andelar		–5 025	–3 000
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**–5 025**	**–3 000**
Kassaflöde från den löpande verksamheten och investeringsverksamheten		**–22 663**	**–4 976**
FINANSIERINGSVERKSAMHETEN			
Erhållna medel från obligationslån	10	—	5 206
Erhållna medel från kreditinstitut	10	—	4 000
Återbetalning av obligationslån	10	–8 064	—
Förändring av långfristiga fordringar till koncernföretag	3	8 064	–4 207
Erhållen utdelning från dotterbolag		3 000	—
Lämnad utdelning till aktieägare	3	–179	—
Nyemission	9	19 900	—
Övrigt		–60	–24
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**22 661**	**4 975**
Årets kassaflöde		**–2**	**–1**
Likvida medel vid årets början		**2**	**3**
Likvida medel vid årets slut		**—**	**2**

Noter till moderbolagets finansiella rapporter

Alla belopp anges i MSEK om inget annat anges.
Belopp inom parentes avser föregående år.

NOT 1 – VÄSENTLIGA REDOVISNINGSPRINCIPER

Grunderna för upprättande av redovisningen
Årsredovisningen för moderbolaget är upprättad i enlighet med Årsredovisningslagen (1995:1554) och RFR 2, Redovisning för juridiska personer. Enligt RFR 2 skall moderbolaget tillämpa alla International Financial Reporting Standards (IFRS), antagna av EU, så långt det är möjligt inom ramen för Årsredovisningslagens regelverk. De ändringar i RFR 2 som gäller för det räkenskapsår som börjar den 1 januari 2021, har inte haft någon väsentlig påverkan på moderbolagets finansiella rapporter.

Redovisningsprinciper som Volvo Cars bedömt som väsentliga återfinns i de noter för koncernen som de berör. De huvudsakliga skillnaderna mellan redovisningsprinciperna som tillämpas av koncernen och moderbolaget beskrivs nedan.

Aktier och andelar i koncernföretag
Aktier och andelar i koncernföretag redovisas i moderbolaget till anskaffningsvärde och prövning av nedskrivningsbehov sker årligen eller när det finns en indikation på att en tillgång behöver skrivas ned. Utdelningar redovisas i resultaträkningen. Samtliga aktieinnehav är rörelsebetingade och resultatet från dessa redovisas inom rörelseresultatet.

Transaktionskostnader hänförliga till förvärv av aktier och andelar i koncernföretag kapitaliseras som en del av det bokförda värdet i innehavet.

Lämnade koncernbidrag till dotterföretag redovisas som en ökning av andelsvärdet av dessa dotterföretag. I samband med detta sker en granskning för att bedöma om det föreligger risk för nedskrivning av andelsvärdet. Skatteeffekten på koncernbidraget redovisas i resultaträkningen. Lämnade koncernbidrag till moderföretag redovisas inom eget kapital, tillsammans med skatteeffekten.

Erhållna koncernbidrag från dotterbolag redovisas som en finansiell intäkt. Skatteeffekten på dessa erhållna koncernbidrag från dotterföretag redovisas i resultaträkningen. Erhållna koncernbidrag från moderföretag redovisas i eget kapital, tillsammans med skatteeffekten.

Lämnade aktieägartillskott redovisas som en ökning av andelsvärdet av innehav i dotterföretag, och åtföljs av en nedskrivningsprövning av andelsvärdet.

Inkomstskatter
På grund av sambandet mellan redovisning och beskattning inkluderas uppskjuten skatteskuld på obeskattade reserver i de obeskattade reserverna i moderbolaget.

Eget kapital
I enlighet med Årsredovisningslagen delas eget kapital upp mellan bundet och fritt eget kapital.

NOT 2 – VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Upprättandet av finansiella rapporter i enlighet med Årsredovisningslagen (1995:1554) och RFR 2 kräver att företagets högsta ledning och styrelse gör uppskattningar och bedömningar samt att de gör antaganden som påverkar tillämpningen av redovisningsprinciperna och de redovisade tillgångarna, skulderna, intäkterna och kostnaderna. Viktiga uppskattningar och bedömningar för redovisningsändamål som tillämpas av koncernen beskrivs i anslutning till den not det berör. Inga av dessa viktiga uppskattningar och bedömningar är tillämpliga på moderföretaget. Aktier och andelar i koncernföretag redovisas i företaget till anskaffningsvärde och prövning av nedskrivningsbehov sker årligen.

NOT 3 – TRANSAKTIONER MED NÄRSTÅENDE

Under året har moderföretaget haft följande transaktioner med närstående företag:

	Försäljning och finansiella intäkter till närstående företag		Inköp och finansiella kostnader från närstående företag	
	2021	2020	2021	2020
Företag inom koncernen	96%	100%	2%	1%

	Fordringar		Skulder	
	31 dec 2021	31 dec 2020	31 dec 2021	31 dec 2020
Företag inom koncernen	40 804	30 819	1	—
varav kortsiktiga	*22 383*	*5 843*	*1*	*—*
Företag inom Geely Sweden Holdingskoncernen	66	66	—	1
varav kortsiktiga	*66*	*66*	*—*	*1*

Samtliga affärshändelser mellan moderföretaget och närstående företag sker inom den normala affärsverksamheten och bedrivs på marknadsmässiga grunder. Volvo Car AB (publ.) har erhållit utdelning om MSEK 3 000 (—) från sitt dotterbolag, Volvo Personvagnar AB. Volvo Car AB (publ.) har i sin tur lämnat utdelning om MSEK 179 (—) till preferensaktieägare och distribuerat utdelning om MSEK 5 979 (—) till moderbolaget Geely Sweden Holdings AB. För mer information om utdelningar, se Not 9 – Eget kapital.

Volvo Car AB (publ.) har inte haft några transaktioner med styrelseledamöter eller ledande befattningshavare utöver arvode för utförda tjänster samt aktierelaterade ersättningsprogram. För mer information se koncernens Not 8 – Anställda och ersättningar.

MODERBOLAGETS FINANSIELLA RAPPORTER

NOT 4 – ERSÄTTNING TILL REVISORER

TSEK	2021	2020
Deloitte		
Revisionsuppdrag	–1 606	–129
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag	–6 572	–350
Övriga tjänster	—	—
Summa	**–8 178**	**–479**

Beloppen för 2021 inkluderar kostnader hänförliga till börsintroduktionen.

Med **revisionsuppdrag** avses granskning av årsredovisningen, räkenskaperna samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning. Revisionen omfattar även rådgivning och biträde som föranleds av de iakttagelser som gjorts i samband med revisionsuppdraget.

Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag innebär andra uppdrag för att säkerställa kvaliteten i de finansiella rapporterna, inklusive rådgivning avseende rapporteringskrav och intern kontroll.

Övriga tjänster är andra uppdrag.

NOT 5 – ERSÄTTNING TILL STYRELSEN

Information om ersättning till styrelseledamöterna fördelat på kön anges i koncernens Not 8 – Anställda och ersättningar.

NOT 6 – FINANSIELLA INTÄKTER OCH KOSTNADER

	2021	2020
Finansiella intäkter		
Ränteintäkter från dotterföretag	722	730
Övriga finansiella intäkter	164	—
Summa	**886**	**730**
Finansiella kostnader		
Räntekostnader till dotterföretag	–8	—
Räntekostnader[1]	–637	–640
Övriga finansiella kostnader	–118	–67
Summa	**–763**	**–707**

1) Valutakursförluster från finansieringsverksamhet består av MSEK 907 (918) i valutakursvinster och MSEK –907 (–918) i valutakursförluster.

NOT 7 – SKATTER

Inkomstskatt redovisad i resultaträkningen	2021	2020
Uppskjuten skatt	58	–11
Summa	**58**	**–11**
Information avseende innevarande års skattekostnad jämfört med skattekostnader baserade på den tillämpliga svenska skattesatsen		
Årets resultat före skatt	3 097	6
Skatt enligt gällande svensk skattesats, 20,6% (21,4%)	–638	–1
Ej avdragsgilla kostnader	–9	–8
Ej skattepliktiga utdelningar	618	—
Ej skattepliktiga intäkter	34	—
Skatteeffekt av avdragsgilla kostnader redovisade över eget kapital	53	—
Uppskjuten skatt avseende till tidigare år	—	–2
Summa	**58**	**–11**

Totala uppskjutna skattefordringar uppgår till MSEK 2 129 (2 071) och avser förlustavdrag. Uppskjutna skattefordringar redovisas endast i den mån det finns beskattningsbara temporära skillnader eller andra faktorer som övertygande talar för att tillräckliga beskattningsbara överskott kommer att finnas. Uppskjuten skattefordran avser huvudsakligen underskottsavdrag med obegränsad nyttjandetid.

NOT 8 – INNEHAV I DOTTERFÖRETAG

	31 dec 2021	31 dec 2020
Vid årets ingång/förvärvat anskaffningsvärde	13 267	10 267
Aktieägartillskott	—	3 000
Investeringar	5 025	—
Avyttringar	–5 025	—
Konvertering av optionsprogram	1	—
Apportemission	91	—
Summa	**13 359**	**13 267**

Volvo Car ABs (publ.) Innehav i dotterföretag:	Organisations-nummer	Säte	Antal aktier	Innehav i %	Bokfört värde 31 dec 2021	Bokfört värde 31 dec 2020
Volvo Personvagnar AB[1]	556074-3089	Göteborg / Sverige	724 889	100	13 359	13 267

I den följande tabellen anges Volvo Personvagnar ABs direktägda dotterföretag vid utgången av räkenskapsåret.

2022101200865

Noter till moderbolagets finansiella rapporter

Alla belopp anges i MSEK om inget annat anges.
Belopp inom parentes avser föregående år.

NOT 1 – VÄSENTLIGA REDOVISNINGSPRINCIPER

Grunderna för upprättande av redovisningen
Årsredovisningen för moderbolaget är upprättad i enlighet med Årsredovisningslagen (1995:1554) och RFR 2, Redovisning för juridiska personer. Enligt RFR 2 skall moderbolaget tillämpa alla International Financial Reporting Standards (IFRS), antagna av EU, så långt det är möjligt inom ramen för Årsredovisningslagens regelverk. De ändringar i RFR 2 som gäller för det räkenskapsår som börjar den 1 januari 2021, har inte haft någon väsentlig påverkan på moderbolagets finansiella rapporter.

Redovisningsprinciper som Volvo Cars bedömt som väsentliga återfinns i de noter för koncernen som de berör. De huvudsakliga skillnaderna mellan redovisningsprinciperna som tillämpas av koncernen och moderbolaget beskrivs nedan.

Aktier och andelar i koncernföretag
Aktier och andelar i koncernföretag redovisas i moderbolaget till anskaffningsvärde och prövning av nedskrivningsbehov sker årligen eller när det finns en indikation på att en tillgång behöver skrivas ned. Utdelningar redovisas i resultaträkningen. Samtliga aktieinnehav är rörelsebetingade och resultatet från dessa redovisas inom rörelseresultatet.

Transaktionskostnader hänförliga till förvärv av aktier och andelar i koncernföretag kapitaliseras som en del av det bokförda värdet i innehavet.

Lämnade koncernbidrag till dotterföretag redovisas som en ökning av andelsvärdet av dessa dotterföretag. I samband med detta sker en granskning för att bedöma om det föreligger risk för nedskrivning av andelsvärdet. Skatteeffekten på koncernbidraget redovisas i resultaträkningen. Lämnade koncernbidrag till moderföretag redovisas inom eget kapital, tillsammans med skatteeffekten.

Erhållna koncernbidrag från dotterbolag redovisas som en finansiell intäkt. Skatteeffekten på dessa erhållna koncernbidrag från dotterföretag redovisas i resultaträkningen. Erhållna koncernbidrag från moderföretag redovisas i eget kapital, tillsammans med skatteeffekten.

Lämnade aktieägartillskott redovisas som en ökning av andelsvärdet av innehav i dotterföretag, och åtföljs av en nedskrivningsprövning av andelsvärdet.

Inkomstskatter
På grund av sambandet mellan redovisning och beskattning inkluderas uppskjuten skatteskuld på obeskattade reserver i de obeskattade reserverna i moderbolaget.

Eget kapital
I enlighet med Årsredovisningslagen delas eget kapital upp mellan bundet och fritt eget kapital.

NOT 2 – VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Upprättandet av finansiella rapporter i enlighet med Årsredovisningslagen (1995:1554) och RFR 2 kräver att företagets högsta ledning och styrelse gör uppskattningar och bedömningar samt att de gör antaganden som påverkar tillämpningen av redovisningsprinciperna och de redovisade tillgångarna, skulderna, intäkterna och kostnaderna. Viktiga uppskattningar och bedömningar för redovisningsändamål som tillämpas av koncernen beskrivs i anslutning till den not det berör. Inga av dessa viktiga uppskattningar och bedömningar är tillämpliga på moderföretaget. Aktier och andelar i koncernföretag redovisas i företaget till anskaffningsvärde och prövning av nedskrivningsbehov sker årligen.

NOT 3 – TRANSAKTIONER MED NÄRSTÅENDE

Under året har moderföretaget haft följande transaktioner med närstående företag:

	Försäljning och finansiella intäkter till närstående företag		Inköp och finansiella kostnader från närstående företag	
	2021	2020	**2021**	2020
Företag inom koncernen	96%	100%	2%	1%

	Fordringar		Skulder	
	31 dec 2021	31 dec 2020	**31 dec 2021**	31 dec 2020
Företag inom koncernen	40 804	30 819	1	—
varav kortsiktiga	*22 383*	*5 843*	*1*	*—*
Företag inom Geely Sweden Holdingskoncernen	66	66	—	1
varav kortsiktiga	*66*	*66*	*—*	*1*

Samtliga affärshändelser mellan moderföretaget och närstående företag sker inom den normala affärsverksamheten och bedrivs på marknadsmässiga grunder. Volvo Car AB (publ.) har erhållit utdelning om MSEK 3 000 (—) från sitt dotterbolag, Volvo Personvagnar AB. Volvo Car AB (publ.) har i sin tur lämnat utdelning om MSEK 179 (—) till preferensaktieägare och distribuerat utdelning om MSEK 5 979 (—) till moderbolaget Geely Sweden Holdings AB. För mer information om utdelningar, se Not 9 - Eget kapital.

Volvo Car AB (publ.) har inte haft några transaktioner med styrelseledamöter eller ledande befattningshavare utöver arvode för utförda tjänster samt aktierelaterade ersättningsprogram. För mer information se koncernens Not 8 – Anställda och ersättningar.

MODERBOLAGETS FINANSIELLA RAPPORTER

NOT 4 – ERSÄTTNING TILL REVISORER

TSEK	2021	2020
Deloitte		
Revisionsuppdrag	–1 606	–129
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag	–6 572	–350
Övriga tjänster	—	—
Summa	**–8 178**	**–479**

Beloppen för 2021 inkluderar kostnader hänförliga till börsintroduktionen.

Med **revisionsuppdrag** avses granskning av årsredovisningen, räkenskaperna samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning. Revisionen omfattar även rådgivning och biträde som föranleds av de iaktagelser som gjorts i samband med revisionsuppdraget.

Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag innebär andra uppdrag för att säkerställa kvaliteten i de finansiella rapporterna, inklusive rådgivning avseende rapporteringskrav och intern kontroll.

Övriga tjänster är andra uppdrag.

NOT 5 – ERSÄTTNING TILL STYRELSEN

Information om ersättning till styrelseledamöterna fördelat på kön anges i koncernens Not 8 – Anställda och ersättningar.

NOT 6 – FINANSIELLA INTÄKTER OCH KOSTNADER

	2021	2020
Finansiella intäkter		
Ränteintäkter från dotterföretag	722	730
Övriga finansiella intäkter	164	—
Summa	**886**	**730**
Finansiella kostnader		
Räntekostnader till dotterföretag	–8	—
Räntekostnader[1]	–637	–640
Övriga finansiella kostnader	–118	–67
Summa	**–763**	**–707**

1) Valutakursförluster från finansieringsverksamhet består av MSEK 907 (918) i valutakursvinster och MSEK –907 (–918) i valutakursförluster.

NOT 7 – SKATTER

Inkomstskatt redovisad i resultaträkningen	2021	2020
Uppskjuten skatt	58	–11
Summa	**58**	**–11**
Information avseende innevarande års skattekostnad jämfört med skattekostnader baserade på den tillämpliga svenska skattesatsen		
Årets resultat före skatt	3 097	6
Skatt enligt gällande svensk skattesats, 20,6% (21,4%)	–638	–1
Ej avdragsgilla kostnader	–9	–8
Ej skattepliktiga utdelningar	618	—
Ej skattepliktiga intäkter	34	—
Skatteeffekt av avdragsgilla kostnader redovisade över eget kapital	53	—
Uppskjuten skatt avseende till tidigare år	—	–2
Summa	**58**	**–11**

Totala uppskjutna skattefordringar uppgår till MSEK 2 129 (2 071) och avser förlustavdrag. Uppskjutna skattefordringar redovisas endast i den mån det finns beskattningsbara temporära skillnader eller andra faktorer som övertygande talar för att tillräckliga beskattningsbara överskott kommer att finnas. Uppskjuten skattefordran avser huvudsakligen underskottsavdrag med obegränsad nyttjandetid.

NOT 8 – INNEHAV I DOTTERFÖRETAG

	31 dec 2021	31 dec 2020
Vid årets ingång/förvärvat anskaffningsvärde	13 267	10 267
Aktieägartillskott	—	3 000
Investeringar	5 025	—
Avyttringar	–5 025	—
Konvertering av optionsprogram	1	—
Apportemission	91	—
Summa	**13 359**	**13 267**

Volvo Car ABs (publ.) innehav i dotterföretag:	Organisationsnummer	Säte	Antal aktier	Innehav i %	Bokfört värde 31 dec 2021	Bokfört värde 31 dec 2020
Volvo Personvagnar AB[1]	556074-3089	Göteborg / Sverige	724 889	100	13 359	13 267

I den följande tabellen anges Volvo Personvagnar ABs direktägda dotterföretag vid utgången av räkenskapsåret.

2022101200866

MODERBOLAGETS FINANSIELLA RAPPORTER

Juridisk person	Organisations-nummer	Säte	Innehav i %
Sverige			
Automotive Components Floby AB	556981-8874	Falköping / Sverige	100
Care by Volvo Car AB	556746-9407	Göteborg / Sverige	100
CLPE AB[2]	556955-7118	Göteborg / Sverige	100
Fastighetsbolag Sörred 8:9 AB	559176-3890	Göteborg / Sverige	100
Fastighetsbolag Sörred 8:11 AB	556994-2351	Göteborg / Sverige	100
HaleyTek AB	559307-9485	Göteborg / Sverige	60
PSINV AB	559140-6409	Göteborg / Sverige	79
Volvo Bil i Göteborg AB	556056-6266	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Australia Holding AB	556152-2680	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Försäkrings AB	556877-5778	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Investment and Borrowing AB	556130-4246	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Mobility AB	556955-6441	Stockholm / Sverige	100
Volvo Car NSC Holding AB	556754-8283	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Pension Management AB	559140-6417	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car PHEV Holding AB	556785-9375	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car PHEV Holding 2 AB	556785-9383	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Real Estate and Assets 1 AB	556205-7298	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Real Estate and Assets 3 AB	559176-3908	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Real Estate and Assets 7:24 AB	559064-3457	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Services 6 AB[3]	559140-6433	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Services 7 AB	559228-9341	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Services 9 AB	559228-9366	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Services 11 AB	559354-9545	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Services 12 AB	559354-9552	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Services Sweden AB	556601-7843	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Sverige AB	556034-3484	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Technology Fund AB	556877-5760	Göteborg / Sverige	100
Volvo Personvagnar Norden AB	556413-4848	Göteborg / Sverige	100
Zenseact AB	559228-9358	Göteborg / Sverige	85
Europa			
Volvo Car Austria GmbH		Österrike	100
Volvo Car Czech Republic s.r.o.		Tjeckien	100
Volvo Car Denmark A/S		Danmark	100
Volvo Car Finland Oy Ab		Finland	100
Volvo Car France SAS		Frankrike	100
Volvo Car Germany GmbH		Tyskland	100
Volvo Car Hellas Anonymous[4]		Grekland	100
Volvo Car Hungary Trading and Service Ltd		Ungern	100

Juridisk person	Säte	Innehav i %
Volvo Car Gallery Ltd	Ungern	100
Volvo Car Ireland Ltd	Irland	100
Volvo Car Italia S.p.A.	Italien	100
Volvo Car Nederland B.V.	Nederländerna	100
SNEBE Holding B.V.	Nederländerna	100
SNITA Holding B.V.	Nederländerna	100
SWENE Holding B.V.	Nederländerna	100
Volvo Car Norway AS	Norge	100
Volvo Car Poland Sp. z.o.o.	Polen	100
Volvo Car Portugal S.A.	Portugal	100
Volvo Car Espana S.L.	Spanien	100
Volvo Car Switzerland AG	Schweiz	100
Volvo Car UK Ltd	Storbritannien	100
Nord- och Sydamerika		
Volvo Car Brasil Importacao e Comercio de Veiculos Ltda	Brasilien	100
Volvo Car do Brasil Automoveis Ltda	Brasilien	100
Volvo Car Canada Ltd	Kanada	100
Volvo Car Mexico S.A. de C.V.	Mexiko	100
Volvo Car Financial Services U.S., LLC	USA	100
Volvo Car North America, LLC	USA	100
Afrika och Asien		
Volvo Car Group Financial Leasing (Shanghai) Co., Ltd.[5]	Kina	100
Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd.[5]	Kina	100
Volvo Cars Technology (Shanghai) Co., Ltd.	Kina	100
Volvo Auto India Pvt. Ltd	Indien	100
Volvo Car Japan Ltd	Japan	100
Volvo Car Korea Co., Ltd	Korea	100
Volvo Car Manufacturing Malaysia Sdn Bhd	Malaysia	100
Volvo Car Singapore PTE Ltd	Singapore	100
Volvo Car South Africa Pty Ltd	Sydafrika	100
Volvo Car Taiwan Ltd	Taiwan	100
Volvo Car Turkey Otomobil Ltd Sirketi	Turkiet	100
Volvo Car RDC Middle East FZE	Förenade Arabemiraten	100

1) Refererad till som Volvo Car Corporation.
2) Tidigare namn: VCG Investment Management.
3) Tidigare namn: M Mobility Services Sweden AB, tidigare indirekt helägt dotterföretag.
4) Fullständigt namn: Volvo Car Hellas Anonymous and Industrial company of car and spare parts imports and trade
5) Tidigare indirekt helägt dotterföretag.

Andelen i rösträtter motsvarar innehav i procent enligt ovan. Länderna där dotterföretagen är registrerade är också där dess huvudsakliga verksamhet bedrivs.

Betydande begränsningar

I dotterföretag i vissa länder finns legala restriktioner som begränsar koncernens möjlighet att fritt flytta kapital från dessa länder, för mer information om restriktioner hänförliga till likvida medel, se koncernens Not 22 – Kortfristiga placeringar och likvida medel.

Förändringar i koncernens ägarandel i dotterföretag

Den 30 juni 2021, efter ett styrelsebeslut den 31 maj 2021, avyttrades de helägda dotterföretagen Powertrain Engineering Sweden AB och Powertrain Engineering Sweden Real Estate AB från koncernen genom en utdelning av dotterföretagens aktier till koncernens moderbolag Geely Sweden Holdings AB. Transaktionen innebar att koncernen ej längre bedöms ha det bestämmande inflytandet över bolagen vilka således blev avkonsoliderade och från och med 1 juli klassificeras de som närstående företag. För ytterligare information, se Not 9 – Eget kapital.

Den 1 juli 2021 förvärvade ECARX Technology Co., Ltd, ett närstående företag med samma huvudaktieägare som koncernen men utanför Geelysfären, genom en riktad nyemission 15 procent av aktierna i det helägda dotterföretaget Zenseact AB.

Den 1 september 2021 förvärvade ECARX Technology Co., Ltd 40 procent av aktierna i det helägda dotterföretaget HaleyTek AB. Zenseact AB och HaleyTek AB är klassificerade som dotterföretag och fullt konsoliderade med ett innehav utan bestämmande inflytande på 15 respektive 40 procent eftersom koncernen fortfarande har det bestämmande inflytandet.

Information om koncernens icke helägda dotterföretag vilka har ett väsentligt innehav utan bestämmande inflytande[6]

Den 25 juni, 2015 förvärvade koncernen genom ett av sina helägda dotterföretag, Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd, ytterligare 20 procent i koncernens kinesiska joint venturebolag. I koncernens finansiella rapporter, är dessa joint venturebolag klassificerade som dotterföretag och således fullt konsoliderade med ett minoritetsintresse på 50 procent eftersom koncernen har det bestämmande inflytandet över verksamheten.

Samtidigt, förvärvade Daqing Volvo Car Manufacturing Co., Ltd 100 procent av aktierna i Volvo Car (Asia Pacific) Investment Holding Co., Ltd som i sin tur innehar 100 procent av aktierna i Zhongjia Automobile Manufacturing (Chengdu) Co., Ltd och Shanghai Zhawo Auto Sales Co., Ltd.

Den 28 september 2020 påkallade koncernen, genom ett av sina helägda dotterföretag First Rent Invest AB, numera namnändrat till Volvo Car Retail AB, sin köpoption och ingick i förhandlingar om att förvärva de resterande 50 procenten av aktierna i bilåterförsäljarföretaget Bra Bil Sverige AB. Koncernen bedöms ha det bestämmande inflytande över Bra Bilkoncernen genom sitt 50 procentiga ägandeskap tillsammans med ett aktieägaravtal. Följdaktligen var Bra Bilkoncernen klassificerade som dotterföretag och således fullt konsoliderade med ett minoritetsintresse på 50 procent.

Den 30 september 2021 förvärvade Volvo Car Retail AB de resterande 50 procenten i Bra Bil Sverige AB varmed minoritetsintresset upphörde.

I tabellen nedan framgår finansiell information för koncernens icke helägda dotterföretag vilka har ett väsentligt innehav utan bestämmande inflytande.

Juridisk person:	Säte	Innehav i %		Resultat hänförligt till innehav utan bestämmande inflytande		Summa innehav utan bestämmande inflytande	
		31 dec, 2021	31 dec, 2020	31 dec, 2021	31 dec, 2020	31 dec, 2021	31 dec, 2020
Daqing Volvo Car Manufacturing Co., Ltd.[7]	Kina	50	50	1 389	1 844	2 462	9 441
Zhangjiakou Volvo Car Engine Manufacturing Co., Ltd.[7]	Kina	50	50	277	74	1 148	1 207
Shanghai Volvo Car Research and Development Co., Ltd.[7]	Kina	50	50	—	1	116	102
Bra Bil Sverige AB	Sverige	—	50	27	35	—	218
HaleyTek AB	Sverige	40	—	–20	—	340	—
Zenseact AB	Sverige	15	—	–42	—	457	—
Summa innehav utan bestämmande inflytande				**1 631**	**1 954**	**4 523**	**10 968**

7) 50 procent innehas av Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd, vilket är toppmoderbolaget för koncernen.

2022101200867

MODERBOLAGETS FINANSIELLA RAPPORTER

Juridisk person	Organisations-nummer	Säte	Innehav i %
Sverige			
Automotive Components Floby AB	556981-8874	Falköping / Sverige	100
Care by Volvo Car AB	556746-9407	Göteborg / Sverige	100
CLPE AB[2]	556955-7118	Göteborg / Sverige	100
Fastighetsbolag Sörred 8:9 AB	559176-3890	Göteborg / Sverige	100
Fastighetsbolag Sörred 8:11 AB	556994-2351	Göteborg / Sverige	100
HaleyTek AB	559307-9485	Göteborg / Sverige	60
PSINV AB	559140-6409	Göteborg / Sverige	79
Volvo Bil i Göteborg AB	556056-6266	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Australia Holding AB	556152-2680	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Försäkrings AB	556877-5778	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Investment and Borrowing AB	556130-4246	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Mobility AB	556955-6441	Stockholm / Sverige	100
Volvo Car NSC Holding AB	556754-8283	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Pension Management AB	559140-6417	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car PHEV Holding AB	556785-9375	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car PHEV Holding 2 AB	556785-9383	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Real Estate and Assets 1 AB	556205-7298	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Real Estate and Assets 3 AB	559176-3908	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Real Estate and Assets 7:24 AB	559064-3457	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Services 6 AB[3]	559140-6433	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Services 7 AB	559228-9341	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Services 9 AB	559228-9366	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Services 11 AB	559354-9545	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Services 12 AB	559354-9552	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Services Sweden AB	556601-7843	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Sverige AB	556034-3484	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Technology Fund AB	556877-5760	Göteborg / Sverige	100
Volvo Personvagnar Norden AB	556413-4848	Göteborg / Sverige	100
Zenseact AB	559228-9358	Göteborg / Sverige	85
Europa			
Volvo Car Austria GmbH		Österrike	100
Volvo Car Czech Republic s.r.o.		Tjeckien	100
Volvo Car Denmark A/S		Danmark	100
Volvo Car Finland Oy Ab		Finland	100
Volvo Car France SAS		Frankrike	100
Volvo Car Germany GmbH		Tyskland	100
Volvo Car Hellas Anonymous[4]		Grekland	100
Volvo Car Hungary Trading and Service Ltd		Ungern	100
Volvo Car Gallery Ltd		Ungern	100
Volvo Car Ireland Ltd		Irland	100
Volvo Car Italia S.p.A.		Italien	100
Volvo Car Nederland B.V.		Nederländerna	100
SNEBE Holding B.V.		Nederländerna	100
SNITA Holding B.V.		Nederländerna	100
SWENE Holding B.V.		Nederländerna	100
Volvo Car Norway AS		Norge	100
Volvo Car Poland Sp. z.o.o.		Polen	100
Volvo Car Portugal S.A.		Portugal	100
Volvo Car Espana S.L.		Spanien	100
Volvo Car Switzerland AG		Schweiz	100
Volvo Car UK Ltd		Storbritannien	100
Nord- och Sydamerika			
Volvo Car Brasil Importacao e Comercio de Veiculos Ltda		Brasilien	100
Volvo Car do Brasil Automoveis Ltda		Brasilien	100
Volvo Car Canada Ltd		Kanada	100
Volvo Car Mexico S.A. de C.V.		Mexiko	100
Volvo Car Financial Services U.S., LLC		USA	100
Volvo Car North America, LLC		USA	100
Afrika och Asien			
Volvo Car Group Financial Leasing (Shanghai) Co., Ltd.[5]		Kina	100
Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd.[6]		Kina	100
Volvo Cars Technology (Shanghai) Co., Ltd.		Kina	100
Volvo Auto India Pvt. Ltd		Indien	100
Volvo Car Japan Ltd		Japan	100
Volvo Car Korea Co., Ltd		Korea	100
Volvo Car Manufacturing Malaysia Sdn Bhd		Malaysia	100
Volvo Car Singapore PTE Ltd		Singapore	100
Volvo Car South Africa Pty Ltd		Sydafrika	100
Volvo Car Taiwan Ltd		Taiwan	100
Volvo Car Turkey Otomobil Ltd Sirketi		Turkiet	100
Volvo Car RDC Middle East FZE		Förenade Arabemiraten	100

1) Refererad till som Volvo Car Corporation.
2) Tidigare namn: VCG Investment Management.
3) Tidigare namn: M Mobility Services Sweden AB, tidigare indirekt helägt dotterföretag.
4) Fullständigt namn: Volvo Car Hellas Anonymous and Industrial company of car and spare parts imports and trade
5) Tidigare indirekt helägt dotterföretag.

Andelen i rösträtter motsvarar innehav i procent enligt ovan. Länderna där dotterföretagen är registrerade är också där dess huvudsakliga verksamhet bedrivs.

Betydande begränsningar
I dotterföretag i vissa länder finns legala restriktioner som begränsar koncernens möjlighet att fritt flytta kapital från dessa länder, för mer information om restriktioner hänförliga till likvida medel, se koncernens Not 22 – Kortfristiga placeringar och likvida medel.

Förändringar i koncernens ägarandel i dotterföretag
Den 30 juni 2021, efter ett styrelsebeslut den 31 maj 2021, avyttrades de helägda dotterföretagen Powertrain Engineering Sweden AB och Powertrain Engineering Sweden Real Estate AB från koncernen genom en utdelning av dotterföretagens aktier till koncernens moderbolag Geely Sweden Holdings AB. Transaktionen innebar att koncernen ej längre bedöms ha det bestämmande inflytandet över bolagen vilka således blev avkonsoliderade och från och med 1 juli klassificeras de som närstående företag. För ytterligare information, se Not 9 – Eget kapital.

Den 1 juli 2021 förvärvade ECARX Technology Co., Ltd, ett närstående företag med samma huvudaktieägare som koncernen men utanför Geelysfären, genom en riktad nyemssion 15 procent av aktierna i det helägda dotterföretaget Zenseact AB.

Den 1 september 2021 förvärvade ECARX Technology Co., Ltd 40 procent av aktierna i det helägda dotterföretaget HaleyTek AB. Zenseact AB och HaleyTek AB är klassificerade som dotterföretag och fullt konsoliderade med ett innehav utan bestämmande inflytande på 15 respektive 40 procent eftersom koncernen fortfarande har det bestämmande inflytandet.

Information om koncernens icke helägda dotterföretag vilka har ett väsentligt innehav utan bestämmande inflytande[6]
Den 25 juni, 2015 förvärvade koncernen genom ett av sina helägda dotterföretag, Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd, ytterligare 20 procent i koncernens kinesiska joint venturebolag. I koncernens finansiella rapporter, är dessa joint venturebolag klassificerade som dotterföretag och således fullt konsoliderade med ett minoritetsintresse på 50 procent eftersom koncernen har det bestämmande inflytandet över verksamheten.

Samtidigt, förvärvade Daqing Volvo Car Manufacturing Co., Ltd 100 procent av aktierna i Volvo Car (Asia Pacific) Investment Holding Co., Ltd som i sin tur innehar 100 procent av aktierna i Zhongjia Automobile Manufacturing (Chengdu) Co., Ltd och Shanghai Zhawo Auto Sales Co., Ltd.

Den 28 september 2020 påkallade koncernen, genom ett av sina helägda dotterföretag First Rent Invest AB, numera namnändrat till Volvo Car Retail AB, sin köpoption och ingick i förhandlingar om att förvärva de resterande 50 procenten av aktierna i biluthyrningsföretaget Bra Bil Sverige AB. Koncernen bedöms ha det bestämmande inflytande över Bra Bilkoncernen genom sitt 50 procentiga ägandeskap tillsammans med ett aktieägaravtal. Följdaktligen var Bra Bilkoncernen klassificerade som dotterföretag och således fullt konsoliderade med ett minoritetsintresse på 50 procent.

Den 30 september 2021 förvärvade Volvo Car Retail AB de resterande 50 procenten i Bra Bil Sverige AB varmed minoritetsintresset upphörde.

I tabellen nedan framgår finansiell information för koncernens icke helägda dotterföretag vilka har ett väsentligt innehav utan bestämmande inflytande.

Juridisk person:	Säte	Innehav i % 31 dec, 2021	Innehav i % 31 dec, 2020	Resultat hänförligt till innehav utan bestämmande inflytande 31 dec, 2021	Resultat hänförligt till innehav utan bestämmande inflytande 31 dec, 2020	Summa innehav utan bestämmande inflytande 31 dec, 2021	Summa innehav utan bestämmande inflytande 31 dec, 2020
Daqing Volvo Car Manufacturing Co., Ltd.[7]	Kina	50	50	1 389	1 844	2 462	9 441
Zhangjiakou Volvo Car Engine Manufacturing Co., Ltd.[7]	Kina	50	50	277	74	1 148	1 207
Shanghai Volvo Car Research and Development Co., Ltd.[7]	Kina	50	50	—	1	116	102
Bra Bil Sverige AB	Sverige	—	50	27	35	—	218
HaleyTek AB	Sverige	40	—	–20	—	340	—
Zenseact AB	Sverige	15	—	–42	—	457	—
Summa innehav utan bestämmande inflytande				**1 631**	**1 954**	**4 523**	**10 968**

7) 50 procent innehas av Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd, vilket är toppmoderbolaget för koncernen.

2022101200868

NOT 9 – EGET KAPITAL

2021 genomförde Volvo Car AB (publ.) en börsintroduktion på Nasdaq Stockholm. För ytterligare information, se koncernens Not 23 – Eget kapital.

Utdelning har lämnats om MSEK 179 (–) till preferensaktieägare och MSEK 5 979 (–) till moderbolaget Geely Sweden Holdings AB. Enligt beslut av styrelsen lämnades utdelningen till Geely Sweden Holdings AB genom distribution av samtliga aktier i Powertrain Engineering Sweden AB och Powertrain Engineering Sweden Real Estate AB. Som en konsekvens av marknadsvärdering av aktierna var nettoeffekten på eget kapital MSEK 5 025 i moderbolaget.

NOT 10 – FINANSIELLA INSTRUMENT

Obligationer

I maj 2021 återbetalade Volvo Car AB (publ.) en obligation upptagen i maj 2016 om MEUR 500. I december 2021 återbetaldes två obligationer om MSEK 3 000, med ursprungligt förfallodatum i mars 2022, genom nyttjande av avtalad option. I oktober 2020 gav Volvo Car AB (publ.) ut sin första gröna obligation, en sjuårig obligation om MEUR 500 med en fast kupongränta.

Skulder till kreditinstitut

I maj 2020 tecknade Volvo Car AB (publ.) en fullt nyttjad kreditfacilitet på två år, med option på ytterligare ett år, om MSEK 4 000 med Svensk Exportkredit AB.

För mer information, se koncernens Not 21 – Finansiella risker och finansiella instrument.

Verkligt värdesäkring tillämpas inte för obligationerna i moderbolaget.

NOT 11 – EVENTUALFÖRPLIKTELSER

Volvo Car AB (publ.) har lämnat moderbolagsgaranti avseende Volvo Personvagnar AB för att säkra åtaganden och skulder gentemot European Investment Bank (EIB). Garantin uppgår till MEUR 345 (245).

Förslag till disposition av fritt eget kapital

Moderbolaget

Följande medel står till årsstämmans förfogande:

Överkursfond	SEK	31 654 602 449
Balanserade vinstmedel	SEK	-1 215 315 784
Årets resultat	SEK	3 155 589 257
Till årsstämmans förfogande	**SEK**	**33 594 875 922**

Styrelsen föreslår följande fördelning av tillgängliga medel:

I ny räkning överförs	**SEK**	**33 594 875 922**

Styrelsen och verkställande direktören försäkrar att koncernredovisningen har upprättats i enlighet med internationella redovisningsstandarder IFRS såsom de antagits av EU och ger en rättvisande bild av koncernens ställning och resultat. Årsredovisningen har upprättats i enlighet med god redovisningssed och ger en rättvisande bild av moderbolagets ställning och resultat. Förvaltningsberättelsen för koncernen och moderbolaget ger en rättvisande översikt över utvecklingen av koncernens och moderbolagets verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som moderbolaget och de företag som ingår i koncernen står inför.

Göteborg, 31 mars, 2022

Eric Li (Li Shufu)
Styrelsens ordförande

Jim Rowan
Verkställande direktör

Lone Fønss Schrøder
Vice Styrelseordförande

Michael Jackson
Styrelseledamot

Daniel Li (Li Donghui)
Styrelseledamot

Xingsheng (Jim) Zhang
Styrelseledamot

Winfried Vahland
Styrelseledamot

Betsy Atkins
Styrelseledamot

Diarmuid O'Connell
Styrelseledamot

Thomas Johnstone
Styrelseledamot

Jonas Samuelson
Styrelseledamot

Lila Tretikov
Styrelseledamot

Adrian Avdullahu
Arbetstagarrepresentant

Jörgen Olsson
Arbetstagarrepresentant

Glenn Bergström
Arbetstagarrepresentant

Vår revisionsberättelse har lämnats 31 mars, 2022
Deloitte AB

Jan Nilsson
Auktoriserad revisor

20221012008 69

NOT 9 – EGET KAPITAL

2021 genomförde Volvo Car AB (publ.) en börsintroduktion på Nasdaq Stockholm. För ytterligare information, se koncernens Not 23 – Eget kapital.

Utdelning har lämnats om MSEK 179 (—) till preferensaktieägare och MSEK 5 979 (—) till moderbolaget Geely Sweden Holdings AB. Enligt beslut av styrelsen lämnades utdelningen till Geely Sweden Holdings AB genom distribution av samtliga aktier i Powertrain Engineering Sweden AB och Powertrain Engineering Sweden Real Estate AB. Som en konsekvens av marknadsvärdering av aktierna var nettoeffekten på eget kapital MSEK 5 025 i moderbolaget.

NOT 10 – FINANSIELLA INSTRUMENT

Obligationer
I maj 2021 återbetalade Volvo Car AB (publ.) en obligation upptagen i maj 2016 om MEUR 500. I december 2021 återbetaldes två obligationer om MSEK 3 000, med ursprungligt förfallodatum i mars 2022, genom nyttjande av avtalad option. I oktober 2020 gav Volvo Car AB (publ.) ut sin första gröna obligation, en sjuårig obligation om MEUR 500 med en fast kupongränta.

Skulder till kreditinstitut
I maj 2020 tecknade Volvo Car AB (publ.) en fullt nyttjad kreditfacilitet på två år, med option på ytterligare ett år, om MSEK 4 000 med Svensk Exportkredit AB.

För mer information, se koncernens Not 21 – Finansiella risker och finansiella instrument.

Verkligt värdesäkring tillämpas inte för obligationerna i moderbolaget.

NOT 11 – EVENTUALFÖRPLIKTELSER

Volvo Car AB (publ.) har lämnat moderbolagsgaranti avseende Volvo Personvagnar AB för att säkra åtaganden och skulder gentemot European Investment Bank (EIB). Garantin uppgår till MEUR 345 (245).

Förslag till disposition av fritt eget kapital

Moderbolaget
Följande medel står till årsstämmans förfogande:

Överkursfond	SEK	31 654 602 449
Balanserade vinstmedel	SEK	–1 215 315 784
Årets resultat	SEK	3 155 589 257
Till årsstämmans förfogande	**SEK**	**33 594 875 922**

Styrelsen föreslår följande fördelning av tillgängliga medel:

I ny räkning överförs	**SEK**	**33 594 875 922**

Styrelsen och verkställande direktören försäkrar att koncernredovisningen har upprättats i enlighet med internationella redovisningsstandarder IFRS såsom de antagits av EU och ger en rättvisande bild av koncernens ställning och resultat. Årsredovisningen har upprättats i enlighet med god redovisningssed och ger en rättvisande bild av moderbolagets ställning och resultat. Förvaltningsberättelsen för koncernen och moderbolaget ger en rättvisande översikt över utvecklingen av koncernens och moderbolagets verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som moderbolaget och de företag som ingår i koncernen står inför.

Göteborg, 31 mars, 2022

Eric Li (Li Shufu)
Styrelsens ordförande

Jim Rowan
Verkställande direktör

Lone Fønss Schrøder
Vice Styrelseordförande

Michael Jackson
Styrelseledamot

Daniel Li (Li Donghui)
Styrelseledamot

Xingsheng (Jim) Zhang
Styrelseledamot

Winfried Vahland
Styrelseledamot

Betsy Atkins
Styrelseledamot

Diarmuid O'Connell
Styrelseledamot

Thomas Johnstone
Styrelseledamot

Jonas Samuelson
Styrelseledamot

Lila Tretikov
Styrelseledamot

Adrian Avdullahu
Arbetstagarrepresentant

Jörgen Olsson
Arbetstagarrepresentant

Glenn Bergström
Arbetstagarrepresentant

Vår revisionsberättelse har lämnats 31 mars, 2022
Deloitte AB

Jan Nilsson
Auktoriserad revisor

20221012008870

Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Volvo Car AB (publ) organisationsnummer 556810-8988

Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för Volvo Car AB (publ) för räkenskapsåret 2021-01-01–2021-12-31. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 48 - 53, 78 - 135 och 139 - 146 i detta dokument.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av moderbolagets finansiella ställning per den 31 december 2021 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av koncernens finansiella ställning per den 31 december 2021 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt International Financial Reporting Standards (IFRS), så som de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och koncernen.

Våra uttalanden i denna rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen är förenliga med innehållet i den kompletterande rapport som har överlämnats till moderbolagets revisionsutskott i enlighet med Revisorsförordningens (537/2014/EU) artikel 11.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav. Detta innefattar att, baserat på vår bästa kunskap och övertygelse, inga förbjudna tjänster som avses i Revisorsförordningens (537/2014/EU) artikel 5.1 har tillhandahållits det granskade bolaget eller, i förekommande fall, dess moderföretag eller dess kontrollerade företag inom EU.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Särskilt betydelsefulla områden

Särskilt betydelsefulla områden för revisionen är de områden som enligt vår professionella bedömning var de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen för den aktuella perioden. Dessa områden behandlades inom ramen för revisionen av, och i vårt ställningstagande till, årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet, men vi gör inga separata uttalanden om dessa områden.

Redovisning av garantikampanjer

Bolaget lämnar garantier till slutkonsumenter, vilka är kontraktuella åtaganden för defekter relaterade till material eller produktion av produkter sålda av Volvo Cars. Garantiavsättningar inkluderar koncernens kontraktuella åtaganden, liksom övriga åtaganden som inte täcks av gällande avtalsmässiga förpliktelser. Samtliga garantiavsättningar redovisas när bilar respektive reservdelar säljs och justeras därefter för trender i underliggande data. Avsättningar för kampanjer justeras vid behov när beslut om åtgärder för specifika kvalitetsproblem har fattats. Redovisningsprinciper för garantiåtaganden och företagsledningens väsentliga uppskattningar och bedömningar beskrivs vidare i Not 25 "Kortfristiga och Långfristiga Avsättningar" i årsredovisningen.

Tillräcklig underliggande data krävs innan företagsledningen kan fatta beslut om kampanjer för specifika kvalitetsproblem och redovisa relaterade garantiavsättningar. När ett beslut har fattats görs uppskattningar och bedömningar av företagsledningen i syfte att estimera den förväntade utgiften och konkludera om redovisade garantiavsättningar behöver justeras. Beaktat att redovisningen av garantikampanjer är komplex och innefattar väsentliga osäkerhetsfaktorer har redovisningen avseende fullständighet och värdering bedömts vara ett särskilt betydelsefullt område.

Våra revisionsåtgärder har omfattat, men inte uteslutande, utgjorts av:

- Utvärdera utformningen av relevant intern kontroll för redovisningen av garantikampanjer.
- Utvärdera rimligheten i den metodik som används för att bestämma avsättningar för garantikampanjer, inklusive tillämpade redovisningsprinciper.
- På stickprovsbasis, utvärdera och utmana rimligheten i företagsledningens väsentliga bedömningar relaterat till förväntat antal returnerade produkter och förväntade kostnader för beslutade kampanjer.
- Läsa protokoll samt göra förfrågningar till företagsledningen för att utvärdera om beslut om kampanjer har fattats efter 31 december 2021 fram till datumet för påskrift av årsredovisningen som borde ha reflekterats i redovisningen per 31 december 2021.
- I samarbete med våra IT-specialister, revidera generella IT-kontroller och relevanta applikationskontroller för relevanta IT-system relaterade till garantier.

Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 1–46, 55–76, 136–138, 151–187, 189 och 191–197. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information.

Vårt uttalande avseende årsredovisningen och koncernredovisningen omfattar inte denna information och vi gör inget uttalande med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen är det vårt ansvar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under revisionen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

Om vi, baserat på det arbete som har utförts avseende denna information, drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en

väsentlig felaktighet, är vi skyldiga att rapportera detta. Vi har inget att rapportera i det avseendet.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar
Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen och koncernredovisningen upprättas och att de ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och, vad gäller koncernredovisningen, enligt IFRS så som de antagits av EU. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets och koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Styrelsens revisionsutskott ska, utan att det påverkar styrelsens ansvar och uppgifter i övrigt, bland annat övervaka bolagets finansiella rapportering.

Revisorns ansvar
Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen och koncernredovisningen.

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen finns på Revisorsinspektionens webbplats: www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar. Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar
Uttalanden
Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Volvo Car AB (publ) för räkenskapsåret 2021-01-01–2021-12-31 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalanden
Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar
Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets och koncernens verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av moderbolagets och koncernens egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets ekonomiska situation och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt. Den verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar
Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av förvaltningen finns på Revisorsinspektionens webbplats: www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar. Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

Revisorns uttalande om Esef-rapporten
Uttalande
Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även utfört en granskning av att styrelsen och verkställande direktören har upprättat årsredovisningen och koncernredovisningen i ett format som möjliggör enhetlig elektronisk rapportering (Esef-rapporten) enligt 16 kap. 4 a § lagen (2007:528) om värdepappersmarknaden för Volvo Car AB (publ) för räkenskapsåret 2021-01-01–2021-12-31.

Vår granskning och vårt uttalande avser endast det lagstadgade kravet.

Enligt vår uppfattning har Esef-rapporten #[36a763aab5b21685 42ff0e7f2b5a79b647f33e2d8cc283396cb687d19491cb71] upprättats i ett format som i allt väsentligt möjliggör enhetlig elektronisk rapportering.

20221012008871

Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Volvo Car AB (publ) organisationsnummer 556810-8988

Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för Volvo Car AB (publ) för räkenskapsåret 2021-01-01–2021-12-31. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 48 - 53, 78 - 135 och 139 - 146 i detta dokument.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av moderbolagets finansiella ställning per den 31 december 2021 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av koncernens finansiella ställning per den 31 december 2021 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt International Financial Reporting Standards (IFRS), så som de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och koncernen.

Våra uttalanden i denna rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen är förenliga med innehållet i den kompletterande rapport som har överlämnats till moderbolagets revisionsutskott i enlighet med Revisorsförordningens (537/2014/EU) artikel 11.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav. Detta innefattar att, baserat på vår bästa kunskap och övertygelse, inga förbjudna tjänster som avses i Revisorsförordningens (537/2014/EU) artikel 5.1 har tillhandahållits det granskade bolaget eller, i förekommande fall, dess moderföretag eller dess kontrollerade företag inom EU.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Särskilt betydelsefulla områden

Särskilt betydelsefulla områden för revisionen är de områden som enligt vår professionella bedömning var de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen för den aktuella perioden. Dessa områden behandlades inom ramen för revisionen av, och i vårt ställningstagande till, årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet, men vi gör inga separata uttalanden om dessa områden.

Redovisning av garantikampanjer

Bolaget lämnar garantier till slutkonsumenter, vilka är kontraktuella åtaganden för defekter relaterade till material eller produktion av produkter sålda av Volvo Cars. Garantiavsättningar inkluderar koncernens kontraktuella åtaganden, liksom övriga åtaganden som inte täcks av gällande avtalsmässiga förpliktelser. Samtliga garantiavsättningar redovisas när bilar respektive reservdelar säljs och justeras därefter för trender i underliggande data. Avsättningar för kampanjer justeras vid behov när beslut om åtgärder för specifika kvalitetsproblem har fattats. Redovisningsprinciper för garantiåtaganden och företagsledningens väsentliga uppskattningar och bedömningar beskrivs vidare i Not 25 "Kortfristiga och Långfristiga Avsättningar" i årsredovisningen.

Tillräcklig underliggande data krävs innan företagsledningen kan fatta beslut om kampanjer för specifika kvalitetsproblem och redovisa relaterade garantiavsättningar. När ett beslut har fattats görs uppskattningar och bedömningar av företagsledningen i syfte att estimera den förväntade utgiften och konkludera om redovisade garantiavsättningar behöver justeras. Beaktat att redovisningen av garantikampanjer är komplex och innefattar väsentliga osäkerhetsfaktorer har redovisningen avseende fullständighet och värdering bedömts vara ett särskilt betydelsefullt område.

Våra revisionsåtgärder har omfattat, men inte uteslutande, utgjorts av:

- Utvärdera utformningen av relevant intern kontroll för redovisningen av garantikampanjer.
- Utvärdera rimligheten i den metodik som används för att bestämma avsättningar för garantikampanjer, inklusive tillämpade redovisningsprinciper.
- På stickprovsbasis, utvärdera och utmana rimligheten i företagsledningens väsentliga bedömningar relaterat till förväntat antal returnerade produkter och förväntade kostnader för beslutade kampanjer.
- Läsa protokoll samt göra förfrågningar till företagsledningen för att utvärdera om beslut om kampanjer har fattats efter 31 december 2021 fram till datumet för påskrift av årsredovisningen som borde ha reflekterats i redovisningen per 31 december 2021.
- I samarbete med våra IT-specialister, revidera generella IT-kontroller och relevanta applikationskontroller för relevanta IT-system relaterade till garantier.

Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 1–46, 55–76, 136–138, 151–187, 189 och 191–197. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information.

Vårt uttalande avseende årsredovisningen och koncernredovisningen omfattar inte denna information och vi gör inget uttalande med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen är det vårt ansvar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under revisionen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

Om vi, baserat på det arbete som har utförts avseende denna information, drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en

väsentlig felaktighet, är vi skyldiga att rapportera detta. Vi har inget att rapportera i det avseendet.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar
Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen och koncernredovisningen upprättas och att de ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och, vad gäller koncernredovisningen, enligt IFRS så som de antagits av EU. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets och koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Styrelsens revisionsutskott ska, utan att det påverkar styrelsens ansvar och uppgifter i övrigt, bland annat övervaka bolagets finansiella rapportering.

Revisorns ansvar
Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen och koncernredovisningen.

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen finns på Revisorsinspektionens webbplats: www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar. Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar
Uttalanden
Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Volvo Car AB (publ) för räkenskapsåret 2021-01-01–2021-12-31 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalanden
Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar
Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets och koncernens verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av moderbolagets och koncernens egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets ekonomiska situation och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt. Den verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar
Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av förvaltningen finns på Revisorsinspektionens webbplats: www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar. Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

Revisorns uttalande om Esef-rapporten
Uttalande
Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även utfört en granskning av att styrelsen och verkställande direktören har upprättat årsredovisningen och koncernredovisningen i ett format som möjliggör enhetlig elektronisk rapportering (Esef-rapporten) enligt 16 kap. 4 a § lagen (2007:528) om värdepappersmarknaden för Volvo Car AB (publ) för räkenskapsåret 2021-01-01–2021-12-31.

Vår granskning och vårt uttalande avser endast det lagstadgade kravet.

Enligt vår uppfattning har Esef-rapporten #[36a763aab5b21685 42ff0e7f2b5a79b647f33e2d8cc283396cb687d19491cb71] upprättats i ett format som i allt väsentligt möjliggör enhetlig elektronisk rapportering.

20221012008872

REVISIONSBERÄTTELSE

Grund för uttalandet

Vi har utfört granskningen enligt FARs rekommendation RevR 18 Revisorns granskning av Esef-rapporten. Vårt ansvar enligt denna rekommendation beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till Volvo Car AB (publ) enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de bevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för vårt uttalande.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att Esef-rapporten har upprättats i enlighet med 16 kap. 4 a § lagen (2007:528) om värdepappersmarknaden, och för att det finns en sådan intern kontroll som styrelsen och verkställande direktören bedömer nödvändig för att upprätta Esef-rapporten utan väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Revisorns ansvar

Vår uppgift är att uttala oss med rimlig säkerhet om Esef-rapporten i allt väsentligt är upprättad i ett format som uppfyller kraven i 16 kap. 4 a § lagen (2007:528) om värdepappersmarknaden, på grundval av vår granskning.

RevR 18 kräver att vi planerar och genomför våra granskningsåtgärder för att uppnå rimlig säkerhet att Esef-rapporten är upprättad i ett format som uppfyller dessa krav.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en granskning som utförs enligt RevR 18 och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i Esef-rapporten.

Revisionsföretaget tillämpar ISQC 1 Kvalitetskontroll för revisionsföretag som utför revision och översiktlig granskning av finansiella rapporter samt andra bestyrkandeuppdrag och näraliggande tjänster och har därmed ett allsidigt system för kvalitetskontroll vilket innefattar dokumenterade riktlinjer och rutiner avseende efterlevnad av yrkesetiska krav, standarder för yrkesutövningen och tillämpliga krav i lagar och andra författningar.

Granskningen innefattar att genom olika åtgärder inhämta bevis om att Esef-rapporten har upprättats i ett format som möjliggör enhetlig elektronisk rapportering av årsredovisning och koncernredovisning. Revisorn väljer vilka åtgärder som ska utföras, bland annat genom att bedöma riskerna för väsentliga felaktigheter i rapporteringen vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag. Vid denna riskbedömning beaktar revisorn de delar av den interna kontrollen som är relevanta för hur styrelsen och verkställande direktören tar fram underlaget i syfte att utforma granskningsåtgärder som är ändamålsenliga med hänsyn till omständigheterna, men inte i syfte att göra ett uttalande om effektiviteten i den interna kontrollen. Granskningen omfattar också en utvärdering av ändamålsenligheten och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens antaganden.

Granskningsåtgärderna omfattar huvudsakligen en teknisk validering av Esef-rapporten, dvs. om filen som innehåller Esef-rapporten uppfyller den tekniska specifikation som anges i kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/815 och en avstämning av att Esef-rapporten överensstämmer med den granskade årsredovisningen och koncernredovisningen.

Vidare omfattar granskningen även en bedömning av huruvida Esef-rapporten har märkts med IXBRL som möjliggör en rättvisande och fullständig maskinläsbar version av koncernens resultat-, balans- och egetkapitalräkningar samt kassaflödesanalysen.

Deloitte AB, utsågs till Volvo Car AB (publ)s revisor av bolagsstämman 2021-03-18 och har varit bolagets revisor sedan 2010-06-22.

Göteborg den 31 mars 2022
Deloitte AB

Jan Nilsson
Auktoriserad revisor

VÅRT HÅLLBARHETS-RESULTAT

Genom våra ambitioner, regelbunden uppföljning och transparent redovisning av våra framsteg blir vi bättre och mer hållbara i vår dagliga verksamhet.

20221012008873

REVISIONSBERÄTTELSE

Grund för uttalandet

Vi har utfört granskningen enligt FARs rekommendation RevR 18 Revisorns granskning av Esef-rapporten. Vårt ansvar enligt denna rekommendation beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till Volvo Car AB (publ) enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de bevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för vårt uttalande.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att Esef-rapporten har upprättats i enlighet med 16 kap. 4 a § lagen (2007:528) om värdepappersmarknaden, och för att det finns en sådan intern kontroll som styrelsen och verkställande direktören bedömer nödvändig för att upprätta Esef-rapporten utan väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Revisorns ansvar

Vår uppgift är att uttala oss med rimlig säkerhet om Esef-rapporten i allt väsentligt är upprättad i ett format som uppfyller kraven i 16 kap. 4 a § lagen (2007:528) om värdepappersmarknaden, på grundval av vår granskning.

RevR 18 kräver att vi planerar och genomför våra granskningsåtgärder för att uppnå rimlig säkerhet att Esef-rapporten är upprättad i ett format som uppfyller dessa krav.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en granskning som utförs enligt RevR 18 och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i Esef-rapporten.

Revisionsföretaget tillämpar ISQC 1 Kvalitetskontroll för revisionsföretag som utför revision och översiktlig granskning av finansiella rapporter samt andra bestyrkandeuppdrag och närliggande tjänster och har därmed ett allsidigt system för kvalitetskontroll vilket innefattar dokumenterade riktlinjer och rutiner avseende efterlevnad av yrkesetiska krav, standarder för yrkesutövningen och tillämpliga krav i lagar och andra författningar.

Granskningen innefattar att genom olika åtgärder inhämta bevis om att Esef-rapporten har upprättats i ett format som möjliggör enhetlig elektronisk rapportering av årsredovisning och koncernredovisning. Revisorn väljer vilka åtgärder som ska utföras, bland annat genom att bedöma riskerna för väsentliga felaktigheter i rapporteringen vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag. Vid denna riskbedömning beaktar revisorn de delar av den interna kontrollen som är relevanta för hur styrelsen och verkställande direktören tar fram underlaget i syfte att utforma granskningsåtgärder som är ändamålsenliga med hänsyn till omständigheterna, men inte i syfte att göra ett uttalande om effektiviteten i den interna kontrollen. Granskningen omfattar också en utvärdering av ändamålsenligheten och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens antaganden.

Granskningsåtgärderna omfattar huvudsakligen en teknisk validering av Esef-rapporten, dvs. om filen som innehåller Esef-rapporten uppfyller den tekniska specifikation som anges i kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/815 och en avstämning av att Esef-rapporten överensstämmer med den granskade årsredovisningen och koncernredovisningen.

Vidare omfattar granskningen även en bedömning av huruvida Esef-rapporten har märkts med IXBRL som möjliggör en rättvisande och fullständig maskinläsbar version av koncernens resultat-, balans- och egetkapitalräkningar samt kassaflödesanalysen.

Deloitte AB, utsågs till Volvo Car AB (publ)s revisor av bolagsstämman 2021-03-18 och har varit bolagets revisor sedan 2010-06-22.

Göteborg den 31 mars 2022
Deloitte AB

Jan Nilsson
Auktoriserad revisor

VÅRT HÅLLBARHETS-RESULTAT

Genom våra ambitioner, regelbunden uppföljning och transparent redovisning av våra framsteg blir vi bättre och mer hållbara i vår dagliga verksamhet.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

152 Intressentengagemang

153 Vår hållbarhetsstrategi och våra ambitioner

154 Så arbetar vi med hållbarhet

155 Resultat 2021 (med tabeller)

- Klimatåtgärder
- Cirkulär ekonomi
- Etisk och ansvarsfull verksamhet

181 Om hållbarhetsredovisningen & ekonomiskt bidrag

182 Volvo Cars och FN:s mål för hållbar utveckling (SDG)

183 Värderingsinstitut som utvärderar Volvo Cars ESG-arbete

184 LU:s taxonomirapportering

185 Definitioner, redovisningsprinciper och källor

188 Revisorns rapport avseende hållbarhetsredovisningen

189 Rapport om grön finansiering

190 Revisorns rapport avseende grön finansiering

KLIMATÅTGÄRDER

155 Utsläpp från avgaser

157 Utsläpp i leverantörskedjan

158 Driftrelaterade utsläpp

CIRKULÄR EKONOMI

162 Cirkulär design

163 Minskat avfall och minskad vattenförbrukning

164 Bevarat materialvärde

167 Bevarat komponentvärde

168 Återvinningsmodeller

168 Biologisk mångfald

ETISK OCH ANSVARSFULL VERKSAMHET

169 Vi sätter en ny global personalstandard för branschen

175 Ansvarsfulla inköp

178 Bekämpa korruption och oetiskt förfarande

180 Engagemang i hållbar finansiering

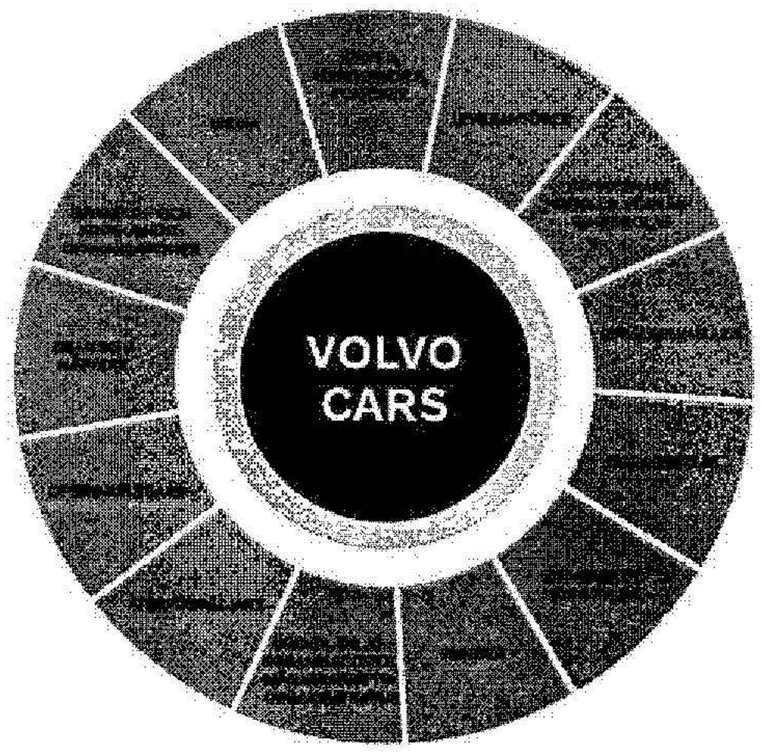
HÅLLBARHETSINFO

Intressentengagemang

Intressentengagemang

Dialogen med våra intressenter ger vägledning om hur vi ska utveckla och kommunicera vårt hållbarhetsarbete. Vi har en öppen dialog med våra viktigaste intressenter via nätverk, konferenser, vår webbplats och citizen@volvocars.com, men även genom djupintervjuer, enkätundersökningar och analyser. Under 2021 fortsatte vi att kommunicera våra hållbarhetsresultat till våra intressenter genom pressmeddelanden, på vår webbplats, i sociala medier, genom presentationer på konferenser såsom COP26 och vid enskilda möten.

INTRESSENTGRUPPER SOM VOLVO CARS HAR IDENTIFIERAT



Under hösten 2021 gjorde vi en internationell enkätundersökning där externa och interna intressenter fick ange vilka hållbarhetsområden de ansåg att Volvo Cars borde prioritera. Intressenterna valdes ut efter relevans och tidigare kontakt. Intressenternas synpunkter hjälper oss att definiera de mest relevanta hållbarhetsområdena, och enkätundersökningen har påverkat utformningen av vår hållbarhetsstrategi. Enkätundersökningen har genomförts regelbundet sedan 2014.

Materialitetsanalys

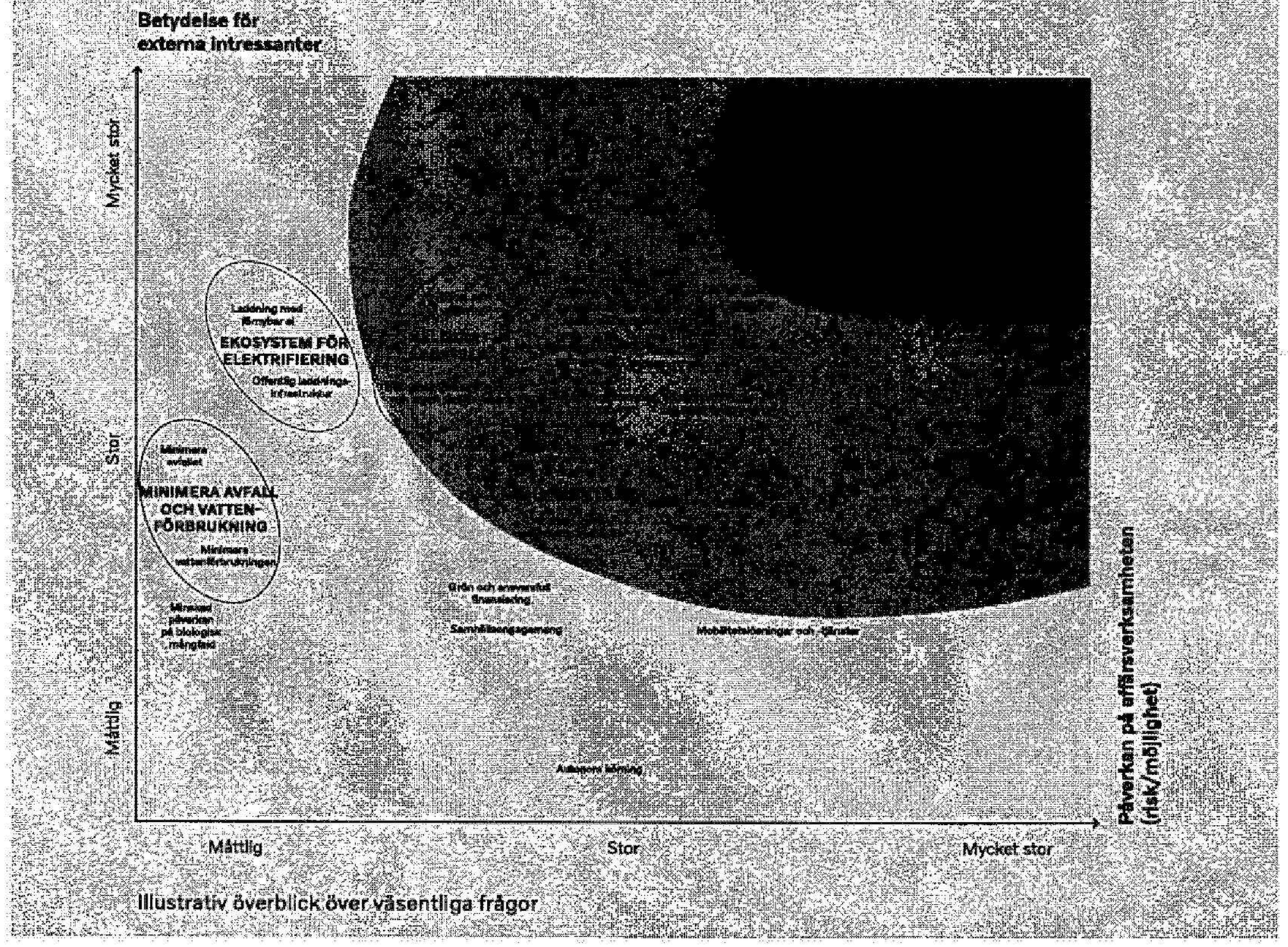
De områden som togs upp i enkätundersökningen för intressenter har analyserats avseende påverkan på affärsverksamheten (risk/möjlighet). Analysen är kvalitativ och har gjorts internt. Den bygger på expertkunskaper, synpunkter från interna intressenter och riskhanteringsansvariga (läs mer om Enterprise Risk Management på sidan s. 55–60).

I diagrammet kombineras två perspektiv: områdenas vikt enligt externa intressenter (y-axeln) och påverkan på affärsverksamheten (risk/möjlighet) (x-axeln). För enkelhets skull har områdena grupperats så att större trender blir tydliga.

Nedan redovisas (i prioritetsordning) de hållbarhetsområden som är viktigast för Volvo Cars att hantera:

1. Minskning av koldioxidavtrycket (inkluderar elektrifiering)
2. Etiskt ledarskap
3. Ansvarsfulla inköp
4. Resurseffektivitet

MINSKNING AV KOLDIOXIDAVTRYCKET OCH ETT ETISKT LEDARSKAP FRAMHÅLLS SOM VIKTIGAST AV VÅRA INTRESSENTER



Illustrativ överblick över väsentliga frågor

Liksom i föregående enkätundersökning anses *minskning av koldioxidavtrycket* vara det viktigaste området. Etiskt ledarskap får också fortsatt höga poäng. *Ansvarsfulla inköp* är mycket viktigt för intressenterna, i synnerhet när det gäller batterier. Ansvarsfulla *inköp av batterier* har också regelbundet betonats i våra dialoger med investerare, media och NGO:er.



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

152 Intressentengagemang

153 Vår hållbarhetsstrategi och våra ambitioner

154 Så arbetar vi med hållbarhet

155 Resultat 2021 (med tabeller)

- Klimatåtgärder
- Cirkulär ekonomi
- Etisk och ansvarsfull verksamhet

181 Om hållbarhetsredovisningen & Ekonomiskt bidrag

182 Volvo Cars och FN:s mål för hållbar utveckling (SDG)

183 Värderingsinstitut som utvärderar Volvo Cars ESG-arbete

184 EU:s taxonomi rapportering

185 Definitioner, redovisningsprinciper och källor

188 Revisorns rapport avseende hållbarhetsredovisningen

189 Rapport om grön finansiering

190 Revisorns rapport avseende grön finansiering

KLIMATÅTGÄRDER

155 Utsläpp från avgaser

157 Utsläpp i leverantörskedjan

158 Drift relaterade utsläpp

CIRKULÄR EKONOMI

162 Cirkulär design

163 Minskat avfall och minskad vattenförbrukning

164 Bevarat materialvärde

167 Bevarat komponentvärde

168 Användningsmodeller

168 Biologisk mångfald

ETISK OCH ANSVARSFULL VERKSAMHET

169 Vi sätter en ny global personlig standard för branschen

175 Ansvarsfulla inköp

178 Bekämpa korruption och oetiskt företagande

180 Engagemang i hållbar finansiering

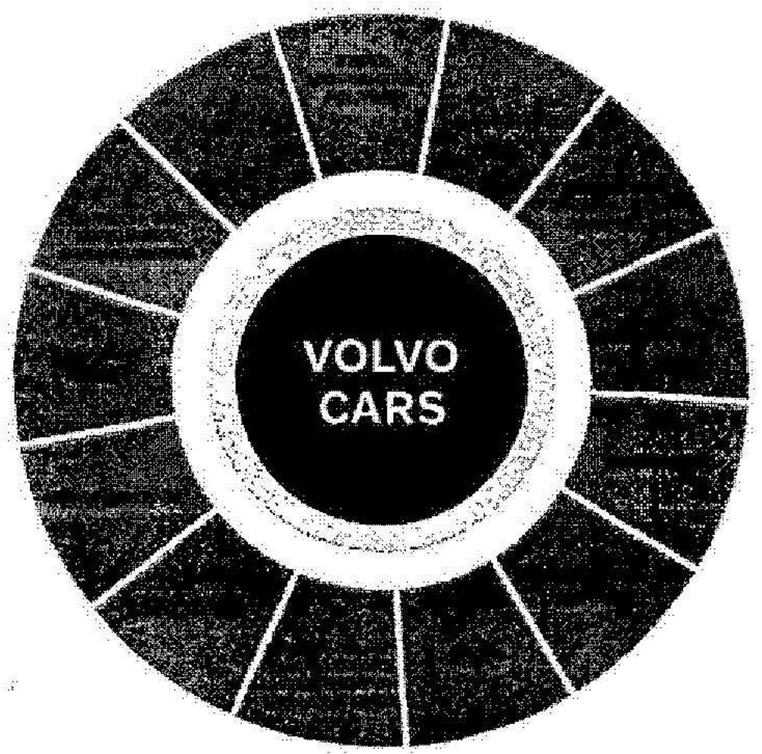
HÅLLBARHETSINFO

Intressentengagemang

Intressentengagemang

Dialogen med våra intressenter ger vägledning om hur vi ska utveckla och kommunicera vårt hållbarhetsarbete. Vi har en öppen dialog med våra viktigaste intressenter via nätverk, konferenser, vår webbplats och citizen@volvocars.com, men även genom djupintervjuer, enkätundersökningar och analyser. Under 2021 fortsatte vi att kommunicera våra hållbarhetsresultat till våra intressenter genom pressmeddelanden, på vår webbplats, i sociala medier, genom presentationer på konferenser såsom COP26 och vid enskilda möten.

INTRESSENTGRUPPER SOM VOLVO CARS HAR IDENTIFIERAT



Under hösten 2021 gjorde vi en internationell enkätundersökning där externa och interna intressenter fick ange vilka hållbarhetsområden de ansåg att Volvo Cars borde prioritera. Intressenterna valdes ut efter relevans och tidigare kontakt. Intressenternas synpunkter hjälper oss att definiera de mest relevanta hållbarhetsområdena, och enkätundersökningen har påverkat utformningen av vår hållbarhetsstrategi. Enkätundersökningen har genomförts regelbundet sedan 2014.

Materialitetsanalys

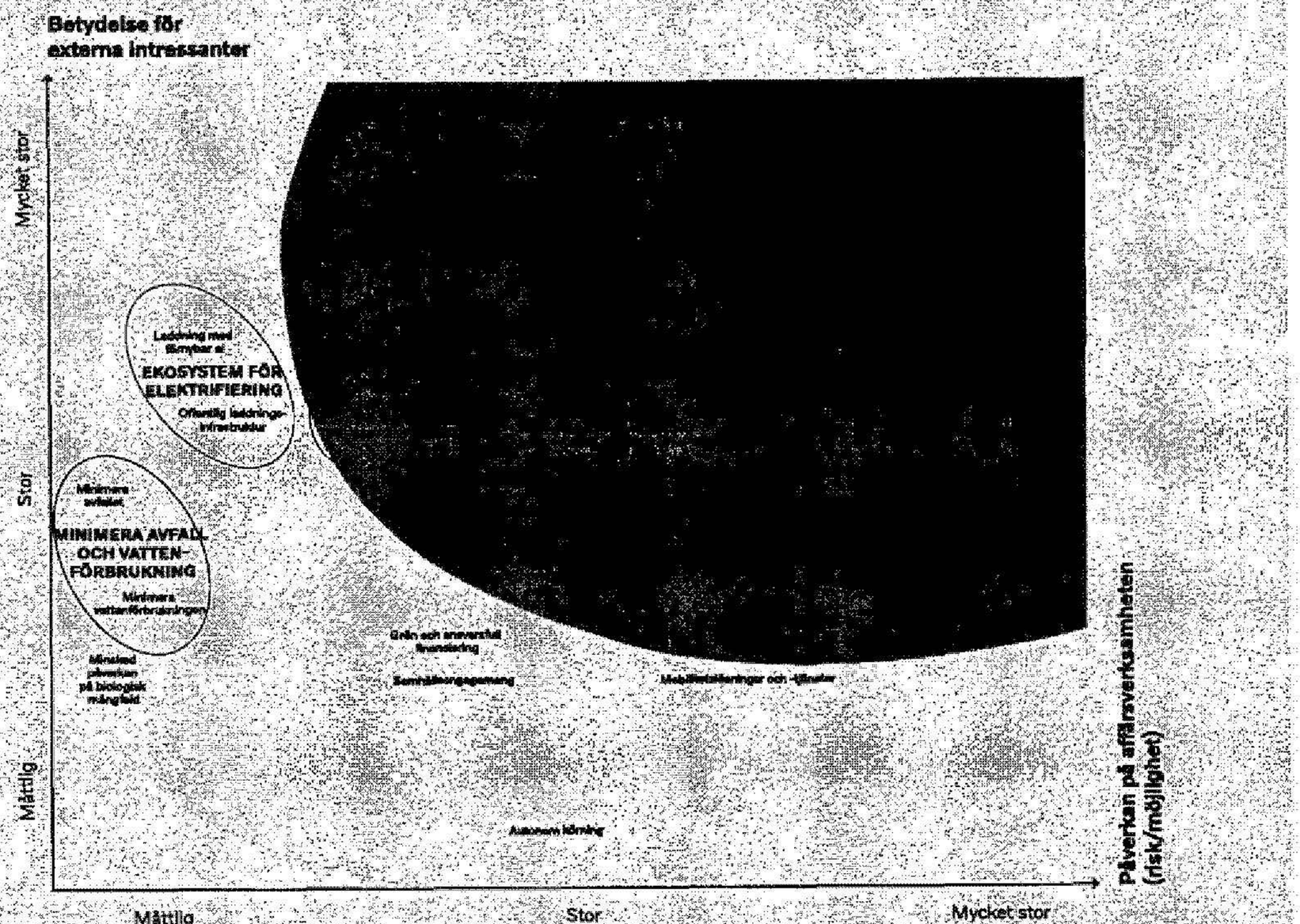
De områden som togs upp i enkätundersökningen för intressenter har analyserats avseende påverkan på affärsverksamheten (risk/möjlighet). Analysen är kvalitativ och har gjorts internt. Den bygger på expertkunskaper, synpunkter från interna intressenter och riskhanteringsansvariga (läs mer om Enterprise Risk Management på sidan s. 55–60).

I diagrammet kombineras två perspektiv: områdenas vikt enligt externa intressenter (y-axeln) och påverkan på affärsverksamheten (risk/möjlighet) (x-axeln). För enkelhets skull har områdena grupperats så att större trender blir tydliga.

Nedan redovisas (i prioritetsordning) de hållbarhetsområden som är viktigast för Volvo Cars att hantera:

1. Minskning av koldioxidavtrycket (inkluderar elektrifiering)
2. Etiskt ledarskap
3. Ansvarsfulla inköp
4. Resurseffektivitet

MINSKNING AV KOLDIOXIDAVTRYCKET OCH ETT ETISKT LEDARSKAP FRAMHÅLLS SOM VIKTIGAST AV VÅRA INTRESSENTER



Illustrativ överblick över väsentliga frågor

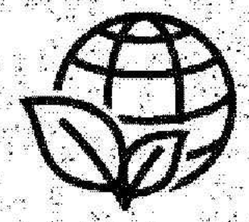
Liksom i föregående enkätundersökning anses *minskning av koldioxidavtrycket* vara det viktigaste området. Etiskt ledarskap får också fortsatt höga poäng. *Ansvarsfulla inköp* är mycket viktigt för intressenterna, i synnerhet när det gäller batterier. Ansvarsfulla *inköp av batterier* har också regelbundet betonats i våra dialoger med investerare, media och NGO:er.

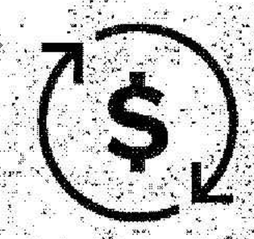
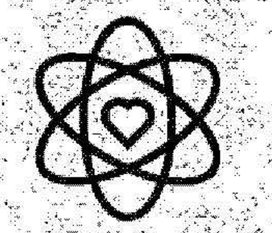
20221012008876

Vår hållbarhets-strategi och våra ambitioner

För att identifiera de frågor som vi anser är mest väsentliga för oss har vi jämfört materialitetsanalysen och synpunkterna från våra intressenter med våra interna strategier, scenario-, gap- och riskanalyser, jämförelser med andra företag, prognoser och konsumenternas uppfattning. Därefter har vi utvecklat en struktur för vår hållbarhetsstrategi, med strategiska fokusområden, ambitioner och strategiska initiativ.

VÄSENTLIGA FRÅGOR	STRATEGISKA FOKUSOMRÅDEN	AMBITIONER OCH STRATEGISKA INITIATIV
→	Klimatåtgärder	Bli ett klimatneutralt företag till 2040

• Totala utsläpp och totalt koldioxidavtryck
• Övergång till helt elektriska bilar
• Förbättrad bränsleekonomi och minskade utsläpp från produkterna
• Laddning med förnybar el
• Offentlig laddningsinfrastruktur
• Förbättrad bränsleekonomi och minskade utsläpp i tillverkningen
	
	LÄS MER PÅ SIDAN 155–161
		AMBITIONER TILL MITTEN AV DECENNIET:
		• 40 procents total utsläppsminskning per bil (koldioxid) under hela livscykeln (jämförelseår: 2018):
		  • Bilavgaser: 50 procent
		  • Utsläpp i leveranskedjan: 25 procent
		  • Driftrelaterade utsläpp (inklusive transporter): 25 procent
		• 50 procent av alla sålda bilar ska vara helt elektriska
		• Klimatneutral tillverkning
		AMBITIONER FÖR 2030:
		• 100 procent av alla sålda bilar ska vara helt elektriska
		• 60 procents minskning av utsläpp av växthusgaser i Scope 1 och 2, absoluta tal (jämförelseår: 2019)*
		• 52 procents minskning av utsläpp av växthusgaser i Scope 3 från användning av sålda produkter, per fordonskilometer* (jämförelseår: 2019) (från källa till hjul)

→	Cirkulär ekonomi	Bli en cirkulär verksamhet till 2040
• Cirkulär ekonomi och design för återvinning • Resurseffektivitet och materialhantering • Användning av återvunnet material • Minimering av avfall och vattenförbrukning	 LÄS MER PÅ SIDAN 162–168	**AMBITIONER TILL MITTEN AV DECENNIET:** • Spara 1 miljard SEK och minska utsläppen med 2,5 miljoner ton koldioxid årligen genom att tillämpa principerna för en cirkulär ekonomi (jämförelseår: 2018) • 25 procent av materialen i nya fordon ska vara återvunna eller biobaserade • Ytterligare bevarat komponentvärde • 20 procent mindre avfall per bil under tillverkningen[8] (jämförelseår: 2018) • 15 procent lägre vattenförbrukning per bil under tillverkningen[8] (jämförelseår: 2018) • Mer klimatneutral energi vid batteritillverkning, och återvinningspartner i alla regioner
→	Etisk och ansvarsfull verksamhet	Vara en erkänd ledare inom etisk och ansvarsfull affärsverksamhet
• Ansvarsfulla inköp av batterier • Ansvarsfull leveranskedja • Mänskliga rättigheter • Affärsetik • Ett hållbart arbetsliv med en inkluderande och säker arbetsmiljö, präglad av mångfald	 LÄS MER PÅ SIDAN 169–180	**AMBITIONER TILL MITTEN AV DECENNIET:** • Ta ledningen i att sätta en ny global personalstandard för branschen • Säkerställa ansvarsfulla inköp genom att hållbarhet får samma prioritering som kvalitet och kostnad • Tillämpa hållbarhetskriterier på lånefinansiering, investeringar och finansiella produkter • Bekämpa korruption och oetiskt företagande

*Målet för våra klimatåtgärder 2030 är i linje med 1,5-gradersscenariot verifierat av Science-Based Targets-initiativet (SBTi) – ett partnerskap mellan CDP, FN:s Global Compact, World Resources Institute (WRI) och Världsnaturfonden (WWF).
Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187

HÅLLBARHETSINFO

Så arbetar vi med hållbarhet

Volvo Cars hållbarhetsstrategi är helt integrerad i företagsstrategin. Vår struktur för hållbarhetsstyrning syftar till att förbättra samarbetet mellan avdelningar, öka kunskapen och ge vägledning i strategiska och operativa beslut. Vi omprövar regelbundet vår hållbarhetsstrategi, bland annat genom att identifiera nya teman och frågeställningar.

Styrning av hållbarhetsarbetet

Som framgår av schemat på denna sidan har Volvo Cars infört en styrningsstruktur för att övervaka att vi successivt blir bättre på att leva upp till vår hållbarhetsstrategi, våra ambitioner och våra initiativ.

Styrelse

Hållbarheten är en djupt integrerad del av Volvo Cars strategi och styrelsen följer utvecklingen noga, inklusive klimatrelaterade risker och möjligheter, liksom vår efterlevnad av uppförandekoden.

Koncernledning (Executive Management Team, EMT)

Koncernledningen ansvarar för styrning, genomförande och implementering av hållbarhetsstrategin och följer regelbundet upp resultaten med hjälp av nyckeltal. Uppföljning av hållbarhetsresultaten, samt granskning av klimatrelaterade risker och möjligheter, sker minst en gång per kvartal.

Global Sustainability Committee (GSC)

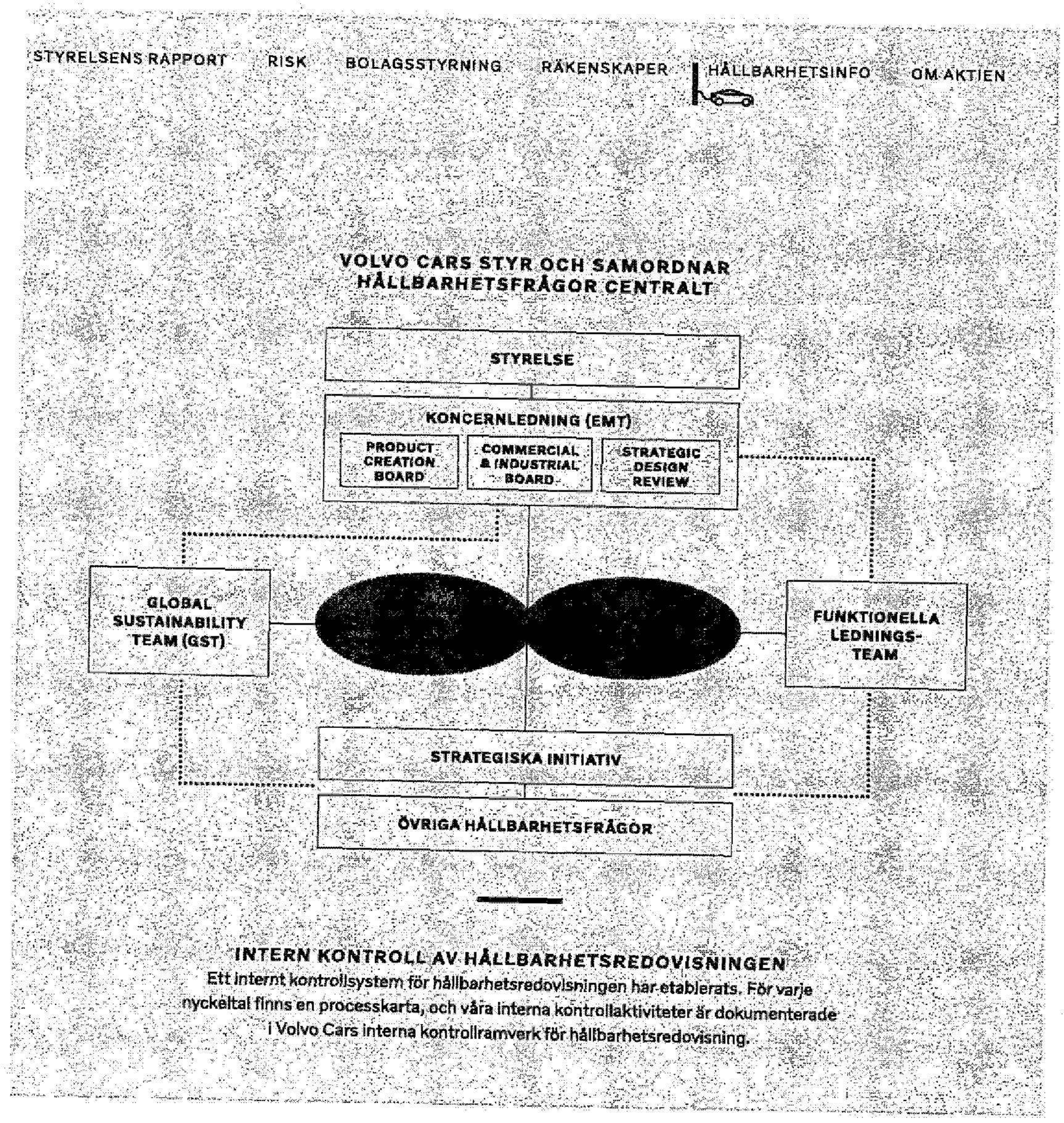
Head of Global Sustainability är GSC:s ordförande. Medlemmarna är auktoriserade företrädare för linjeorganisationen och har mandat att fatta beslut, ge vägledning och stödja initiativ som driver fram bättre hållbarhetsresultat. GSC:s syfte är att förbättra samarbetet mellan avdelningar, öka kunskapen och vidta åtgärder med avseende på viktiga hållbarhetsrelaterade frågor och risker. GSC lämnar regelbundna uppdateringar och rapporter till relevanta styrgrupper i EMT och hänskjuter beslut till dessa. GSC identifierar klimatrelaterade risker och möjligheter och integrerar dessa i Enterprise Risk Management-processen. Head of Global Sustainability är en av Corporate Risk Managers, se sidan 55.

Funktionella ledningsteam

Funktionella ledningsteam ansvarar för att hållbarhetsaspekter integreras i alla medarbetares vardagsrutiner. I ansvaret ingår att säkerställa tillgång till de medel och resurser som krävs för att uppnå ambitioner.

Global Sustainability Team (GST)

GST är det organ som centralt ansvarar för den dagliga styrningen och samordningen av hållbarhetsarbetet. GST utvecklar och finslipar hållbarhetsstrategin, leder och stöder strategiska initiativ och följer upp hur våra nyckeltal utvecklas. GST samlar in information om hållbarhetsfrågor från intressenter och identifierar klimatrelaterade risker och möjligheter. Dessa analyseras sedan och integreras i Enterprise Risk Management-processen. GST övervakar även miljöledningssystemet och efterlevnaden av ISO14001-certifieringen.



INTERN KONTROLL AV HÅLLBARHETSREDOVISNINGEN

Ett internt kontrollsystem för hållbarhetsredovisningen har etablerats. För varje nyckeltal finns en processkarta, och våra interna kontrollaktiviteter är dokumenterade i Volvo Cars interna kontrollramverk för hållbarhetsredovisning.

Green Finance Committee (GFC)

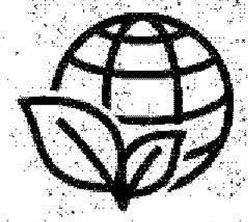
GFC kontrollerar och validerar urvalet av Eligible Green Projects (ytterligare upplysningar lämnas i rapporten om grön finansiering på sidan 189) och granskar redovisningen enligt EU:s taxonomi (se Redovisning enligt EU:s taxonomi på sidan 184 för ytterligare upplysningar).

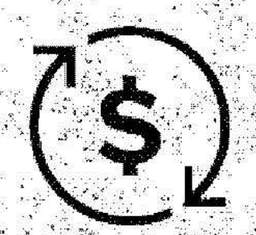
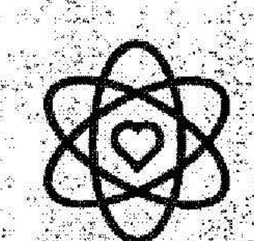
20221012008877

Vår hållbarhets-strategi och våra ambitioner

För att identifiera de frågor som vi anser är mest väsentliga för oss har vi jämfört materialitetsanalysen och synpunkterna från våra intressenter med våra interna strategier, scenario-, gap- och riskanalyser, jämförelser med andra företag, prognoser och konsumenternas uppfattning. Därefter har vi utvecklat en struktur för vår hållbarhetsstrategi, med strategiska fokusområden, ambitioner och strategiska initiativ.

VÄSENTLIGA FRÅGOR	STRATEGISKA FOKUSOMRÅDEN	AMBITIONER OCH STRATEGISKA INITIATIV
→	Klimatåtgärder	Bli ett klimatneutralt företag till 2040

• Totala utsläpp och totalt koldioxidavtryck
• Övergång till helt elektriska bilar
• Förbättrad bränsleekonomi och minskade utsläpp från produkterna
• Laddning med förnybar el
• Offentlig laddningsinfrastruktur
• Förbättrad bränsleekonomi och minskade utsläpp i tillverkningen
	
	LÄS MER PÅ SIDAN 155–161
		AMBITIONER TILL MITTEN AV DECENNIET:
		• 40 procents total utsläppsminskning per bil (koldioxid) under hela livscykeln (jämförelseår: 2018):
		  • Bilavgaser: 50 procent
		  • Utsläpp i leveranskedjan: 25 procent
		  • Driftrelaterade utsläpp (inklusive transporter): 25 procent
		• 50 procent av alla sålda bilar ska vara helt elektriska
		• Klimatneutral tillverkning
		AMBITIONER FÖR 2030:
		• 100 procent av alla sålda bilar ska vara helt elektriska
		• 60 procents minskning av utsläpp av växthusgaser i Scope 1 och 2, absoluta tal (jämförelseår: 2019)*
		• 52 procents minskning av utsläpp av växthusgaser i Scope 3 från användning av sålda produkter, per fordonskilometer* (jämförelseår: 2019) (från källa till hjul)

→	Cirkulär ekonomi	Bli en cirkulär verksamhet till 2040
• Cirkulär ekonomi och design för återvinning • Resurseffektivitet och materialhantering • Användning av återvunnet material • Minimering av avfall och vattenförbrukning	 LÄS MER PÅ SIDAN 162–168	**AMBITIONER TILL MITTEN AV DECENNIET:** • Spara 1 miljard SEK och minska utsläppen med 2,5 miljoner ton koldioxid årligen genom att tillämpa principerna för en cirkulär ekonomi (jämförelseår: 2018) • 25 procent av materialen i nya fordon ska vara återvunna eller biobaserade • Ytterligare bevarat komponentvärde • 20 procent mindre avfall per bil under tillverkningen[a] (jämförelseår: 2018) • 15 procent lägre vattenförbrukning per bil under tillverkningen[a] (jämförelseår: 2018) • Mer klimatneutral energi vid batteritillverkning, och återvinningspartner i alla regioner
→	Etisk och ansvarsfull verksamhet	Vara en erkänd ledare inom etisk och ansvarsfull affärsverksamhet
• Ansvarsfulla inköp av batterier • Ansvarsfull leveranskedja • Mänskliga rättigheter • Affärsetik • Ett hållbart arbetsliv med en inkluderande och säker arbetsmiljö, präglad av mångfald	 LÄS MER PÅ SIDAN 169–180	**AMBITIONER TILL MITTEN AV DECENNIET:** • Ta ledningen i att sätta en ny global personalstandard för branschen • Säkerställa ansvarsfulla inköp genom att hållbarhet får samma prioritering som kvalitet och kostnad • Tillämpa hållbarhetskriterier på lånefinansiering, investeringar och finansiella produkter • Bekämpa korruption och oetiskt företagande

*Målet för våra klimatåtgärder 2030 är i linje med 1,5-gradersscenariot verifierat av Science-Based Targets-initiativet (SBTi) – ett partnerskap mellan CDP, FN:s Global Compact, World Resources Institute (WRI) och Världsnaturfonden (WWF).
Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187

Så arbetar vi med hållbarhet

Volvo Cars hållbarhetsstrategi är helt integrerad i företagsstrategin. Vår struktur för hållbarhetsstyrning syftar till att förbättra samarbetet mellan avdelningar, öka kunskapen och ge vägledning i strategiska och operativa beslut. Vi omprövar regelbundet vår hållbarhetsstrategi, bland annat genom att identifiera nya teman och frågeställningar.

Styrning av hållbarhetsarbetet

Som framgår av schemat på denna sidan har Volvo Cars infört en styrningsstruktur för att övervaka att vi successivt blir bättre på att leva upp till vår hållbarhetsstrategi, våra ambitioner och våra initiativ.

Styrelse

Hållbarheten är en djupt integrerad del av Volvo Cars strategi och styrelsen följer utvecklingen noga, inklusive klimatrelaterade risker och möjligheter, liksom vår efterlevnad av uppförandekoden.

Koncernledning (Executive Management Team, EMT)

Koncernledningen ansvarar för styrning, genomförande och implementering av hållbarhetsstrategin och följer regelbundet upp resultaten med hjälp av nyckeltal. Uppföljning av hållbarhetsresultaten, samt granskning av klimatrelaterade risker och möjligheter, sker minst en gång per kvartal.

Global Sustainability Committee (GSC)

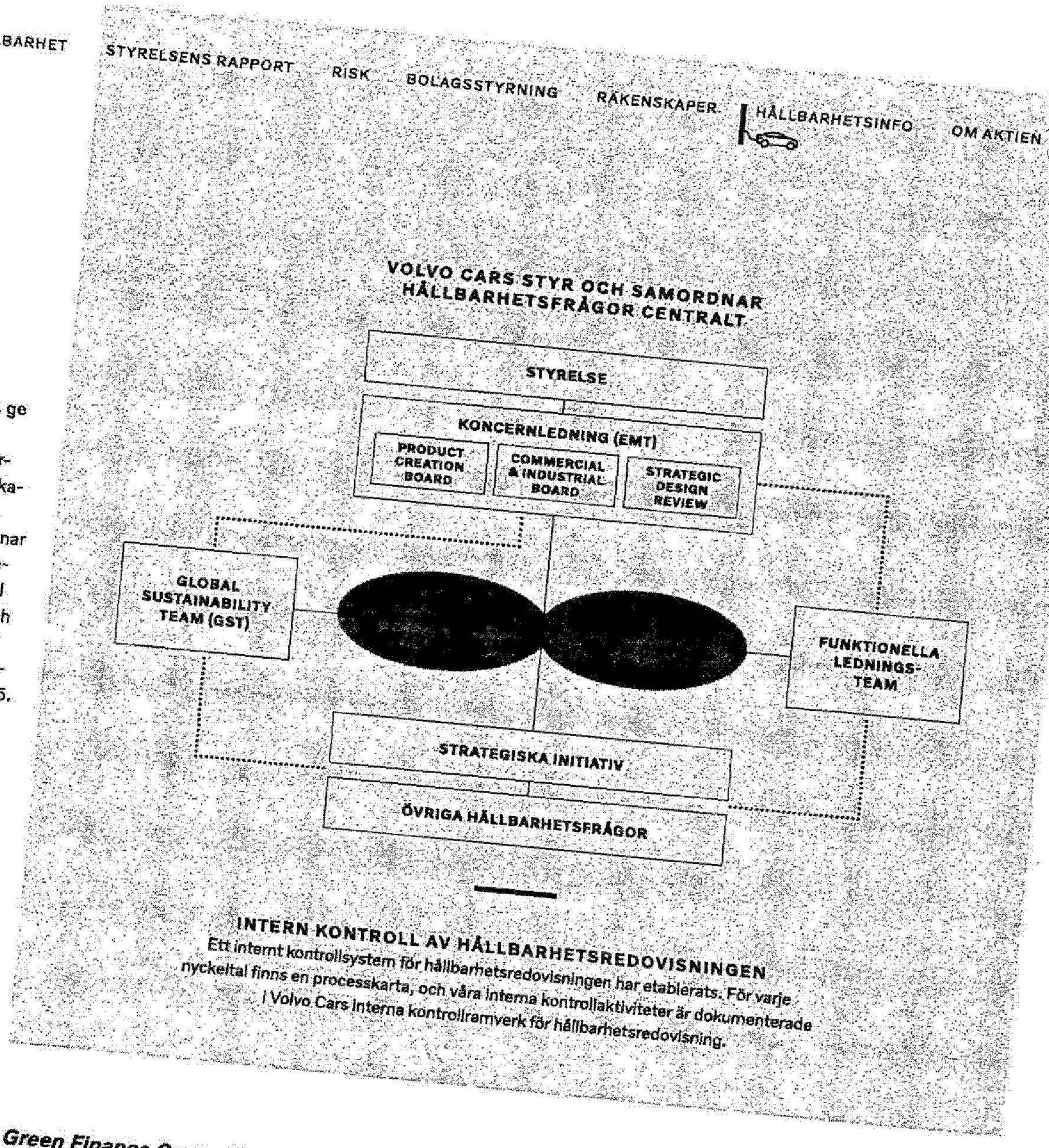
Head of Global Sustainability är GSC:s ordförande. Medlemmarna är auktoriserade företrädare för linjeorganisationen och har mandat att fatta beslut, ge vägledning och stödja initiativ som driver fram bättre hållbarhetsresultat. GSC:s syfte är att förbättra samarbetet mellan avdelningar, öka kunskapen och vidta åtgärder med avseende på viktiga hållbarhetsrelaterade frågor och risker. GSC lämnar regelbundna uppdateringar och rapporter till relevanta styrgrupper i EMT och hänskjuter beslut till dessa. GSC identifierar klimatrelaterade risker och möjligheter och integrerar dessa i Enterprise Risk Management-processen. Head of Global Sustainability är en av Corporate Risk Managers, se sidan 55.

Funktionella ledningsteam

Funktionella ledningsteam ansvarar för att hållbarhetsaspekter integreras i alla medarbetares vardagsrutiner. I ansvaret ingår att säkerställa tillgång till de medel och resurser som krävs för att uppnå ambitioner.

Global Sustainability Team (GST)

GST är det organ som centralt ansvarar för den dagliga styrningen och samordningen av hållbarhetsarbetet. GST utvecklar och finslipar hållbarhetsstrategin, leder och stöder strategiska initiativ och följer upp hur våra nyckeltal utvecklas. GST samlar in information om hållbarhetsfrågor från intressenter och identifierar klimatrelaterade risker och möjligheter. Dessa analyseras sedan och integreras i Enterprise Risk Management-processen. GST övervakar även miljöledningssystemet och efterlevnaden av ISO14001-certifieringen.



INTERN KONTROLL AV HÅLLBARHETSREDOVISNINGEN
Ett internt kontrollsystem för hållbarhetsredovisningen har etablerats. För varje nyckeltal finns en processkarta, och våra interna kontrollaktiviteter är dokumenterade i Volvo Cars interna kontrollramverk för hållbarhetsredovisning.

Green Finance Committee (GFC)

GFC kontrollerar och validerar urvalet av Eligible Green Projects (ytterligare upplysningar lämnas i rapporten om grön finansiering på sidan 189) och granskar redovisningen enligt EU:s taxonomi (se Redovisning enligt EU:s taxonomi på sidan 184 för ytterligare upplysningar).



Utsläpp från avgaser

Vår elektrifieringsstrategi är avgörande för att vi ska nå vår ambition för minskning av utsläpp från avgaser. Volvo Cars var den första etablerade biltillverkaren som utfäste sig att elektrifiera hela sitt modellprogram och fasa ut bilar med enbart förbränningsmotor. År 2030 kommer vi endast att sälja helt elektriska bilar. Redan i dag erbjuder vi laddhybridvarianter av samtliga bilmodeller och fokus ligger på att driva försäljningen av elektrifierade bilar. Men för att elektrifieringsstrategin ska lyckas behöver de elektriska modellserierna backas upp av ett sömlöst ekosystem av erbjudanden, tjänster och lösningar. Detta krävs för att skingra konsumenternas skepsis inför elektriska bilar och påskynda övergången till en hållbar mobilitet. För att göra våra elektrifierade bilar så praktiska som möjligt och hjälpa våra kunder att gå över till elektrifierade bilar fokuserar vi på tre huvudområden:

- **Batterier** – vi behöver säkra batterier som är hållbara längs hela produktionskedjan, från gruva till återvinning, och ge konsumenterna konkurrenskraftiga erbjudanden i fråga om energieffektivitet, laddningshastighet och räckvidd
- **Laddning** – vi behöver tillhandahålla ett väl utbyggt nät av laddstationer och en konsekvent användarupplevelse på toppnivå vid alla kontaktpunkter, oavsett om bilen laddas hemma, under resan eller hos återförsäljaren
- **Finansiellt värde för kunderna** – vi behöver utbilda kunderna om totala ägandekostnader och restvärden för elektriska bilar

För att vi ska kunna uppfylla och överträffa kraven i befintliga och framtida utsläppsregler måste vi kontinuerligt övervaka flottans koldioxidavtryck, anpassa produktmixen och utveckla effektiva tekniska lösningar. Under 2021 minskade de genomsnittliga koldioxidutsläppen till 139 g/km, från 155 g/km under 2020. Detta berodde främst på att försäljningen av Recharge-modellerna ökade. De genomsnittliga koldioxidutsläppen bygger på officiella Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure-data (WLTP) för Volvobilar sålda i Europa (EU), som tillämpas på olika bilmodeller med hänsyn till antalet tillverkade bilar globalt. De modeller som inte har testats enligt WLTP har tilldelats värden för koldioxidutsläpp baserat på liknande modeller som testats enligt WLTP. Eftersom vårt produkterbjudande är globalt fungerar data från EU bra när liknande produkter bedöms på global basis.

Elektrifierade bilar		2021	2020	2019	2018
Antal sålda helt elektriska bilar		25 727	4 659	—	—
Antal sålda elektrifierade bilar[5]		189 216	115 436	45 933	37 386
Andel sålda elektrifierade bilar[5] (% av total försäljning)		27	17	7	6
Energieffektivitet, helt elektriska bilar (genomsnitt) (Wh/km)		234	241	—	—

Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187

Koldioxidavtryck, CO_2		2021	2020	2019	2018
Total minskning av utsläpp från avgaser[4] (tusental ton CO_2)		750	150	—	—
Utsläpp från produkter – genomsnitt för EU-flottan (g CO_2/km)	WLTP	110	130	157	—
Utsläpp från produkter – genomsnitt för EU-flottan (g CO_2/km)	NEDC	—	111	132	133

Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187

KLIMATÅTGÄRDER: RESULTAT 2021

Koldlox/davtryck[1,3] (tusental ton CO_2)		2021	2020	2019	2018
Totala utsläpp (CO_2)		32 024	33 993	38 355	36 765
Scope 1 (direkta utsläpp av växthusgaser)	Koncernens anläggningar	70	75	85	81
	Koncernens fordonsflotta	7	9	12	12
		77	**84**	**97**	**93**
Scope 2 (indirekta utsläpp av växthusgaser)	Inköpt el, ånga, fjärrvärme och fjärrkyla	45	101	131	96
		45	**101**	**131**	**96**
Scope 3 (indirekta utsläpp av växthusgaser högre upp i leveranskedjan)	Inköpta varor och tjänster	11 650	11 017	11 272	10 383
	Transporter och distribution	625	639	680	596
	Avfall som genererats av verksamheten	6	7	7	7
	Tjänsteresor	12	15	75	100
	Medarbetarnas pendling	40	40	70	70
	Leasingtillgångar högre upp i leveranskedjan	8	19	14	—
Scope 3 (indirekta utsläpp av växthusgaser längre ned i leveranskedjan)		**12 341**	**11 737**	**12 118**	**11 156**
	Transporter och distribution	413	350	343	396
	Användning av sålda produkter	17 924	20 480	24 345	23 785
	Leasingtillgångar längre ned i leveranskedjan	3	4	4	4
	Hantering av uttjänta sålda produkter	404	399	419	385
	Återförsäljare	817	838	898	850
		19 561	**22 071**	**26 009**	**25 420**

Om scope 2 är en platsbaserad beräkning skulle de totala utsläppen för inköpt el, ånga, fjärrvärme och fjärrkyla för eget bruk uppgå till 200 000 ton koldioxid.

Utsläpp sammanfattning	2021	2020	2019	2018
Totala utsläpp per tillverkad bil[1,2] (ton CO_2)	49,8	51,6	54,4	55,0
Utsläpp från avgaser per tillverkad bil[1,2] (ton CO_2)	27,9	31,1	34,5	35,6
Utsläpp i leveranskedjan per tillverkad bil[1,2] (ton CO_2)	18,1	16,7	16,0	15,5
Driftrelaterade utsläpp per tillverkad bil[1,2] (ton CO_2)	3,8	3,8	3,9	3,9
SBTi-mål[1], uppföljning – Scope 1 och 2[4] (%)	–46,5%	–18,9%	Jämförelseår	—
SBTi-mål[2], uppföljning – Scope 3 Användning av sålda produkter[7] (från källa till hjul) (%)	–10,2%	–5,2%	Jämförelseår	—

Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187.





Utsläpp från avgaser

Vår elektrifieringsstrategi är avgörande för att vi ska nå vår ambition för minskning av utsläpp från avgaser. Volvo Cars var den första etablerade biltillverkaren som utfäste sig att elektrifiera hela sitt modellprogram och fasa ut bilar med enbart förbränningsmotor. År 2030 kommer vi endast att sälja helt elektriska bilar. Redan i dag erbjuder vi laddhybridvarianter av samtliga bilmodeller och fokus ligger på att driva försäljningen av elektrifierade bilar. Men för att elektrifieringsstrategin ska lyckas behöver de elektriska modellserierna backas upp av ett sömlöst ekosystem av erbjudanden, tjänster och lösningar. Detta krävs för att skingra konsumenternas skepsis inför elektriska bilar och påskynda övergången till en hållbar mobilitet. För att göra våra elektrifierade bilar så praktiska som möjligt och hjälpa våra kunder att gå över till elektrifierade bilar fokuserar vi på tre huvudområden:

- **Batterier** – vi behöver säkra batterier som är hållbara längs hela produktionskedjan, från gruva till återvinning, och ge konsumenterna konkurrenskraftiga erbjudanden i fråga om energieffektivitet, laddningshastighet och räckvidd
- **Laddning** – vi behöver tillhandahålla ett väl utbyggt nät av laddstationer och en konsekvent användarupplevelse på toppnivå vid alla kontaktpunkter, oavsett om bilen laddas hemma, under resan eller hos återförsäljaren
- **Finansiellt värde för kunderna** – vi behöver utbilda kunderna om totala ägandekostnader och restvärden för elektriska bilar

För att vi ska kunna uppfylla och överträffa kraven i befintliga och framtida utsläppsregler måste vi kontinuerligt övervaka flottans koldioxidavtryck, anpassa produktmixen och utveckla effektiva tekniska lösningar. Under 2021 minskade de genomsnittliga koldioxidutsläppen till 139 g/km, från 155 g/km under 2020. Detta berodde främst på att försäljningen av Recharge-modellerna ökade. De genomsnittliga koldioxidutsläppen bygger på officiella Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure-data (WLTP) för Volvobilar sålda i Europa (EU), som tillämpas på olika bilmodeller med hänsyn till antalet tillverkade bilar globalt. De modeller som inte har testats enligt WLTP har tilldelats värden för koldioxidutsläpp baserat på liknande modeller som testats enligt WLTP. Eftersom vårt produkterbjudande är globalt fungerar data från EU bra när liknande produkter bedöms på global basis.

Elektrifierade bilar	2021	2020	2019	2018
Antal sålda helt elektriska bilar	25 727	4 659	—	—
Antal sålda elektrifierade bilar[5]	189 216	115 436	45 933	37 386
Andel sålda elektrifierade bilar[5] (% av total försäljning)	27	17	7	6
Energieffektivitet, helt elektriska bilar (genomsnitt) (Wh/km)	234	241	—	—

Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187

Koldioxidavtryck, CO_2		2021	2020	2019	2018
Total minskning av utsläpp från avgaser[1] (tusental ton CO_2)		750	150	—	—
Utsläpp från produkter – genomsnitt för EU-flottan (g CO_2/km)	WLTP	110	130	157	—
Utsläpp från produkter – genomsnitt för EU-flottan (g CO_2/km)	NEDC	—	111	132	133

Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187

KLIMATÅTGÄRDER: RESULTAT 2021

Koldioxidavtryck[1,3] (tusental ton CO_2)		2021	2020	2019	2018
Totala utsläpp (CO_2)		32 024	33 993	38 355	36 765
Scope 1 (direkta utsläpp av växthusgaser)	Koncernens anläggningar	70	75	85	81
	Koncernens fordonsflotta	7	9	12	12
		77	**84**	**97**	**93**
Scope 2 (indirekta utsläpp av växthusgaser)	Inköpt el, ånga, fjärrvärme och fjärrkyla	45	101	131	96
		45	**101**	**131**	**96**
Scope 3 (indirekta utsläpp av växthusgaser högre upp i leveranskedjan)	Inköpta varor och tjänster	11 650	11 017	11 272	10 383
	Transporter och distribution	625	639	680	596
	Avfall som genererats av verksamheten	6	7	7	7
	Tjänsteresor	12	15	75	100
	Medarbetarnas pendling	40	40	70	70
	Leasingtillgångar högre upp i leveranskedjan	8	19	14	—
		12 341	**11 737**	**12 118**	**11 156**
Scope 3 (indirekta utsläpp av växthusgaser längre ned i leveranskedjan)	Transporter och distribution	413	350	343	396
	Användning av sålda produkter	17 924	20 480	24 345	23 785
	Leasingtillgångar längre ned i leveranskedjan	3	4	4	4
	Hantering av uttjänta sålda produkter	404	399	419	385
	Återförsäljare	817	838	898	850
		19 561	**22 071**	**26 009**	**25 420**

Om scope 2 är en platsbaserad beräkning skulle de totala utsläppen för inköpt el, ånga, fjärrvärme och fjärrkyla för eget bruk uppgå till 200 000 ton koldioxid.

Utsläpp sammanfattning	2021	2020	2019	2018
Totala utsläpp per tillverkad bil[1,2] (ton CO_2)	49,8	51,6	54,4	55,0
Utsläpp från avgaser per tillverkad bil[1,2] (ton CO_2)	27,9	31,1	34,5	35,6
Utsläpp i leveranskedjan per tillverkad bil[1,2] (ton CO_2)	18,1	16,7	16,0	15,5
Driftrelaterade utsläpp per tillverkad bil[1,2] (ton CO_2)	3,8	3,8	3,9	3,9
SBTi-mål[3], uppföljning – Scope 1 och 2[4] (%)	–46,5%	–18,9%	Jämförelseår	—
SBTi-mål[3], uppföljning – Scope 3 Användning av sålda produkter[7] (från källa till hjul) (%)	–10,2%	–5,2%	Jämförelseår	—

Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187



KLIMATÅTGÄRDER: RESULTAT 2021

Utsläpp i leveranskedjan

Att minska utsläppen i leveranskedjan är ett centralt steg för att minska de totala utsläppen, men det är också en utmaning. Vi arbetar på att hantera den, och tror att vi kan fungera som en förändringskatalysator för många koldioxidintensiva sektorer genom att ställa krav på våra leverantörer.

Vi räknar med att nå vår ambition om 25 procent lägre koldioxidutsläpp från leveranskedjan per bil genom nära leverantörssamarbeten, där vi bland annat använder mer hållbara material (inklusive återvunna och biobaserade material) och klimatneutral energi, samtidigt som vi begränsar spillet.

Ett nära samarbete med leverantörerna är av yttersta vikt. Enligt vår färdplan för 2025 ska alla leverantörer i första ledet använda 100 procent klimatneutral energi och redovisa sina klimatdata. Eftersom vi aktivt inkluderar hållbarhet i våra inköpsbeslut, kan vi välja affärspartner som har samma strategiska ambitioner som vi själva, och som hjälper oss att nå våra ambitioner. Vi kräver att våra leverantörer redovisar utsläpp och energiförbrukning för varje tillverkningsanläggning och verksamhetsställe.

För att underlätta detta har vi utvecklat ett miljöanalysverktyg som samlar in sådana uppgifter. Resultaten visar att leverantörer i första ledet totalt använde 8,5* procent klimatneutral energi på sina anläggningar 2020. Dessutom, deltog Volvo Cars i CDP Supply Chain Program under 2021 och samlade via klimatenkäten in data från våra 112 viktigaste strategiska leverantörer avseende en rad produktkategorier baserat på utsläppsintensitet och ordervolym. Enligt den första rapporten från 2021 använde leverantörerna under 2020 totalt 8,3* procent klimatneutral energi i sin globala verksamhet (inklusive i affärsenheter som inte är leverantörer till Volvo Cars). Vi ska fortsätta samla in relevant information från våra leverantörer varje år för att följa deras klimatarbete och fokusera på de åtgärder som kan göra störst nytta, exempelvis att öka andelen klimatneutral energi och införa minskningsmål för koldioxidutsläpp.

För att ytterligare minska utsläppen i leveranskedjan riktar vi in oss på komponenter och material som står för särskilt höga utsläpp. Som exempel kan nämnas aluminium och stål. Aluminium svarar för 30 procent av koldioxidutsläppen från materialet för en genomsnittlig elektrisk C40 och är således ett prioriterat område. Eftersom huvuddelen av koldioxidutsläppen vid aluminiumproduktion sker i smältprocessen begär vi att leverantörerna ska använda särskilda godkända smältverk när de tillverkar komponenter med aluminium åt oss. De kan då köpa aluminium från smältverk som använder klimatneutral elektricitet i raffineringen och därmed minska koldioxidavtrycket.

* 2020 års insamlade leverantörsdata om klimatneutral energi omfattar endast uppgifter om förnybar energi.



VOLVO CARS ÄR DEN FÖRSTA BILTILLVERKAREN SOM UTFORSKAR FOSSILFRITT STÅL MED SSAB

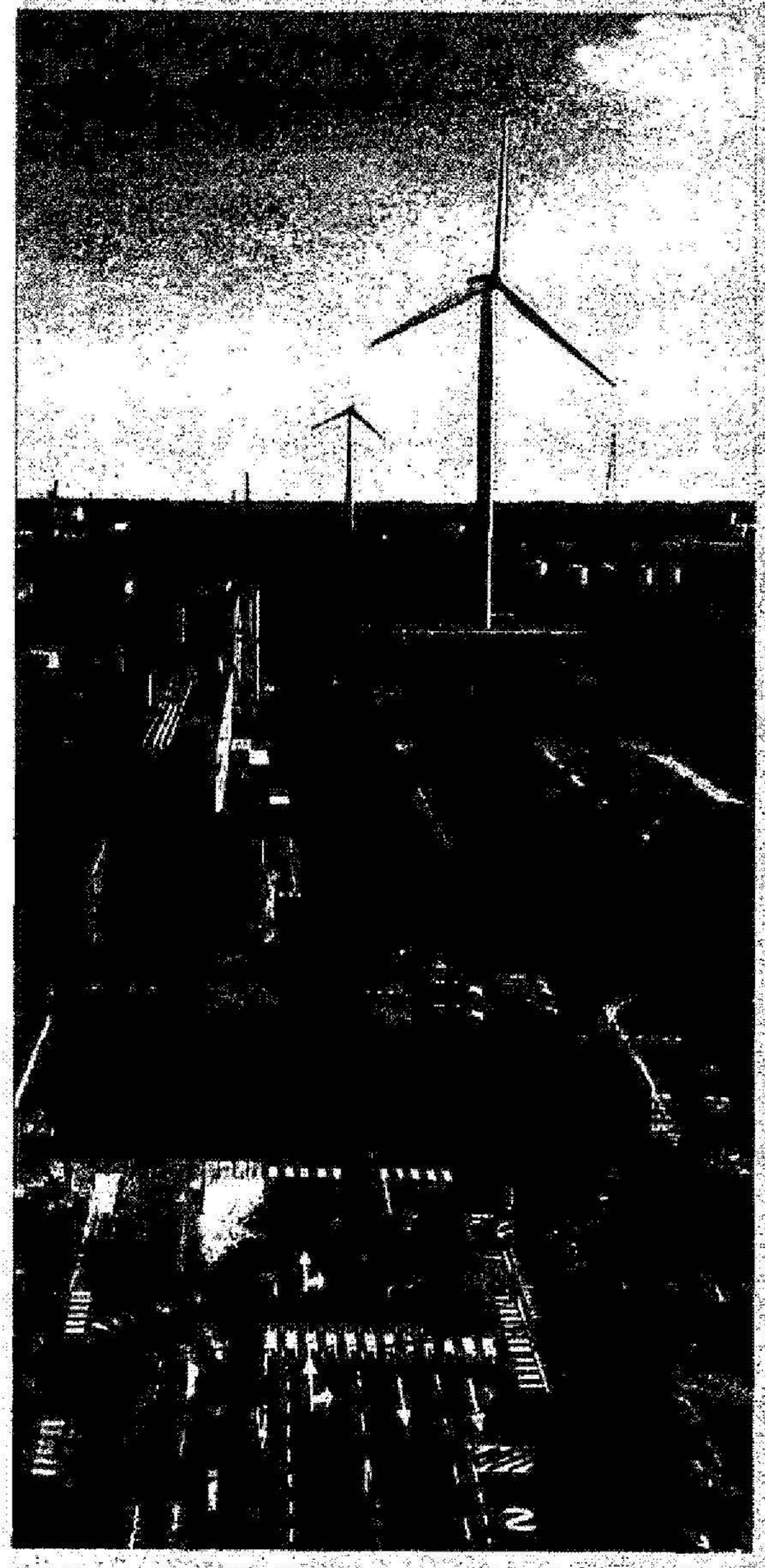
Volvo Cars har inlett ett samarbete med SSAB om att gemensamt utforska möjligheterna att framställa fossilfritt, högkvalitativt stål för användning i fordonsindustrin. Det innebär att Volvo Cars blir den första biltillverkare som arbetar med SSAB och det banbrytande HYBRIT-initiativet, stålindustrins mest ambitiösa och avancerade projekt inom fossilfri stålutveckling. Stål står för 20–35 procent av produktionsutsläppen för våra bilar och är därför ett viktigt material att åtgärda.

Inom ramen för samarbetet säkrar Volvo Cars som första biltillverkare SSAB-stål tillverkat av vätgasreducerat järn från HYBRIT:s pilotanläggning i Luleå som ska användas för provningssyften, eventuellt i en konceptbil.

SSAB siktar på att förse marknaden med fossilfritt stål i kommersiell skala 2026. Volvo Cars ambition är att bli den första biltillverkaren som använder fossilfritt stål i sina produktionsbilar.

"Vi arbetar kontinuerligt med att minska vårt totala koldioxidavtryck. Därför är stål ett viktigt område för ytterligare utveckling", säger Volvo Cars VD Håkan Samuelsson. Vårt samarbete med SSAB om utveckling av fossilfritt stål kan minska utsläppen i leveranskedjan avsevärt.

LÄS MER – PRESSMEDDELANDE



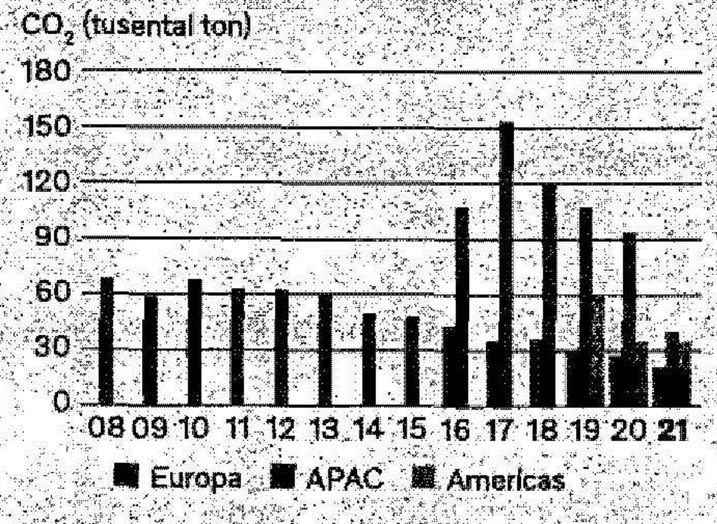
Driftrelaterade utsläpp

Vi fortsätter att arbeta med våra totala driftrelaterade utsläpp. Vi närmar oss i rask takt ambitionen att tillverkningen ska vara klimatneutral 2025. Utsläppen från tillverkningen utgör dock bara en mindre del av våra driftrelaterade utsläpp. Därför arbetar vi också med att minska utsläppen från andra delar av verksamheten, exempelvis kontor, tjänsteresor och logistik.

Mot en klimatneutral tillverkning

För närvarande drivs våra fabriker globalt sett med 64 procent klimatneutral energi (vilket inkluderar 94 procent klimatneutral el). Under 2021 uppgick de totala utsläppen från Volvo Cars tillverkningsanläggningar till 111 000 ton koldioxid.

NETTOUTSLÄPP AV KOLDIOXID FRÅN ENERGI – TILLVERKNING



Energiförbrukning (MWh)		2021	2020	2019	2018
Tillverkning[9]					
Summa energiförbrukning (direkt och indirekt)[10]	Europa	626 000	647 000	726 500	778 000
	Asien	312 000	332 000	358 000	400 000
	Americas	92 000	92 000	131 800	—
	Summa	**1 030 000**	**1 071 000**	**1 216 300**	**1 178 000**
Energiförbrukning per tillverkad bil[11] (MWh/bil)	Europa	1,4	1,5	1,5	1,6
	Asien	1,8	2,0	2,2	2,3
	Americas	5,8	4,1	3,8	—
	Summa	**1,6**	**1,7**	**1,8**	**1,8**
Klimatneutral el (%)		94	84	79	—
Klimatneutral energi, inkl. värme (%)		64	56	54	—
Förnybar el (%)		93	83	—	—
Förnybar energi, inkl. värme (%)		49	44	—	—
Besparingar genom energieffektivitet (MWh)		37	56	57	—
Besparingar genom energieffektivitet (SEK)		18	29	32	—
Egen produktion av förnybar energi (Charleston, Gent, VCBC) (MWh)		25 000	27 000	14 000	13 000
Arbetsplatser[12]					
Summa energiförbrukning (MWh)		163 000	—	—	—
Summa energiförbrukning (MWh)		1 193 000	—	—	—
Summa energiförbrukning per tillverkad bil[11] (MWh/bil)		1,9	—	—	—
Energiintensitet (MWh/MSEK) (intäkter)		3,7	—	—	—

Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187.

Utsläpp i leveranskedjan

Att minska utsläppen i leveranskedjan är ett centralt steg för att minska de totala utsläppen, men det är också en utmaning. Vi arbetar på att hantera den, och tror att vi kan fungera som en förändringskatalysator för många koldioxidintensiva sektorer genom att ställa krav på våra leverantörer.

Vi räknar med att nå vår ambition om 25 procent lägre koldioxidutsläpp från leveranskedjan per bil genom nära leverantörssamarbeten, där vi bland annat använder mer hållbara material (inklusive återvunna och biobaserade material) och klimatneutral energi, samtidigt som vi begränsar spillet.

Ett nära samarbete med leverantörerna är av yttersta vikt. Enligt vår färdplan för 2025 ska alla leverantörer i första ledet använda 100 procent klimatneutral energi och redovisa sina klimatdata. Eftersom vi aktivt inkluderar hållbarhet i våra inköpsbeslut, kan vi välja affärspartner som har samma strategiska ambitioner som vi själva, och som hjälper oss att nå våra ambitioner. Vi kräver att våra leverantörer redovisar utsläpp och energiförbrukning för varje tillverkningsanläggning och verksamhetsställe.

För att underlätta detta har vi utvecklat ett miljöanalysverktyg som samlar in sådana uppgifter. Resultaten visar att leverantörer i första ledet totalt använde 8,5* procent klimatneutral energi på sina anläggningar 2020. Dessutom, deltog Volvo Cars i CDP Supply Chain Program under 2021 och samlade via klimatenkäten in data från våra 112 viktigaste strategiska leverantörer avseende en rad produktkategorier baserat på utsläppsintensitet och ordervolym. Enligt den första rapporten från 2021 använde leverantörerna under 2020 totalt 8,3* procent klimatneutral energi i sin globala verksamhet (inklusive i affärsenheter som inte är leverantörer till Volvo Cars). Vi ska fortsätta samla in relevant information från våra leverantörer varje år för att följa deras klimatarbete och fokusera på de åtgärder som kan göra störst nytta, exempelvis att öka andelen klimatneutral energi och införa minskningsmål för koldioxidutsläpp.

För att ytterligare minska utsläppen i leveranskedjan riktar vi in oss på komponenter och material som står för särskilt höga utsläpp. Som exempel kan nämnas aluminium och stål. Aluminium svarar för 30 procent av koldioxidutsläppen från materialet för en genomsnittlig elektrisk C40 och är således ett prioriterat område. Eftersom huvuddelen av koldioxidutsläppen vid aluminiumproduktion sker i smältprocessen begär vi att leverantörerna ska använda särskilda godkända smältverk när de tillverkar komponenter med aluminium åt oss. De kan då köpa aluminium från smältverk som använder klimatneutral elektricitet i raffineringen och därmed minska koldioxidavtrycket.

* 2020 års insamlade leverantörsdata om klimatneutral energi omfattar endast uppgifter om förnybar energi.



VOLVO CARS ÄR DEN FÖRSTA BILTILLVERKAREN SOM UTFORSKAR FOSSILFRITT STÅL MED SSAB

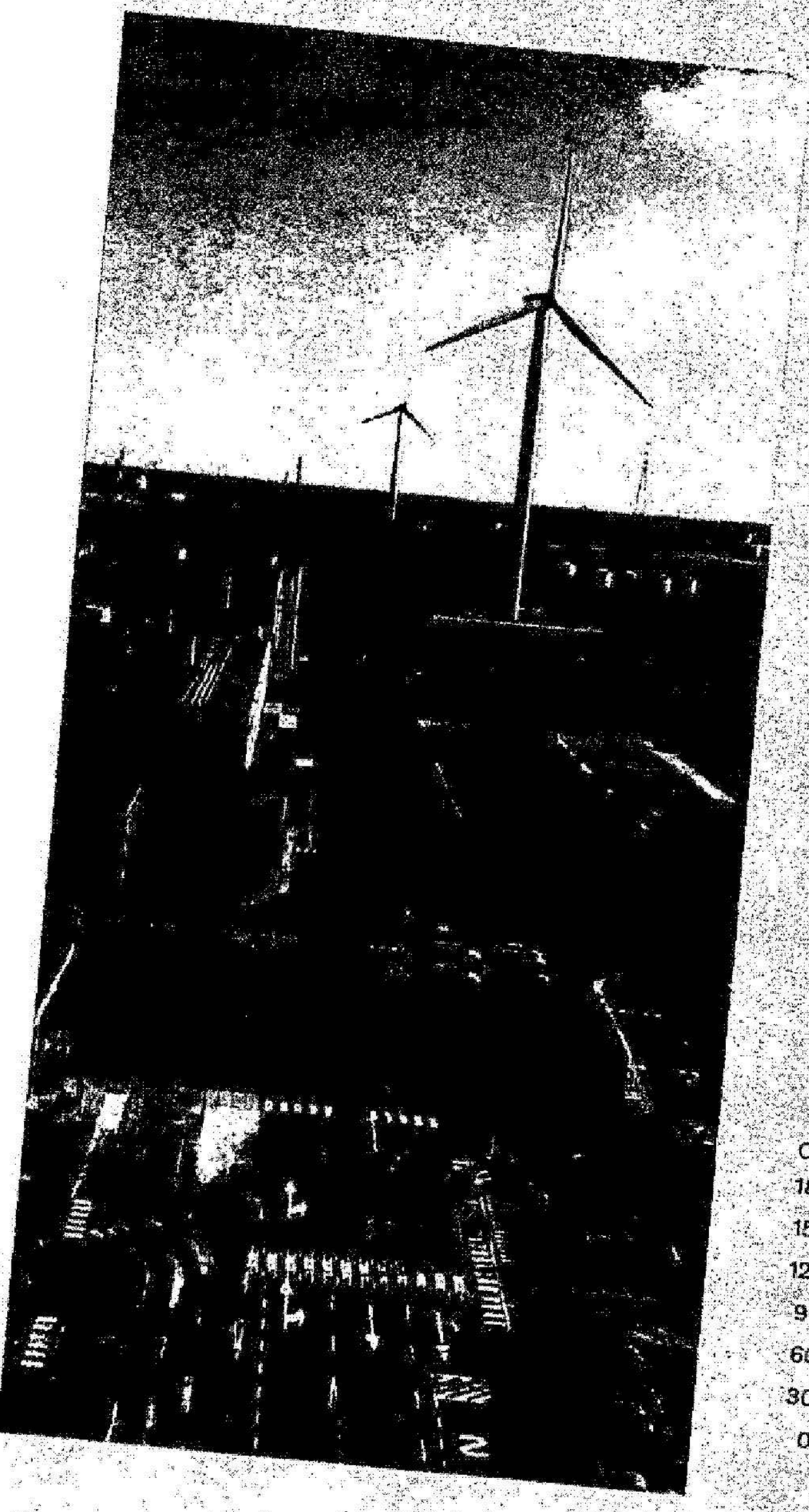
Volvo Cars har inlett ett samarbete med SSAB om att gemensamt utforska möjligheterna att framställa fossilfritt, högkvalitativt stål för användning i fordonsindustrin. Det innebär att Volvo Cars blir den första biltillverkare som arbetar med SSAB och det banbrytande HYBRIT-initiativet, stålindustrins mest ambitiösa och avancerade projekt inom fossilfri stålutveckling. Stål står för 20–35 procent av produktionsutsläppen för våra bilar och är därför ett viktigt material att åtgärda.

Inom ramen för samarbetet säkrar Volvo Cars som första biltillverkare SSAB-stål tillverkat av vätgasreducerat järn från HYBRIT:s pilotanläggning i Luleå som ska användas för provningssyften, eventuellt i en konceptbil.

SSAB siktar på att förse marknaden med fossilfritt stål i kommersiell skala 2026. Volvo Cars ambition är att bli den första biltillverkaren som använder fossilfritt stål i sina produktionsbilar.

"Vi arbetar kontinuerligt med att minska vårt totala koldioxidavtryck. Därför är stål ett viktigt område för ytterligare utveckling", säger Volvo Cars VD Håkan Samuelsson. Vårt samarbete med SSAB om utveckling av fossilfritt stål kan minska utsläppen i leveranskedjan avsevärt.

LÄS MER – PRESSMEDDELANDE



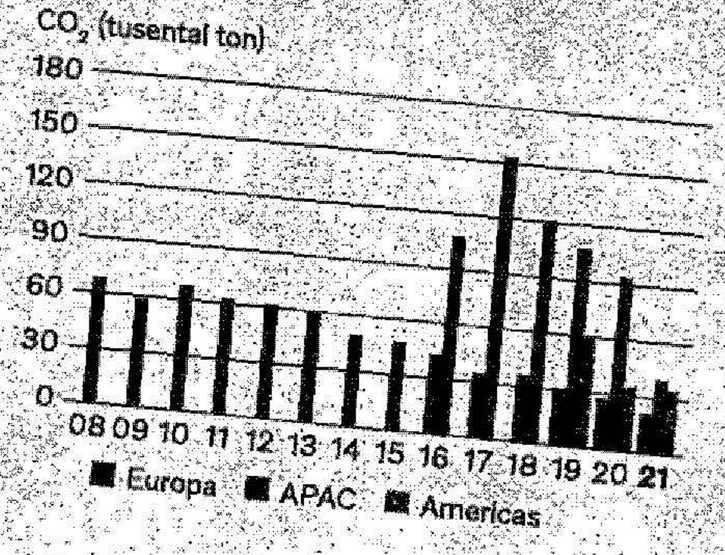
Driftrelaterade utsläpp

Vi fortsätter att arbeta med våra totala driftrelaterade utsläpp. Vi närmar oss i rask takt ambitionen att tillverkningen ska vara klimatneutral 2025. Utsläppen från tillverkningen utgör dock bara en mindre del av våra driftrelaterade utsläpp. Därför arbetar vi också med att minska utsläppen från andra delar av verksamheten, exempelvis kontor, tjänsteresor och logistik.

Mot en klimatneutral tillverkning

För närvarande drivs våra fabriker globalt sett med 64 procent klimatneutral energi (vilket inkluderar 94 procent klimatneutral el). Under 2021 uppgick de totala utsläppen från Volvo Cars tillverkningsanläggningar till 111 000 ton koldioxid.

NETTOUTSLÄPP AV KOLDIOXID FRÅN ENERGI – TILLVERKNING



Energiförbrukning (MWh)		2021	2020	2019	2018
Tillverkning[9]					
Summa energiförbrukning (direkt och indirekt)[10]	Europa	626 000	647 000	726 500	778 000
	Asien	312 000	332 000	358 000	400 000
	Americas	92 000	92 000	131 800	—
	Summa	**1 030 000**	**1 071 000**	**1 216 300**	**1 178 000**
Energiförbrukning per tillverkad bil[11] (MWh/bil)	Europa	1,4	1,5	1,5	1,6
	Asien	1,8	2,0	2,2	2,3
	Americas	5,8	4,1	3,8	—
	Summa	**1,6**	**1,7**	**1,8**	**1,8**
Klimatneutral el (%)		94	84	79	—
Klimatneutral energi, inkl. värme (%)		64	56	54	—
Förnybar el (%)		93	83	—	—
Förnybar energi, inkl. värme (%)		49	44	—	—
Besparingar genom energieffektivitet (MWh)		37	56	57	—
Besparingar genom energieffektivitet (SEK)		18	29	32	—
Egen produktion av förnybar energi (Charleston, Gent, VGBC) (MWh)		25 000	27 000	14 000	13 000
Arbetsplatser[12]					
Summa energiförbrukning (MWh)		163 000	—	—	—
Summa energiförbrukning per tillverkad bil[11] (MWh/bil)		1 193 000	—	—	—
Energiintensitet (MWh/MSEK) (intäkter)		1,9	—	—	—
		3,7	—	—	—

Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187

20221012200882

2021 var en milstolpe i vårt fortlöpande arbete med att minska koldioxidavtrycket från tillverkningen. Då blev Torslandafabriken vår första klimatneutrala bilfabrik genom en övergång till uppvärmning med biogas och klimatneutral fjärrvärme. Fabriken har drivits med klimatneutral el sedan 2008. Vidare har vår fabrik i Daqing, Kina, säkrat tillgång till 100 procent klimatneutral el. Både Torslanda och Daqing utgör viktiga steg på vägen mot vår ambition att hela vårt tillverkningsnät ska vara klimatneutralt senast 2025.

Vi betraktar en tillverkningsanläggning som klimatneutral när den inte ger upphov till någon nettoökning av utsläppen av växthusgaser som följd av den el och uppvärmning som används i anläggningen. Vår ambition för 2025 är således beroende av tillgången till klimatneutral uppvärmning och el.

Vår ambition om klimatneutralitet omfattar utsläpp från både el och uppvärmning (naturgas, gasol, tjockolja och fjärrvärme). Planen bygger på tre allmänna åtgärder:

1. Minska energiförbrukningen genom effektivisering och energiåtervinning
2. Köpa klimatneutral energi från energileverantörer
3. Implementera produktion/utvinning av förnybar energi på plats

Minska energiförbrukningen genom effektivisering och energiåtervinning

Vi har arbetat systematiskt med energibesparingsprojekt sedan 2010. Bättre energieffektivitet i våra produktionsanläggningar under 2021 har minskat energiförbrukningen med 37 GWh. Under 2021 har detta resulterat i direkta och indirekta besparingar om närmare 18 MSEK.

Några av de viktigaste energibesparingsåtgärder som slutfördes under 2021 är: byte av äldre gaspanor mot fjärrvärmeanslutna värmepumpar, nedläggning av ett antal förseglingsugnar, minskning av luftflödet i kontrollzoner i lackeringsverkstäder samt utbyte av äldre ventilationssystem mot nya med värmeväxlare.

Målet är att nya byggnader ska nå upp till guldnivå enligt LEED-systemet (Leadership in Energy and Environmental Design) och att större ombyggnationer ska nå upp till nivån "certifierad" enligt samma system. LEED utgör ett koncist ramverk för identifiering, genomförande och mätning av miljövänlig design och konstruktion.

Köpa klimatneutral energi från energileverantörer

I Europa har vi under årens lopp minskat koldioxidutsläppen och ligger nu på en stabilt låg nivå.

I Asien har fabriken i Chengdu haft tillgång till klimatneutral el sedan 2020, och nu har vi även säkrat klimatneutral el till Daqingfabriken. När vi blickar framåt ligger de främsta utmaningarna i tillgången till andra energikällor och tekniska uppvärmningslösningar i lackeringsverkstäderna.

Implementera produktion/utvinning av förnybar energi på plats

Våra hittills installerade solpaneler och vindturbiner genererade 14,3 GWh respektive 11,1 GWh under 2021. Tillsammans tillgodoser dessa omkring 5 procent av tillverkningsanläggningarnas elbehov.

Mot klimatneutrala arbetsplatser

Vi ska ha klimatneutrala arbetsplatser senast 2025 (inklusive alla kontor, showrooms, lagerlokaler och FoU-anläggningar som ägs eller leasas av Volvo Cars). Vår ambition om klimatneutralitet på arbetsplatserna innebär att vi ska minska utsläppen från både el och uppvärmning (naturgas, gasol, tjockolja, diesel och fjärrvärme). De totala koldioxidutsläppen från Volvo Cars arbetsplatser beräknas ha uppgått till 18 600 ton 2021.

Logistik (transporter)

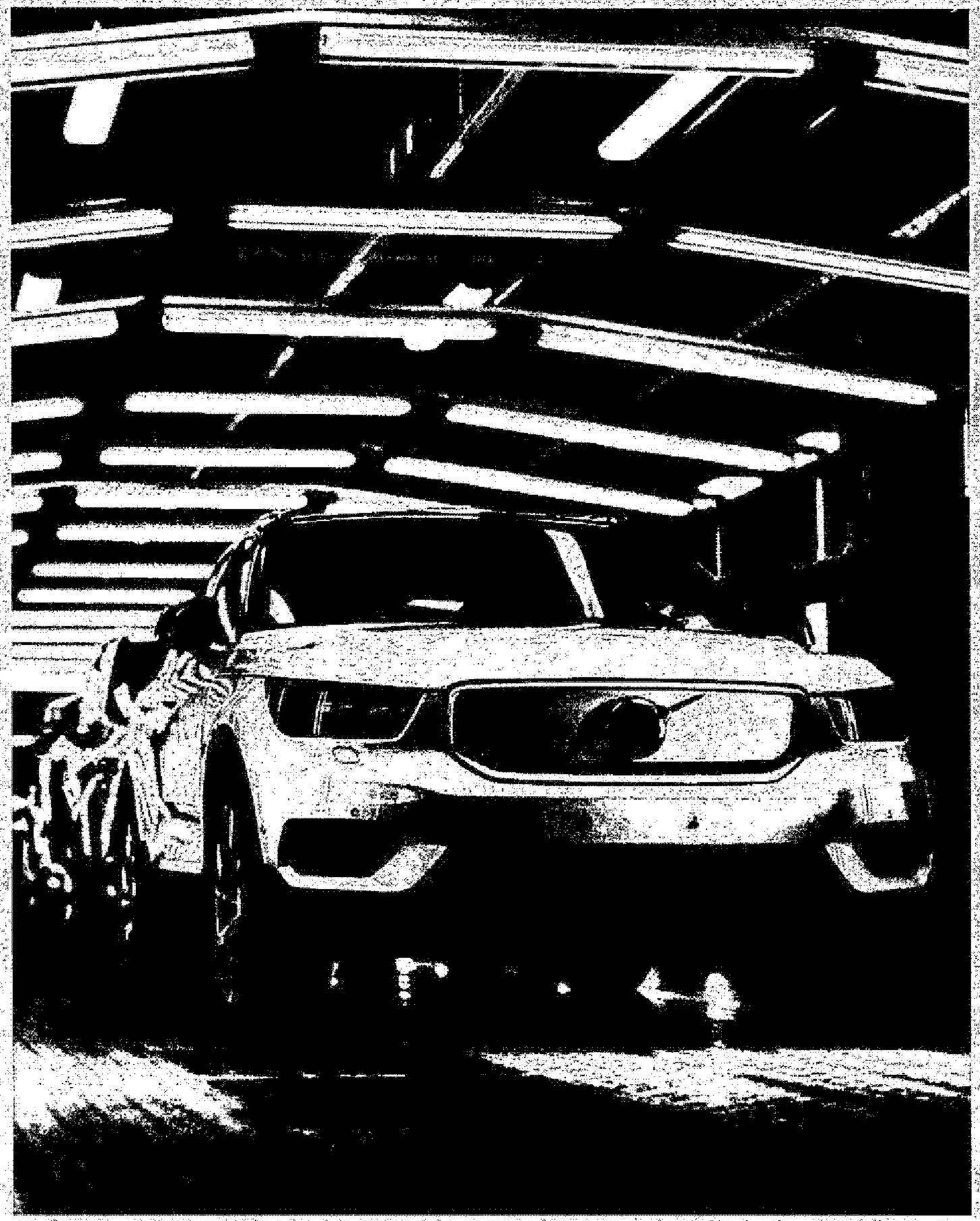
Vi ska minska utsläppen från transporter längs hela leveranskedjan och fokusera på en effektiv mix av transportsätt från avsändare till mottagare. Järnvägs- och sjötransporter ska vara förstahandsalternativen. Under 2021 har vi omstrukturerat våra globala logistiknätverk, som vi ska fortsätta att utveckla och förbättra under de närmaste åren. Logistiknätverken ska optimeras för frakt av elektriska bilar och snabba kundleveranser, allt med ett tydligt fokus på stabilitet, hållbarhet och effektivitet.

2021 var ett utmanande år på grund av leveransstörningar, som hämmade framstegen när det gäller koldioxidutsläpp från transporter. Vid årets utgång hade vi en ökning om 11 procent per bil, främst på grund av behovet av flygtransport för inkommande gods.

Vi lyckades stävja ökningen av utsläpp genom att byta från järnvägstransport till sjötransport i en genomgripande omstrukturering av vårt APAC-nätverk för utgående transporter. Vid inhemsk distribution i Kina fraktas exempelvis helt elektriska bilar med elektrisk järnväg, och vägtransporter har ersatts av effektivare frakt längs korta vattenvägar, antingen på inre eller yttre farleder.

Vårt intermodala koncept i Europa, som inkluderar järnväg, sjöfart och i sista ledet lastbilar som drivs med hållbar, förnybar HVO-diesel, har fortsatt visat sig både flexibelt och stabilt, även under den besvärliga pandemitiden. Lösningen har halverat koldioxidutsläppen jämfört med ett konventionellt flöde med lastbilar som drivs med fossil diesel.





Under 2021 öppnade vi även ett nytt regionalt distributionscenter i Dubai. Därmed får vi ett effektivare reservdelsflöde till marknaderna i Mellanöstern och Afrika. De tidigare flygtransporterna har ersatts av större, konsoliderade sjötransporter, vilket ger lägre koldioxidutsläpp från transporterna.

Vi arbetar vidare på att utforma våra nätverk så att vi använder de mest hållbara alternativen och uppnår en hög nyttjandegrad i våra inkommande transporter, samtidigt som vi strävar efter att minska flygfrakten till ett minimum.

Hållbarhet i vårt återförsäljarnät

Vi ger våra återförsäljarpartner riktlinjer och rekommendationer för att hjälpa dem att minska sin miljöpåverkan. Under 2021 har vi utvärderat återförsäljarnätets utsläpp marknad för marknad. Resultatet ska ligga till grund för vår ambition att halvera utsläppen på de flesta marknader senast 2025. Handlingsplaner har tagits fram på lokal (nationell) nivå för att vi ska kunna arbeta så effektivt och riktat som möjligt när det gäller lokala möjligheter och regelverk. Huvudfokus ligger på att övergå till klimatneutral el, men programmet omfattar även andra möjligheter som hållbar inredning, energisnåla byggnader, vattenhantering, källsortering och medarbetarnas pendling.

Framstegen kommer att mätas varje år från och med 2021 (tidigt under 2022).

Logistikverksamhet	2021		2020		2019		2018	
Summa koldioxidutsläpp – Logistik i leveranskedjan (t CO_2e)[15] (ton)	Längre upp	Längre ned	Längre upp	Längre ned	Längre upp	Längre ned	Längre upp	Längre ned
	625 000	337 000	639 000	291 000	680 000	282 000	596 000	346 000
Transporter – Biltillverkning och -distribution (kg CO_2e/bil)[16]	1 476	—	1 323	—	1 277	—	1 389	—
Summa koldioxidutsläpp och transporter per transportsätt (ton CO_2e/transportsätt)[17]	Koldioxid (ton)	Transporter (Mtkm)	Koldioxid (ton)	Transporter (Mtkm)	Koldioxid (ton)	Transporter (Mtkm)	Koldioxid (ton)	Transporter (Mtkm)
Järnväg	35 312	2 465	—	—	—	—	—	—
Sjöfart	342 073	20 841	—	—	—	—	—	—
Väg	340 968	6 429	—	—	—	—	—	—
Flyg	318 499	212	—	—	—	—	—	—

Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187

KLIMATÅTGÄRDER: RESULTAT 2021

2021 var en milstolpe i vårt fortlöpande arbete med att minska koldioxidavtrycket från tillverkningen. Då blev Torslandafabriken vår första klimatneutrala bilfabrik genom en övergång till uppvärmning med biogas och klimatneutral fjärrvärme. Fabriken har drivits med klimatneutral el sedan 2008. Vidare har vår fabrik i Daqing, Kina, säkrat tillgång till 100 procent klimatneutral el. Både Torslanda och Daqing utgör viktiga steg på vägen mot vår ambition att hela vårt tillverkningsnät ska vara klimatneutralt senast 2025.

Vi betraktar en tillverkningsanläggning som klimatneutral när den inte ger upphov till någon nettoökning av utsläppen av växthusgaser som följd av den el och uppvärmning som används i anläggningen. Vår ambition för 2025 är således beroende av tillgången till klimatneutral uppvärmning och el.

Vår ambition om klimatneutralitet omfattar utsläpp från både el och uppvärmning (naturgas, gasol, tjockolja och fjärrvärme). Planen bygger på tre allmänna åtgärder:

1. Minska energiförbrukningen genom effektivisering och energiåtervinning
2. Köpa klimatneutral energi från energileverantörer
3. Implementera produktion/utvinning av förnybar energi på plats

Minska energiförbrukningen genom effektivisering och energiåtervinning

Vi har arbetat systematiskt med energibesparingsprojekt sedan 2010. Bättre energieffektivitet i våra produktionsanläggningar under 2021 har minskat energiförbrukningen med 37 GWh. Under 2021 har detta resulterat i direkta och indirekta besparingar om närmare 18 MSEK.

Några av de viktigaste energibesparingsåtgärder som slutfördes under 2021 är: byte av äldre gaspannor mot fjärrvärmeanslutna värmepumpar, nedläggning av ett antal förseglingsugnar, minskning av luftflödet i kontrollzoner i lackeringsverkstäder samt utbyte av äldre ventilationssystem mot nya med värmeväxlare.

Målet är att nya byggnader ska nå upp till guldnivå enligt LEED-systemet (Leadership in Energy and Environmental Design) och att större ombyggnationer ska nå upp till nivån "certifierad" enligt samma system. LEED utgör ett koncist ramverk för identifiering, genomförande och mätning av miljövänlig design och konstruktion.

Köpa klimatneutral energi från energileverantörer

I Europa har vi under årens lopp minskat koldioxidutsläppen och ligger nu på en stabilt låg nivå.
I Asien har fabriken i Chengdu haft tillgång till klimatneutral el sedan 2020, och nu har vi även säkrat klimatneutral el till Daqingfabriken. När vi blickar framåt ligger de främsta utmaningarna i tillgången till andra energikällor och tekniska uppvärmningslösningar i lackeringsverkstäderna.

Implementera produktion/utvinning av förnybar energi på plats

Våra hittills installerade solpaneler och vindturbiner genererade 14,3 GWh respektive 11,1 GWh under 2021. Tillsammans tillgodoser dessa omkring 5 procent av tillverkningsanläggningarnas elbehov.

Mot klimatneutrala arbetsplatser

Vi ska ha klimatneutrala arbetsplatser senast 2025 (inklusive alla kontor, showrooms, lagerlokaler och FoU-anläggningar som ägs eller leasas av Volvo Cars). Vår ambition om klimatneutralitet på arbetsplatserna innebär att vi ska minska utsläppen från både el och uppvärmning (naturgas, gasol, tjockolja, diesel och fjärrvärme). De totala koldioxidutsläppen från Volvo Cars arbetsplatser beräknas ha uppgått till 18 600 ton 2021.

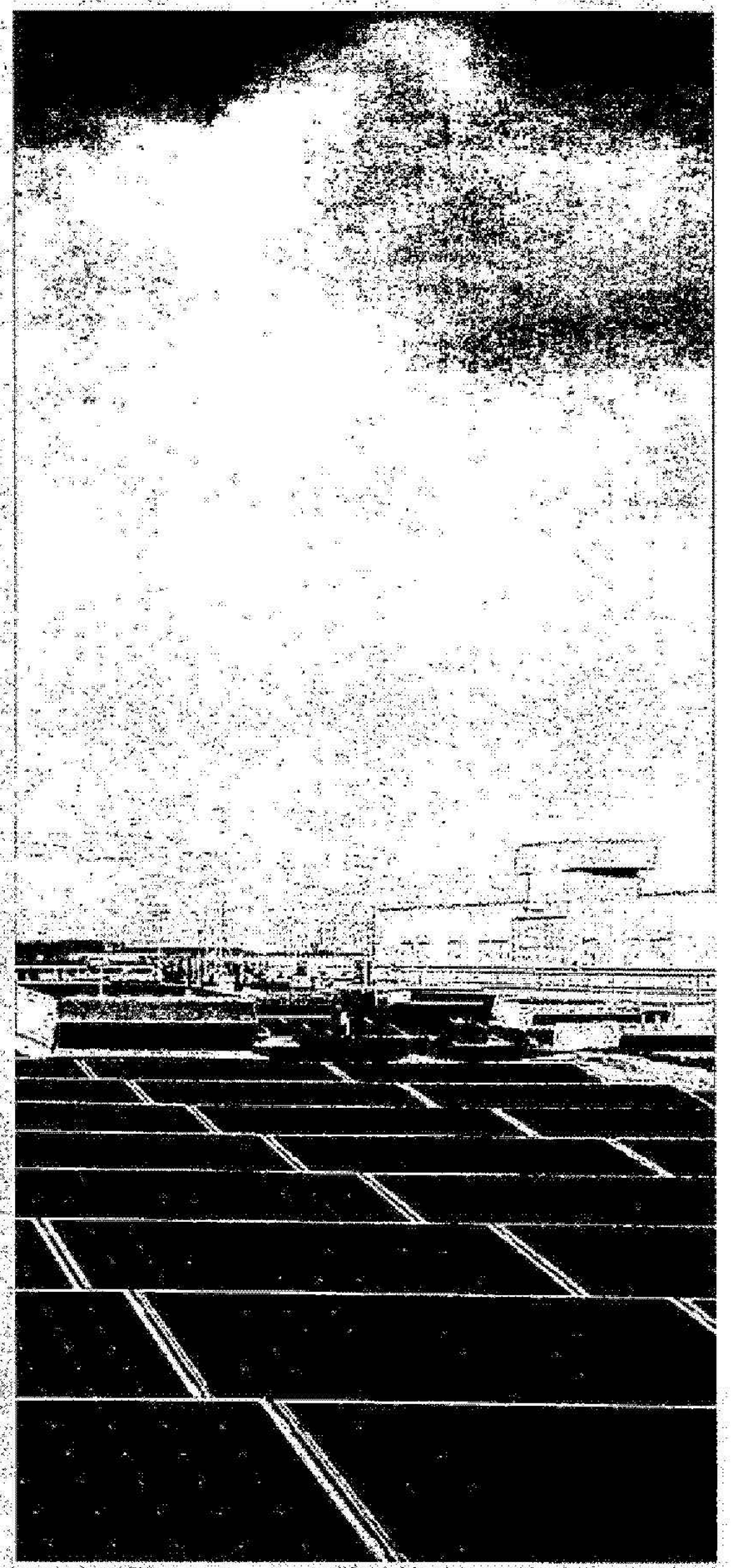
Logistik (transporter)

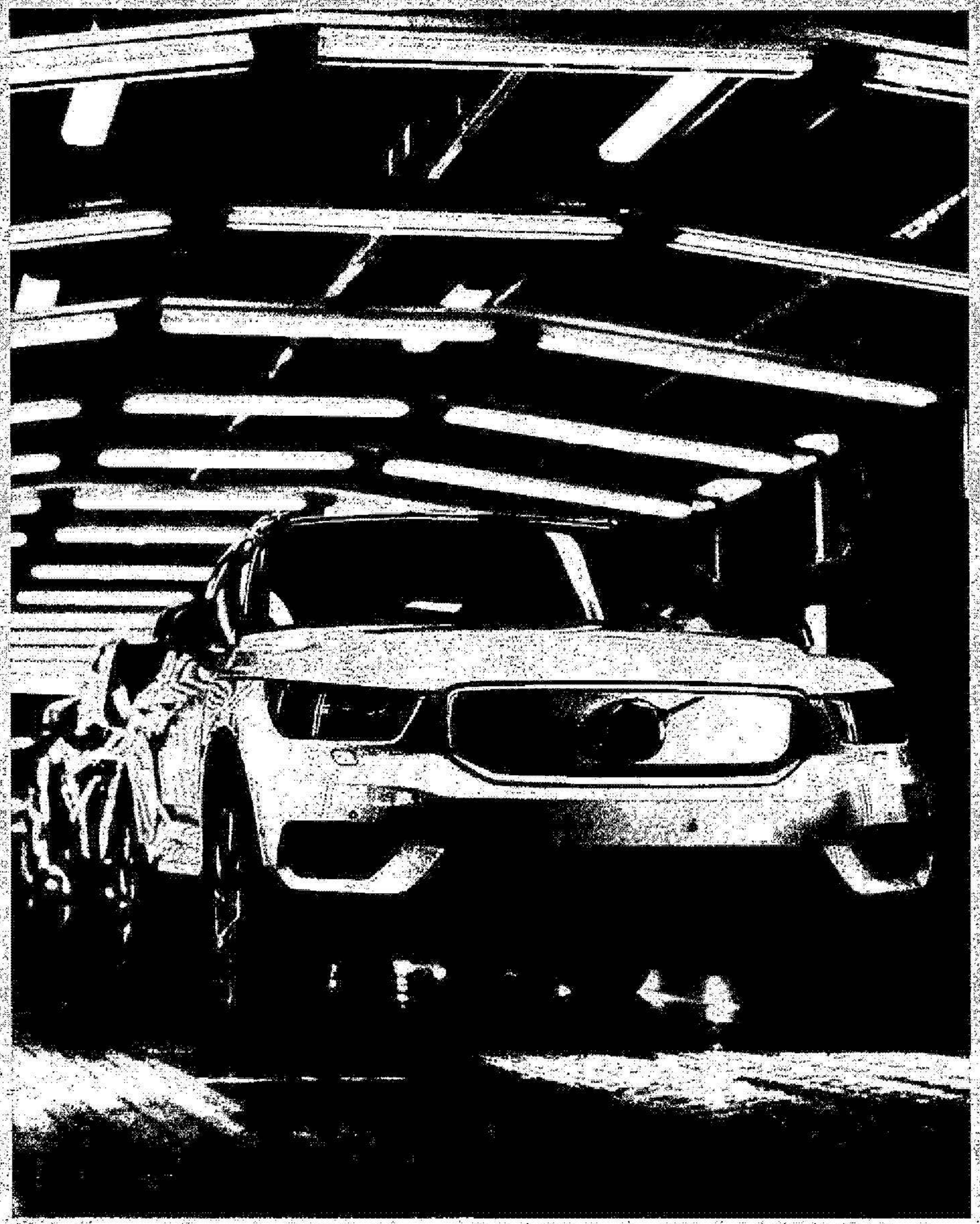
Vi ska minska utsläppen från transporter längs hela leveranskedjan och fokusera på en effektiv mix av transportsätt från avsändare till mottagare. Järnvägs- och sjötransporter ska vara förstahandsalternativen. Under 2021 har vi omstrukturerat våra globala logistiknätverk, som vi ska fortsätta att utveckla och förbättra under de närmaste åren. Logistiknätverken ska optimeras för frakt av elektriska bilar och snabba kundleveranser, allt med ett tydligt fokus på stabilitet, hållbarhet och effektivitet.

2021 var ett utmanande år på grund av leveransstörningar, som hämmade framstegen när det gäller koldioxidutsläpp från transporter. Vid årets utgång hade vi en ökning om 11 procent per bil, främst på grund av behovet av flygtransport för inkommande gods.

Vi lyckades stävja ökningen av utsläpp genom att byta från järnvägstransport till sjötransport i en genomgripande omstrukturering av vårt APAC-nätverk för utgående transporter. Vid inhemsk distribution i Kina fraktas exempelvis helt elektriska bilar med elektrisk järnväg, och vägtransporter har ersatts av effektivare frakt längs korta vattenvägar, antingen på inre eller yttre farleder.

Vårt intermodala koncept i Europa, som inkluderar järnväg, sjöfart och i sista ledet lastbilar som drivs med hållbar, förnybar HVO-diesel, har fortsatt visat sig både flexibelt och stabilt, även under den besvärliga pandemitiden. Lösningen har halverat koldioxidutsläppen jämfört med ett konventionellt flöde med lastbilar som drivs med fossil diesel.





Under 2021 öppnade vi även ett nytt regionalt distributionscenter i Dubai. Därmed får vi ett effektivare reservdelsflöde till marknaderna i Mellanöstern och Afrika. De tidigare flygtransporterna har ersatts av större, konsoliderade sjötransporter, vilket ger lägre koldioxidutsläpp från transporterna.

Vi arbetar vidare på att utforma våra nätverk så att vi använder de mest hållbara alternativen och uppnår en hög nyttjandegrad i våra inkommande transporter, samtidigt som vi strävar efter att minska flygfrakten till ett minimum.

Hållbarhet i vårt återförsäljarnät

Vi ger våra återförsäljarpartner riktlinjer och rekommendationer för att hjälpa dem att minska sin miljöpåverkan. Under 2021 har vi utvärderat återförsäljarnätets utsläpp marknad för marknad. Resultatet ska ligga till grund för vår ambition att halvera utsläppen på de flesta marknader senast 2025. Handlingsplaner har tagits fram på lokal (nationell) nivå för att vi ska kunna arbeta så effektivt och riktat som möjligt när det gäller lokala möjligheter och regelverk. Huvudfokus ligger på att övergå till klimatneutral el, men programmet omfattar även andra möjligheter som hållbar inredning, energisnåla byggnader, vattenhantering, källsortering och medarbetarnas pendling.

Framstegen kommer att mätas varje år från och med 2021 (tidigt under 2022).

Logistikverksamhet	2021		2020		2019		2018	
Summa koldioxidutsläpp – Logistik i leveranskedjan ($t CO_2e$)[15] (ton)	Längre upp	Längre ned	Längre upp	Längre ned	Längre upp	Längre ned	Längre upp	Längre ned
	625 000	337 000	639 000	291 000	680 000	282 000	596 000	346 000
Transporter – Biltillverkning och -distribution ($kg CO_2e$/bil)[16]	1 476	—	1 323	—	1 277	—	1 389	—
Summa koldioxidutsläpp och transporter per transportsätt (ton CO_2e/transportsätt)[17]	Koldioxid (ton)	Transporter (Mtkm)	Koldioxid (ton)	Transporter (Mtkm)	Koldioxid (ton)	Transporter (Mtkm)	Koldioxid (ton)	Transporter (Mtkm)
Järnväg	35 312	2 465	—	—	—	—	—	—
Sjöfart	342 073	20 841	—	—	—	—	—	—
Väg	340 968	6 429	—	—	—	—	—	—
Flyg	318 499	212	—	—	—	—	—	—

Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187

KLIMATÅTGÄRDER: RESULTAT 2021

Ett koldioxidpris införs för att framtidssäkra verksamheten

Under 2021 införde vi ett koldioxidpris om 1 000 SEK per ton koldioxidekvivalenter i hela verksamheten för att styra investeringar och beslut i rätt riktning, mot våra ambitioner. Vi är den första biltillverkaren som går från ord till handling och inför en prismekanism som inkluderar vårt totala koldioxidutsläpp.

Genom att tillämpa ett koldioxidpris vid utvecklingen av våra bilar och vid större investeringar och inköpsbeslut siktar vi på framtidssäkra organisationen och ligga bra till inför kommande regleringar. Vi räknar med, och välkomnar, att fler länder inför priser på koldioxidutsläpp under de närmaste åren. Koldioxidpriset är en av komponenterna i vår strategi för resultatstyrning av koldioxidutsläpp. Det kommer att bidra till att beslut fattas i linje med våra klimatambitioner och att hållbarheten får samma prioritet som kvalitet och kostnad. Prisnivån ska utvärderas regelbundet så att vi kan styra våra beslut i rätt riktning.

Koldioxidutsläpp i våra kvartalsrapporter

Från och med tredje kvartalet 2021 rapporterar vi vårt koldioxidavtryck och vår minskning av koldioxidutsläppen kvartalsvis. Vi anser att det är lika viktigt att rapportera koldioxiddata som att rapportera finansiella data. Förhoppningsvis uppmuntrar den här åtgärden även andra företag att redogöra för sitt totala koldioxidavtryck i kvartalsrapporteringen.

Livscykelprestanda för våra produkter

Under 2021 släppte Volvo Cars sin andra fullständiga livscykelanalys (LCA), denna gång av Volvo C40 Recharge. Där framhölls vikten av ökad tillgång till klimatneutral energi både för tillverkning och laddning, eftersom det har stor inverkan på koldioxidavtrycket under produktens livscykel.

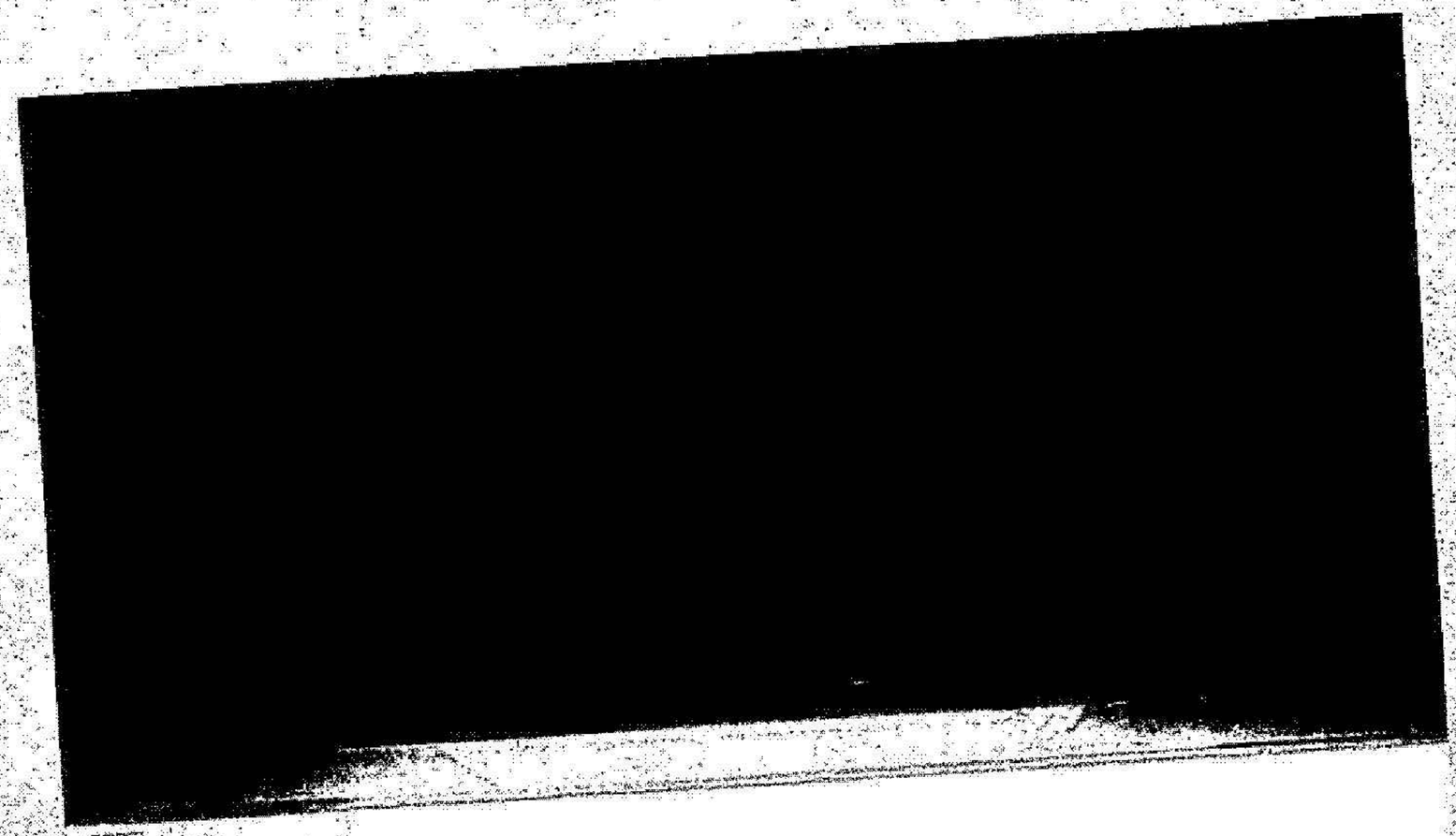
Vid COP 26 efterlyste vi större tillgång till ren energi för att kunna realisera den fulla klimatpotentialen hos elektriska bilar.

När en C40 Recharge laddas med ren energi, till exempel vindkraftsel, halveras nästan koldioxidavtrycket under livscykeln jämfört med en C40 som drivs med el från den globala energimixen.

Livscykelanalysen visar att en C40 Recharge som laddas med klimatneutral el har ett koldioxidavtryck på cirka 27 ton under livscykeln, medan avtrycket från en XC40 med förbränningsmotor är 59 ton. Men om en C40 Recharge laddas med en genomsnittlig global energimix (som kommer från cirka 60 procent fossila bränslen), kan koldioxidavtryck under bilens livscykel öka till hela 50 ton. Miljöfördelen jämfört med en bil med förbränningsmotor minskar då betydligt.

Klimatneutral energi är också en viktig faktor för att minska koldioxidavtrycket från tillverkningen av elektriska bilar. Livscykelanalysen visar att utsläppen under tillverkningen av en C40 Recharge är 70 procent högre än under tillverkningen av en bensindriven XC40. Detta beror främst på att batteri- och stålproduktionen är kolintensiv och på att mer aluminium används. Genom att säkra fossilfri energi till bilproduktionen kan dessa utsläpp minskas avsevärt.

För att våra konsumenter ska vara väl informerade om koldioxidavtrycket från våra helt elektriska bilar finns viktiga data från livscykelanalyserna lätt tillgängliga på bilarnas produktsidor på vår webbplats.





LÄS MER – LIVSCYKELANALYSER FÖR XC40 OCH C40

LÄS MER – SPECIFIKATIONER XC40 OCH C40

CIRKULÄR EKONOMI: RESULTAT 2021

Cirkulär design

Design och konstruktion spelar en avgörande roll för att vi ska kunna uppnå våra ambitioner och bli ett klimatneutralt och cirkulärt företag. När vi designar våra produkter och komponenter tar vi hänsyn till hela värdekedjan: från materialets ursprung och resurseffektiviteten i produktionen till dess att produkterna når slutet av sina första liv. Vi vill att våra komponenter och material ska få många liv genom att återanvändas och konstruerar dem så att värdet bevaras. Redan i designfasen tänker vi på hur materialen ska kunna återvinnas till största möjliga värde och på hur vi kan optimera komponenternas livslängd och värde, både genom att göra dem slitstarka och möjliggöra senare återanvändning, reparation, återställning och renovering.

Dessutom designar vi våra produkter för att de ska hålla så länge som möjligt. Bilarna utformas i enlighet med EU:s direktiv om uttjänta fordon, vilket innebär att minst 85 procent av materialet (uttryckt som fordonsvikt) kan återanvändas eller återvinnas och att minst 95 procent av bilen kan tillvaratas på något sätt. Utöver detta satsar vi på cirkulära, slutna materialflöden och ställer globala krav på att våra råmaterial ska innehålla återvunnet material. I vår globala flotta använder vi för närvarande 15 procent återvunnet stål, 10 procent återvunnet aluminium och 4 procent återvunnen plast samt biobaserade material. En genomsnittlig Volvobil på marknaden idag består av cirka 10 procent återvunnet material. Vi utvecklar kontinuerligt våra riktlinjer för design och produktutveckling så att de tar hänsyn till den senaste kunskapen och tekniken inom hållbarhet och utnyttjar de senaste erbjudandena från våra partner. Utöver detta satsar vi på cirkulära, slutna materialflöden och ställer globala krav på återvunnet material.

Återvinning av uttjänta produkter

Det blir allt viktigare att säkerställa att värde kan återvinnas från våra bilar när de når slutet av sin livscykel. Vi utformar våra produkter med tanke på återvinning och på att materialets värde ska kunna bevaras i hela värdekedjan. Vi utvärderar möjligheten att eliminera material som kan försvåra återvinning, samtidigt som vi rationaliserar materialanvändningen. Våra biltillverkningsmetoder utvärderas också för att säkerställa att de inte förhindrar återvinning. Dessutom strävar vi efter att genomföra pilotprojekt med leverantörer för att skapa slutna materialflöden.



Ett cirkulärt scenario för passagerarbilar kan minska koldioxidutsläppen med 70 % 2050[34)]

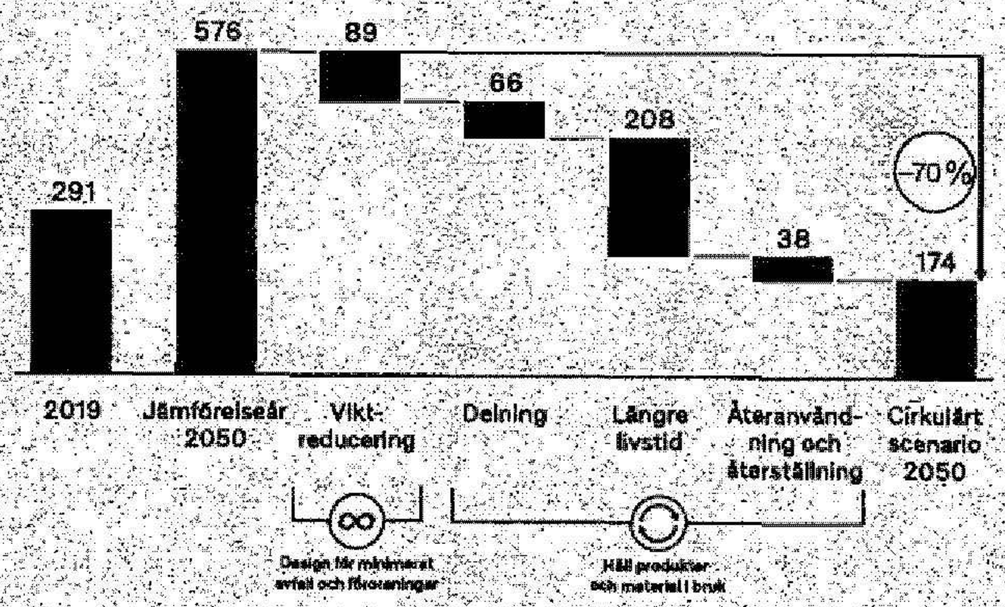
Resursförbrukningen (materialanvändning) väntas öka från 79 miljarder ton 2011 till 167 miljarder ton 2060.[33)] Materialutvinning och tillverkning står för närmare 45 procent av utsläppen av växthusgaser[34)] och 90 procent av den vattenstress och förlorad biologiska mångfald som orsakas av markanvändning[35)].

2019 stod koldioxidutsläpp från material som används i personbilar för 291 miljoner ton och estimerat scenario 2050 (använt som jämförelseår) är 576 miljoner ton.[34)] Cirkulär ekonomi-strategier så som viktminskning, affärsmodeller för bildelning, design för längre livstid, återanvändning och återställning kan minska globala koldioxidutsläpp med 70 procent 2050.[34)]

Som biltillverkare har Volvo Cars en stor andel i förbrukningen av viktiga material som stål, aluminium och plast. Vi behöver tillämpa principerna för en cirkulär ekonomi och fasa ut användningen av fossil energi.

Källhänvisningar och ytterligare upplysningar finns på sidan 185–187.

UTSLÄPP FRÅN ALLT MATERIAL ANVÄNT I PASSAGERARBILAR (MILJONER TON KOLDIOXID PER ÅR, GLOBALT)



KLIMATÅTGÄRDER: RESULTAT 2021

Ett koldioxidpris införs för att framtidssäkra verksamheten

Under 2021 införde vi ett koldioxidpris om 1 000 SEK per ton koldioxidekvivalenter i hela verksamheten för att styra investeringar och beslut i rätt riktning, mot våra ambitioner. Vi är den första biltillverkaren som går från ord till handling och inför en prismekanism som inkluderar vårt totala koldioxidutsläpp.

Genom att tillämpa ett koldioxidpris vid utvecklingen av våra bilar och vid större investeringar och inköpsbeslut siktar vi på framtidssäkra organisationen och ligga bra till inför kommande regleringar. Vi räknar med, och välkomnar, att fler länder inför priser på koldioxidutsläpp under de närmaste åren. Koldioxidpriset är en av komponenterna i vår strategi för resultatstyrning av koldioxidutsläpp. Det kommer att bidra till att beslut fattas i linje med våra klimatambitioner och att hållbarheten får samma prioritet som kvalitet och kostnad. Prisnivån ska utvärderas regelbundet så att vi kan styra våra beslut i rätt riktning.

Koldioxidutsläpp i våra kvartalsrapporter

Från och med tredje kvartalet 2021 rapporterar vi vårt koldioxidavtryck och vår minskning av koldioxidutsläppen kvartalsvis. Vi anser att det är lika viktigt att rapportera koldioxiddata som att rapportera finansiella data. Förhoppningsvis uppmuntrar den här åtgärden även andra företag att redogöra för sitt totala koldioxidavtryck i kvartalsrapporteringen.

Livscykelprestanda för våra produkter

Under 2021 släppte Volvo Cars sin andra fullständiga livscykelanalys (LCA), denna gång av Volvo C40 Recharge. Där framhölls vikten av ökad tillgång till klimatneutral energi både för tillverkning och laddning, eftersom det har stor inverkan på koldioxidavtrycket under produktens livscykel.

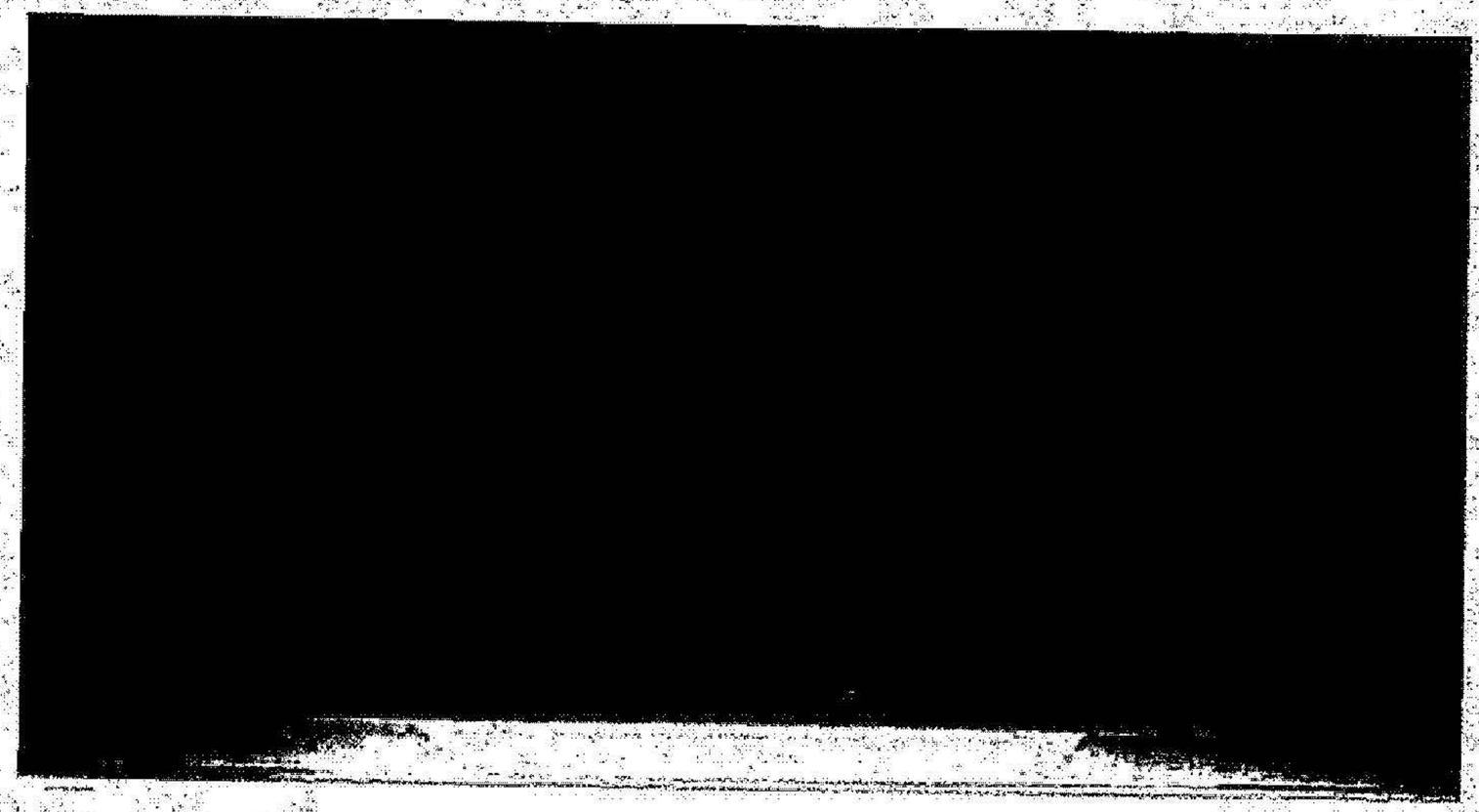
Vid COP 26 efterlyste vi större tillgång till ren energi för att kunna realisera den fulla klimatpotentialen hos elektriska bilar.

När en C40 Recharge laddas med ren energi, till exempel vindkraftsel, halveras nästan koldioxidavtrycket under livscykeln jämfört med en C40 som drivs med el från den globala energimixen.

Livscykelanalysen visar att en C40 Recharge som laddas med klimatneutral el har ett koldioxidavtryck på cirka 27 ton under livscykeln, medan avtrycket från en XC40 med förbränningsmotor är 59 ton. Men om en C40 Recharge laddas med en genomsnittlig global energimix (som kommer från cirka 60 procent fossila bränslen), kan koldioxidavtryck under bilens livscykel öka till hela 50 ton. Miljöfördelen jämfört med en bil med förbränningsmotor minskar då betydligt.

Klimatneutral energi är också en viktig faktor för att minska koldioxidavtrycket från tillverkningen av elektriska bilar. Livscykelanalysen visar att utsläppen under tillverkningen av en C40 Recharge är 70 procent högre än under tillverkningen av en bensindriven XC40. Detta beror främst på att batteri- och stålproduktionen är koldintensiv och på att mer aluminium används. Genom att säkra fossilfri energi till bilproduktionen kan dessa utsläpp minskas avsevärt.

För att våra konsumenter ska vara väl informerade om koldioxidavtrycket från våra helt elektriska bilar finns viktiga data från livscykelanalyserna lätt tillgängliga på bilarnas produktsidor på vår webbplats.



LÄS MER – LIVSCYKELANALYSER FÖR XC40 OCH C40

LÄS MER – SPECIFIKATIONER XC40 OCH C40

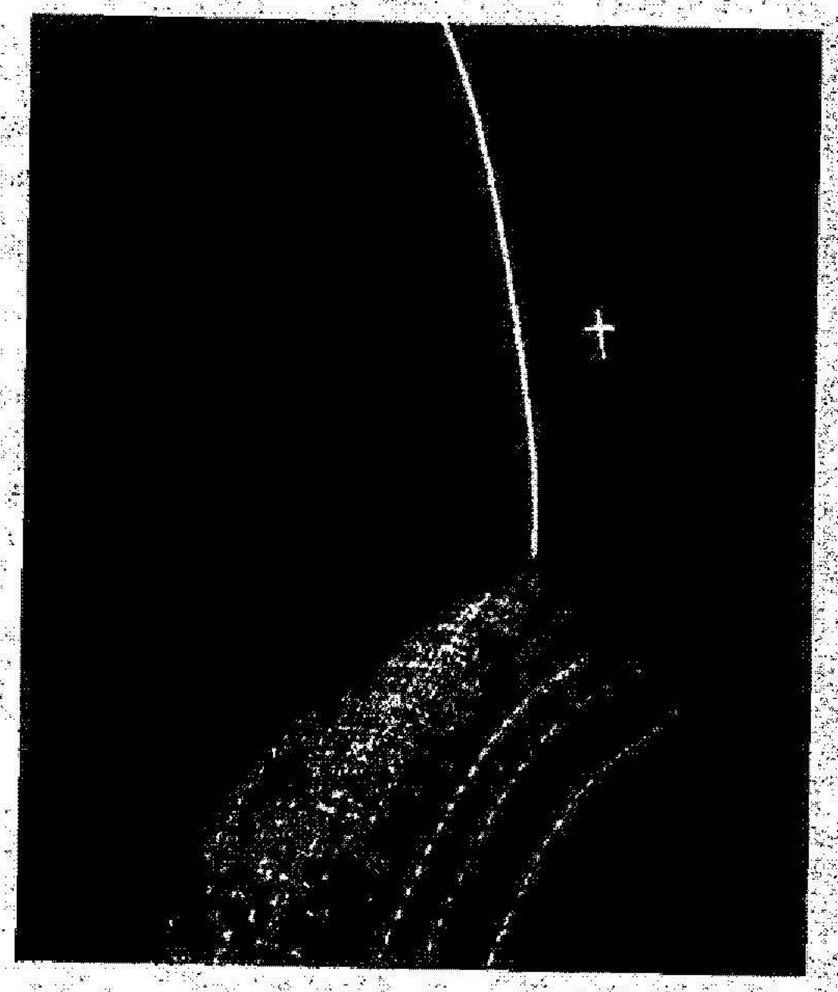
Cirkulär design

Design och konstruktion spelar en avgörande roll för att vi ska kunna uppnå våra ambitioner och blir ett klimatneutralt och cirkulärt företag. När vi designar våra produkter och komponenter tar vi hänsyn till hela värdekedjan: från materialets ursprung och resurseffektiviteten i produktionen till dess att produkterna når slutet av sina första liv. Vi vill att våra komponenter och material ska få många liv genom att återanvändas och konstruerar dem så att värdet bevaras. Redan i designfasen tänker vi på hur materialen ska kunna återvinnas till största möjliga värde och på hur vi kan optimera komponenternas livslängd och värde, både genom att göra dem slitstarka och möjliggöra senare återanvändning, reparation, återställning och renovering.

Dessutom designar vi våra produkter för att de ska hålla så länge som möjligt. Bilarna utformas i enlighet med EU:s direktiv om uttjänta fordon, vilket innebär att minst 85 procent av materialet (uttryckt som fordonsvikt) kan återanvändas eller återvinnas och att minst 95 procent av bilen kan tillvaratas på något sätt. Utöver detta satsar vi på cirkulära, slutna materialflöden och ställer globala krav på att våra råmaterial ska innehålla återvunnet material. I vår globala flotta använder vi för närvarande 15 procent återvunnet stål, 10 procent återvunnet aluminium och 4 procent återvunnen plast samt biobaserade material. En genomsnittlig Volvobil på marknaden idag består av cirka 10 procent återvunnet material. Vi utvecklar kontinuerligt våra riktlinjer för design och produktutveckling så att de tar hänsyn till den senaste kunskapen och tekniken inom hållbarhet och utnyttjar de senaste erbjudandena från våra partner. Utöver detta satsar vi på cirkulära, slutna materialflöden och ställer globala krav på återvunnet material.

Återvinning av uttjänta produkter

Det blir allt viktigare att säkerställa att värde kan återvinnas från våra bilar när de når slutet av sin livscykel. Vi utformar våra produkter med tanke på återvinning och på att materialets värde ska kunna bevaras i hela värdekedjan. Vi utvärderar möjligheten att eliminera material som kan försvåra återvinning, samtidigt som vi rationaliserar materialanvändningen. Våra biltillverkningsmetoder utvärderas också för att säkerställa att de inte förhindrar återvinning. Dessutom strävar vi efter att genomföra pilotprojekt med leverantörer för att skapa slutna materialflöden.



Ett cirkulärt scenario för passagerarbilar kan minska koldioxidutsläppen med 70 % 2050[34)]

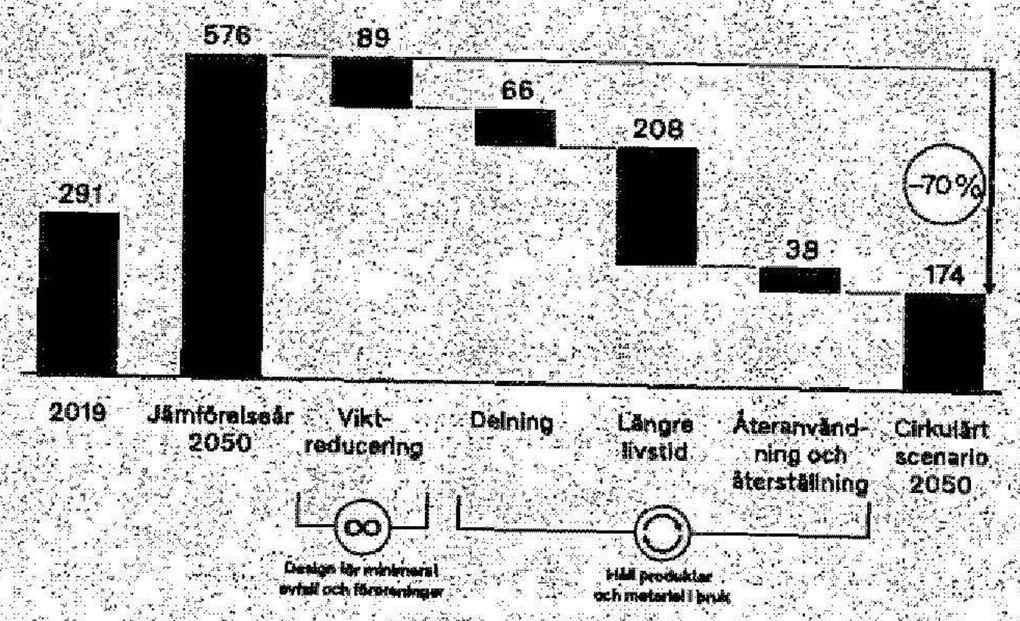
Resursförbrukningen (materialanvändning) väntas öka från 79 miljarder ton 2011 till 167 miljarder ton 2060.[33)] Materialutvinning och tillverkning står för närmare 45 procent av utsläppen av växthusgaser[34)] och 90 procent av den vattenstress och förlorad biologiska mångfald som orsakas av markanvändning[35)].

2019 stod koldioxidutsläpp från material som används i personbilar för 291 miljoner ton och estimerat scenario 2050 (använt som jämförelseår) är 576 miljoner ton.[34)] Cirkulär ekonomi-strategier så som viktminskning, affärsmodeller för bildelning, design för längre livstid, återanvändning och återställning kan minska globala koldioxidutsläpp med 70 procent 2050.[34)]

Som biltillverkare har Volvo Cars en stor andel i förbrukningen av viktiga material som stål, aluminium och plast. Vi behöver tillämpa principerna för en cirkulär ekonomi och fasa ut användningen av fossil energi.

Källhänvisningar och ytterligare upplysningar finns på sidan 185–187

UTSLÄPP FRÅN ALLT MATERIAL ANVÄNT I PASSAGERARBILAR (MILJONER TON KOLDIOXID PER ÅR, GLOBALT)



Minskat avfall och minskad vattenförbrukning

Det är av mycket stor vikt att vi minskar avfallet och vattenförbrukningen i hela företaget. Den del av företaget som genererar mest avfall och har den högsta vattenförbrukningen är tillverkningen. Vi är dock medvetna om att vi behöver hantera vår totala avfallsproduktion och vattenförbrukning och arbetar för att få fram data och skapa initiativ för övriga verksamheter, inklusive alla kontor, showrooms, lagerlokaler, testnings-, utbildnings- och FoU-anläggningar som ägs eller leasas av Volvo Cars. Att minska avfallet är också en viktig punkt i våra standarder för återförsäljare och leverantörer.

Tillverkningsrelaterat avfall[9] (ton)		2021	2020	2019	2018
Farligt avfall					
	Europa	9 200	13 800	17 500	17 900
	Asien	1 400	1 600	2 100	2 700
	Americas	15	15	20	—
Metall[10]	**Summa**	**10 615**	**15 415**	**19 620**	**20 600**
	Europa	134 000	135 000	153 100	166 000
	Asien	70 000	68 000	67 400	72 000
	Americas	5 000	6 700	11 400	—
Icke-farligt avfall (inklusive metall)[10]	**Summa**	**209 000**	**209 700**	**231 900**	**238 000**
	Europa	224 000	220 300	232 000	235 000
	Asien	49 000	54 600	61 500	68 500
	Americas	5 100	5 500	9 300	—
Summa avfall	**Summa**	**278 100**	**280 400**	**302 800**	**303 500**
	Europa	233 200	234 100	249 500	252 900
	Asien	50 400	56 200	63 600	71 200
	Americas	5 115	5 515	9 320	—
Summa avfall per tillverkad bil[11] (kg/bil)	**Summa**	**286 715**	**295 815**	**322 420**	**324 100**
	Europa	528	531	514	515
	Asien	266	332	386	412
	Americas	323	250	284	—
	Genom-snitt	**456**	**468**	**471**	**488**
Andel av det totala avfallet som återvinns (%)		96	95	94	94
Avfall som går till deponi (%)		0,5	1	1	1

Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187

Avfallshantering

Vi arbetar med att minska avfallet i hela verksamheten. Ambitionen är att minska avfallet i tillverkningen med minst 20 procent mellan 2018 och 2025.[8] Tyvärr ökade avfallet per bil under tillverkningen med 1 procent under 2021. Detta berodde främst på störningar i leveranskedjorna till följd av covid-19-pandemin samt på större ombyggnationer som genererar avfall.

Den största mängden restmaterial (209 000 ton under 2021) är metall från biltillverkningen. Denna återvinns helt och hållet. Vidare lanserade vi initiativ för att minska mängden avfall genom att öka nyttjandegraden för metaller.

Vi strävar efter att återvinna mer av avfallet från bolagets tillverkningsanläggningar och att minska mängden avfall som går till deponi eller förbränning. Vår avfallshantering syftar till att hitta nya lösningar enligt principen "varje steg räknas". Under 2021 återvanns 96 procent av allt material medan mindre än 1 procent gick till deponi.

Vattenhantering

Ambitionen är att minska vattenförbrukningen per bil i tillverkningen med minst 15 procent mellan 2018 och 2025.[8] Vid utgången av 2021 hade vi sänkt vattenförbrukningen med 23 procent tack vare ett ökat fokus på vattenförbrukning och förbättrade processer liksom förbättrat underhåll och arbete med läckage.

Tillverkningsrelaterad vattenförbrukning[9] (m³)		2021	2020	2019	2018
Summa vattenförbrukning					
	Europa	595 000	655 000	705 000	751 000
	Asien	663 000	851 000	1 047 000	1 190 000
	Americas	133 000	175 000	312 000	—
Summa vattenförbrukning per tillverkad bil[11] (m³/bil)	**Summa**	**1 391 000**	**1 681 000**	**2 064 000**	**1 941 000**
	Europa	1,3	1,5	1,5	1,5
	Asien	3,8	5,0	6,3	6,9
	Americas	8,4	7,9	9,0	—
	Genomsnitt	**2,2**	**2,7**	**3,0**	**2,9**
Vattenuttag i vattenstressade områden[14]					
Kubikmeter vatten som förbrukas i områden med hög eller extremt hög vattenstress (baseline water stress) (tusental)		355	—	—	—
Andel vatten som förbrukas i områden med hög eller extremt hög vattenstress (baseline water stress) (%)		34	—	—	—

Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187



Bevarat materialvärde

Vi arbetar hårt för att utnyttja stål och aluminium på ett effektivare sätt internt. Vi har även satt som mål för våra leverantörer att de ska minska sitt avfall med fyra procent per år från och med 2018. Hittills har 47 procent av våra leverantörer rapporterat mål för avfallsminskning. När vi inte kan undvika att generera avfall strävar vi efter att skapa en industriell symbios och värdebevarande materialkretslopp. För en överblick över materialens miljöavtryck i förhållande till deras vikt, se diagram på sidan 166.

Återvunnen plast och biobaserade material

2018 presenterade vi vår ambition att minst 25 procent av all plast i nya Volvobilar ska tillverkas av återvunna material och biobaserade material 2025. Vi fortsätter att arbeta mot den ambitionen i nära samarbete med våra leverantörer av råmaterial, våra komponentleverantörer och återvinningsindustrin. Vi deltar också i forskningsprojekt och verkar för ett större utbud av återvunnen plast i bilsektorn. Vidare strävar vi efter mer cirkulära materialflöden och förnybara råmaterial, samtidigt som vi använder biobaserade fibrer i våra komponenter. Som exempel på åtgärder kan nämnas att vi 2021 bytte till återvunnen plast i den främre stötfångaren i årets uppdatering av XC60.

Hållbart stål

Järn och stål har alltid varit några av de viktigaste materialen för Volvo Cars. Men vi inser att de är koldioxidintensiva och innehåller värdefulla, ändliga material. Det är viktigt att vi hittar sätt att minska deras miljöinverkan om vi ska kunna nå våra klimatmål och målet att bli en cirkulär verksamhet, i synnerhet ambitionen att använda 25 återvunnet stål i våra nya bilmodeller 2025. Många tekniska framsteg och genombrott görs när det gäller fossilfri stålproduktion, vilket kommer att ge oss unika möjligheter att nå våra mål på medellång och lång sikt. När det gäller de mer kortsiktiga målen fokuserar vi även på fyra andra områden:

- främja teknik för ståltillverkning som möjliggör högre andel återvunnet innehåll samtidigt som koldioxidutsläppen minskar
- effektivt utnyttjande av material, energi och processer för att minska spill och energiförbrukning samtidigt som materialutnyttjandet i tillverkningen ökar
- kartläggning av möjliga slutna kretslopp för återanvändning och återvinning av stålmaterial och stålkomponenter
- utforska upcycling av stål som gör att materialet kan användas i produkter av bättre kvalitet än det ursprungliga stålmaterialet

Med ett ökat fokus på design- och tillverkningslösningar kommer vi att kunna öka nyttjandegraden av stålplåt i våra framtida bilar betydligt. Detta är möjligt tack vare ett mer tvärfunktionellt arbetssätt tidigt i designfasen, där man tittar både på optimering och ny design och ökad integrering. Ett antal avancerade utvecklingsprojekt pågår till följd av vårt

Bevarat materialvärde	2021	2020	2019	2018
Aluminium som sparats tack vare återställning (ton)	132	126	144	216
Koppar som sparats tack vare återställning (ton)	10	—	—	—
Stål som sparats tack vare återställning (ton)	260	271	341	424
Totalt material som sparats tack vare återställning (delarnas vikt) (ton)[18]	457	—	—	—
Aluminium som sparats tack vare slutet kretslopp (%)	79	—	—	—
Koldioxidutsläpp som undvikits tack vare återanvändning av aluminium, stål och koppar (ton)	4 222	4 116	3 321	4 761

Ytterligare definitioner och redovisningsprinciper finns på sidan 185–187

Minskat avfall och minskad vattenförbrukning

Det är av mycket stor vikt att vi minskar avfallet och vattenförbrukningen i hela företaget. Den del av företaget som genererar mest avfall och har den högsta vattenförbrukningen är tillverkningen. Vi är dock medvetna om att vi behöver hantera vår totala avfallsproduktion och vattenförbrukning och arbetar för att få fram data och skapa initiativ för övriga verksamheter, inklusive alla kontor, showrooms, lagerlokaler, testnings-, utbildnings- och FoU-anläggningar som ägs eller leasas av Volvo Cars. Att minska avfallet är också en viktig punkt i våra standarder för återförsäljare och leverantörer.

Tillverkningsrelaterat avfall[9] (ton)		2021	2020	2019	2018
Farligt avfall	Europa	9 200	13 800	17 500	17 900
	Asien	1 400	1 600	2 100	2 700
	Americas	15	15	20	–
	Summa	**10 615**	**15 415**	**19 620**	**20 600**
Metall[13]	Europa	134 000	135 000	153 100	166 000
	Asien	70 000	68 000	67 400	72 000
	Americas	5 000	6 700	11 400	–
	Summa	**209 000**	**209 700**	**231 900**	**238 000**
Icke-farligt avfall (inklusive metall)[13]	Europa	224 000	220 300	232 000	235 000
	Asien	49 000	54 600	61 500	68 500
	Americas	5 100	5 500	9 300	–
	Summa	**278 100**	**280 400**	**302 800**	**303 500**
Summa avfall	Europa	233 200	234 100	249 500	252 900
	Asien	50 400	56 200	63 600	71 200
	Americas	5 115	5 515	9 320	–
	Summa	**288 715**	**295 815**	**322 420**	**324 100**
Summa avfall per tillverkad bil[11] (kg/bil)	Europa	528	531	514	515
	Asien	286	332	386	412
	Americas	323	250	264	–
	Genomsnitt	**456**	**468**	**471**	**488**
Andel av det totala avfallet som återvinns (%)		96	95	94	94
Avfall som går till deponi (%)		0,5	1	1	1

Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187

Avfallshantering

Vi arbetar med att minska avfallet i hela verksamheten. Ambitionen är att minska avfallet i tillverkningen med minst 20 procent mellan 2018 och 2025.[9] Tyvärr ökade avfallet per bil under tillverkningen med 1 procent under 2021. Detta berodde främst på störningar i leveranskedjorna till följd av covid-19-pandemin samt på större ombyggnationer som genererar avfall.

Den största mängden restmaterial (209 000 ton under 2021) är metall från biltillverkningen. Denna återvinns helt och hållet. Vidare lanserade vi initiativ för att minska mängden avfall genom att öka nyttjandegraden för metaller.

Vi strävar efter att återvinna mer av avfallet från bolagets tillverkningsanläggningar och att minska mängden avfall som går till deponi eller förbränning. Vår avfallshantering syftar till att hitta nya lösningar enligt principen "varje steg räknas". Under 2021 återvanns 96 procent av allt material medan mindre än 1 procent gick till deponi.

Vattenhantering

Ambitionen är att minska vattenförbrukningen per bil i tillverkningen med minst 15 procent mellan 2018 och 2025.[9] Vid utgången av 2021 hade vi sänkt vattenförbrukningen med 23 procent tack vare ett ökat fokus på vattenförbrukning och förbättrade processer liksom förbättrat underhåll och arbete med läckage.

Tillverkningsrelaterad vattenförbrukning[9] (m³)		2021	2020	2019	2018
Summa vattenförbrukning	Europa	595 000	655 000	705 000	751 000
	Asien	663 000	851 000	1 047 000	1 190 000
	Americas	133 000	175 000	312 000	–
	Summa	**1 391 000**	**1 681 000**	**2 064 000**	**1 941 000**
Summa vattenförbrukning per tillverkad bil[11] (m³/bil)	Europa	1,3	1,5	1,5	1,5
	Asien	3,8	5,0	6,3	6,9
	Americas	9,4	7,9	9,0	–
	Genomsnitt	**2,2**	**2,7**	**3,0**	**2,9**
Vattenuttag i vattenstressade områden[14]					
Kubikmeter vatten som förbrukas i områden med hög eller extremt hög vattenstress (baseline water stress) (tusental)		355	–	–	–
Andel vatten som förbrukas i områden med hög eller extremt hög vattenstress (baseline water stress) (%)		34	–	–	–

Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187



Bevarat materialvärde

Vi arbetar hårt för att utnyttja stål och aluminium på ett effektivare sätt internt. Vi har även satt som mål för våra leverantörer att de ska minska sitt avfall med fyra procent per år från och med 2018. Hittills har 47 procent av våra leverantörer rapporterat mål för avfallsminskning. När vi inte kan undvika att generera avfall strävar vi efter att skapa en industriell symbios och värdebevarande materialkretslopp. För en överblick över materialens miljöavtryck i förhållande till deras vikt, se diagram på sidan 166.

Återvunnen plast och biobaserade material

2018 presenterade vi vår ambition att minst 25 procent av all plast i nya Volvobilar ska tillverkas av återvunna material och biobaserade material 2025. Vi fortsätter att arbeta mot den ambitionen i nära samarbete med våra leverantörer av råmaterial, våra komponentleverantörer och återvinningsindustrin. Vi deltar också i forskningsprojekt och verkar för ett större utbud av återvunnen plast i bilsektorn. Vidare strävar vi efter mer cirkulära materialflöden och förnybara råmaterial, samtidigt som vi använder biobaserade fibrer i våra komponenter. Som exempel på åtgärder kan nämnas att vi 2021 bytte till återvunnen plast i den främre stötfångaren i årets uppdatering av XC60.

Hållbart stål

Järn och stål har alltid varit några av de viktigaste materialen för Volvo Cars. Men vi inser att de är koldioxidintensiva och innehåller värdefulla, ändliga material. Det är viktigt att vi hittar sätt att minska deras miljöinverkan om vi ska kunna nå våra klimatmål och målet att bli en cirkulär verksamhet, i synnerhet ambitionen att använda 25 återvunnet stål i våra nya bilmodeller 2025. Många tekniska framsteg och genombrott görs när det gäller fossilfri stålproduktion, vilket kommer att ge oss unika möjligheter att nå våra mål på medellång och lång sikt. När det gäller de mer kortsiktiga målen fokuserar vi även på fyra andra områden:

- främja teknik för ståltillverkning som möjliggör högre andel återvunnet innehåll samtidigt som koldioxidutsläppen minskar
- effektivt utnyttjande av material, energi och processer för att minska spill och energiförbrukning samtidigt som materialutnyttjandet i tillverkningen ökar
- kartläggning av möjliga slutna kretslopp för återanvändning och återvinning av stålmaterial och stålkomponenter
- utforska upcycling av stål som gör att materialet kan användas i produkter av bättre kvalitet än det ursprungliga stålmaterialet

Med ett ökat fokus på design- och tillverkningslösningar kommer vi att kunna öka nyttjandegraden av stålplåt i våra framtida bilar betydligt. Detta är möjligt tack vare ett mer tvärfunktionellt arbetssätt tidigt i designfasen, där man tittar både på optimering och ny design och ökad integrering. Ett antal avancerade utvecklingsprojekt pågår till följd av vårt

Bevarat materialvärde	2021	2020	2019	2018
Aluminium som sparats tack vare återställning (ton)	132	126	144	216
Koppar som sparats tack vare återställning (ton)	10	—	—	—
Stål som sparats tack vare återställning (ton)	260	271	341	424
Totalt material som sparats tack vare återställning (delarnas vikt) (ton)[16]	457	—	—	—
Aluminium som sparats tack vare slutet kretslopp (%)	79	—	—	—
Koldioxidutsläpp som undvikits tack vare återanvändning av aluminium, stål och koppar (ton)	4 222	4 116	3 321	4 761

Ytterligare definitioner och redovisningsprinciper finns på sidan 185–187

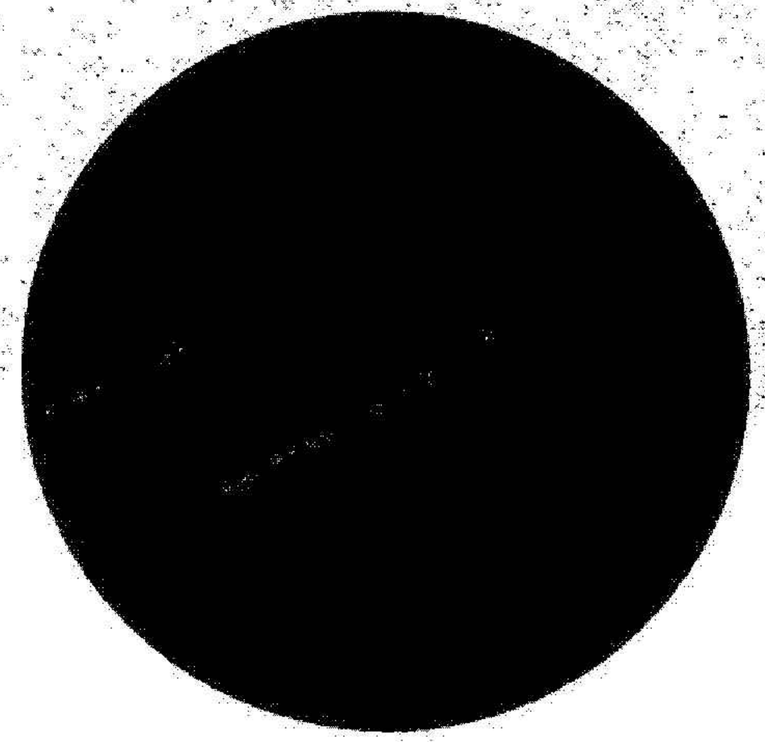
nya fokus och har lett till att satsar på att öka nyttjandegraden av stålplåt med upp till 5 procent. Detta kommer att leda till både lägre kostnader och mindre material som behöver återvinnas.

Hållbart aluminium

Ett minskat koldioxidavtryck för aluminiumlegeringar och en ökad andel återvunnet material (sekundäraluminium) i våra bilar är två grundstenar i vår strategi. För att uppnå detta samarbetar vi nära våra partner. Våra åtgärder har inriktats både på att öka användningen av befintliga aluminiumsmältverk som kan leverera de mest hållbara materialen och på att uppmuntra ny teknologi för våra framtida modeller. Vi engagerar aktörer längs hela leveranskedjan genom att ställa tydliga krav högre upp i kedjan, bland annat ökad användning av återvunnet aluminiummaterial och koldioxidsnåla tillverkningsprocesser. Längre ner i leveranskedjan samarbetar vi med våra leverantörer för att sluta materialkretsloppen genom att återvinna allt stansningsskrot och se till att det återförs till tillverkningen. I Europa har vi redan ett 100 procent slutet kretslopp för aluminiumplåt.

Elektronik

Digitaliseringen erbjuder stora möjligheter att göra produkterna personliga, säkra och hållbara. Men elektroniken och materialen som används för att stödja digitaliseringen har ofta en betydande klimat- och miljöpåverkan. Volvo Cars arbetar därför med att minska avtrycket från vår elektronik och fokuserar på att utveckla effektiva digitala lösningar i våra bilar. Elektroniken behöver användas ansvarsfullt så att den ger bästa möjliga funktionalitet med minsta möjliga hårdvara. Det är viktigt att beakta hela värdekedjan för den elektronik som används i våra produkter under livscykelns olika faser: råvaruutvinning, tillverkning, användning och hantering av uttjänta produkter. Vi tror att cirkularitet och återbruk av elektroniska komponenter är ett viktigt steg för att minska miljöpåverkan från vår digitalisering.



DJURENS VÄLFÄRD OCH HÅLLBARA INTERIÖRMATERIAL

Volvo Cars tar ställning för djurens välfärd i sina helt elektriska bilar. Från och med den nya C40 Recharge kommer alla nya helelektriska Volvomodeller att vara helt fria från läder. 2030 ska vi erbjuda endast helt elektriska bilar, och alla kommer att vara läderfria.

Företagets beslut att fasa ut läder i interiörerna har även påverkats av de negativa miljöeffekterna av boskapsuppfödning, till exempel avskogning och globala utsläpp av växthusgaser.

Som en del av våra ambitioner att bli helt läderfria arbetar vi aktivt för att hitta högkvalitativa och hållbara källor för många av de material som idag används i större delen av bilindustrin. Istället för interiöralternativ i läder kommer Volvo Cars att erbjuda kunderna alternativ som högkvalitativa, hållbara material tillverkade av biobaserade och återvunna råvaror.

Exempelvis kommer Nordico, ett nytt interiörmaterial som tagits fram av Volvo Cars, att bestå av textilier tillverkade av återvunnet material såsom PET-flaskor, bioattribuerat material från hållbara skogar och korkar som återvunnits från vinindustrin. Koldioxidavtrycket är 74 procent lägre än från det läder vi för närvarande använder.

2021 publicerade vi rapporten "The Rise of Conscious Design" i samarbete med The Future Laboratory, som redogjorde både för den ökande kundefterfrågan på mer hållbara material och omfattningen av de kommersiella möjligheterna. Rapporten framhöll också att designers världen över aktivt väljer högkvalitativa, hållbara och ansvarsfullt framtagna material. Detta tror vi är framtidens lyxmaterial.

LÄS MER – PRESSMEDDELANDE

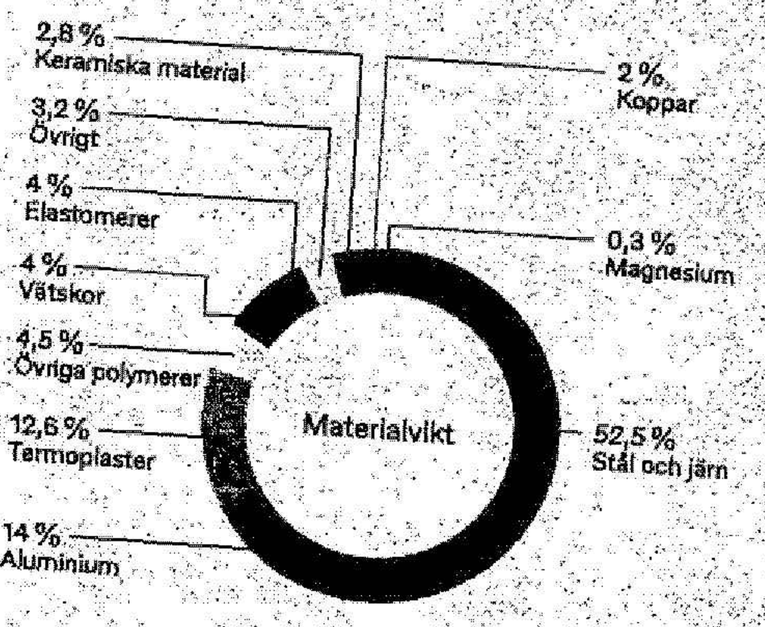
LÄS MER – THE RISE OF THE CONSCIOUS DESIGN (HELA RAPPORTEN)

CIRKULÄR EKONOMI: RESULTAT 2021

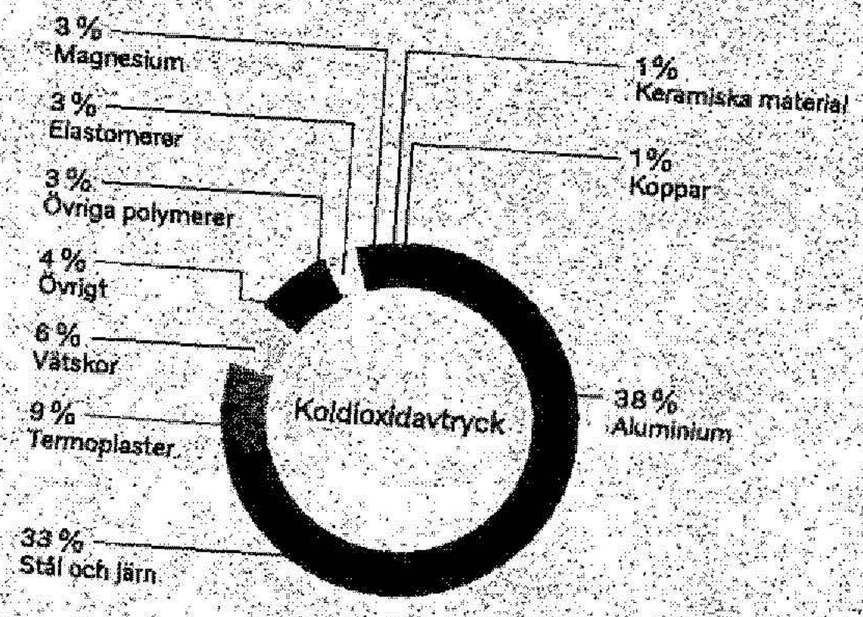
MATERIALSAMMANSÄTTNING PER BILMODELL

Material					T8 laddhybrid			Helt elektrisk bil	
Materialåtgång per bilmodell (kg)		V60	XC60	V90	XC90	S60	S90L	XC40	C40
	Stål och järn	878	905	875	1 177	1 087	1 136	934	909
	Aluminium	236	266	255	358	295	323	404	385
	Koppar	29	30	32	62	51	59	71	75
	Magnesium	8	11	7	9	7	10	4	4
	Termoplaster	232	240	239	293	229	271	246	236
	Elastomerer	59	91	75	96	74	84	73	68
	Övriga polymerer	64	75	89	93	96	116	90	157
	Glas och keramik	55	56	59	61	53	55	49	55
	Vätskor	70	66	76	89	81	82	26	26
	Övrigt	51	41	58	108	75	87	275	270
	Summa	**1 682**	**1 781**	**1 765**	**2 346**	**2 048**	**2 223**	**2 172**	**2 185**

MATERIALSAMMANSÄTTNING PER GENOMSNITTLIG BIL (VIKT)*



MATERIALSAMMANSÄTTNING PER GENOMSNITTLIG BIL (KOLDIOXID)**



Merparten av koldioxidutsläppen från en genomsnittlig Volvobil kommer från framställning av aluminium och stål. I en helt elektrisk bil står även batteriet för en betydande del av de totala utsläppen. Vi lägger stor vikt vid att minska utsläppen från alla områden och prioriterar särskilt de som står för det högsta utsläppen.



*Baserat på viktat medelvärde av material och volym bilar. Om summan inte blir 100 % beror det på avrundning.
**Baserat på utsläppsfaktorer per materialtyp, viktat medelvärde av material och volym bilar. Om summan inte blir 100 % beror det på avrundning.

nya fokus och har lett till att satsar på att öka nyttjandegraden av stålplåt med upp till 5 procent. Detta kommer att leda till både lägre kostnader och mindre material som behöver återvinnas.

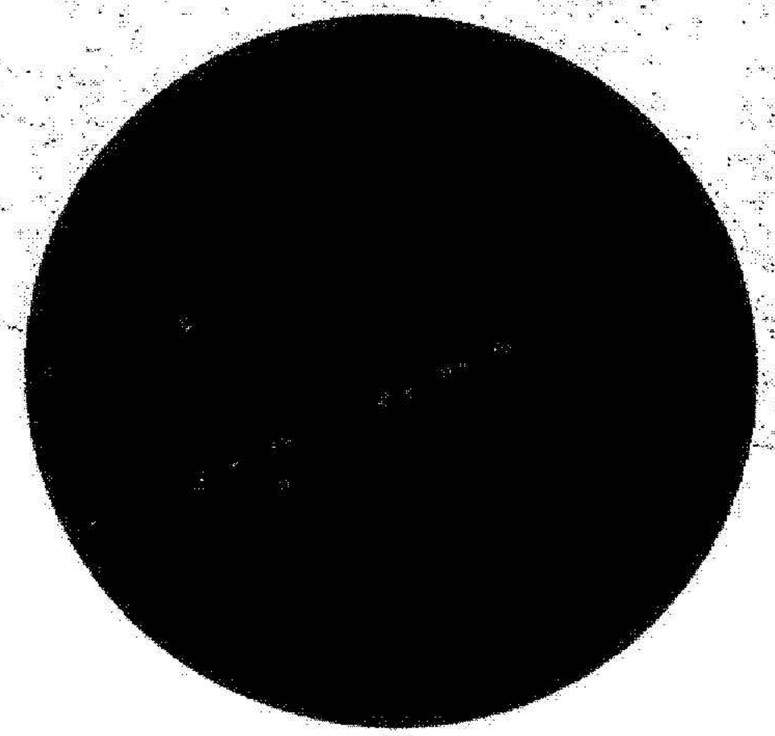
Hållbart aluminium

Ett minskat koldioxidavtryck för aluminiumlegeringar och en ökad andel återvunnet material (sekundäraluminium) i våra bilar är två grundstenar i vår strategi. För att uppnå detta samarbetar vi nära våra partner. Våra åtgärder har inriktats både på att öka användningen av befintliga aluminiumsmältverk som kan leverera de mest hållbara materialen och på att uppmuntra ny teknologi för våra framtida modeller. Vi engagerar aktörer längs hela leveranskedjan genom att ställa tydliga krav högre upp i kedjan, bland annat ökad användning av återvunnet aluminiummaterial och koldioxidsnåla tillverkningsprocesser. Längre ner i leveranskedjan samarbetar vi med våra leverantörer för att sluta materialkretsloppen genom att återvinna allt stansningsskrot och se till att det återförs till tillverkningen. I Europa har vi redan ett 100 procent slutet kretslopp för aluminiumplåt.

Elektronik

Digitaliseringen erbjuder stora möjligheter att göra produkterna personliga, säkra och hållbara. Men elektroniken och materialen som används för att stödja digitaliseringen har ofta en betydande klimat- och miljöpåverkan. Volvo Cars arbetar därför med att minska avtrycket från vår elektronik och fokuserar på att utveckla effektiva digitala lösningar i våra bilar. Elektroniken behöver användas ansvarsfullt så att den ger bästa möjliga funktionalitet med minsta möjliga hårdvara. Det är viktigt att beakta hela värdekedjan för den elektronik som används i våra produkter under livscykelns olika faser: råvaruutvinning, tillverkning, användning och hantering av uttjänta produkter. Vi tror att cirkularitet och återbruk av elektroniska komponenter är ett viktigt steg för att minska miljöpåverkan från vår digitalisering.

20221012008889



DJURENS VÄLFÄRD OCH HÅLLBARA INTERIÖRMATERIAL

Volvo Cars tar ställning för djurens välfärd i sina helt elektriska bilar. Från och med den nya C40 Recharge kommer alla nya helelektriska Volvomodeller att vara helt fria från läder. 2030 ska vi erbjuda endast helt elektriska bilar, och alla kommer att vara läderfria.

Företagets beslut att fasa ut läder i interiörerna har även påverkats av de negativa miljöeffekterna av boskapsuppfödning, till exempel avskogning och globala utsläpp av växthusgaser.

Som en del av våra ambitioner att bli helt läderfria arbetar vi aktivt för att hitta högkvalitativa och hållbara källor för många av de material som idag används i större delen av bilindustrin. Istället för interiöralternativ i läder kommer Volvo Cars att erbjuda kunderna alternativ som högkvalitativa, hållbara material tillverkade av biobaserade och återvunna råvaror.

Exempelvis kommer Nordico, ett nytt interiörmaterial som tagits fram av Volvo Cars, att bestå av textilier tillverkade av återvunnet material såsom PET-flaskor, bioattribuerat material från hållbara skogar och korkar som återvunnits från vinindustrin. Koldioxidavtrycket är 74 procent lägre än från det läder vi för närvarande använder.

2021 publicerade vi rapporten "The Rise of Conscious Design" i samarbete med The Future Laboratory, som redogjorde både för den ökande kundefterfrågan på mer hållbara material och omfattningen av de kommersiella möjligheterna. Rapporten framhöll också att designers världen över aktivt väljer högkvalitativa, hållbara och ansvarsfullt framtagna material. Detta tror vi är framtidens lyxmaterial.

LÄS MER – PRESSMEDDELANDE

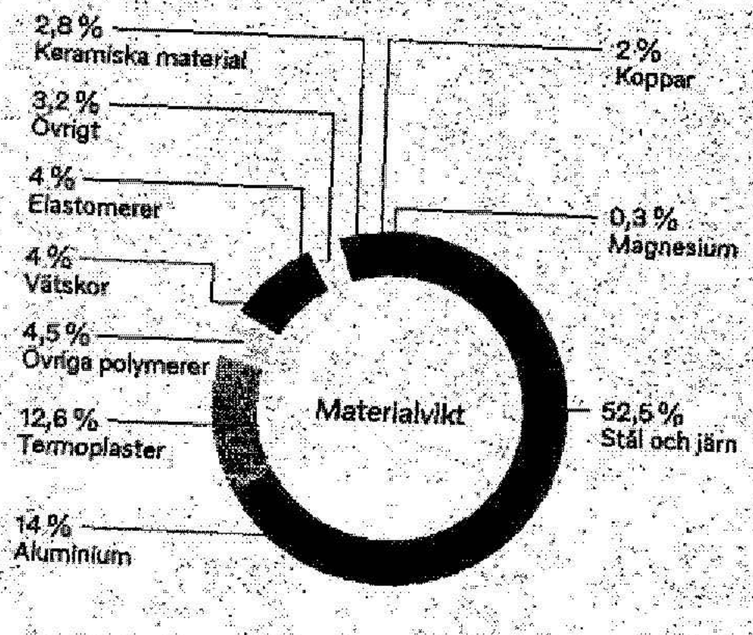
LÄS MER – THE RISE OF THE CONSCIOUS DESIGN (HELA RAPPORTEN)

CIRKULÄR EKONOMI: RESULTAT 2021

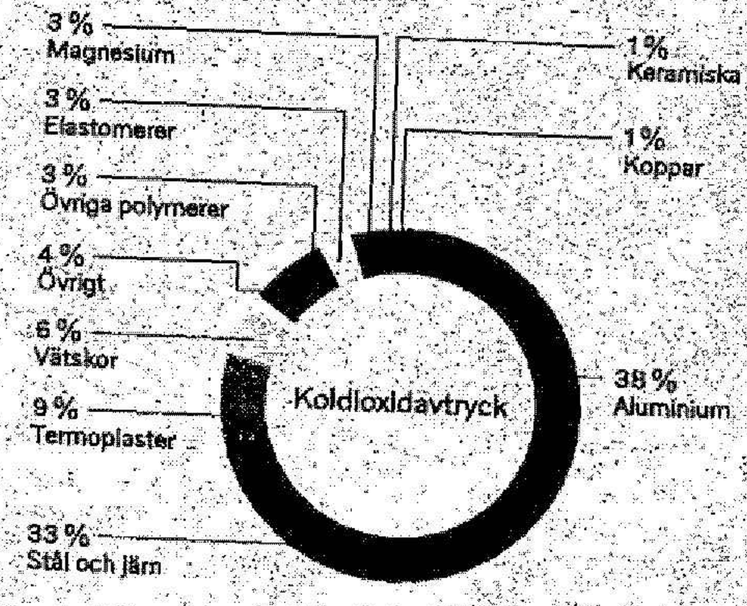
MATERIALSAMMANSÄTTNING PER BILMODELL

Material		T8 laddhybrid						Helt elektrisk bil	
		V60	XC60	V90	XC90	S60	S90L	XC40	C40
Materialåtgång per bilmodell (kg)	Stål och järn	878	905	875	1177	1087	1136	934	909
	Aluminium	236	266	255	358	295	323	404	385
	Koppar	29	30	32	62	51	59	71	75
	Magnesium	8	11	7	9	7	10	4	4
	Termoplaster	232	240	239	293	229	271	246	236
	Elastomerer	59	91	75	96	74	84	73	68
	Övriga polymerer	64	75	89	93	96	116	90	157
	Glas och keramik	55	56	59	61	53	55	49	55
	Vätskor	70	66	76	89	81	82	26	26
	Övrigt	51	41	58	108	75	87	275	270
	Summa	**1682**	**1781**	**1765**	**2346**	**2048**	**2223**	**2172**	**2185**

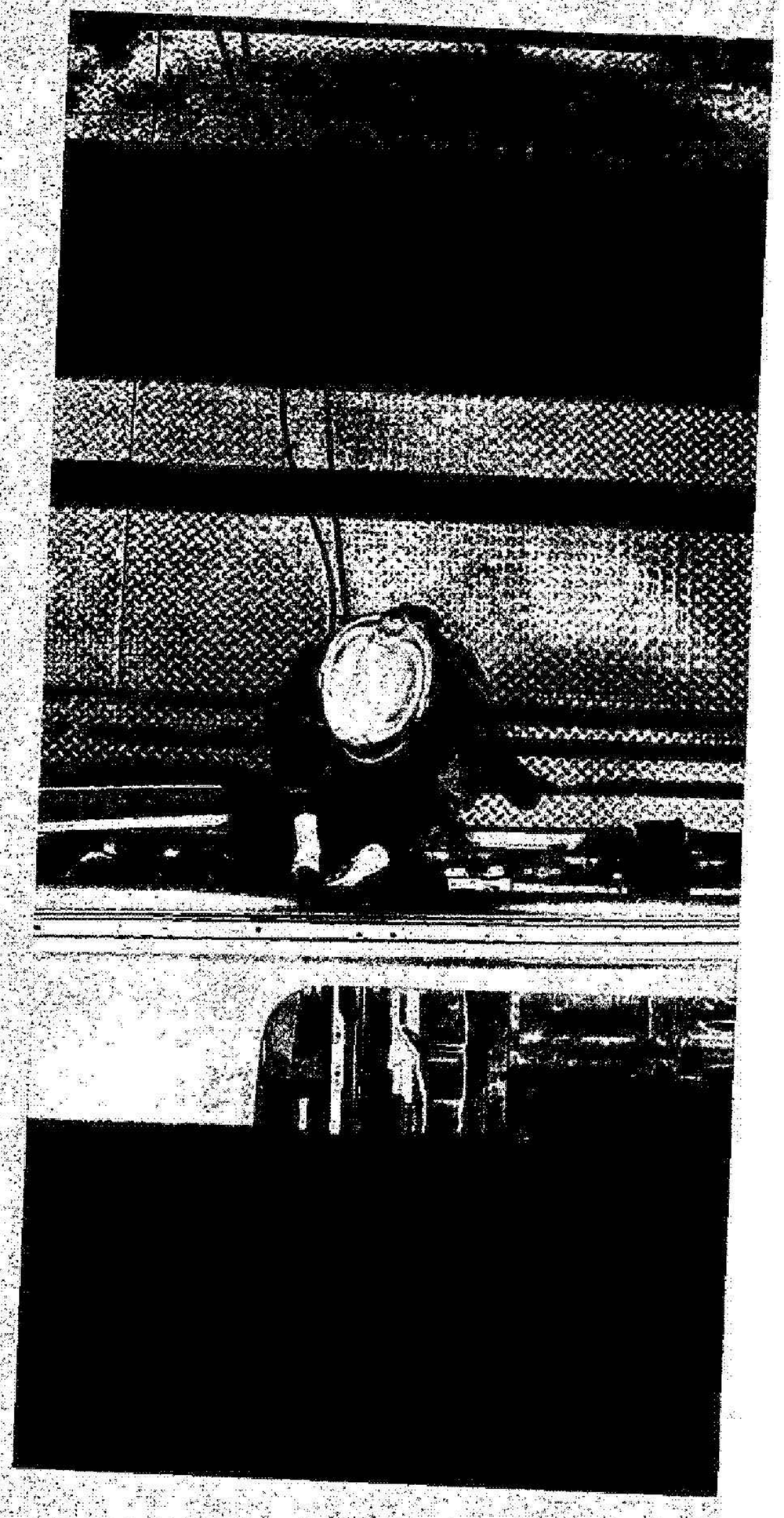
MATERIALSAMMANSÄTTNING PER GENOMSNITTLIG BIL (VIKT)*



MATERIALSAMMANSÄTTNING PER GENOMSNITTLIG BIL (KOLDIOXID)**



Merparten av koldioxidutsläppen från en genomsnittlig Volvobil kommer från framställning av aluminium och stål. I en helt elektrisk bil står även batteriet för en betydande del av de totala utsläppen. Vi lägger stor vikt vid att minska utsläppen från alla områden och prioriterar särskilt de som står för det högsta utsläppen.



*Baserat på viktat medelvärde av material och volym bilar. Om summan inte blir 100 % beror det på avrundning.
**Baserat på utsläppsfaktorer per materialtyp, viktat medelvärde av material och volym bilar. Om summan inte blir 100 % beror det på avrundning.

CIRKULÄR EKONOMI: RESULTAT 2021



Bevarat komponentvärde

Vi ska säkerställa att våra komponenter kan användas längre genom att prioritera varaktighet och bevara värdet genom återanvändning, reparation, återställning och renovering.

Återställning

Volvo Cars återställningsprogram återställer utbytta komponenter till ursprungligt skick för att uppnå såväl miljövinster som ekonomiska besparingar. Att återställa en komponent sparar upp till 85 procent råmaterial och 80 procent energi jämfört med att nytillverka den. Under 2021 återställde Volvo Cars 37 567 delar, vilket innebar en besparing på totalt 457 ton material. Närmare bestämt resulterade programmet i en besparing om cirka 260 ton stål, 132 ton aluminium och 10 ton koppar. Den energi som sparades motsvarar en minskning av koldioxidutsläppen med 4 222 ton per år.

Fler liv för elbilsbatterier

Volvo Cars har en trestegsstrategi (återanvändning/reparation/renovering, ett andra liv och materialåtervinning) för hantering av elbilsbatterier efter första livet, det vill säga efter deras ursprungliga användning i bilarna. Strategin syftar till att maximera batteriutnyttjandet, minimera miljöeffekterna genom ett cirkulärt materialflöde och minska kostnaderna. Fram till i dag har vi samlat in cirka 1 647 (1 250) batterier som ska användas som kärnmaterial i vår återställnings-, reparations- och återanvändningsprocess. Antalet batterier som kommer från våra FoU- och testningsanläggningar har ökat under 2021.

Återanvändning/reparation/renovering och ett andra liv för batterier

Ett viktigt led i strategin är att skapa regionala battericenter. Först och främst ska batterierna återanvändas, repareras och renoveras för att kunna användas som bilbatterier så länge som möjligt. Därefter utforskar vi olika lösningar för att använda batterierna utanför bilen, närmare bestämt i stationära energilagringssystem.

Materialåtervinning av batterier

Volvo Cars garanterar att alla batterier under vår kontroll återvinns av de återvinningsföretag som vi samarbetar med för att undvika att batterier går till deponi. Vi samarbetar med batteriåtervinnare och undersöker också möjligheterna att samarbeta med återvinningsbolag som använder en hydrometallurgisk teknik som skulle kunna ge högre återvinningsgrad, hög renhet, låg energiförbrukning och lägre koldioxidutsläpp. I Europa samarbetar vi med Hydrovolt (ett joint ventureföretag som bildats av Norsk Hydro och Northvolt) som återvinner batterier under Volvo Cars kontroll. Det återvunna materialet skickas för vidare behandling hos Northvolt där det används i nya battericeller.

Bevarat komponentvärde	2021	2020	2019	2018
Antal återställda komponenter	37 567	39 828	49 408	67 276
Antal batterier som samlats in för återanvändning	1 071	—	—	—

CIRKULÄR EKONOMI: RESULTAT 2021

Användningsmodeller

Vår mobilitetslösning M visar hur nya affärsmodeller kan främja vår strategi för cirkulär ekonomi. Alltfler miljömedvetna städer och företag strävar efter att minska sina utsläpp, och synen på bilägande förändras. Vi tror att bildelning kommer att spela en viktig roll i att minska antalet bilar i städerna och öka utnyttjandet av flottan, samtidigt som den ökade efterfrågan på delat ägande tillfredsställs. Fördelarna för miljön och livskvaliteten är tydliga. En bil som delas genom M kan ersätta upp till nio privatägda bilar[20]. Det blir mer plats på gatorna samtidigt som resursåtgången och utsläppen minskar.

Fordonsutnyttjande	2021	2020	2019	2018
Genomsnittligt antal körda kilometer per bil – ägda/leasade bilar[19]	14 532	—	—	—
Genomsnittligt antal körda kilometer per bil – Volvo Car Mobility-bilar	21 027	—	—	—
Genomsnittligt antal passagerare per bil och kilometer – ägda/leasade bilar[20]	1,87	—	—	—

Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187

Biologisk mångfald

Volvo Cars har tagit reda på hur många av våra anläggningar, fabriker och kontor, som ligger i eller nära nyckelområden för biologisk mångfald. Sju av våra anläggningar, på totalt 230 hektar, ligger inom eller nära ett sådant område. Våra fabriker och kontorsanläggningar upptar totalt 2 800 hektar. Detta inkluderar all mark vi äger (både mark och byggnader) plus de lokalytor vi leasar, till exempel kontor och lagerlokaler. Vi kommer att öka vårt fokus på att skydda den biologiska mångfalden de närmaste åren. Dessutom följer vi utvecklingen av TNFD.

Biologisk mångfald – Markanvändning och ekologisk känslighet[21]	2021	2020	2019	2018
Antal anläggningar i eller nära nyckelområde för biologisk mångfald	7	—	—	—
Antal hektar i eller nära nyckelområde för biologisk mångfald	230	—	—	—
Andel hektar i eller nära nyckelområde för biologisk mångfald	8%	—	—	—

Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187





Bevarat komponentvärde

Vi ska säkerställa att våra komponenter kan användas längre genom att prioritera varaktighet och bevara värdet genom återanvändning, reparation, återställning och renovering.

Återställning

Volvo Cars återställningsprogram återställer utbytta komponenter till ursprungligt skick för att uppnå såväl miljövinster som ekonomiska besparingar. Att återställa en komponent sparar upp till 85 procent råmaterial och 80 procent energi jämfört med att nytillverka den. Under 2021 återställde Volvo Cars 37 567 delar, vilket innebar en besparing på totalt 457 ton material. Närmare bestämt resulterade programmet i en besparing om cirka 260 ton stål, 132 ton aluminium och 10 ton koppar. Den energi som sparades motsvarar en minskning av koldioxidutsläppen med 4 222 ton per år.

Fler liv för elbilsbatterier

Volvo Cars har en trestegsstrategi (återanvändning/reparation/renovering, ett andra liv och materialåtervinning) för hantering av elbilsbatterier efter första livet, det vill säga efter deras ursprungliga användning i bilarna. Strategin syftar till att maximera batteriutnyttjandet, minimera miljöeffekterna genom ett cirkulärt materialflöde och minska kostnaderna. Fram till i dag har vi samlat in cirka 1 647 (1 250) batterier som ska användas som kärnmaterial i vår återställnings-, reparations- och återanvändningsprocess. Antalet batterier som kommer från våra FoU- och testningsanläggningar har ökat under 2021.

Återanvändning/reparation/renovering och ett andra liv för batterier

Ett viktigt led i strategin är att skapa regionala batterycenter. Först och främst ska batterierna återanvändas, repareras och renoveras för att kunna användas som bilbatterier så länge som möjligt. Därefter utforskar vi olika lösningar för att använda batterierna utanför bilen, närmare bestämt i stationära energilagringssystem.

Materialåtervinning av batterier

Volvo Cars garanterar att alla batterier under vår kontroll återvinns av de återvinningsföretag som vi samarbetar med för att undvika att batterier går till deponi. Vi samarbetar med batteriåtervinnare och undersöker också möjligheterna att samarbeta med återvinningsbolag som använder en hydrometallurgisk teknik som skulle kunna ge högre återvinningsgrad, hög renhet, låg energiförbrukning och lägre koldioxidutsläpp. I Europa samarbetar vi med Hydrovolt (ett joint ventureföretag som bildats av Norsk Hydro och Northvolt) som återvinner batterier under Volvo Cars kontroll. Det återvunna materialet skickas för vidare behandling hos Northvolt där det används i nya battericeller.

Bevarat komponentvärde	2021	2020	2019	2018
Antal återställda komponenter	37 567	39 828	49 408	67 276
Antal batterier som samlats in för återanvändning	1 071	—	—	—

CIRKULÄR EKONOMI: RESULTAT 2021

Användningsmodeller

Vår mobilitetslösning M visar hur nya affärsmodeller kan främja vår strategi för cirkulär ekonomi. Alltfler miljömedvetna städer och företag strävar efter att minska sina utsläpp, och synen på bilägande förändras. Vi tror att bildelning kommer att spela en viktig roll i att minska antalet bilar i städerna och öka utnyttjandet av flottan, samtidigt som den ökade efterfrågan på delat ägande tillfredsställs. Fördelarna för miljön och livskvaliteten är tydliga. En bil som delas genom M kan ersätta upp till nio privatägda bilar[36]. Det blir mer plats på gatorna samtidigt som resursåtgången och utsläppen minskar.

Fordonsutnyttjande	2021	2020	2019	2018
Genomsnittligt antal körda kilometer per bil – ägda/leasade bilar[19]	14 532	—	—	—
Genomsnittligt antal körda kilometer per bil – Volvo Car Mobility-bilar	21 027	—	—	—
Genomsnittligt antal passagerare per bil och kilometer – ägda/leasade bilar[20]	1,87	—	—	—

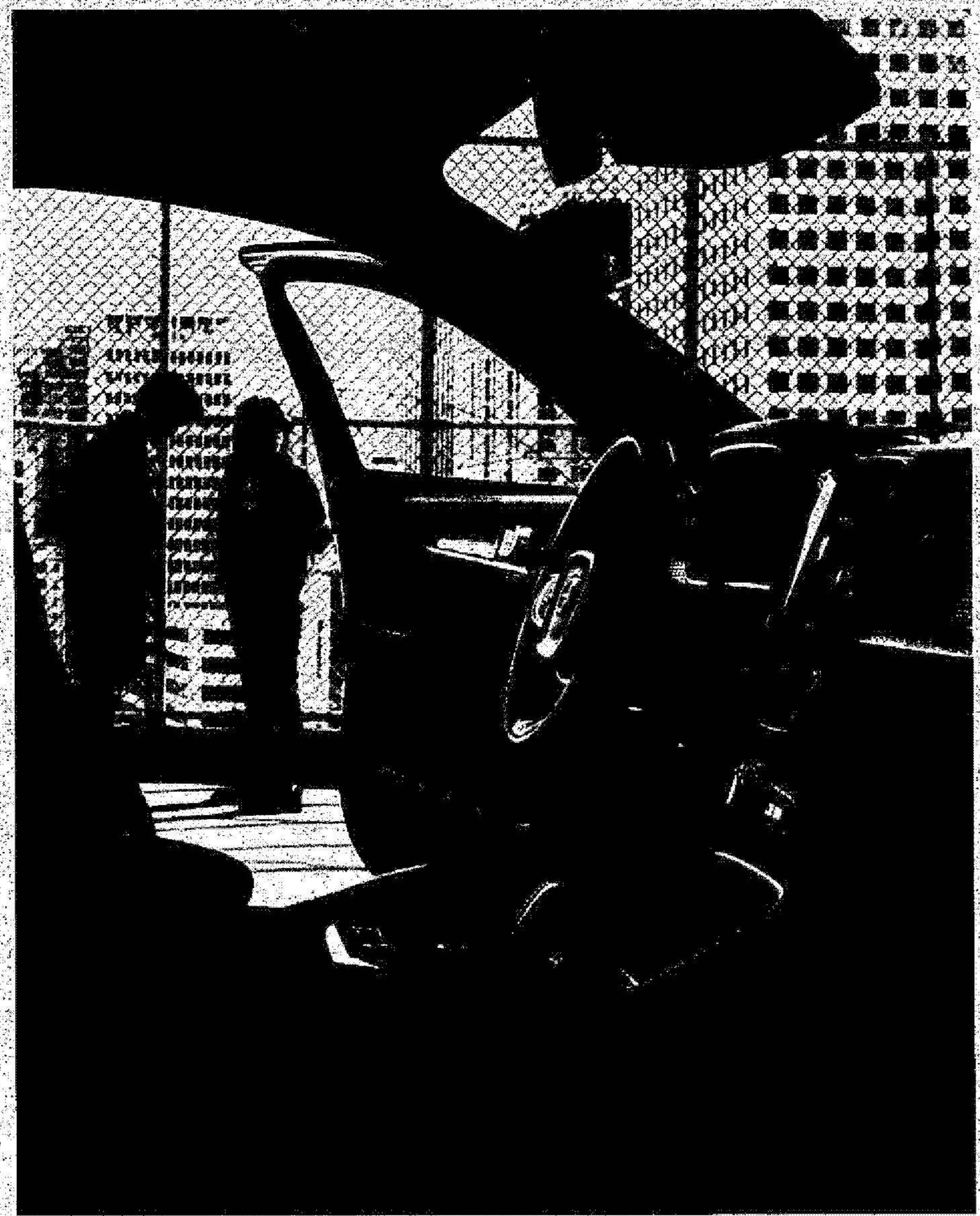
Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187

Biologisk mångfald

Volvo Cars har tagit reda på hur många av våra anläggningar, fabriker och kontor, som ligger i eller nära nyckelområden för biologisk mångfald. Sju av våra anläggningar, på totalt 230 hektar, ligger inom eller nära ett sådant område. Våra fabriker och kontorsanläggningar upptar totalt 2 800 hektar. Detta inkluderar all mark vi äger (både mark och byggnader) plus de lokalytor vi leasar, till exempel kontor och lagerlokaler. Vi kommer att öka vårt fokus på att skydda den biologiska mångfalden de närmaste åren. Dessutom följer vi utvecklingen av TNFD.

Biologisk mångfald – Markanvändning och ekologisk känslighet [21]	2021	2020	2019	2018
Antal anläggningar i eller nära nyckelområde för biologisk mångfald	7	—	—	—
Antal hektar i eller nära nyckelområde för biologisk mångfald	230	—	—	—
Andel hektar i eller nära nyckelområde för biologisk mångfald	8%	—	—	—

Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187



20221012008892



MÅNGFALD OCH INKLUDERING

Vi har en kultur av öppenhet. Vi strävar efter att vara ett verkligt globalt företag präglat av mångfald, genom att främja inkludering och föregå med gott exempel. Vi vill att alla på Volvo Cars ska känna att de kan vara sig själva på jobbet. Vi uppmuntrar och välkomnar olika perspektiv – det främjar kreativitet, innovation och bättre beslutsfattande.

Vi sätter en ny global personalstandard för branschen

Under 2021 uppgick medeltalet heltidstjänster (heltidsekvivalenter) på Volvo Cars till 43 100 (41 600) anställda, respektive 4 000 (3 300) inhyrd personal. Ökningen av antalet heltidstjänster berodde på kompetensomvandlingen, organisationsförändringar och strategisk transformation.

Den 31 december 2021 utgjorde kvinnor 22 procent av våra anställda. För mer information se tabell på sidan 172.

People Policy och medarbetarengagemang

Vår People Policy säkerställer att hälsa, säkerhet, mångfald och inkludering toppar dagordningen, att arbetstagares rättigheter stöds och efterlevs och att vi står för regelefterlevnad och etik.

Vår koncernkultur skapar en miljö med ständiga förbättringar. Vi delar med oss av vår kunskap till varandra, ber andra om synpunkter och säger själva vad vi tycker. Vi uppmuntrar våra medarbetare att själva ta ansvar för att oavbrutet lära och utvecklas. Utbytet av synpunkter och dialog hjälper oss att växa och vara ett innovativt företag. Våra anställda gav oss medarbetarnöjdhet 76 under 2021, vilket ligger över det globala genomsnittet på 74.

Hälsa och säkerhet

Volvo Cars ska vara branschledande inom hälsa och säkerhet. Vi arbetar proaktivt för att skapa en psykosocial arbetsmiljö som förebygger stressrelaterade sjukdomar genom att kartlägga riskfaktorer och främja beteenden som gör arbetsmiljön trygg. Våra medarbetare får hälsoförmåner samt tillgång till träningslokaler och företagshälsovård.

Även de entreprenörer vi anlitar åtnjuter detta, exempelvis i form av vårt säkerhetsprogram för leverantörer.

Alla våra verksamheter, anställda och entreprenörer omfattas av våra globala standarder för hälsa och säkerhet. Under covid-19-pandemin som präglade första halvåret 2021 var vårt mål att sörja för en säker arbetsmiljö och underlätta distansarbete så mycket som möjligt. Många arbetsplatser och verksamheter anpassades för att skydda medarbetarna från covid-19.

Vi fortsätter att kommunicera om hälsa och säkerhet i hela Volvo Cars, bland annat genom utbildningskampanjer. Vi fokuserar nu ännu mer på att bli ledande inom trygga arbetsmiljöer. Vi delar med oss av bästa praxis och lyfter fram lyckade åtgärder. I juni genomförde vi för tredje året i rad Global Health, Safety & Security Month för att öka medvetenheten om hälsa och säkerhet. För att bli bättre på att ha hälsa och säkerhet i åtanke lanserade vi dessutom i år utmärkelsen Well-being & Safety Award, där ett vinnande team utsågs i varje region.

Arbetsskadorna med frånvaro, mätt som skadefrekvens (Lost Time Case Rate, LTCR), minskade från 0,10 till 0,06 för anställda, och från 0,20 till 0,05 för inhyrd personal (se tabell på sidan 172 för mer information). Resultaten visar att vi är på rätt kurs för att bli ledande inom hälsa och säkerhet.

Under 2021 har vi förbättrat arbetsplatsupplevelsen och skapat en hälsosammare arbetsmiljö genom att optimera vår lokalanvändning och anpassa oss till nya arbetsformer och krav. På huvudkontoret i Göteborg har vi öppnat nya restauranger med co-workingutrymmen, mötesrum och matleveranser. Kvaliteten är hög och hållbarhet prioriteras. Exempelvis tillverkas 96 procent av all flyttbar inredning i vår huvudrestaurang av återvunna material och produkter. På huvudkontoret har vi också öppnat ett gym. I produktionsanläggningarna har vi rullat ut interna pilotprojekt med riktlinjer för mer dagsljus och miljöförbättringar. Vidare har vi förbättrat och moderniserat kontoren hos våra säljbolag i Japan, Danmark och Ryssland. Vi har startat Instagram-kontot life@volvocars för att dela med oss av arbetsmiljöförbättringar och våra medarbetares upplevelser. Det väcker intresse hos kollegor i hela världen, och inspirerar dem.

Mångfald och inkludering

Vi har en kultur av öppenhet. Vi strävar efter att vara ett verkligt globalt företag präglat av mångfald, genom att främja inkludering och föregå med gott exempel. Vi vill att alla på Volvo Cars ska känna att de kan vara sig själva på jobbet. Vi uppmuntrar och välkomnar olika perspektiv – det främjar kreativitet, innovation och bättre beslutsfattande.

Volvo Cars People Policy anger de värderingar och förväntningar vi har när det gäller mångfald och lika möjligheter. Vårt globala katalysatorteam för mångfald och inkludering, där företrädare från alla funktioner och regioner ingår, är det beslutande organet, som ser till att vi ständigt förbättrar oss inom detta.

Under året har vi fokuserat på att lansera ett globalt, föräldravänligt arbetsgivarinitiativ, Family Bond by Volvo Cars, samt på vårt löfte om en jämn könsfördelning på ledande befattningar.

Family Bond by Volvo Cars är inte bara en policy för föräldraledighet – programmet symboliserar vår företagskultur och våra värderingar. Genom att handla i enlighet med våra värderingar, och ha en personal som avspeglar inkludering och mångfald, ska vi åstadkomma de bästa innovationerna, prestera bättre, bli ett starkare företag och göra mer nytta för samhället. Programmet bygger på regelverket i Sverige och hör till de mest generösa inom den privata sektorn, med 24 veckors betald föräldraledighet. Alla våra medarbetare får med vårt stöd möjlighet att vara tillsammans med sina barn – oavsett om medarbetarna är timanställda eller har fast månadslön, och oavsett om de är pappor eller mammor, biologiska föräldrar eller adoptivföräldrar, och oavsett om de lever i ett sam- eller olikkönat förhållande. Lanseringen var framgångsrik och nu finns det Family Bond-användare i samtliga regioner och på alla större fabriker. Vi kan konstatera att allt fler män tar föräldraledigt, och att antalet utnyttjade dagar ökar.

För att förverkliga vårt åtagande om en jämn könsfördelning bland våra ledare vid rekryteringar och befordringar, har vi fokuserat på digitala evenemang såsom internationella kvinnodagen och vår Women Leader-plattform, där kvinnliga ledare kan dela erfarenheter. Vi har även ett globalt mentorprogram riktat till kvinnor. Med hjälp av Talking Talent, vår process för att hitta talanger, vill vi sörja för mångfald med avseende på kön och härkomst genom att skapa talangpooler och ett utvecklingsprogram för blivande ledare. Vi har fortfarande en jämn könsfördelning i Global Graduate Programme, där målet är att det internationella deltagandet ska öka nästa år.

Kvinnor är alltjämt underrepresenterade inom naturvetenskap, teknik, ingenjörsvetenskap och matematik (STEM). Vi ska agera proaktivt genom att delta i olika aktiviteter och externa partnersamarbeten som ökar intresset bland unggdomar. Under pandemiåret nådde vi STEM-kvinnor genom att träffa dem på digitala evenemang. Vi vill skapa ett ledningsteam med internationell erfarenhet, globalt perspektiv och en mångfald gällande kompetensområden, bakgrunder och kulturer. Vi inser att detta är avgörande för alla branschledande, innovativa och kundfokuserade organisationer.

I slutet av 2021 var cirka 45 procent av vår ledningsgrupp icke-svenskar. Dessutom kommer våra ledande befattningshavare från 21 olika länder. Andelen kvinnor i ledande befattningar var 29 procent (se tabell på sidan 46 för mer information).

Arbetstagares rättigheter

Globalt omfattas cirka 70 procent av våra medarbetare av kollektivavtal. Volvo Cars och fackföreningarna för vid behov en dialog, delar information och konsulterar varandra. Detta skapar värde och bidrar till företagets utveckling.

Vi har nolltolerans mot trakasserier och diskriminering, vilket fastställs i Volvo Cars People Policy. Utbildning om diskriminering, trakasserier och mobbning genomförs i hela organisationen. Under 2021 rapporterades globalt 54 fall av diskriminering och trakasserier. Samtliga ärenden utreddes och korrigerings- och stödåtgärder vidtogs i alla dessa fall.

People Policy-utvärdering

Det är centralt att människor mår bra i alla delar av sin tillvaro, tycker vi. Genom vår People Policy ska vi därför se till att alla våra medarbetare har en hållbar arbetsmiljö. Policyn anger vårt engagemang för mänskliga rättigheter och bygger på internationella människorättsliga normer. Projektet för People Policy-utvärdering inleddes 2017 och följer FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter. Utvärderingen omfattar såväl potentiella som faktiska människorättskränkningar. Den görs genom så kallade skrivbordsbedömningar och intervjuer med viktiga externa och interna intressenter. Vidare görs verifieringar och riskbedömningar på plats samt konsekvensanalyser och framtagning och genomförande av åtgärdsplaner.

Under 2021 arbetade vi aktivt med att kartlägga våra interna due diligence-processer och utveckla dem. Genom olika aktiviteter säkerställer vi att Volvo Cars har fungerande rutiner i linje med FN:s vägledande principer, och att vi effektivt hanterar människorättsrisker relaterade till vår verksamhet och vår värdekedja. Vi förbereder oss inför kommande lagkrav genom att ta fram verktyg och rutiner samt utveckla vår kompetens.

Volvo Cars samarbetar även med sina affärspartner för att förhindra alla former av barn-, tvångs- och straffarbete. Inget som helst barn-, tvångs-





MÅNGFALD OCH INKLUDERING

Vi har en kultur av öppenhet. Vi strävar efter att vara ett verkligt globalt företag präglat av mångfald, genom att främja inkludering och föregå med gott exempel. Vi vill att alla på Volvo Cars ska känna att de kan vara sig själva på jobbet. Vi uppmuntrar och välkomnar olika perspektiv – det främjar kreativitet, innovation och bättre beslutsfattande.

Vi sätter en ny global personalstandard för branschen

Under 2021 uppgick medeltalet heltidstjänster (heltidsekvivalenter) på Volvo Cars till 43 100 (41 600) anställda, respektive 4 000 (3 300) inhyrd personal. Ökningen av antalet heltidstjänster berodde på kompetensomvandlingen, organisationsförändringar och strategisk transformation.

Den 31 december 2021 utgjorde kvinnor 22 procent av våra anställda. För mer information se tabell på sidan 172.

People Policy och medarbetarengagemang

Vår People Policy säkerställer att hälsa, säkerhet, mångfald och inkludering toppar dagordningen, att arbetstagares rättigheter stöds och efterlevs och att vi står för regelefterlevnad och etik.

Vår koncernkultur skapar en miljö med ständiga förbättringar. Vi delar med oss av vår kunskap till varandra, ber andra om synpunkter och säger själva vad vi tycker. Vi uppmuntrar våra medarbetare att själva ta ansvar för att oavbrutet lära och utvecklas. Utbytet av synpunkter och dialog hjälper oss att växa och vara ett innovativt företag. Våra anställda gav oss medarbetarnöjdhet 76 under 2021, vilket ligger över det globala genomsnittet på 74.

Hälsa och säkerhet

Volvo Cars ska vara branschledande inom hälsa och säkerhet. Vi arbetar proaktivt för att skapa en psykosocial arbetsmiljö som förebygger stressrelaterade sjukdomar genom att kartlägga riskfaktorer och främja beteenden som gör arbetsmiljön tryggare. Våra medarbetare får hälsoförmåner samt tillgång till träningslokaler och företagshälsovård.

Även de entreprenörer vi anlitar åtnjuter detta, exempelvis i form av vårt säkerhetsprogram för leverantörer.

Alla våra verksamheter, anställda och entreprenörer omfattas av våra globala standarder för hälsa och säkerhet. Under covid-19-pandemin som präglade första halvåret 2021 var vårt mål att sörja för en säker arbetsmiljö och underlätta distansarbete så mycket som möjligt. Många arbetsplatser och verksamheter anpassades för att skydda medarbetarna från covid-19.

Vi fortsätter att kommunicera om hälsa och säkerhet i hela Volvo Cars, bland annat genom utbildningskampanjer. Vi fokuserar nu ännu mer på att bli ledande inom trygga arbetsmiljöer. Vi delar med oss av bästa praxis och lyfter fram lyckade åtgärder. I juni genomförde vi för tredje året i rad Global Health, Safety & Security Month för att öka medvetenheten om hälsa och säkerhet. För att bli bättre på att ha hälsa och säkerhet i åtanke lanserade vi dessutom i år utmärkelsen Well-being & Safety Award, där ett vinnande team utsågs i varje region.

Arbetsskadorna med frånvaro, mätt som skadefrekvens (Lost Time Case Rate, LTCR), minskade från 0,10 till 0,06 för anställda, och från 0,20 till 0,05 för inhyrd personal (se tabell på sidan 172 för mer information). Resultaten visar att vi är på rätt kurs för att bli ledande inom hälsa och säkerhet.

Under 2021 har vi förbättrat arbetsplatsupplevelsen och skapat en hälsosammare arbetsmiljö genom att optimera vår lokalanvändning och anpassa oss till nya arbetsformer och krav. På huvudkontoret i Göteborg har vi öppnat nya restauranger med co-workingutrymmen, mötesrum och matleveranser. Kvaliteten är hög och hållbarhet prioriteras. Exempelvis tillverkas 96 procent av all flyttbar inredning i vår huvudrestaurang av återvunna material och produkter. På huvudkontoret har vi också öppnat ett gym. I produktionsanläggningarna har vi rullat ut interna pilotprojekt med riktlinjer för mer dagsljus och miljöförbättringar. Vidare har vi förbättrat och moderniserat kontoren hos våra säljbolag i Japan, Danmark och Ryssland. Vi har startat Instagram-kontot life@volvocars för att dela med oss av arbetsmiljöförbättringar och våra medarbetares upplevelser. Det väcker intresse hos kollegor i hela världen, och inspirerar dem.

Mångfald och inkludering

Vi har en kultur av öppenhet. Vi strävar efter att vara ett verkligt globalt företag präglat av mångfald, genom att främja inkludering och föregå med gott exempel. Vi vill att alla på Volvo Cars ska känna att de kan vara sig själva på jobbet. Vi uppmuntrar och välkomnar olika perspektiv – det främjar kreativitet, innovation och bättre beslutsfattande.

Volvo Cars People Policy anger de värderingar och förväntningar vi har när det gäller mångfald och lika möjligheter. Vårt globala katalysatorteam för mångfald och inkludering, där företrädare från alla funktioner och regioner ingår, är det beslutande organet, som ser till att vi ständigt förbättrar oss inom detta.

Under året har vi fokuserat på att lansera ett globalt, föräldravänligt arbetsgivarinitiativ, Family Bond by Volvo Cars, samt på vårt löfte om en jämn könsfördelning på ledande befattningar.

Family Bond by Volvo Cars är inte bara en policy för föräldraledighet – programmet symboliserar vår företagskultur och våra värderingar. Genom att handla i enlighet med våra värderingar, och ha en personal som avspeglar inkludering och mångfald, ska vi åstadkomma de bästa innovationerna, prestera bättre, bli ett starkare företag och göra mer nytta för samhället. Programmet bygger på regelverket i Sverige och hör till de mest generösa inom den privata sektorn, med 24 veckors betald föräldraledighet. Alla våra medarbetare får med vårt stöd möjlighet att vara tillsammans med sina barn – oavsett om medarbetarna är timanställda eller har fast månadslön, och oavsett om de är pappor eller mammor, biologiska föräldrar eller adoptivföräldrar, och oavsett om de lever i ett sam- eller olikkönat förhållande. Lanseringen var framgångsrik och nu finns det Family Bond- användare i samtliga regioner och på alla större fabriker. Vi kan konstatera att allt fler män tar föräldraledigt, och att antalet utnyttjade dagar ökar.

För att förverkliga vårt åtagande om en jämn könsfördelning bland våra ledare vid rekryteringar och befordringar, har vi fokuserat på digitala evenemang såsom internationella kvinnodagen och vår Women Leader-plattform, där kvinnliga ledare kan dela erfarenheter. Vi har även ett globalt mentorprogram riktat till kvinnor. Med hjälp av Talking Talent, vår process för att hitta talanger, vill vi sörja för mångfald med avseende på kön och härkomst genom att skapa talangpooler och ett utvecklingsprogram för blivande ledare. Vi har fortfarande en jämn könsfördelning i Global Graduate Programme, där målet är att det internationella deltagandet ska öka nästa år.

Kvinnor är alltjämt underrepresenterade inom naturvetenskap, teknik, ingenjörsvetenskap och matematik (STEM). Vi ska agera proaktivt genom att delta i olika aktiviteter och externa partnersamarbeten som ökar intresset bland ungdomar. Under pandemiåret nådde vi STEM-kvinnor genom att träffa dem på digitala evenemang. Vi vill skapa ett ledningsteam med internationell erfarenhet, globalt perspektiv och en mångfald gällande kompetensområden, bakgrunder och kulturer. Vi inser att detta är avgörande för alla branschledande, innovativa och kundfokuserade organisationer.

I slutet av 2021 var cirka 45 procent av vår ledningsgrupp icke-svenskar. Dessutom kommer våra ledande befattningshavare från 21 olika länder. Andelen kvinnor i ledande befattningar var 29 procent (se tabell på sidan 46 för mer information).

Arbetstagares rättigheter

Globalt omfattas cirka 70 procent av våra medarbetare av kollektivavtal. Volvo Cars och fackföreningarna för vid behov en dialog, delar information och konsulterar varandra. Detta skapar värde och bidrar till företagets utveckling.

Vi har nolltolerans mot trakasserier och diskriminering, vilket fastställs i Volvo Cars People Policy. Utbildning om diskriminering, trakasserier och mobbning genomförs i hela organisationen. Under 2021 rapporterades globalt 54 fall av diskriminering och trakasserier. Samtliga ärenden utreddes och korrigerings- och stödåtgärder vidtogs i alla dessa fall.

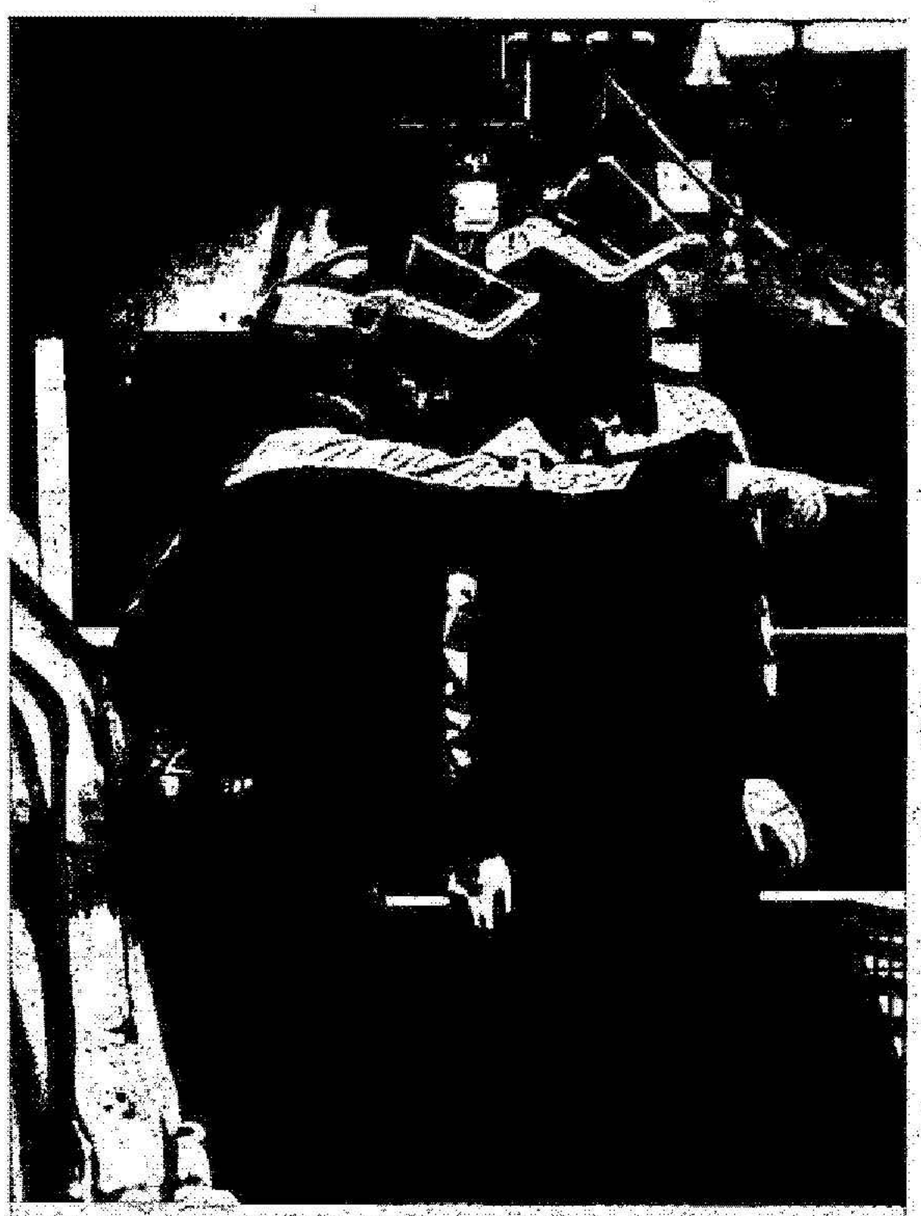
People Policy-utvärdering

Det är centralt att människor mår bra i alla delar av sin tillvaro, tycker vi. Genom vår People Policy ska vi därför se till att alla våra medarbetare har en hållbar arbetsmiljö. Policyn anger vårt engagemang för mänskliga rättigheter och bygger på internationella människorättsliga normer. Projektet för People Policy-utvärdering inleddes 2017 och följer FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter. Utvärderingen omfattar såväl potentiella som faktiska människorättskränkningar. Den görs genom så kallade skrivbordsbedömningar och intervjuer med viktiga externa och interna intressenter. Vidare görs verifieringar och riskbedömningar på plats samt konsekvensanalyser och framtagning och genomförande av åtgärdsplaner.

Under 2021 arbetade vi aktivt med att kartlägga våra interna due diligence-processer och utveckla dem. Genom olika aktiviteter säkerställer vi att Volvo Cars har fungerande rutiner i linje med FN:s vägledande principer, och att vi effektivt hanterar människorättsrisker relaterade till vår verksamhet och vår värdekedja. Vi förbereder oss inför kommande lagkrav genom att ta fram verktyg och rutiner samt utveckla vår kompetens.

Volvo Cars samarbetar även med sina affärspartner för att förhindra alla former av barn-, tvångs- och straffarbete. Inget som helst barn-, tvångs-





UTBILDNING OCH UTVECKLING

Volvo Cars främjar en kultur av oavbrutet lärande mitt i rutinarbetet. Vi vill skapa en kultur präglad av lärande, som uppmuntrar medarbetarna att utveckla sin kunskap och kompetens, och att förbättra sina förmågor och färdigheter genom övning och engagemang.

eller straffarbete får förekomma med anknytning till Volvo Cars affärsverksamhet, produkter eller tjänster. Detta framgår tydligt såväl av vår egen uppförandekod som av Volvo Cars uppförandekod för affärspartner. Förbudet omfattar även skuldslaveri, människohandel och andra former av nutida slaveri. Se tabell på sidan 172 för mer information.

Levnadslön

Under året har vi försökt säkerställa att alla våra medarbetare har en rättvis lönesättning genom att tillämpa principen att arbetstagare ska kunna leva på sin lön. Detta har skrivits in i vår People Policy.

Vi ska vara ett föredöme när det gäller att förändra branschpraxis, bland annat genom att genteemot våra affärspartner verka för principen att alla arbetstagare ska kunna leva på sin lön. Under 2021 erbjöd vi bättre ingångslöner än vad som föreskrivs i lag eller kollektivavtal.

Utbildning och utveckling

Bilsektorns transformation mot eldrift och nya affärsmodeller byggda på direktförsäljning har utlöst omfattande fortbildning- och kompetensutvecklingsinsatser i hela företaget. Vi har även rekryterat expertkompetens externt.

Konkurrensen om talanger hårdnar och det är ont om dem i hela världen. Därmed blir fortbildning och kompetensutveckling av våra medarbetare allt viktigare.

Volvo Cars främjar en kultur av ständigt lärande i sitt dagliga arbete. Vi vill skapa en kultur präglad av lärande, som uppmuntrar medarbetarna att utveckla sin kunskap och kompetens, och att förbättra sina förmågor och färdigheter genom övning och engagemang. Beroende på vad våra medarbetare vill göra får de tillgång till olika utbildningsmöjligheter. Vi sätter stort värde på problemlösningsförmåga. Det är så vi ökar vår kunskap samtidigt som vi förbättrar våra affärsprocesser.

Vi ökar således tempot i hela företaget när det gäller olika utbildnings- och utvecklingsinitiativ, med särskilt fokus på sådant som elektrisk mobilitet, mjukvaruutveckling, att bygga direkta kundrelationer samt it-säkerhet. I produktionen ansvarar olika företagsuniversitet för yrkesutbildningen. Att lära sig medan man arbetar är ett viktigt sätt att utveckla sin kompetens.

Vi prioriterar även ledarskapsutveckling, eftersom våra ledare är de som ska förverkliga Volvo Cars transformation. Vi fokuserar på löpande dialog och utbyte av synpunkter mellan ledare och medarbetare. Parterna arbetar aktivt med utvecklingsplanen, där tyngpunkten ligger på kompetens såväl funktionsmässigt som när det gäller lämpligt uppträdande.

Lönenivå		2021	2020	2019	2018
Lönenivå (kvot), ingångslön i relation till avtalsenlig lön [22]	Belgien	1,14	—	—	—
	Kina	2,71	—	—	—
	Sverige	1,17	—	—	—
	USA	2,55	—	—	—
Lönenivå (kvot) i relation till VD:s lön [23]		98:1	—	—	—

Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187

Nyckeltal för utbildning	2021	2020	2019	2018
Utbildning, genomsnittligt antal timmar per heltidsekvivalent [24]	25	—	—	—
Tjänstemän	30	—	—	—
Arbetare	21	—	—	—
Utbildning och utveckling, genomsnittskostnad per heltidsekvivalent (SEK)	1 307	—	—	—

Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187

ETISK OCH ANSVARSFULL VERKSAMHET: RESULTAT 2021

Totalt antal medarbetare (anställda och inhyrd personal) per den 31 december 2021	Anställda	Inhyrd personal (konsulter)	Summa
Globalt, summa (heltidsekvivalenter)	43 069	4 017	47 086

Totalt antal medarbetare efter anställningsform och kön per den 31 december 2021[25] (%)	Kvinnor	Män
Fast anställning	23	77
Tillfälliga kontrakt	13	87
Summa, genomsnitt	**22**	**78**

Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187

Fördelning av fast anställda medarbetare efter kön och åldersgrupp per den 31 december 2021 (%)	Styrelseledamöter[26]		Koncernledning		Övriga fast anställda medarbetare[27]	
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
<25	—	—	—	—	17	83
25–29	—	—	—	—	26	74
30–34	—	—	—	—	26	74
35–39	—	—	—	—	26	74
40–44	6	6	9	—	27	73
45–49	—	—	9	27	26	74
50–54	6	18	—	18	23	77
55–59	—	24	9	9	22	78
60–65	6	6	—	9	17	83
>65	6	24	—	9	15	85
Summa	**24**	**76**	**27**	**73**	**24**	**76**

Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187

Olyckor och sjukfrånvaro	2021	2020	2019	2018
Skadefrekvens (LTCR)* – anställda	0,06	0,10	0,13	0,24
Skadefrekvens (LTCR)* – inhyrd personal	0,05	0,20	0,11	0,47
Dödsolyckor[28]	0	0	1	0
Arbetsolyckor med dödlig utgång	0	—	—	—
Sjukfrånvaro – anställda (procent)**	4,6	4,3	4,2	4,3
Antal arbetade timmar (LTCR) – anställda	56 986 946	—	—	—
Antal arbetade timmar (LTCR) – inhyrd personal	7 351 333	—	—	—
Totalt antal rapporterade arbetsskador med frånvaro	17	—	—	—
Vanligaste arbetsskada (fall på samma nivå – snubbling)	9	—	—	—

* Skadefrekvensen LTCR definieras som antalet rapporterade arbetsolyckor som omfattar minst en dags sjukfrånvaro, delat med antalet arbetstimmar och multiplicerat med 200 000. Uppföljningen av LTCR för inhyrd personal började 2018. Inhyrd personal innefattar konsulter och medarbetare från bemanningsföretag som arbetsleds av Volvo Cars.

** Uppgifterna avser endast anställda i Sverige.

Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187

Mångfaldsindikator	2021	2020	2019	2018
Internationell mångfald i ledningsgruppen[30] (%)	45	—	—	—

Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187

Arbetstagares rättigheter	2021	2020	2019	2018
Anmälda fall av diskriminering eller trakasserier*	54	50	63	69
Arbetstagare som omfattas av kollektivavtal (%)	70	79	78	75

*2021, diskriminering: 26 fall, trakasserier: 28 fall.

2022101200895



UTBILDNING OCH UTVECKLING

Volvo Cars främjar en kultur av oavbrutet lärande mitt i rutinarbetet. Vi vill skapa en kultur präglad av lärande, som uppmuntrar medarbetarna att utveckla sin kunskap och kompetens, och att förbättra sina förmågor och färdigheter genom övning och engagemang.

eller straffarbete får förekomma med anknytning till Volvo Cars affärsverksamhet, produkter eller tjänster. Detta framgår tydligt såväl av vår egen uppförandekod som av Volvo Cars uppförandekod för affärspartner. Förbudet omfattar även skuldslaveri, människohandel och andra former av nutida slaveri. Se tabell på sidan 172 för mer information.

Levnadslön

Under året har vi försökt säkerställa att alla våra medarbetare har en rättvis lönesättning genom att tillämpa principen att arbetstagare ska kunna leva på sin lön. Detta har skrivits in i vår People Policy.

Vi ska vara ett föredöme när det gäller att förändra branschpraxis, bland annat genom att genteramot våra affärspartner verka för principen att alla arbetstagare ska kunna leva på sin lön. Under 2021 erbjöd vi bättre ingångslöner än vad som föreskrivs i lag eller kollektivavtal.

Utbildning och utveckling

Bilsektorns transformation mot eldrift och nya affärsmodeller byggda på direktförsäljning har utlöst omfattande fortbildning- och kompetensutvecklingsinsatser i hela företaget. Vi har även rekryterat expertkompetens externt.

Konkurrensen om talanger hårdnar och det är ont om dem i hela världen. Därmed blir fortbildning och kompetensutveckling av våra medarbetare allt viktigare.

Volvo Cars främjar en kultur av ständigt lärande i sitt dagliga arbete. Vi vill skapa en kultur präglad av lärande, som uppmuntrar medarbetarna att utveckla sin kunskap och kompetens, och att förbättra sina förmågor och färdigheter genom övning och engagemang. Beroende på vad våra medarbetare vill göra får de tillgång till olika utbildningsmöjligheter. Vi sätter stort värde på problemlösningsförmåga. Det är så vi ökar vår kunskap samtidigt som vi förbättrar våra affärsprocesser.

Vi ökar således tempot i hela företaget när det gäller olika utbildnings- och utvecklingsinitiativ, med särskilt fokus på sådant som elektrisk mobilitet, mjukvaruutveckling, att bygga direkta kundrelationer samt it-säkerhet. I produktionen ansvarar olika företagsuniversitet för yrkesutbildningen. Att lära sig medan man arbetar är ett viktigt sätt att utveckla sin kompetens.

Vi prioriterar även ledarskapsutveckling, eftersom våra ledare är de som ska förverkliga Volvo Cars transformation. Vi fokuserar på löpande dialog och utbyte av synpunkter mellan ledare och medarbetare. Parterna arbetar aktivt med utvecklingsplanen, där tyngpunkten ligger på kompetens såväl funktionsmässigt som när det gäller lämpligt uppträdande.

Lönenivå		2021	2020	2019	2018
Lönenivå (kvot), ingångslön i relation till avtalsenlig lön[22]	Belgien	1,14	—	—	—
	Kina	2,71	—	—	—
	Sverige	1,17	—	—	—
	USA	2,55	—	—	—
Lönenivå (kvot) i relation till VD:s lön[23]		98:1	—	—	—

Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187

Nyckeltal för utbildning	2021	2020	2019	2018
Utbildning, genomsnittligt antal timmar per heltidsekvivalent[24]	25	—	—	—
Tjänstemän	30	—	—	—
Arbetare	21	—	—	—
Utbildning och utveckling, genomsnittskostnad per heltidsekvivalent (SEK)	1 307	—	—	—

Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187

ETISK OCH ANSVARSFULL VERKSAMHET: RESULTAT 2021

Totalt antal medarbetare (anställda och inhyrd personal) per den 31 december 2021	Anställda	Inhyrd personal (konsulter)	Summa
Globalt, summa (heltidsekvivalenter)	43 069	4 017	47 086

Totalt antal medarbetare efter anställningsform och kön per den 31 december 2021[25] (%)	Kvinnor	Män
Fast anställning	23	77
Tillfälliga kontrakt	13	87
Summa, genomsnitt	**22**	**78**

Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187

Fördelning av fast anställda medarbetare efter kön och åldersgrupp per den 31 december 2021 (%)	Styrelseledamöter[26]		Koncernledning		Övriga fast anställda medarbetare[27]	
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
<25	—	—	—	—	17	83
25–29	—	—	—	—	26	74
30–34	—	—	—	—	26	74
35–39	—	—	—	—	26	74
40–44	6	6	9	—	27	73
45–49	—	—	9	27	26	74
50–54	6	18	—	18	23	77
55–59	—	24	9	9	22	78
60–65	6	6	—	9	17	83
>65	6	24	—	9	15	85
Summa	**24**	**76**	**27**	**73**	**24**	**76**

Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187

Olyckor och sjukfrånvaro	2021	2020	2019	2018
Skadefrekvens (LTCR)* – anställda	0,06	0,10	0,13	0,24
Skadefrekvens (LTCR)* – inhyrd personal	0,05	0,20	0,11	0,47
Dödsolyckor[28]	0	0	1	0
Arbetsolyckor med dödlig utgång	0	—	—	—
Sjukfrånvaro – anställda (procent)**	4,6	4,3	4,2	4,3
Antal arbetade timmar (LTCR) – anställda	56 986 946	—	—	—
Antal arbetade timmar (LTCR) – inhyrd personal	7 351 333	—	—	—
Totalt antal rapporterade arbetsskador med frånvaro	17	—	—	—
Vanligaste arbetsskada (fall på samma nivå – snubbling)	9	—	—	—

* Skadefrekvensen LTCR definieras som antalet rapporterade arbetsolyckor som omfattar minst en dags sjukfrånvaro, delat med antalet arbetstimmar och multiplicerat med 200 000. Uppföljningen av LTCR för inhyrd personal började 2018. Inhyrd personal innefattar konsulter och medarbetare från bemanningsföretag som arbetsleds av Volvo Cars.

** Uppgifterna avser endast anställda i Sverige.

Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187

Mångfaldsindikator	2021	2020	2019	2018
Internationell mångfald i ledningsgruppen[30] (%)	45	—	—	—

Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187

Arbetstagares rättigheter	2021	2020	2019	2018
Anmälda fall av diskriminering eller trakasserier*	54	50	63	69
Arbetstagare som omfattas av kollektivavtal (%)	70	79	78	75

*2021, diskriminering: 26 fall, trakasserier: 28 fall.

20221012008896

ETISK OCH ANSVARSFULL VERKSAMHET: RESULTAT 2021

Personalomsättning	2021	2020	2019	2018
Antal nyanställda	5 875	—	—	—
Kön				
Kvinnor	1 299	—	—	—
Män	4 576	—	—	—
Åldersgrupp				
<30 år	2 553	—	—	—
30–50 år	3 070	—	—	—
>50 år	252	—	—	—
Region				
Europa	2 410	—	—	—
Asien	3 043	—	—	—
Americas	422	—	—	—

	2021	2020	2019	2018
Total personalomsättning, antal	3 861	—	—	—
Kön				
Kvinnor	896	—	—	—
Män	2 965	—	—	—
Åldersgrupp				
<30 år	1 083	—	—	—
30–50 år	1 786	—	—	—
>50 år	992	—	—	—
Region				
Europa	2 042	—	—	—
Asien	1 537	—	—	—
Americas	282	—	—	—

Andel av nyanställningar (%)				
Kön				
Kvinnor	22,0	—	—	—
Män	78,0	—	—	—
Åldersgrupp				
<30 år	43,5	—	—	—
30–50 år	52,5	—	—	—
>50 år	4,0	—	—	—
Region				
Europa	41,0	—	—	—
Asien	52,0	—	—	—
Americas	7,0	—	—	—

Personalomsättning per kategori (%)				
Kön				
Kvinnor	9,6	—	—	—
Män	10,4	—	—	—
Åldersgrupp				
<30 år	15,7	—	—	—
30–50 år	9,0	—	—	—
>50 år	8,8	—	—	—
Region				
Europa	7,3	—	—	—
Asien	18,9	—	—	—
Americas	15,1	—	—	—

ETISK OCH ANSVARSFULL VERKSAMHET: RESULTAT 2021

Lokala initiativ

Vi vill göra större skillnad för hela den värld där vi verkar – inte bara genom våra produkter, utan också genom att aktivt göra de städer i världen där vi finns ännu mer attraktiva att leva och arbeta i. Nedan ger vi några exempel på vårt arbete med lokalsamhällen i hela världen under 2021.

EMEA

- Just nu bygger vi World of Volvo i Göteborg, en ny mötesplats och varumärkesupplevelse. Vi utvecklar arenan tillsammans med AB Volvo. Här kommer en halv miljon besökare varje år att delta i aktiviteter som genomsyras av varumärket Volvos skandinaviska själ, där människan står i centrum.
- Initiativet Gothenburg Green City Zone syftar till att i Skandinaviens största hamnstad skapa ett helt utsläppsfritt område med en rad olika klimatneutrala transportmedel och en uppkopplad infrastruktur. När Volvo Cars får en riktig stad som testbädd, ökar tempot i utvecklingen av teknik och tjänster inom elektrifiering, delad mobilitet, autonom körning, uppkoppling och säkerhet.
- När det gäller förorter fokuserar vi på Destination Tynnered, tidigare klassat som utsatt område i Göteborg av polisen. Här gör vi insatser som främjar social hållbarhet, i samarbete med två fastighetsbolag. Vi ordnar sommarjobb åt tonåringar och hjälper nyanlända att hitta mentorer eller kompisar inom samma yrken. När vi gör Tynnered lockande att bo i och besöka, bidrar det till att minska brottsligheten och de sociala klyftorna. Samtidigt stöder vi Volvo Cars tillväxt genom att utöka vår rekryteringsbas.

APAC

- I Shanghai engagerar vi oss i lokalsamhället genom att en grupp frivilliga deltar i olika aktiviteter en gång i månaden. Frivilliga från Volvo Cars medverkade exempelvis i saneringen av en strand i naturreservatet Dongtan i Kina, där skräp som spolats upp från havet har dödat många flyttfåglar i våtmarkerna.
- I Chengdu samarbetar Volvo Cars med China Next Generation Education Foundation för att starta Volvo Cars Safety School, ett program om hur företag ska ta sitt samhällsansvar. Under 2021 har mer än tusen unga studenter deltagit i programmet.
- I Malaysia har vi lanserat handgjorda munskydd baserade på nanoteknik. Volvo Cars batikmönstrade munskydd går att återanvända. De tillverkas av malaysier som hotades av arbetslöshet och andra pandemirelaterade problem.

Americas

- I Charleston i South Carolina har vi instiftat ett särskilt anslag till samhällsinvesteringar, och bjuder in frivilligorganisationer som delar Volvo Cars värderingar säkerhet, kvalitet, utbildning och miljöskydd att ansöka om finansiering. Inkomna ansökningar granskas av en lokal samrådsgrupp, som rekommenderar vilka som ska beviljas.
- För att minska miljöeffekterna av vår industriverksamhet i Charleston har vi i samarbete med lokala myndigheter och organisationer genomfört ett miljöprogram som omfattar hela landskapet och utökar Charleston County Greenbelt.
- Under två dagar varje år deltar våra medarbetare i frivilligarbete genom en organisation i Charleston. Bland annat har vårt amerikanska inköpsteam deltagit i saneringen av stranden på Sullivan's Island på Jordens dag 2021.
- Volvo Car USA har under närmare 20 år stöttat stiftelsen Alex's Lemonade Stand Foundation (ALSF) i dess kamp mot barncancer. Under 2021 startade vi Alex's Café (uppkallat efter ALSF:s grundare) i vårt nya Americas-huvudkontor i Mahwah, New Jersey, tillsammans med en lokal skola som driver restaurangen.



20221012008897

ETISK OCH ANSVARSFULL VERKSAMHET: RESULTAT 2021

Personalomsättning	2021	2020	2019	2018
Antal nyanställda	5 875	—	—	—
Kön				
Kvinnor	1 299	—	—	—
Män	4 576	—	—	—
Åldersgrupp				
<30 år	2 553	—	—	—
30–50 år	3 070	—	—	—
>50 år	252	—	—	—
Region				
Europa	2 410	—	—	—
Asien	3 043	—	—	—
Americas	422	—	—	—
Andel av nyanställningar (%)				
Kön				
Kvinnor	22,0	—	—	—
Män	78,0	—	—	—
Åldersgrupp				
<30 år	43,5	—	—	—
30–50 år	52,5	—	—	—
>50 år	4,0	—	—	—
Region				
Europa	41,0	—	—	—
Asien	52,0	—	—	—
Americas	7,0	—	—	—

	2021	2020	2019	2018
Total personalomsättning, antal	3 861	—	—	—
Kön				
Kvinnor	896	—	—	—
Män	2 965	—	—	—
Åldersgrupp				
<30 år	1 083	—	—	—
30–50 år	1 786	—	—	—
>50 år	992	—	—	—
Region				
Europa	2 042	—	—	—
Asien	1 537	—	—	—
Americas	282	—	—	—
Personalomsättning per kategori (%)				
Kön				
Kvinnor	9,6	—	—	—
Män	10,4	—	—	—
Åldersgrupp				
<30 år	15,7	—	—	—
30–50 år	9,0	—	—	—
>50 år	8,8	—	—	—
Region				
Europa	7,3	—	—	—
Asien	18,9	—	—	—
Americas	15,1	—	—	—

Lokala initiativ

Vi vill göra större skillnad för hela den värld där vi verkar – inte bara genom våra produkter, utan också genom att aktivt göra de städer i världen där vi finns ännu mer attraktiva att leva och arbeta i. Nedan ger vi några exempel på vårt arbete med lokalsamhällen i hela världen under 2021.

EMEA

- Just nu bygger vi World of Volvo i Göteborg, en ny mötesplats och varumärkesupplevelse. Vi utvecklar arenan tillsammans med AB Volvo. Här kommer en halv miljon besökare varje år att delta i aktiviteter som genomsyras av varumärket Volvos skandinaviska själ, där människan står i centrum.
- Initiativet Gothenburg Green City Zone syftar till att i Skandinaviens största hamnstad skapa ett helt utsläppsfritt område med en rad olika klimatneutrala transportmedel och en uppkopplad infrastruktur. När Volvo Cars får en riktig stad som testbädd, ökar tempot i utvecklingen av teknik och tjänster inom elektrifiering, delad mobilitet, autonom körning, uppkoppling och säkerhet.
- När det gäller förorter fokuserar vi på Destination Tynnered, tidigare klassat som utsatt område i Göteborg av polisen. Här gör vi insatser som främjar social hållbarhet, i samarbete med två fastighetsbolag. Vi ordnar sommarjobb åt tonåringar och hjälper nyanlända att hitta mentorer eller kompisar inom samma yrken. När vi gör Tynnered lockande att bo i och besöka, bidrar det till att minska brottsligheten och de sociala klyftorna. Samtidigt stöder vi Volvo Cars tillväxt genom att utöka vår rekryteringsbas.

APAC

- I Shanghai engagerar vi oss i lokalsamhället genom att en grupp frivilliga deltar i olika aktiviteter en gång i månaden. Frivilliga från Volvo Cars medverkade exempelvis i saneringen av en strand i naturreservatet Dongtan i Kina, där skräp som spolats upp från havet har dödat många flyttfåglar i våtmarkerna.
- I Chengdu samarbetar Volvo Cars med China Next Generation Education Foundation för att starta Volvo Cars Safety School, ett program om hur företag ska ta sitt samhällsansvar. Under 2021 har mer än tusen unga studenter deltagit i programmet.
- I Malaysia har vi lanserat handgjorda munskydd baserade på nanoteknik. Volvo Cars batikmönstrade munskydd går att återanvända. De tillverkas av malaysier som hotades av arbetslöshet och andra pandemirelaterade problem.

Americas

- I Charleston i South Carolina har vi instiftat ett särskilt anslag till samhällsinvesteringar, och bjuder in frivilligorganisationer som delar Volvo Cars värderingar säkerhet, kvalitet, utbildning och miljöskydd att ansöka om finansiering. Inkomna ansökningar granskas av en lokal samrådsgrupp, som rekommenderar vilka som ska beviljas.
- För att minska miljöeffekterna av vår industriverksamhet i Charleston har vi i samarbete med lokala myndigheter och organisationer genomfört ett miljöprogram som omfattar hela landskapet och utökar Charleston County Greenbelt.
- Under två dagar varje år deltar våra medarbetare i frivilligarbete genom en organisation i Charleston. Bland annat har vårt amerikanska inköpsteam deltagit i saneringen av stranden på Sullivan's Island på Jordens dag 2021.
- Volvo Car USA har under närmare 20 år stöttat stiftelsen Alex's Lemonade Stand Foundation (ALSF) i dess kamp mot barncancer. Under 2021 startade vi Alex's Café (uppkallat efter ALSF:s grundare) i vårt nya Americas-huvudkontor i Mahwah, New Jersey, tillsammans med en lokal skola som driver restaurangen.





Ansvarsfulla inköp – hållbarhet är lika viktigt som kostnad och kvalitet

År 2021 köpte Volvo Cars in varor och tjänster från cirka 7 400 leverantörer globalt. Eftersom koncernen har tillgång till så många olika leverantörer kan vi välja dem som har rätt teknisk kompetens för att producera alltmer sofistikerade bilar med branschledande teknik. Dessutom har Volvo Cars mångåriga och starka relationer med en rad av sina nyckelleverantörer. Dessa deltar vanligtvis i utvecklingsfasen av nya modeller, och investerar parallellt med Volvo Cars tillverkningsanläggningar för att säkerställa snabba och effektiva leveranser av viktiga komponenter och system. Volvo Cars inköpsteam arbetar hand i hand med vårt team inom forskning och utveckling, inklusive Sustainability Centre. Det hjälper oss att bygga upp största möjliga kompetens inom teknik och hållbarhet, samtidigt som vi optimerar kostnaderna.

Hållbarhet i leveranskedjan

Volvo Cars ställer höga hållbarhetskrav på den egna organisationen och på koncernens omfattande leverantörsbas. Vi väljer ut, samarbetar med och styr aktörerna i vår leveranskedja i linje med vår hållbarhetsstrategi. Eftersom koncernen fokuserar på hållbarhet, förväntas leverantörerna uppfylla de sociala och miljömässiga normer som fastställts av Volvo Cars. Vi strävar efter att alla våra leverantörer ska uppfylla kriterierna i koncernens program för leverantörsbedömning, enligt vilket leverantörer utvärderas baserat på sin tekniska och utvecklingsmässiga kapacitet samt sin kvalitetsnivå och dagliga verksamhet. Programmet för leverantörsbedömning omfattar även ett antal hållbarhetsutvärderingar som genomförs både innan verksamhet startas och under tiden den bedrivs. Utvärderingar görs på både koncernnivå och produktionsenheter. Syftet är att säkerställa att sociala och miljömässiga krav efterlevs samt att identifiera förbättringsområden. Dessutom samarbetar Volvo Cars med flera organisationer och branschorgan för att driva uppfyllandet av hållbarhetsmålen, dela med sig av bästa praxis och lyfta fram sin ledande roll som en etisk och ansvarsfull branschaktör. Bland engagemangen kan nämnas FN:s Global Compact, Drive Sustainability, Responsible Business Alliance, Responsible Minerals Initiative och Carbon Disclosure Project (CDP).

Hållbarhetskrav för leverantörer

Hållbarhetskrav är en integrerad del av våra leverantörsavtal. Volvo Cars uppförandekod för affärspartner anger våra grundläggande förväntningar på deras hållbarhetsresultat, inom områden som regelefterlevnad, mänskliga rättigheter, arbetsförhållanden, miljöhänsyn och affärsintegritet. Innan avtal ingås (och löpande därefter) genomför vi en due diligence-process där vi utvärderar våra leverantörer med avseende på korruptionsbekämpning och handelssanktioner. Syftet är att identifiera och reducera de legala risker som är förknippade med sådant som korruption, handelssanktioner, penningtvätt och människorättskränkningar. Leverantörerna ska uppfylla kraven och införa ledningssystem på alla områden, vilket även innebär att se till att anställda och underleverantörer följer principerna. Våra avtal innefattar även ett antal andra hållbarhetskrav, såsom att ha ett certifierat ledningssystem för kvalitet och miljö (ISO9001, IATF16949 och ISO14001), att uppfylla mål avseende återvunna material, samt att inrapportera vilka material som används i komponenter till fordonsindustrins International Material Data System (IMDS). Vi betonar dessutom behovet av att leverantörerna hanterar problem och driver förbättringar på ett proaktivt sätt.

Riskmedvetenhet avseende hållbarhet i leveranskedjan

Volvo Cars analyserar sina leverantörer med ett riskanalysverktyg från Responsible Business Alliance, en branschsammanslutning som främjar företags sociala ansvarstagande i globala leveranskedjor. Riskanalysen ökar medvetenheten om potentiella risker i leveranskedjan. Den möjliggör även ett riskbaserat urval av leverantörer för revision och andra hållbarhetsutvärderingar. Under 2021 ingick 4 551 leverantörsanläggningar i riskbedömningen. Detta motsvarade 100 procent av de anläggningar som levererade fordonsdelar, komponenter och tjänster till Volvo Cars, och som tillhörde de aktiva leverantörerna i första ledet och deras underleverantörer.

Inköp	2021	2020	2019	2018
Antal RBA-reviderade leverantörer	29	25	33	38
Andel implementerade förbättringsförslag från revisioner (%)	94	83	79	90
Antal SAQ-utvärderingar av leverantörer gjorda av tredje part	847	663	754	587
Smältverk som uppfyller RMAP-kraven i 3TG-leveranskedjan (%)	82	71	71	75

Bedömning av leverantörers hållbarhet

Volvo Cars anstränger sig för att säkerställa att människorna som tillverkar våra produkter och komponenter, eller tillhandahåller tjänster, bemöts med värdighet och respekt. Samsyn med våra leverantörer kring dessa principer är A och O. Volvo Cars gör hållbarhetsbedömningar för att kontrollera att regelverken följs samt för att identifiera områden med förbättringspotential. På så sätt kan verksamheten i hela leveranskedjan göras mer hållbar.

Alla våra direkta materialleverantörer måste fylla i hållbarhetsenkäten Self-Assessment Questionnaire (SAQ), som är en obligatorisk del av inköpsprocessen. SAQ har utvecklats i samarbete med fordonssektorn som en del av samarbetsinitiativet Drive Sustainability. Frågeformuläret omfattar områden som affärsetik, mänskliga rättigheter, miljöledning och ansvarsfulla inköp. Alla SAQ-svar valideras av en extern bedömare. Leverantörerna får rekommendationer om förbättringar. SAQ är sedan 2019 en obligatorisk del av upphandlingsprocessen för alla leverantörer som levererar produktionsmaterial. Vid utgången av 2021 hade 847 leverantörsanläggningar (82 procent) fyllt i och sänt in SAQ-enkäten.

Revision av leverantörers hållbarhet

Syftet med Volvo Cars program för hållbarhetsrevision är att göra heltäckande utvärderingar på plats av leverantörernas hållbarhetsresultat med hjälp av revisionsförfarandet från Responsible Business Alliance (RBA). Samtliga högriskleveratörer i första ledet och deras underleverantörer revideras av en ackrediterad oberoende revisor. Under 2021 genomförde Volvo Cars 29 leverantörsrevisioner på grund av hög risknivå eller av andra kommersiella skäl. Volvo Cars införde under året även ett krav på att leverantörerna ska göra revisioner på eget initiativ, så att det redan innan produktionen börjar är styrkt att de efterlever alla regelverk. Detta nya krav omfattar sådana leverantörer av produktionsmaterial som är baserade i vissa regioner med högre risker från ett hållbarhetsperspektiv. Sedan 2015 har Volvo Cars gjort 182 hållbarhetsrevisioner bland leverantörerna i första ledet och underleverantörer till dessa. Per 2021 har Volvo Cars åtgärdat cirka 94 procent av de förbättringspunkter som identifierats genom revisionerna. Vi fortsätter arbetet med att åtgärda återstående punkter i nära samarbete med våra leverantörer.

Ansvarsfulla inköp av mineraler

Utvinning och bearbetning av mineraler, samt handel med och transporter av dessa, kan ha eller förstärka negativa miljö- och samhällseffekter, inom områden som barn- och tvångsarbete, penningtvätt, miljöförstöring och avskogning. Volvo Cars ska se till att varken vår affärsverksamhet eller vår leveranskedja direkt eller indirekt ger upphov till människorättskränkningar, oetisk affärspraxis, miljöskador eller finansiering av väpnade konflikter. Inom ramen för denna satsning stöder vi fullt ut OECD:s Due Diligence Guidance for Responsible Supply Chains of Minerals from Conflict-Affected and High-Risk Areas, och strävar efter att kontinuerligt bli bättre på ansvarsfulla inköp och administrationen av dessa.

Med due diligence avses ett förfarande där företag identifierar, förebygger och mildrar effekterna av sin negativa påverkan, såväl den faktiska som den potentiella, och redovisar hur de hanterar den. Detta krävs för att säkerställa att inköp bedrivs ansvarsfullt. Due diligence-granskningarna är en kontinuerlig, proaktiv och reaktiv process. I takt med att Volvo Cars bedriver en konstruktiv dialog med sina leverantörer och andra intressenter kommer informationsgivningen och riskövervakningssystemen att förbättras över tid.

Som global premiumleverantör av mobilitetslösningar kan vi göra mycket gott för planeten genom att välja ut, samarbeta med och styra vår leveranskedja i enlighet med vår hållbarhetsstrategi. Volvo Cars hållbarhetskrav är en viktig del av upphandlingsprocessen, och är integrerade i våra leverantörsavtal. Både Procurement Position on Metal and Mineral Sourcing och uppförandekoden för affärspartner är exempel på viktiga policydokument som anger vad Volvo Cars förväntar sig och kräver av sina leverantörer när det gäller ansvarsfulla inköp.

Volvo Cars har identifierat 15 mineraler, metaller och biologiska material som är förknippade med höga hållbarhetsrisker. Några exempel är kobolt, litium, aluminium och nickel. Målet är att steg för steg öka insynen i leveranskedjorna för dessa kritiska råvaror, att göra råvarorna mer spårbara och att säkerställa ansvarsfulla inköp genom riskbaserade åtgärder. Vi ser också över policyer, förfaranden och riskhanteringssystem för att se till att vi prioriterar rätt och använder tillgängliga resurser optimalt.

Vår ambition är att endast upphandla tenn, tantal, volfram och guld ("3TG","konfliktmineraler") från smältverk som validerats vara konfliktfria. Vi gör regelbundna utredningar av leveranskedjan där vi identifierar, utvärderar och minskar riskerna samt förbättrar resultaten i leveranskedjan. Varje år begär vi att våra 3TG-leverantörer redogör för sina due diligence-granskningar och för vilka smältverk som ingår i deras leveranskedjor. Detta sker genom att bolagen fyller i malldokumentet Conflict Minerals Reporting Template (CMRT) från Responsible Minerals Initiative (RMI). Vi spårar mineralerna i vår leveranskedja och köper råvaror från smältverk som bedömts uppfylla kraven i Responsible Minerals Assurance Process (RMAP), det vill säga RMI:s oberoende verifiering av system för förvaltning av smältverk och raffinaderier samt av inköpspraxis. På så sätt försvissar vi oss om att våra inköp bedrivs ansvarsfullt och i enlighet med globala standarder. Den samlade informationen utgör grunden för vår egen due diligence-process för konfliktmineraler. Vi identifierar potentiella avvikelser, väljer ut de leverantörer som ska genomgå oberoende revisioner i enlighet med OECD:s regelverk och följer upp åtgärdsplaner som ska motverka negativa konsekvenser och minska riskexponeringen.

Volvo Cars har sedan 2017 gjort utredningar av hur smältverk uppfyller RMI-kraven. Årets kartläggning av konfliktmineraler omfattar 147 leverantörer. Vi har utvärderat delvis preliminära uppgifter från leverantörerna, och kan konstatera att 82 procent av smältverken uppfyller RMAP-kraven. Volvo Cars har också låtit göra oberoende revisioner av sex av

2022101200899



Ansvarsfulla inköp – hållbarhet är lika viktigt som kostnad och kvalitet

År 2021 köpte Volvo Cars in varor och tjänster från cirka 7 400 leverantörer globalt. Eftersom koncernen har tillgång till så många olika leverantörer kan vi välja dem som har rätt teknisk kompetens för att producera alltmer sofistikerade bilar med branschledande teknik. Dessutom har Volvo Cars mångåriga och starka relationer med en rad av sina nyckelleverantörer. Dessa deltar vanligtvis i utvecklingsfasen av nya modeller, och investerar parallellt med Volvo Cars tillverkningsanläggningar för att säkerställa snabba och effektiva leveranser av viktiga komponenter och system. Volvo Cars inköpsteam arbetar hand i hand med vårt team inom forskning och utveckling, inklusive Sustainability Centre. Det hjälper oss att bygga upp största möjliga kompetens inom teknik och hållbarhet, samtidigt som vi optimerar kostnaderna.

Hållbarhet i leveranskedjan

Volvo Cars ställer höga hållbarhetskrav på den egna organisationen och på koncernens omfattande leverantörsbas. Vi väljer ut, samarbetar med och styr aktörerna i vår leveranskedja i linje med vår hållbarhetsstrategi. Eftersom koncernen fokuserar på hållbarhet, förväntas leverantörerna uppfylla de sociala och miljömässiga normer som fastställts av Volvo Cars. Vi strävar efter att alla våra leverantörer ska uppfylla kriterierna i koncernens program för leverantörsbedömning, enligt vilket leverantörer utvärderas baserat på sin tekniska och utvecklingsmässiga kapacitet samt sin kvalitetsnivå och dagliga verksamhet. Programmet för leverantörsbedömning omfattar även ett antal hållbarhetsutvärderingar som genomförs både innan verksamhet startas och under tiden den bedrivs. Utvärderingar görs på både koncernnivå och produktionsenheter. Syftet är att säkerställa att sociala och miljömässiga krav efterlevs samt att identifiera förbättringsområden. Dessutom samarbetar Volvo Cars med flera organisationer och branschorgan för att driva uppfyllandet av hållbarhetsmålen, dela med sig av bästa praxis och lyfta fram sin ledande roll som en etisk och ansvarsfull branschaktör. Bland engagemangen kan nämnas FN:s Global Compact, Drive Sustainability, Responsible Business Alliance, Responsible Minerals Initiative och Carbon Disclosure Project (CDP).

Hållbarhetskrav för leverantörer

Hållbarhetskrav är en integrerad del av våra leverantörsavtal. Volvo Cars uppförandekod för affärspartner anger våra grundläggande förväntningar på deras hållbarhetsresultat, inom områden som regelefterlevnad, mänskliga rättigheter, arbetsförhållanden, miljöhänsyn och affärsintegritet. Innan avtal ingås (och löpande därefter) genomför vi en due diligence-process där vi utvärderar våra leverantörer med avseende på korruptionsbekämpning och handelssanktioner. Syftet är att identifiera och reducera de legala risker som är förknippade med sådant som korruption, handelssanktioner, penningtvätt och människorättskränkningar. Leverantörerna ska uppfylla kraven och införa ledningssystem på alla områden, vilket även innebär att se till att anställda och underleverantörer följer principerna. Våra avtal innefattar även ett antal andra hållbarhetskrav, såsom att ha ett certifierat ledningssystem för kvalitet och miljö (ISO9001, IATF16949 och ISO14001), att uppfylla mål avseende återvunna material, samt att inrapportera vilka material som används i komponenter till fordonsindustrins International Material Data System (IMDS). Vi betonar dessutom behovet av att leverantörerna hanterar problem och driver förbättringar på ett proaktivt sätt.

Riskmedvetenhet avseende hållbarhet i leveranskedjan

Volvo Cars analyserar sina leverantörer med ett riskanalysverktyg från Responsible Business Alliance, en branschsammanslutning som främjar företags sociala ansvarstagande i globala leveranskedjor. Riskanalysen ökar medvetenheten om potentiella risker i leveranskedjan. Den möjliggör även ett riskbaserat urval av leverantörer för revision och andra hållbarhetsutvärderingar. Under 2021 ingick 4 551 leverantörsanläggningar i riskbedömningen. Detta motsvarade 100 procent av de anläggningar som levererade fordonsdelar, komponenter och tjänster till Volvo Cars, och som tillhörde de aktiva leverantörerna i första ledet och deras underleverantörer.

Inköp	2021	2020	2019	2018
Antal RBA-reviderade leverantörer	29	25	33	38
Andel implementerade förbättringsförslag från revisioner (%)	94	83	79	90
Antal SAQ-utvärderingar av leverantörer gjorda av tredje part	847	663	754	587
Smältverk som uppfyller RMAP-kraven i 3TG-leveranskedjan (%)	82	71	71	75

Bedömning av leverantörers hållbarhet

Volvo Cars anstränger sig för att säkerställa att människorna som tillverkar våra produkter och komponenter, eller tillhandahåller tjänster, bemöts med värdighet och respekt. Samsyn med våra leverantörer kring dessa principer är A och O. Volvo Cars gör hållbarhetsbedömningar för att kontrollera att regelverken följs samt för att identifiera områden med förbättringspotential. På så sätt kan verksamheten i hela leveranskedjan göras mer hållbar.

Alla våra direkta materialleverantörer måste fylla i hållbarhetsenkäten Self-Assessment Questionnaire (SAQ), som är en obligatorisk del av inköpsprocessen. SAQ har utvecklats i samarbete med fordonssektorn som en del av samarbetsinitiativet Drive Sustainability. Frågeformuläret omfattar områden som affärsetik, mänskliga rättigheter, miljöledning och ansvarsfulla inköp. Alla SAQ-svar valideras av en extern bedömare. Leverantörerna får rekommendationer om förbättringar. SAQ är sedan 2019 en obligatorisk del av upphandlingsprocessen för alla leverantörer som levererar produktionsmaterial. Vid utgången av 2021 hade 847 leverantörsanläggningar (82 procent) fyllt i och sänt in SAQ-enkäten.

Revision av leverantörers hållbarhet

Syftet med Volvo Cars program för hållbarhetsrevision är att göra heltäckande utvärderingar på plats av leverantörernas hållbarhetsresultat med hjälp av revisionsförfarandet från Responsible Business Alliance (RBA). Samtliga högriskleveratörer i första ledet och deras underleverantörer revideras av en ackrediterad oberoende revisor. Under 2021 genomförde Volvo Cars 29 leverantörsrevisioner på grund av hög risknivå eller av andra kommerserlla skäl. Volvo Cars införde under året även ett krav på att leverantörerna ska göra revisioner på eget initiativ, så att det redan innan produktionen börjar är styrkt att de efterlever alla regelverk. Detta nya krav omfattar sådana leverantörer av produktionsmaterial som är baserade i vissa regioner med högre risker från ett hållbarhetsperspektiv. Sedan 2015 har Volvo Cars gjort 182 hållbarhetsrevisioner bland leverantörerna i första ledet och underleverantörer till dessa. Per 2021 har Volvo Cars åtgärdat cirka 94 procent av de förbättringspunkter som identifierats genom revisionerna. Vi fortsätter arbetet med att åtgärda återstående punkter i nära samarbete med våra leverantörer.

Ansvarsfulla inköp av mineraler

Utvinning och bearbetning av mineraler, samt handel med och transporter av dessa, kan ha eller förstärka negativa miljö- och samhällseffekter, inom områden som barn- och tvångsarbete, penningtvätt, miljöförstöring och avskogning. Volvo Cars ska se till att varken vår affärsverksamhet eller vår leveranskedja direkt eller indirekt ger upphov till människorättskränkningar, oetisk affärspraxis, miljöskador eller finansiering av väpnade konflikter. Inom ramen för denna satsning stöder vi fullt ut OECD:s Due Diligence Guidance for Responsible Supply Chains of Minerals from Conflict-Affected and High-Risk Areas, och strävar efter att kontinuerligt bli bättre på ansvarsfulla inköp och administrationen av dessa.

Med due diligence avses ett förfarande där företag identifierar, förebygger och mildrar effekterna av sin negativa påverkan, såväl den faktiska som den potentiella, och redovisar hur de hanterar den. Detta krävs för att säkerställa att inköp bedrivs ansvarsfullt. Due diligence-granskningarna är en kontinuerlig, proaktiv och reaktiv process. I takt med att Volvo Cars bedriver en konstruktiv dialog med sina leverantörer och andra intressenter kommer informationsgivningen och riskövervakningssystemen att förbättras över tid.

Som global premiumleverantör av mobilitetslösningar kan vi göra mycket gott för planeten genom att välja ut, samarbeta med och styra vår leveranskedja i enlighet med vår hållbarhetsstrategi. Volvo Cars hållbarhetskrav är en viktig del av upphandlingsprocessen, och är integrerade i våra leverantörsavtal. Både Procurement Position on Metal and Mineral Sourcing och uppförandekoden för affärspartner är exempel på viktiga policydokument som anger vad Volvo Cars förväntar sig och kräver av sina leverantörer när det gäller ansvarsfulla inköp.

Volvo Cars har identifierat 15 mineraler, metaller och biologiska material som är förknippade med höga hållbarhetsrisker. Några exempel är kobolt, litium, aluminium och nickel. Målet är att steg för steg öka insynen i leveranskedjorna för dessa kritiska råvaror, att göra råvarorna mer spårbara och att säkerställa ansvarsfulla inköp genom riskbaserade åtgärder. Vi ser också över policyer, förfaranden och riskhanteringssystem för att se till att vi prioriterar rätt och använder tillgängliga resurser optimalt.

Vår ambition är att endast upphandla tenn, tantal, volfram och guld ("3TG," "konfliktmineraler") från smältverk som validerats vara konfliktfria. Vi gör regelbundna utredningar av leveranskedjan där vi identifierar, utvärderar och minskar riskerna samt förbättrar resultaten i leveranskedjan. Varje år begär vi att våra 3TG-leverantörer redogör för sina due diligence-granskningar och för vilka smältverk som ingår i deras leveranskedjor. Detta sker genom att bolagen fyller i maildokumentet Conflict Minerals Reporting Template (CMRT) från Responsible Minerals Initiative (RMI). Vi spårar mineralerna i vår leveranskedja och köper råvaror från smältverk som bedömts uppfylla kraven i Responsible Minerals Assurance Process (RMAP), det vill säga RMI:s oberoende verifiering av system för förvaltning av smältverk och raffinaderier samt av inköpspraxis. På så sätt försvissar vi oss om att våra inköp bedrivs ansvarsfullt och i enlighet med globala standarder. Den samlade informationen utgör grunden för vår egen due diligence-process för konfliktmineraler. Vi identifierar potentiella avvikelser, väljer ut de leverantörer som ska genomgå oberoende revisioner i enlighet med OECD:s regelverk och följer upp åtgärdsplaner som ska motverka negativa konsekvenser och minska riskexponeringen.

Volvo Cars har sedan 2017 gjort utredningar av hur smältverk uppfyller RMI-kraven. Årets kartläggning av konfliktmineraler omfattar 147 leverantörer. Vi har utvärderat delvis preliminära uppgifter från leverantörerna, och kan konstatera att 82 procent av smältverken uppfyller RMAP-kraven. Volvo Cars har också låtit göra oberoende revisioner av sex av

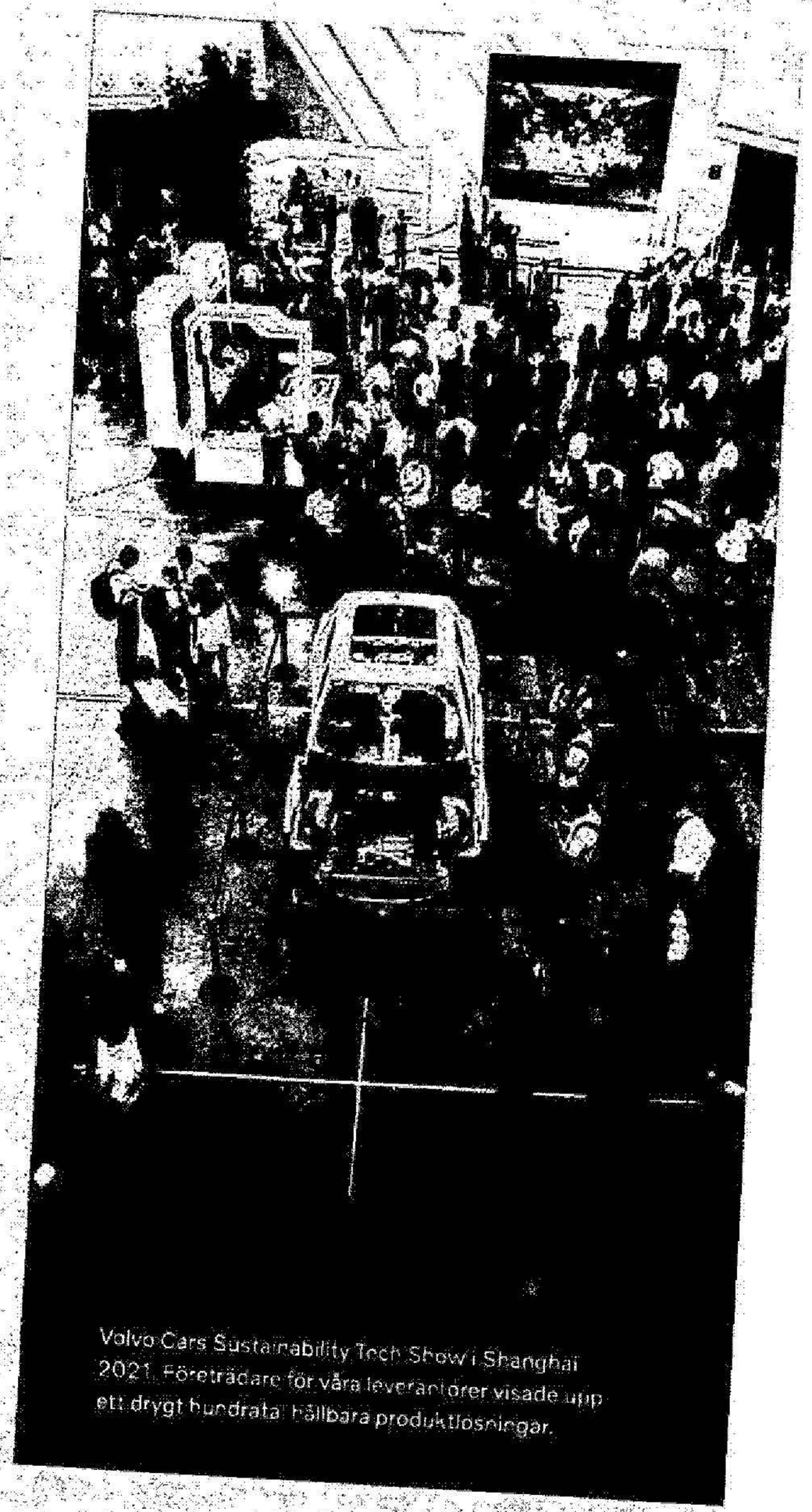
sina 3TG-leverantörer för att utvärdera och förbättra deras praxis avseende ansvarsfulla inköp. Vi är övertygade om att vi behöver ha ett nära samarbete med intressenterna för att förhindra människorättskränkningar och miljöförstöring. Volvo Cars har bland annat deltagit i ett initiativ där vi uppmuntrar smältverk att ansluta sig till RMAP. För att öka antalet RMAP-godkända smältverk har vi ekonomiskt stöttat RMI:s revisionsfond, som ersätter smältverkens initiala revisionskostnader. Just nu ser vi över tidsplaneringen i vår årliga kampanj riktad till 3TG-leverantörer, så att dataunderlaget kan bli mer heltäckande.

För att säkra Volvo Cars globala tillgång på litiumjonbatterier har företaget ingått långfristiga avtal med ett antal batteritillverkare. Avtalen innehåller bestämmelser som syftar till att hantera batteriernas värdekedja och bland annat möjliggöra cirkulära råvaruflöden. Under 2019 tillkännagav Volvo Cars att blockkedjeteknik ska tillämpas för att garantera spårbarheten för kobolt i batterierna. Sedermera blev vi den första OEM-tillverkaren som använder blockkedjeteknik i hela leveranskedjan för kobolt. För att öka insynen i leveranskedjan och minska riskerna för samhället och miljön säkrar vi med hjälp av blockkedja spårbarheten för batterirråvaror med hög riskpotential. Blockkedjebaserad spårbarhet har under 2021 implementerats för isoleringsplattor av glimmer, utökats till katodråvarorna nickel och litium, samt utvecklats för att spåra koldioxidutsläpp i batterileverantörskedjan. När Volvo Cars introducerar en ny leverantör i sitt blockkedjeprogram görs även en oberoende revision (i enlighet med OECD:s Due Diligence Guidance) för att analysera leverantörens prestanda inom hållbarhet.

Tvärfunktionellt samarbete och dialog med externa intressenter är avgörande för att affärspraxis och insynen i hela leveranskedjan ska överensstämma med regelverken. Till stöd för ständiga förbättringar av arbets- och levnadsförhållandena i samhällen där det bedrivs hantverksmässig och småskalig gruvdrift (artisanal and small-scale mining, ASM) samarbetar Volvo Cars med Better Mining. Detta program för kvalitets- och konsekvenskontroll leds av RCS Global, varvid digitala hållbarhets- och due diligence-uppgifter används för att åstadkomma förbättringar vid och omkring gruvorna. Utbildad personal är varaktigt stationerad vid anläggningarna och kartlägger risker och incidenter. De insamlade uppgifterna verifieras av ett expertteam som förvissar sig om att underlaget är fullständigt och tar upp eventuella varningstecken eller dataavvikelser med personalen på plats. Varje månad utarbetas en plan för korrigeringsåtgärder (corrective action plan, CAP) som delges lokala intressenter i en workshop. Genomförandet följs upp av personalen på plats. En gång per kvartal får Volvo Cars en rapport om hur implementeringen av CAP fortskrider. Övervakningsprogrammet är inte inriktat på några särskilda mineraler, utan fokuserar på Demokratiska republiken Kongo (DRC) och andra centralafrikanska länder. Vårt engagemang i Better Mining minskar riskerna och underlättar marknadstillgången för ASM-mineraler som produceras ansvarsfullt. Volvo Cars bidrar också konkret till en mätbar positiv social och ekonomisk utveckling i gruvsamhällena.

Utbildning och samarbeten

Alla inköpare har tillgång till ett antal hållbarhetsutbildningar. Samtliga nya medarbetare på inköpsavdelningen erbjuds en introduktionsutbildning där hållbarhet utgör en del. Vi bjuder också in leverantörer att medverka på olika hållbarhetsutbildningar. Det ökar medvetenheten om förväntningarna i vår uppförandekod för affärspartner, om vikten av hållbarhet mer allmänt samt om specifika hållbarhetsområden som koldioxidutsläpp, konfliktmineraler och materialåtervinning. Vi genomför utbildningarna dels i egen regi, dels via de plattformar som vi samarbetar med – Drive Sustainability och Responsible Business Alliance. I mars 2021 bjöd Volvo Cars in alla sina leverantörer till ett onlinemöte med syftet att driva engagemang och fokus hållbarhet. Leverantörerna välkomnade arrangemanget, många ansåg att de fick en bättre förståelse för Volvo Cars hållbarhetsstrategi och framtida inriktning. I juli 2021 var Volvo Cars värd för ett evenemang inom hållbarhetsteknik i Shanghai, där leverantörer visade upp mer än 100 hållbara produktlösningar. Under evenemanget deltog dessutom flera hundra leverantörer i hållbarhetsutbildningar. Att samarbeta med affärspartner är viktigt för att driva fram bättre hållbarhetsresultat och verka för förändringar i branschen.



Volvo Cars Sustainability Tech Show i Shanghai 2021. Företrädare för våra leverantörer visade upp ett drygt hundratal hållbara produktlösningar.



Bekämpa korruption och oetiskt företagande

En stark företagskultur med fokus på etik och ansvarsfullt ledarskap, i kombination med jämställdhet och anständiga arbetsvillkor är centrala delar av Volvo Cars åtagande för ansvarsfullt företagande. Etiskt och ansvarsfullt ledarskap är en inbyggd del i vår verksamhet, och vi har bland annat utsetts som ett av världens mest etiska företag under perioden 2016–2019.

Vår uppförandekod (Our Code – How We Act) är utgångspunkten för hela Volvo Cars verksamhet. Koden beskriver vårt starka åtagande att vara ett ansvarsfullt och etiskt företag. Vi vill att Our Code – How We Act ska driva förändringar i branschen, bland annat när det gäller att alla medarbetare ska kunna leva på sin lön – såväl hos Volvo Cars som hos våra affärspartner.

Till stöd för Our Code – How We Act och för att minska risken för korruption och oetisk affärspraxis har Volvo Cars inrättat ett Compliance and Ethics-program. Ansvarsfullt och etisk företagande handlar om mycket mer än bara vårt åtagande att bekämpa korruption. Därför fokuserar Compliance and Ethics-programmet, som leds av Compliance and Ethics Office, inte bara på att stoppa korruption utan också på områden som konkurrensrätt, dataskydd, handelssanktioner och exportkontroll, vilket beskrivs närmare i avsnittet om bolagsstyrning (se sidan 62–69). En annan viktig del av programmet är uppförandekoden för våra affärspartner. Dokumenten anger vilka principer och normer som våra medarbetare och affärspartner förväntas följa när de arbetar på, eller gör affärer med, Volvo Cars. Båda bygger på internationella konventioner och standarder.

För att skapa medvetenhet, och se till att Volvo Cars som organisation uppfyller sina åtaganden, tillhandahåller Compliance and Ethics Office löpande olika former av träning som relaterar till etiskt och ansvarsfullt företagande. I träningsprogrammet ingår även specifik träning riktad mot chefer med fokus på deras uppträdande och vikten av att vara en förebild inom dessa frågor.

Några av de viktigaste aktiviteterna på detta område under 2021 var:

- En årlig onlineutbildning inom Compliance & Ethics, som riktar sig mot alla medarbetare som inte arbetar direkt inom produktion. I år fokuserade utbildningen på de viktigaste principerna för hantering av personuppgifter och integritetsskydd. Vid slutet av året hade 83 procent av målgruppen genomfört träningen.
- Genom ledarskapsprogrammen utbildades ledare i etiskt ledarskap för ansvarsfullt företagande. Sedan ledarskapsprogrammen lanserades har mer än 1 700 av våra ledare utbildats, varav 96 under 2021. Arbete pågår för att ta fram en onlineversion av utbildningen för att öka dess räckvidd.
- >470 ledare och och andra nyckelpersoner utbildades om regelverken för insiderhandel i samband med bolagets börsnotering.
- >2 250 ledare utanför produktionen genomförde med hjälp av Responsible Business Discussion-paket diskussioner om etiskt och ansvarsfullt företagande.
- Ledande befattningshavare från samtliga funktioner i APAC höll tillsammans med sina team ytterligare fem diskussionssessioner för att belysa Compliance & Ethics-relaterade risker, inom ramen för det regionala initiativet "Compliance Talk Series".
- Sju obligatoriska riskspecifika onlineutbildningar om frågor som korruptionsbekämpning, dataskydd och intressekonflikter lanserades i APAC. I genomsnitt deltog mer än 7 000 medarbetare i utbildningarna.

Ytterligare upplysningar om utbildning av leverantörer lämnas i avsnittet Utbildning och samarbeten på sidan 177.

Under 2021 tog Compliance and Ethics Office emot 104 anmälningar om misstänkta överträdelser av Our Code (exluderat anmälningar om diskriminering och trakasserier) samt av våra policyer. Efter utredning kunde 27 av dessa anmälningar bekräftas, och disciplinåtgärder vidtogs i 21 fall, bland annat genom uppsägning av anställda och av leverantörsavtal. Fem av de 27 bekräftade ärendena avsåg korruption. Tack vare regelbundna riskanalyser inom regelefterlevnad samt lärdomar av anmälda ärenden kan vi identifiera och förstå de viktigaste riskområdena, och de områden som ger störst riskexponering. Bedömningarna hjälper oss även att identifiera lämpliga förbättrings- och reduktionsåtgärder. De säkerställer också att vårt program anpassas till de områden där våra största risker finns.

Volvo Cars-medarbetare som vill diskutera något som oroar dem, eller som misstänker lagbrott eller överträdelser av Our Code – How We Act, uppmuntras att tala med sin chef eller en lokal representant för People Experience. De kan även

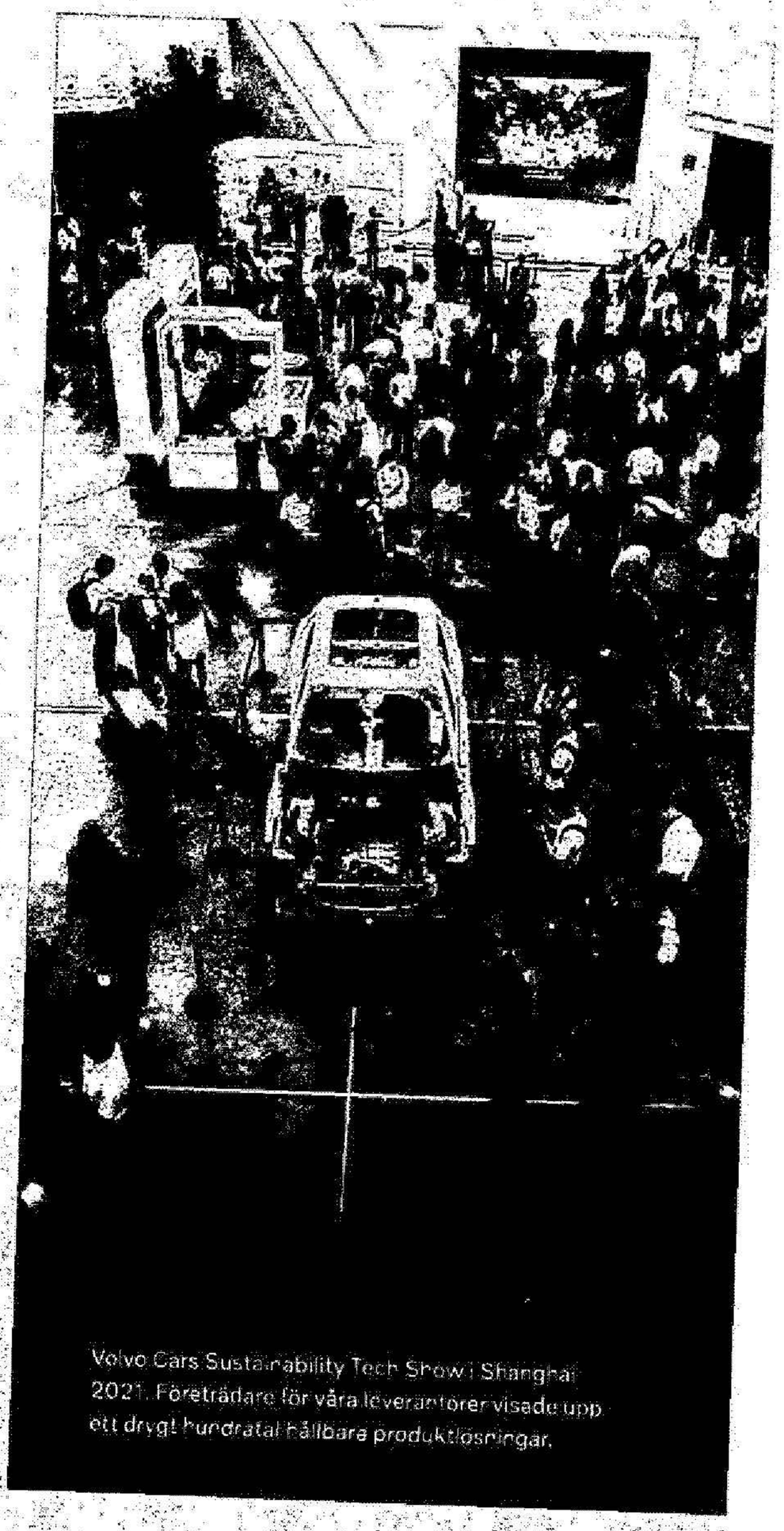
sina 3TG-leverantörer för att utvärdera och förbättra deras praxis avseende ansvarsfulla inköp. Vi är övertygade om att vi behöver ha ett nära samarbete med intressenterna för att förhindra människorättskränkningar och miljöförstöring. Volvo Cars har bland annat deltagit i ett initiativ där vi uppmuntrar smältverk att ansluta sig till RMAP. För att öka antalet RMAP-godkända smältverk har vi ekonomiskt stöttat RMI:s revisionsfond, som ersätter smältverkens initiala revisionskostnader. Just nu ser vi över tidsplaneringen i vår årliga kampanj riktad till 3TG-leverantörer, så att dataunderlaget kan bli mer heltäckande.

För att säkra Volvo Cars globala tillgång på litiumjonbatterier har företaget ingått långfristiga avtal med ett antal batteritillverkare. Avtalen innehåller bestämmelser som syftar till att hantera batteriernas värdekedja och bland annat möjliggöra cirkulära råvaruflöden. Under 2019 tillkännagav Volvo Cars att blockkedjeteknik ska tillämpas för att garantera spårbarheten för kobolt i batterierna. Sedermera blev vi den första OEM-tillverkaren som använder blockkedjeteknik i hela leveranskedjan för kobolt. För att öka insynen i leveranskedjan och minska riskerna för samhället och miljön säkrar vi med hjälp av blockkedja spårbarheten för batteriråvaror med hög riskpotential. Blockkedjebaserad spårbarhet har under 2021 implementerats för isoleringsplattor av glimmer, utökats till katodråvarorna nickel och litium, samt utvecklats för att spåra koldioxidutsläpp i batterileverantörskedjan. När Volvo Cars introducerar en ny leverantör i sitt blockkedjeprogram görs även en oberoende revision (i enlighet med OECD:s Due Diligence Guidance) för att analysera leverantörens prestanda inom hållbarhet.

Tvärfunktionellt samarbete och dialog med externa intressenter är avgörande för att affärspraxis och insynen i hela leveranskedjan ska överensstämma med regelverken. Till stöd för ständiga förbättringar av arbets- och levnadsförhållandena i samhällen där det bedrivs hantverksmässig och småskalig gruvdrift (artisanal and small-scale mining, ASM) samarbetar Volvo Cars med Better Mining. Detta program för kvalitets- och konsekvenskontroll leds av RCS Global, varvid digitala hållbarhets- och due diligence-uppgifter används för att åstadkomma förbättringar vid och omkring gruvorna. Utbildad personal är varaktigt stationerad vid anläggningarna och kartlägger risker och incidenter. De insamlade uppgifterna verifieras av ett expertteam som förvissar sig om att underlaget är fullständigt och tar upp eventuella varningstecken eller dataavvikelser med personalen på plats. Varje månad utarbetas en plan för korrigeringsåtgärder (corrective action plan, CAP) som delges lokala intressenter i en workshop. Genomförandet följs upp av personalen på plats. En gång per kvartal får Volvo Cars en rapport om hur implementeringen av CAP fortskrider. Övervakningsprogrammet är inte inriktat på några särskilda mineraler, utan fokuserar på Demokratiska republiken Kongo (DRC) och andra centralafrikanska länder. Vårt engagemang i Better Mining minskar riskerna och underlättar marknadstillgången för ASM-mineraler som produceras ansvarsfullt. Volvo Cars bidrar också konkret till en mätbar positiv social och ekonomisk utveckling i gruvsamhällena.

Utbildning och samarbeten

Alla inköpare har tillgång till ett antal hållbarhetsutbildningar. Samtliga nya medarbetare på inköpsavdelningen erbjuds en introduktionsutbildning där hållbarhet utgör en del. Vi bjuder också in leverantörer att medverka på olika hållbarhetsutbildningar. Det ökar medvetenheten om förväntningarna i vår uppförandekod för affärspartner, om vikten av hållbarhet mer allmänt samt om specifika hållbarhetsområden som koldioxidutsläpp, konfliktmineraler och materialåtervinning. Vi genomför utbildningarna dels i egen regi, dels via de plattformar som vi samarbetar med – Drive Sustainability och Responsible Business Alliance. I mars 2021 bjöd Volvo Cars in alla sina leverantörer till ett onlinemöte med syftet att driva engagemang och fokus hållbarhet. Leverantörerna välkomnade arrangemanget, många ansåg att de fick en bättre förståelse för Volvo Cars hållbarhetsstrategi och framtida inriktning. I juli 2021 var Volvo Cars värd för ett evenemang inom hållbarhetsteknik i Shanghai, där leverantörer visade upp mer än 100 hållbara produktlösningar. Under evenemanget deltog dessutom flera hundra leverantörer i hållbarhetsutbildningar. Att samarbeta med affärspartner är viktigt för att driva fram bättre hållbarhetsresultat och verka för förändringar i branschen.



Volvo Cars Sustainability Tech Show i Shanghai 2021. Företrädare för våra leverantörer visade upp ett drygt hundratal hållbara produktlösningar.



Bekämpa korruption och oetiskt företagande

En stark företagskultur med fokus på etik och ansvarsfullt ledarskap, i kombination med jämställdhet och anständiga arbetsvillkor är centrala delar av Volvo Cars åtagande för ansvarsfullt företagande. Etiskt och ansvarsfullt ledarskap är en inbyggd del i vår verksamhet, och vi har bland annat utsetts som ett av världens mest etiska företag under perioden 2016–2019.

Vår uppförandekod (Our Code – How We Act) är utgångspunkten för hela Volvo Cars verksamhet. Koden beskriver vårt starka åtagande att vara ett ansvarsfullt och etiskt företag. Vi vill att Our Code – How We Act ska driva förändringar i branschen, bland annat när det gäller att alla medarbetare ska kunna leva på sin lön – såväl hos Volvo Cars som hos våra affärspartner.

Till stöd för Our Code – How We Act och för att minska risken för korruption och oetisk affärspraxis har Volvo Cars inrättat ett Compliance and Ethics-program. Ansvarsfullt och etisk företagande handlar om mycket mer än bara vårt åtagande att bekämpa korruption. Därför fokuserar Compliance and Ethics-programmet, som leds av Compliance and Ethics Office, inte bara på att stoppa korruption utan också på områden som konkurrensrätt, dataskydd, handelssanktioner och exportkontroll, vilket beskrivs närmare i avsnittet om bolagsstyrning (se sidan 62–69). En annan viktig del av programmet är uppförandekoden för våra affärspartner. Dokumenten anger vilka principer och normer som våra medarbetare och affärspartner förväntas följa när de arbetar på, eller gör affärer med, Volvo Cars. Båda bygger på internationella konventioner och standarder.

För att skapa medvetenhet, och se till att Volvo Cars som organisation uppfyller sina åtaganden, tillhandahåller Compliance and Ethics Office löpande olika former av träning som relaterar till etiskt och ansvarsfullt företagande. I träningsprogrammet ingår även specifik träning riktad mot chefer med fokus på deras uppträdande och vikten av att vara en förebild inom dessa frågor.

Några av de viktigaste aktiviteterna på detta område under 2021 var:

- En årlig onlineutbildning inom Compliance & Ethics, som riktar sig mot alla medarbetare som inte arbetar direkt inom produktion. I år fokuserade utbildningen på de viktigaste principerna för hantering av personuppgifter och integritetsskydd. Vid slutet av året hade 83 procent av målgruppen genomfört träningen.
- Genom ledarskapsprogrammen utbildades ledare i etiskt ledarskap för ansvarsfullt företagande. Sedan ledarskapsprogrammen lanserades har mer än 1 700 av våra ledare utbildats, varav 96 under 2021. Arbete pågår för att ta fram en onlineversion av utbildningen för att öka dess räckvid.
- >470 ledare och och andra nyckelpersoner utbildades om regelverken för insiderhandel i samband med bolagets börsnotering.
- >2 250 ledare utanför produktionen genomförde med hjälp av Responsible Business Discussion-paket diskussioner om etiskt och ansvarsfullt företagande.
- Ledande befattningshavare från samtliga funktioner i APAC höll tillsammans med sina team ytterligare fem diskussionssessioner för att belysa Compliance & Ethics-relaterade risker, inom ramen för det regionala initiativet "Compliance Talk Series".
- Sju obligatoriska riskspecifika onlineutbildningar om frågor som korruptionsbekämpning, dataskydd och intressekonflikter lanserades i APAC. I genomsnitt deltog mer än 7 000 medarbetare i utbildningarna.

Ytterligare upplysningar om utbildning av leverantörer lämnas i avsnittet Utbildning och samarbeten på sidan 177.

Under 2021 tog Compliance and Ethics Office emot 104 anmälningar om misstänkta överträdelser av Our Code (exluderat anmälningar om diskriminering och trakasserier) samt av våra policyer. Efter utredning kunde 27 av dessa anmälningar bekräftas, och disciplinåtgärder vidtogs i 21 fall, bland annat genom uppsägning av anställda och av leverantörsavtal. Fem av de 27 bekräftade ärendena avsåg korruption. Tack vare regelbundna riskanalyser inom regelefterlevnad samt lärdomar av anmälda ärenden kan vi identifiera och förstå de viktigaste riskområdena, och de områden som ger störst riskexponering. Bedömningarna hjälper oss även att identifiera lämpliga förbättrings- och reduktionsåtgärder. De säkerställer också att vårt program anpassas till de områden där våra största risker finns.

Volvo Cars-medarbetare som vill diskutera något som oroar dem, eller som misstänker lagbrott eller överträdelser av Our Code – How We Act, uppmuntras att tala med sin chef eller en lokal representant för People Experience. De kan även



kontakta sin lokala Compliance and ethics champion, eller vända sig till Compliance and Ethics Office eller juristavdelningen. De kan även använda vår globala interna rapporteringskanal Tell Us.

Även externa intressenter såsom affärspartner, kunder eller andra utomstående med någon form av relation till Volvo Cars som misstänker att en överträdelse av gällande lagstiftning eller Our Code – How We Act kan ha ägt rum kan använda sig av rapporteringskanalen Tell Us för att rapportera sin misstanke.

Tell Us kan även användas av den som vill inhämta råd om eventuella överträdelser utan att behöva vara rädd för repressalier.

Rapporteringskanalen Tell Us drivs av en oberoende aktör och är öppen dygnet runt, året runt. Tack vare Tell Us kan människor anmäla sina iakttagelser i fler än 200 länder och regioner, och på mer än 60 språk. Rapporteringskanalen Tell Us nås både via bolagets intranät och via den öppna webbplatsen volvocars.com. Anmälningar kan göras per telefon eller skriftligt via ett webbformulär. Anmälningarna är alltid anonyma, såvida inte anmälaren väljer att ange sin identitet.

Alla anmälningar som görs via rapporteringskanalen Tell Us vidarebefordras till Compliance Investigations Unit, en särskild funktion i Compliance and Ethics Office. Alla anmälningar och utredning som görs är konfidentiella och hanteras på största allvar för att säkerställa att lämpliga åtgärder vidtas i enlighet med den formella processen för hanterandet av Compliance-relaterade utredningar. Det är helt oacceptabelt att vidta några som helst repressalier mot anmälare som handlat i god tro, eller mot andra personer som har anknytning till dem, till följd av sådana anmälningar – detta framgår av Volvo Cars policy för internrapportering och dess tillhörande direktiv.

Regelefterlevnad och etik	2021	2020	2019	2018
Antal anmälda överträdelser av Our Code – How We Act (exklusive diskriminering och trakasserier)	104	126	133	76
Styrkta fall av korruption	5	10	9	11
Ledare som utbildats i etisk och ansvarsfull verksamhet (ackumulerade siffror)	1 700	1 600	1 500	1 200
Andel medarbetare (utanför produktionen) som utbildats i etisk och ansvarsfull verksamhet genom den årliga C&E-onlineutbildningen (%)	83	i.u.[32]	85	93

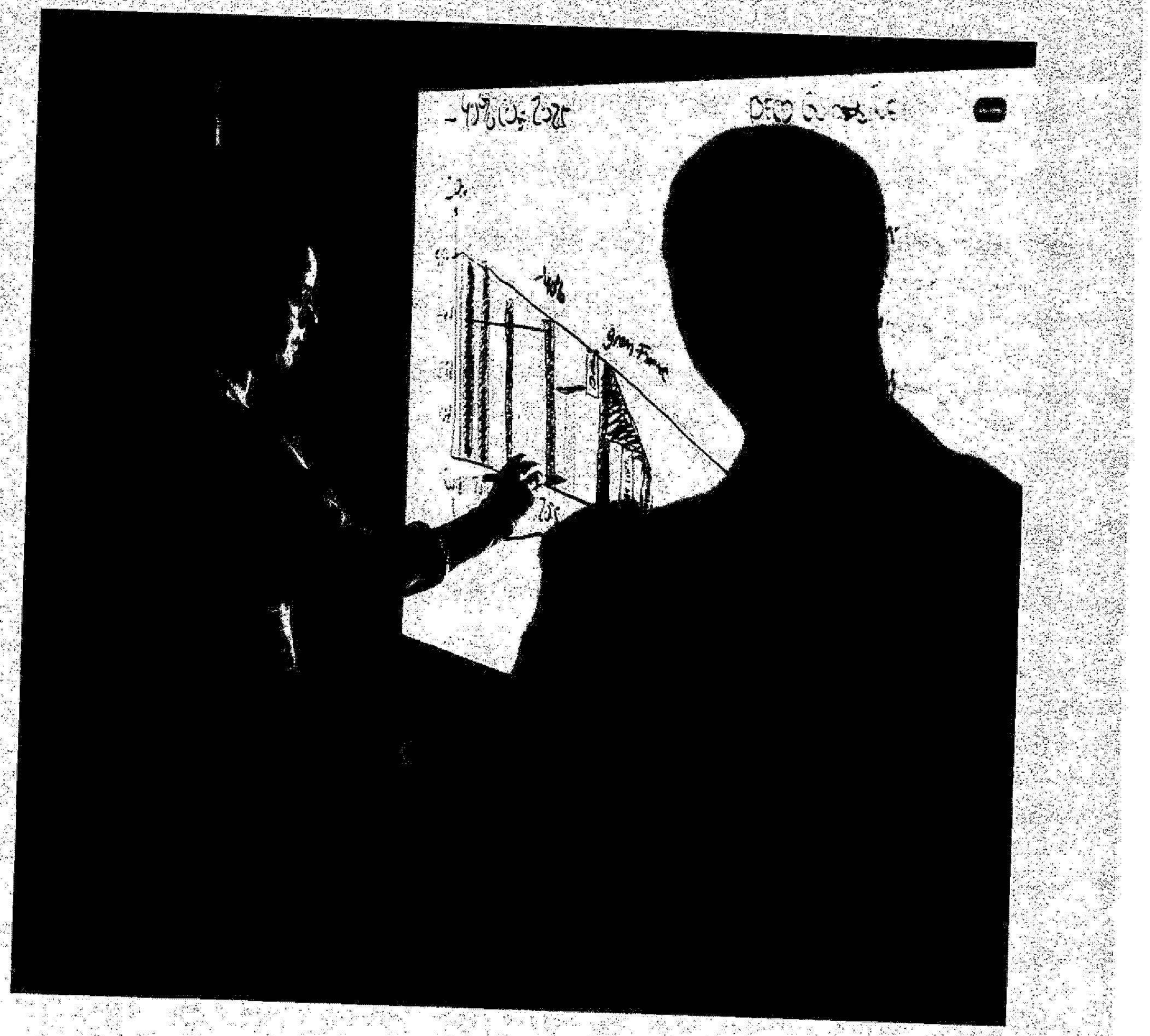
Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187.

Engagemang i hållbar finansiering

Volvo Cars är införstådd med att finansmarknadens aktörer kan spela en viktig roll för att driva en hållbar utveckling, bland annat i form av övergången till en mer klimatvänlig global ekonomi.

2020 emitterade vi med framgång vår första gröna obligation. Hela emissionsbeloppet om 500 MEUR ska investeras i utveckling och produktion av våra helt elektriska bilar. På så sätt har vi etablerat oss som en aktör att räkna med på marknaden för gröna obligationer.

Vi förstärkte vårt åtagande om hållbar finansiering när vi våren 2021 förlängde vår kreditfacilitet från 2017, genom att teckna en hållbarhetskopplad kreditfacilitet om 1,3 miljarder EUR. Facilitetens räntemarginal är kopplad till hur väl vi lyckas med att minska våra koldioxidutsläpp. Denna framgångsrikt slutförda transaktion visar inte bara att finansmarknaden har förtroende för Volvo Cars klimatplaner, utan är också ett tecken på att bolagets finansiella och verksamhetsrelaterade transformation inger allt större förtroende. Ytterligare upplysningar lämnas i rapporten om grön finansiering på sidan 189.





kontakta sin lokala Compliance and ethics champion, eller vända sig till Compliance and Ethics Office eller juristavdelningen. De kan även använda vår globala interna rapporteringskanal Tell Us.

Även externa intressenter såsom affärspartner, kunder eller andra utomstående med någon form av relation till Volvo Cars som misstänker att en överträdelse av gällande lagstiftning eller Our Code – How We Act kan ha ägt rum kan använda sig av rapporteringskanalen Tell Us för att rapportera sin misstanke.

Tell Us kan även användas av den som vill inhämta råd om eventuella överträdelser utan att behöva vara rädd för repressalier.

Rapporteringskanalen Tell Us drivs av en oberoende aktör och är öppen dygnet runt, året runt. Tack vare Tell Us kan människor anmäla sina iakttagelser i fler än 200 länder och regioner, och på mer än 60 språk. Rapporteringskanalen Tell Us nås både via bolagets intranät och via den öppna webbplatsen volvocars.com. Anmälningar kan göras per telefon eller skriftligt via ett webbformulär. Anmälningarna är alltid anonyma, såvida inte anmälaren väljer att ange sin identitet.

Alla anmälningar som görs via rapporteringskanalen Tell Us vidarebefordras till Compliance Investigations Unit, en särskild funktion i Compliance and Ethics Office. Alla anmälningar och utredning som görs är konfidentiella och hanteras på största allvar för att säkerställa att lämpliga åtgärder vidtas i enlighet med den formella processen för hanterandet av Compliance-relaterade utredningar. Det är helt oacceptabelt att vidta några som helst repressalier mot anmälare som handlat i god tro, eller mot andra personer som har anknytning till dem, till följd av sådana anmälningar – detta framgår av Volvo Cars policy för internrapportering och dess tillhörande direktiv.

Regelefterlevnad och etik	2021	2020	2019	2018
Antal anmälda överträdelser av Our Code – How We Act (exklusive diskriminering och trakasserier)	104	126	133	76
Styrkta fall av korruption	5	10	9	11
Ledare som utbildats i etisk och ansvarsfull verksamhet (ackumulerade siffror)	1 700	1 600	1 500	1 200
Andel medarbetare (utanför produktionen) som utbildats i etisk och ansvarsfull verksamhet genom den årliga C&E-onlineutbildningen (%)	83	i.u.[32]	85	93

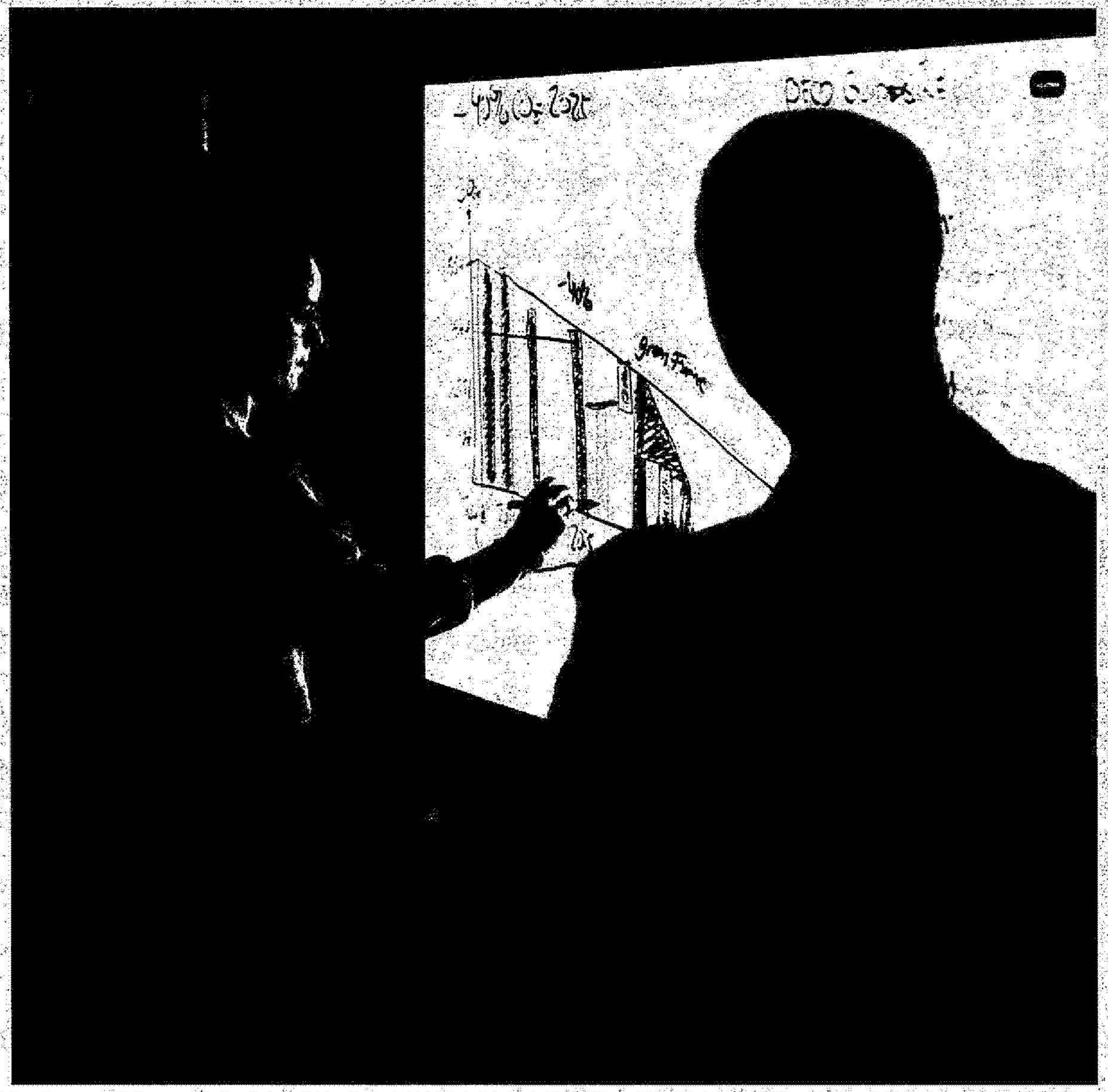
Läs mer om definitioner och redovisningsprinciper på sidan 185–187.

Engagemang i hållbar finansiering

Volvo Cars är införstådd med att finansmarknadens aktörer kan spela en viktig roll för att driva en hållbar utveckling, bland annat i form av övergången till en mer klimatvänlig global ekonomi.

2020 emitterade vi med framgång vår första gröna obligation. Hela emissionsbeloppet om 500 MEUR ska investeras i utveckling och produktion av våra helt elektriska bilar. På så sätt har vi etablerat oss som en aktör att räkna med på marknaden för gröna obligationer.

Vi förstärkte vårt åtagande om hållbar finansiering när vi våren 2021 förlängde vår kreditfacilitet från 2017, genom att teckna en hållbarhetskopplad kreditfacilitet om 1,3 miljarder EUR. Facilitetens räntemarginal är kopplad till hur väl vi lyckas med att minska våra koldioxidutsläpp. Denna framgångsrikt slutförda transaktion visar inte bara att finansmarknaden har förtroende för Volvo Cars klimatplaner, utan är också ett tecken på att bolagets finansiella och verksamhetsrelaterade transformation inger allt större förtroende. Ytterligare upplysningar lämnas i rapporten om grön finansiering på sidan 189.



2022101200904

Om hållbarhetsredovisningen

Volvo Cars hållbarhetsredovisning för 2021 är en årsredovisning upprättad i enlighet med Core-nivån i GRI Standards. Årets redovisning innehåller även uppgifter i enlighet med Core Metrics and Disclosures i World Economic Forums vitbok Measuring Stakeholder Capitalism. Denna redovisning omfattar, där ej annat anges, perioden 1 januari till 31 december 2021. Vår senaste redovisning publicerades i mars 2021. Volvo Cars hållbarhetsredovisning har dessutom utformats så att den uppfyller kraven i 6 kap. 11 § årsredovisningslagen.

Hållbarhetsredovisningen återfinns på sidorna 39–46 och 151–190 och information om Företagsövergripande riskhantering finns på sidorna 55–60. Definitioner av gränsvärden samt mättekniker och beräkningar för varje resultatindikator anges med avseende på den aktuella indikatorn. Redovisningsmetoderna har inte förändrats väsentligt sedan föregående rapporteringsperiod. Vår revisor har översiktligt granskat hållbarhetsredovisningen i enlighet med ISAE 3000, se sidan 188.

Hållbarhetsredovisningen är också vår "Communication on Progress" för FN:s Global Compact.

Vidare identifierar, analyserar och (i förekommande fall) väljer Volvo Cars kontinuerligt olika initiativ och program som dels stöder våra ambitioner, dels validerar dem externt. Klimatåtgärder och klimatrelaterade finansiella risker hör till Volvo Cars fokusområden. De elva upplysningar som rekommenderas av initiativet Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) har därför inkluderats i denna årsredovisning.

I bilagan Hållbarhetsindex återfinns fullständiga innehållsförteckningar för GRI, WEF och TCFD, hänvisningar till den hållbarhetsrapportering som föreskrivs av årsredovisningslagen, samt våra hållbarhetspolicyer.

Ekonomiskt bidrag

I enlighet med WEFs vitbok, Measuring Stakeholder Capitalism	2021	2020
MSEK		
Direkt ekonomiskt värde som skapats och delats ut (EVG&D)*		
Omsättning	282,045	262,833
Rörelsekostnader	–262,462	–252,424
Personalkostnader	–32,332	–30,032
Finansieringskostnader	–878	–998
Statliga stöd	472	1,340
Kassaflöde från investeringsverksamheten		
Investeringar	–23,324	–18,560
Avskrivningar	–15,005	–14,449
Aktieåterköp	—	—
Utdelningar	–10,462	–4
Totala FoU-kostnader	–24,061	–18,879

*För information om våra samhällsinvesteringar se sidan 174.

Ekonomisk aspekt	2021	2020	2019	2018
Försäljning (antal bilar)	698 693	661 713	705 452	642 253
Producerade bilar*	641 979	658 525	705 036	667 754

*Fabriksfärdiga bilar.

Volvo Cars och FN:s mål för hållbar utveckling (SDG)

2015 antog FN de 17 målen för en hållbar utveckling (SDG), som en karta för resan mot en hållbarare framtid. Volvo Cars har förbundit sig att följa utvecklingsmålen, och de agerar som vår ledstjärna. Våra produkter och vår verksamhet gör att vi har störst påverkan avseende målen 3, 5, 7, 8, 11, 12, 13 och 16. Dessutom bidrar vi till målen 1, 4, 6 och 9.

Vi är medvetna om att Volvo Cars SDG-påverkan är både positiv och negativ. Vi fokuserar på att maximera vår positiva påverkan, och minimera vår negativa påverkan.

Ytterligare upplysningar om hur SDG:er är kopplade till affärsrisker lämnas i avsnittet Företagsövergripande riskhantering på sidan 57–59.

Förkortningar:
- CoC = Uppförandekoden
- CoC BP = Uppförandekoden för affärspartner

FN:s SDG-mål	Exempel på Volvo Cars påverkan och/eller bidrag till SDG delmål
1 INGEN FATTIGDOM	• Implementering av löner som går att leva på. Volvo Cars och företagets affärspartner följer och respekterar ILO:s konventioner, och tillämpar rättvis lönesättning (1.2).
3 GOD HÄLSA OCH VÄLBEFINNANDE	• Säkerhet är en del av vårt arv och ett av våra syften. Vi har en vision och strategi för noll kollisioner (3.6). • Strategi för minskning av koldioxidutsläpp, med ambitionen att vara ett klimatneutralt företag senast år 2040 (3.9).
4 GOD UTBILDNING FÖR ALLA	• Bygga en bättre framtid i lokalsamhällena genom åtgärder som skolor och yrkesutbildning (4.4).
5 JÄMSTÄLLDHET	• Volvo Cars medarbetarkultur, som beskrivs i vår uppförandekod och vår People Policy (5.1, 5.2). • Ett jämställt globalt erbjudande om föräldraledighet har lanserats: Volvo Cars Family Bond (5.4). • Ambition om jämn könsfördelning på ledande befattningar samt vid rekrytering. Arbetet fortskrider med att utjämna könsskillnader avseende lön och position (5.5).
6 RENT VATTEN OCH SANITET FÖR ALLA	• Vi har ambitionen att minska vattenförbrukningen i tillverkning per producerad bil med 15 procent (6.4).
7 HÅLLBAR ENERGI FÖR ALLA	• Vi eftersträvar klimatneutralitet i den löpande verksamheten och hos leverantörer i första ledet till mitten av årtiondet (7.2). • Vi strävar efter att minska energiförbrukningen i tillverkning med 30 procent per bil, och att göra våra bilar mer energieffektiva (7.3).
8 ANSTÄNDIGA ARBETSVILLKOR OCH EKONOMISK TILLVÄXT	• Genom vår tillväxt, elektrifieringsstrategi och digitalisering skapar vi arbetstillfällen och innovationer (8.2, 8.5). • Ambition att bli en cirkulär verksamhet senast 2040 (8.4). • Bygga en bättre framtid i lokalsamhällena med hjälp av skolor, yrkesutbildning och anställningar (8.6). • Vi värnar de mänskliga rättigheterna och arbetstagarnas rättigheter, såväl i vår egen organisation som i vår leveranskedja. Vi ska verka för att dessa frågor prioriteras högre i vår sektor (8.7, 8.8).

FN:s SDG-mål	Exempel på Volvo Cars påverkan och/eller bidrag till SDG delmål
9 HÅLLBAR INDUSTRI, INNOVATIONER OCH INFRASTRUKTUR	• Ambitioner i hållbarhetsstrategin samt elektrifieringsstrategin (9.4).
11 HÅLLBARA STÄDER OCH SAMHÄLLEN	• Vi stöder utvecklingen av säker och hållbar urban mobilitet genom att elektrifiera hela vårt utbud, genom den bästa säkerhetstekniken i branschen samt genom våra bildelningserbjudanden. Säkerhet är en del av vårt arv och ett av våra syften. Vi har en vision och strategi för noll kollisioner. Green City Zone-projektet (11.2, 11.3).
12 HÅLLBAR KONSUMTION OCH PRODUKTION	• Vi tillämpar cirkulär ekonomi och strävar efter att avsevärt minska både mängden avfall och råvaruanvändningen. Vi optimerar användningen av våra produkter och komponenter, liksom livslängden på dessa (12.2, 12.4, 12.5).
13 BEKÄMPA KLIMATFÖRÄNDRINGARNA	• Vi ska minska vårt klimatavtryck i hela värdekedjan, och har ambitionen att vara ett klimatneutralt företag senast 2040, i linje med de mål som uppsatts genom Parisavtalet (13.1). • Volvo Cars redovisar klimatrelaterade nyckeltal som definierats i vår hållbarhetsstrategi (13.2). • Volvo Cars utbildar och påverkar intressenter om vikten av att motverka klimateffekter, bland annat genom artiklar och konferenser (exempelvis livscykelanalys och COP26) (13.3).
16 FREDLIGA OCH INKLUDERANDE SAMHÄLLEN	• Volvo Cars har nolltolerans mot diskriminering, trakasserier och mobbning (16.1). • Volvo Cars och dess affärspartner ska sträva efter att förebygga alla former av barnarbete. Inget som helst tvångsarbete får förekomma med anknytning till Volvo Cars affärsverksamhet, produkter eller tjänster (16.2). • Vi följer upp hur CoC och CoC BP efterlevs, och uppmuntrar alla som misstänker oegentligheter eller överträdelser att anmäla dem till rapporteringskanalen Tell Us för utredning och åtgärd (16.3). • Volvo Cars ska slå vakt om den fria marknadskonkurrensen genom att undvika alla konkurrensbegränsande åtgärder (16.5). • Volvo Cars modell för bolagsstyrning (16.7). • Vi respekterar människors personliga integritet och skyddar personuppgifter så långt som möjligt (16.10).

20221012009O5

Om hållbarhetsredovisningen

Volvo Cars hållbarhetsredovisning för 2021 är en årsredovisning upprättad i enlighet med Core-nivån i GRI Standards. Årets redovisning innehåller även uppgifter i enlighet med Core Metrics and Disclosures i World Economic Forums vitbok Measuring Stakeholder Capitalism. Denna redovisning omfattar, där ej annat anges, perioden 1 januari till 31 december 2021. Vår senaste redovisning publicerades i mars 2021. Volvo Cars hållbarhetsredovisning har dessutom utformats så att den uppfyller kraven i 6 kap. 11 § årsredovisningslagen.

Hållbarhetsredovisningen återfinns på sidorna 39–46 och 151–190 och information om Företagsövergripande riskhantering finns på sidorna 55–60. Definitioner av gränsvärden samt mättekniker och beräkningar för varje resultatindikator anges med avseende på den aktuella indikatorn. Redovisningsmetoderna har inte förändrats väsentligt sedan föregående rapporteringsperiod. Vår revisor har översiktligt granskat hållbarhetsredovisningen i enlighet med ISAE 3000, se sidan 188.

Hållbarhetsredovisningen är också vår "Communication on Progress" för FN:s Global Compact.

Vidare identifierar, analyserar och (i förekommande fall) väljer Volvo Cars kontinuerligt olika initiativ och program som dels stöder våra ambitioner, dels validerar dem externt. Klimatåtgärder och klimatrelaterade finansiella risker hör till Volvo Cars fokusområden. De elva upplysningar som rekommenderas av initiativet Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) har därför inkluderats i denna årsredovisning.

I bilagan Hållbarhetsindex återfinns fullständiga innehållsförteckningar för GRI, WEF och TCFD, hänvisningar till den hållbarhetsrapportering som föreskrivs av årsredovisningslagen, samt våra hållbarhetspolicyer.

Ekonomiskt bidrag

I enlighet med WEFs vitbok, Measuring Stakeholder Capitalism	2021	2020
MSEK		
Direkt ekonomiskt värde som skapats och delats ut (EVG&D)*		
Omsättning	282,045	262,833
Rörelsekostnader	–262,462	–252,424
Personalkostnader	–32,332	–30,032
Finansieringskostnader	–878	–998
Statliga stöd	472	1,340
Kassaflöde från investeringsverksamheten		
Investeringar	–23,324	–18,560
Avskrivningar	–15,005	–14,449
Aktieåterköp	—	—
Utdelningar	–10,462	–4
Totala FoU-kostnader	–24,061	–18,879

*För information om våra samhällsinvesteringar se sidan 174.

Ekonomisk aspekt	2021	2020	2019	2018
Försäljning (antal bilar)	698 693	661 713	705 452	642 253
Producerade bilar*	641 979	658 525	705 036	667 754

*Fabriksfärdiga bilar.

Volvo Cars och FN:s mål för hållbar utveckling (SDG)

2015 antog FN de 17 målen för en hållbar utveckling (SDG), som en karta för resan mot en hållbarare framtid. Volvo Cars har förbundit sig att följa utvecklingsmålen, och de agerar som vår ledstjärna. Våra produkter och vår verksamhet gör att vi har störst påverkan avseende målen 3, 5, 7, 8, 11, 12, 13 och 16. Dessutom bidrar vi till målen 1, 4, 6 och 9.

Vi är medvetna om att Volvo Cars SDG-påverkan är både positiv och negativ. Vi fokuserar på att maximera vår positiva påverkan, och minimera vår negativa påverkan.

Ytterligare upplysningar om hur SDG:er är kopplade till affärsrisker lämnas i avsnittet Företagsövergripande riskhantering på sidan 57–59.

Förkortningar:
- CoC = Uppförandekoden
- CoC BP = Uppförandekoden för affärspartner

FN:s SDG-mål	Exempel på Volvo Cars påverkan och/eller bidrag till SDG delmål
1 INGEN FATTIGDOM	• Implementering av löner som går att leva på. Volvo Cars och företagets affärspartner följer och respekterar ILO:s konventioner, och tillämpar rättvis lönesättning (1.2).
3 GOD HÄLSA OCH VÄLBEFINNANDE	• Säkerhet är en del av vårt arv och ett av våra syften. Vi har en vision och strategi för noll kollisioner (3.6). • Strategi för minskning av koldioxidutsläpp, med ambitionen att vara ett klimatneutralt företag senast år 2040 (3.9).
4 GOD UTBILDNING FÖR ALLA	• Bygga en bättre framtid i lokalsamhällena genom åtgärder som skolor och yrkesutbildning (4.4).
5 JÄMSTÄLLDHET	• Volvo Cars medarbetarkultur, som beskrivs i vår uppförandekod och vår People Policy (5.1, 5.2). • Ett jämställt globalt erbjudande om föräldraledighet har lanserats: Volvo Cars Family Bond (5.4). • Ambition om jämn könsfördelning på ledande befattningar samt vid rekrytering. Arbetet fortskrider med att utjämna könsskillnader avseende lön och position (5.5).
6 RENT VATTEN OCH SANITET FÖR ALLA	• Vi har ambitionen att minska vattenförbrukningen i tillverkning per producerad bil med 15 procent (6.4).
7 HÅLLBAR ENERGI FÖR ALLA	• Vi eftersträvar klimatneutralitet i den löpande verksamheten och hos leverantörer i första ledet till mitten av årtiondet (7.2). • Vi strävar efter att minska energiförbrukningen i tillverkning med 30 procent per bil, och att göra våra bilar mer energieffektiva (7.3).
8 ANSTÄNDIGA ARBETSVILLKOR OCH EKONOMISK TILLVÄXT	• Genom vår tillväxt, elektrifieringsstrategi och digitalisering skapar vi arbetstillfällen och innovationer (8.2, 8.5). • Ambition att bli en cirkulär verksamhet senast 2040 (8.4). • Bygga en bättre framtid i lokalsamhällena med hjälp av skolor, yrkesutbildning och anställningar (8.6). • Vi värnar de mänskliga rättigheterna och arbetstagarnas rättigheter, såväl i vår egen organisation som i vår leveranskedja. Vi ska verka för att dessa frågor prioriteras högre i vår sektor (8.7, 8.8).

FN:s SDG-mål	Exempel på Volvo Cars påverkan och/eller bidrag till SDG delmål
9 HÅLLBAR INDUSTRI, INNOVATIONER OCH INFRASTRUKTUR	• Ambitioner i hållbarhetsstrategin samt elektrifieringsstrategin (9.4).
11 HÅLLBARA STÄDER OCH SAMHÄLLEN	• Vi stöder utvecklingen av säker och hållbar urban mobilitet genom att elektrifiera hela vårt utbud, genom den bästa säkerhetstekniken i branschen samt genom våra bildelningserbjudanden. Säkerhet är en del av vårt arv och ett av våra syften. Vi har en vision och strategi för noll kollisioner. Green City Zone-projektet (11.2, 11.3).
12 HÅLLBAR KONSUMTION OCH PRODUKTION	• Vi tillämpar cirkulär ekonomi och strävar efter att avsevärt minska både mängden avfall och råvaruanvändningen. Vi optimerar användningen av våra produkter och komponenter, liksom livslängden på dessa (12.2, 12.4, 12.5).
13 BEKÄMPA KLIMATFÖRÄNDRINGARNA	• Vi ska minska vårt klimatavtryck i hela värdekedjan, och har ambitionen att vara ett klimatneutralt företag senast 2040, i linje med de mål som uppsatts genom Parisavtalet (13.1). • Volvo Cars redovisar klimatrelaterade nyckeltal som definierats i vår hållbarhetsstrategi (13.2). • Volvo Cars utbildar och påverkar intressenter om vikten av att motverka klimateffekter, bland annat genom artiklar och konferenser (exempelvis livscykelanalys och COP26) (13.3).
16 FREDLIGA OCH INKLUDERANDE SAMHÄLLEN	• Volvo Cars har nolltolerans mot diskriminering, trakasserier och mobbning (16.1). • Volvo Cars och dess affärspartner ska sträva efter att förebygga alla former av barnarbete. Inget som helst tvångsarbete får förekomma med anknytning till Volvo Cars affärsverksamhet, produkter eller tjänster (16.2). • Vi följer upp hur CoC och CoC BP efterlevs, och uppmuntrar alla som misstänker oegentligheter eller överträdelser att anmäla dem till rapporteringskanalen Tell Us för utredning och åtgärd (16.3). • Volvo Cars ska slå vakt om den fria marknadskonkurrensen genom att undvika alla konkurrensbegränsande åtgärder (16.5). • Volvo Cars modell för bolagsstyrning (16.7). • Vi respekterar människors personliga integritet och skyddar personuppgifter så långt som möjligt (16.10).

20221012009O6

Värderingsinstitut som utvärderar Volvo Cars ESG-arbete

Hållbarhetsrankningar och -betyg blir allt viktigare för såväl investerare som kunder och andra intressenter.

Dialogen med värderingsinstitut utmynnar enligt Volvo Cars uppfattning inte bara i viktiga externa bedömningar av våra hållbarhetsprestationer, utan hjälper oss också att förbättra utfallet. Vi har en aktiv dialog med ett antal värderingsinstitut inom ESG. Glädjande nog har våra betyg förbättrats under årens lopp. Det är av stort värde att vi härigenom är förvissade om att vara på rätt väg när det gäller att bli ett mer hållbart företag och bidra till att hantera klimatförändringen och andra globala utmaningar.

Värderingsinstitut som betygsätter Volvo Cars	Beskrivning
CDP Climate	Betygsätter hållbarhetsredovisningar åt investerare, företag, städer, stater och regioner. Mäter företags miljömässiga hållbarhet.
Ellen MacArthur Foundation – Circulytics	Tillhandahåller analysmetoder för företags cirkularitet och betygsätter denna, vilket stöder företagens omvandling i riktning mot en mer cirkulär ekonomi. Uppmuntrar även företag att ge sina intressenter insyn i hur cirkulär hela verksamheten är.
EcoVadis	Betygsätter företags hållbarhet. Gör bedömningar inom miljö, arbets- och människorätt, etik och hållbara inköp.
ISS ESG	Tillhandahåller ESG-betyg, främst till finansmarknadsaktörer. Företagsbedömningen omfattar ett brett urval ESG-relaterade faktorer. Analysen bygger på upp till 100 betygskriterier som i allmänhet är branschspecifika.
MSCI	Tillhandahåller ESG-betyg, främst till finansmarknadsaktörer. Tillämpar regelbaserade metoder för att identifiera branschers bästa och sämsta företag med avseende på exponering för ESG-risker och riskhantering relativt jämförbara bolag.
Moody's	Tillhandahåller ESG-betyg, främst till finansmarknadsaktörer. Använder en sektorövergripande betygsättningsmetod och utfärdar ett emittentriskbetyg (Issuer Profile Risk Score, IPS) avseende ESG-relaterad riskexponering. Betyget bygger på allmänt tillgängliga uppgifter samt egna analyser och jämförelser inom och mellan olika branscher.
S&P Global	Tillhandahåller årliga analyser av företags hållbarhetspraxis samt ESG-baserade kreditbetyg. Använder konsekventa, regelbaserade metoder för att bedöma företags resultat inom ett stort antal hållbarhetsområden.
Sustainalytics	Tillhandahåller ESG-betyg, främst till finansmarknadsaktörer. Tillämpar en tvådimensionell metod för att mäta hur exponerat ett företag är mot branschspecifika ESG-risker, och hur väl det hanterar sin exponering.

EU Taxonomi rapportering

EU taxonomins syfte är att styra investeringar mot hållbara projekt och aktiviteter som bidrar till att uppfylla EUs klimat och energimål för 2030 samt målen för EUs Green Deal där en del är klimatneutralitet 2050.

Volvo Cars har höga ambitioner inom samtliga hållbarhetsområden, vår målsättning är att agera enligt taxonomin och förse investerare med ökad tydlighet och tillit.

Redovisning 2021

Under taxonomins första år görs en begränsad rapportering enligt taxonomin, Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) 2020/852 (taxonomi förordningen). Rapporteringen innehåller procentsatser av vår omsättning, investeringar och driftskostnader för delar av verksamheten som omfattas respektive inte omfattas av taxonomin. Resultatet för 2021 redovisas nedan.

	Summa (MSEK)	Andel som omfattas av taxonomin (%)	Andel som inte omfattas av taxonomin (%)
Omsättning	282 045	79	21
Investeringar	33 654	95	5
Driftskostnader	22 930	99	1

Efterlevnadsbedömning:

Vår globala verksamhet är biltillverkning (Volvo Cars) samt att tillgodose transportbehov (Care by Volvo och M). Dessa kategorier omfattas av taxonomin och ingår därför i vår rapportering. Vi har inte inkluderat begagnat- och tillbehörsförsäljning eller licenser. Tillverkningskategorin är "tillverkning av koldioxidsnål transportteknik".

Redovisningspolicy:

Omsättning:

För att beräkna den taxonomirelevanta omsättningsandelen har vi använt intäkter som nämnare. Se Not 2 – Intäkter på sidan 87. Täljaren inkluderar omsättning från nybilsförsäljning, eftersom denna bedöms relevant i kategorin Tillverkning. Vidare ingår omsättning som avser Care by Volvo respektive M, vilket bedöms tillhöra kategorin Transporter.

Investeringar:

Vid beräkningen av den andel av investeringarna som omfattas av taxonomin har vi definierat nämnaren som nyanskaffningar av materiella anläggningstillgångar under året samt anskaffningar genom rörelseförvärv (se Not 17 på sidan 107) plus nyanskaffningar av immateriella anläggningstillgångar under året samt anskaffningar genom rörelseförvärv (se Not 16 på sidan 106).

I täljaren ingår investeringar som avser investeringar i Tillverkning och Transporter. Dock ingår inte aktiverade utvecklingskostnader avseende förvärv från tredje part, kostnader för bilar tillverkade av tredje part eller kapitalutgifter avseende lokaler som hyrs ut till externa hyresgäster. Beräkningen av investeringar enligt taxonomin är inte jämförbar med andra nyckeltal för aktiverade anläggningskostnader i de finansiella rapporterna.

Driftskostnader:

Vid beräkningen av den andel av driftskostnader som omfattas av taxonomin har vi definierat nämnaren som de totala kostnaderna för forskning och utveckling, kostnader för korttidsleasing och andra kostnader som avser materiella anläggningstillgångar.

Täljaren är forsknings- och utvecklingskostnader som avser kategorierna Tillverkning och Transporter. Driftskostnader beräknade enligt taxonomin är inte jämförbara med posten övriga rörelsekostnader i resultaträkningen.

Framåtriktat:

Vi delar taxonomins underliggande målsättning. Det framgår inte minst av vår vetenskapligt underbyggda klimatplan, där en ambition är att vara en helt elektrifierad biltillverkare senast 2030. Detta är en av de mest ambitiösa elektrifieringsstrategierna i branschen. Vår ambition är att 60 procent av verksamheten ska vara förenlig med taxonomin till 2025, och 100 procent till 2030 för omfattade ekonomiska verksamheter.

Uppfyllnad av taxonomin kommer också att kräva omfattande åtaganden inom andra områden än klimatförändring, så som uppfyllande av miljömål och tekniska granskningskriterier. Dessa områden är "orsaka inte betydande skada" (Do No Significant Harm, DNSH) samt minimiskyddsåtgärder. Inledningsvis fokuserar vi på att uppylla miljömålet, att minska vår klimatpåverkan samt på DNSH och minimiskyddsåtgärder som är kopplade till detta.

Tekniska granskningskriterier

De tekniska granskningskriterierna för Tillverkning och Transporter är att koldioxidutsläppen från avgaser ska understiga 50g CO_2 per kilometer. Kriteriet gäller från och med 2022 till och med 2025. Från 2026 och framåt gäller 0g CO_2. Vi har ambitionen att alla våra bilar ska släppa ut 0g CO_2 per kilometer senast 2030.

Status: Under 2021 var avgasutsläppen lägre än 50g CO_2 per kilometer för 15,5 procent av våra fabriksfärdiga bilar.

Inte orsaka betydande skada (DNSH)

Vissa av DNSH-kraven är integrerade i gällande EU-lagstiftning, som vi följer. Andra krav omfattas inte av våra nuvarande hållbarhetsåtgärder. Inkluderade områden i DNSH är riskanalys, vatten- och havsresurser, cirkulär ekonomi, föroreningar, biologisk mångfald och ekosystem.

Status: Under 2021 analyserade vi taxonomin och identifierade de DNSH-områden som är tillämpliga. Under 2022 ska vi göra en gapanalys där vi tar reda på var vi står avseende samtliga DNSH-kriterier.

Minimiskyddsåtgärder

Enligt taxonomin ska företag ha inrättat rutiner och förfaranden som överensstämmer med OECD:s riktlinjer för multinationella företag och FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter. Detta inbegriper principerna och rättigheterna i de åtta grundläggande konventioner som tas upp i Internationella arbetsorganisationens deklaration om grundläggande principer och rättigheter i arbetslivet och i det internationella regelverket för mänskliga rättigheter.

Status: Under 2021 fokuserade vi på att kartlägga och utveckla våra interna due diligence-processer för FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter. Genom olika aktiviteter har vi sett till att vi har fungerande processer i linje med FN:s vägledande principer, och att vi hanterar människorättsrisker hänförliga till vår verksamhet och vår värdekedja. Under 2022 ska vi göra analyser för att verifiera att vi uppfyller kriterierna för minimiskyddsåtgärder.

2022101200907

Värderingsinstitut som utvärderar Volvo Cars ESG-arbete

Hållbarhetsrankningar och -betyg blir allt viktigare för såväl investerare som kunder och andra intressenter.

Dialogen med värderingsinstitut utmynnar enligt Volvo Cars uppfattning inte bara i viktiga externa bedömningar av våra hållbarhetsprestationer, utan hjälper oss också att förbättra utfallet. Vi har en aktiv dialog med ett antal värderingsinstitut inom ESG. Glädjande nog har våra betyg förbättrats under årens lopp. Det är av stort värde att vi härigenom är förvissade om att vara på rätt väg när det gäller att bli ett mer hållbart företag och bidra till att hantera klimatförändringen och andra globala utmaningar.

Värderingsinstitut som betygsätter Volvo Cars	Beskrivning
CDP Climate	Betygsätter hållbarhetsredovisningar åt investerare, företag, städer, stater och regioner. Mäter företags miljömässiga hållbarhet.
Ellen MacArthur Foundation – Circulytics	Tillhandahåller analysmetoder för företags cirkularitet och betygsätter denna, vilket stöder företagens omvandling i riktning mot en mer cirkulär ekonomi. Uppmuntrar även företag att ge sina intressenter insyn i hur cirkulär hela verksamheten är.
EcoVadis	Betygsätter företags hållbarhet. Gör bedömningar inom miljö, arbets- och människorätt, etik och hållbara inköp.
ISS ESG	Tillhandahåller ESG-betyg, främst till finansmarknadsaktörer. Företagsbedömningen omfattar ett brett urval ESG-relaterade faktorer. Analysen bygger på upp till 100 betygskriterier som i allmänhet är branschspecifika.
MSCI	Tillhandahåller ESG-betyg, främst till finansmarknadsaktörer. Tillämpar regelbaserade metoder för att identifiera branschers bästa och sämsta företag med avseende på exponering för ESG-risker och riskhantering relativt jämförbara bolag.
Moody's	Tillhandahåller ESG-betyg, främst till finansmarknadsaktörer. Använder en sektorövergripande betygsättningsmetod och utfärdar ett emittentriskbetyg (Issuer Profile Risk Score, IPS) avseende ESG-relaterad riskexponering. Betyget bygger på allmänt tillgängliga uppgifter samt egna analyser och jämförelser inom och mellan olika branscher.
S&P Global	Tillhandahåller årliga analyser av företags hållbarhetspraxis samt ESG-baserade kreditbetyg. Använder konsekventa, regelbaserade metoder för att bedöma företags resultat inom ett stort antal hållbarhetsområden.
Sustainalytics	Tillhandahåller ESG-betyg, främst till finansmarknadsaktörer. Tillämpar en tvådimensionell metod för att mäta hur exponerat ett företag är mot branschspecifika ESG-risker, och hur väl det hanterar sin exponering.

EU Taxonomi rapportering

EU taxonomins syfte är att styra investeringar mot hållbara projekt och aktiviteter som bidrar till att uppfylla EUs klimat och energimål för 2030 samt målen för EUs Green Deal där en del är klimatneutralitet 2050.

Volvo Cars har höga ambitioner inom samtliga hållbarhetsområden, vår målsättning är att agera enligt taxonomin och förse investerare med ökad tydlighet och tillit.

Redovisning 2021

Under taxonomins första år görs en begränsad rapportering enligt taxonomin, Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) 2020/852 (taxonomi förordningen). Rapporteringen innehåller procentsatser av vår omsättning, investeringar och driftskostnader för delar av verksamheten som omfattas respektive inte omfattas av taxonomin. Resultatet för 2021 redovisas nedan.

	Summa (MSEK)	Andel som omfattas av taxonomin (%)	Andel som inte omfattas av taxonomin (%)
Omsättning	282 045	79	21
Investeringar	33 654	95	5
Driftskostnader	22 930	99	1

Efterlevnadsbedömning:

Vår globala verksamhet är biltillverkning (Volvo Cars) samt att tillgodose transportbehov (Care by Volvo och M). Dessa kategorier omfattas av taxonomin och ingår därför i vår rapportering. Vi har inte inkluderat begagnat- och tillbehörsförsäljning eller licenser. Tillverkningskategorin är "tillverkning av koldioxidsnål transportteknik".

Redovisningspolicy:

Omsättning:

För att beräkna den taxonomirelevanta omsättningsandelen har vi använt intäkter som nämnare. Se Not 2 – Intäkter på sidan 87. Täljaren inkluderar omsättning från nybilsförsäljning, eftersom denna bedöms relevant i kategorin Tillverkning. Vidare ingår omsättning som avser Care by Volvo respektive M, vilket bedöms tillhöra kategorin Transporter.

Investeringar:

Vid beräkningen av den andel av investeringarna som omfattas av taxonomin har vi definierat nämnaren som nyanskaffningar av materiella anläggningstillgångar under året samt anskaffningar genom rörelseförvärv (se Not 17 på sidan 107) plus nyanskaffningar av immateriella anläggningstillgångar under året samt anskaffningar genom rörelseförvärv (se Not 16 på sidan 106).

I täljaren ingår investeringar som avser investeringar i Tillverkning och Transporter. Dock ingår inte aktiverade utvecklingskostnader avseende förvärv från tredje part, kostnader för bilar tillverkade av tredje part eller kapitalutgifter avseende lokaler som hyrs ut till externa hyresgäster. Beräkningen av investeringar enligt taxonomin är inte jämförbar med andra nyckeltal för aktiverade anläggningskostnader i de finansiella rapporterna.

Driftskostnader:

Vid beräkningen av den andel av driftskostnader som omfattas av taxonomin har vi definierat nämnaren som de totala kostnaderna för forskning och utveckling, kostnader för korttidsleasing och andra kostnader som avser materiella anläggningstillgångar.

Täljaren är forsknings- och utvecklingskostnader som avser kategorierna Tillverkning och Transporter. Driftskostnader beräknade enligt taxonomin är inte jämförbara med posten övriga rörelsekostnader i resultaträkningen.

Framåtriktat:

Vi delar taxonomins underliggande målsättning. Det framgår inte minst av vår vetenskapligt underbyggda klimatplan, där en ambition är att vara en helt elektrifierad biltillverkare senast 2030. Detta är en av de mest ambitiösa elektrifieringsstrategierna i branschen. Vår ambition är att 60 procent av verksamheten ska vara förenlig med taxonomin till 2025, och 100 procent till 2030 för omfattade ekonomiska verksamheter.

Uppfyllnad av taxonomin kommer också att kräva omfattande åtaganden inom andra områden än klimatförändring, så som uppfyllande av miljömål och tekniska granskningskriterier. Dessa områden är "orsaka inte betydande skada" (Do No Significant Harm, DNSH) samt minimiskyddsåtgärder. Inledningsvis fokuserar vi på att uppylla miljömålet, att minska vår klimatpåverkan samt på DNSH och minimiskyddsåtgärder som är kopplade till detta.

Tekniska granskningskriterier

De tekniska granskningskriterierna för Tillverkning och Transporter är att koldioxidutsläppen från avgaser ska understiga 50g CO_2 per kilometer. Kriteriet gäller från och med 2022 till och med 2025. Från 2026 och framåt gäller 0g CO_2. Vi har ambitionen att alla våra bilar ska släppa ut 0g CO_2 per kilometer senast 2030.

Status: Under 2021 var avgasutsläppen lägre än 50g CO_2 per kilometer för 15,5 procent av våra fabriksfärdiga bilar.

Inte orsaka betydande skada (DNSH)

Vissa av DNSH-kraven är integrerade i gällande EU-lagstiftning, som vi följer. Andra krav omfattas inte av våra nuvarande hållbarhetsåtgärder. Inkluderade områden i DNSH är riskanalys, vatten- och havsresurser, cirkulär ekonomi, föroreningar, biologisk mångfald och ekosystem.

Status: Under 2021 analyserade vi taxonomin och identifierade de DNSH-områden som är tillämpliga. Under 2022 ska vi göra en gapanalys där vi tar reda på var vi står avseende samtliga DNSH-kriterier.

Minimiskyddsåtgärder

Enligt taxonomin ska företag ha inrättat rutiner och förfaranden som överensstämmer med OECD:s riktlinjer för multinationella företag och FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter. Detta inbegriper principerna och rättigheterna i de åtta grundläggande konventioner som tas upp i Internationella arbetsorganisationens deklaration om grundläggande principer och rättigheter i arbetslivet och i det internationella regelverket för mänskliga rättigheter.

Status: Under 2021 fokuserade vi på att kartlägga och utveckla våra interna due diligence-processer för FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter. Genom olika aktiviteter har vi sett till att vi har fungerande processer i linje med FN:s vägledande principer, och att vi hanterar människorättsrisker hänförliga till vår verksamhet och vår värdekedja. Under 2022 ska vi göra analyser för att verifiera att vi uppfyller kriterierna för minimiskyddsåtgärder.

20221012009O8

Definitioner, redovisningsprinciper och källor

Koldioxidavtryck

(1) **Utsläpp:** (där bland annat klimatgaserna CO_2, CH_4, N_2O, HFC, PFC and SF6 ingår) beräknas i enlighet med riktlinjerna i Greenhouse Gas Protocol och inkluderar utsläpp från verksamheter som vi har finansiell kontroll över. Följande kategorier ingår inte: kapitalvaror, bränsle- och energirelaterade aktiviteter, behandling av sålda produkter samt investeringar. Vi har erhållit ny data av en extern tjänsteleverantör och metodologin har uppdaterats. Därför har uppgifterna för 2018, 2019 och 2020 justerats (transporter och distribution, inköpta varor och tjänster, hantering av uttjänta sålda produkter) i förhållande till vad som tidigare meddelats, så att de är korrekta, fullständiga och jämförbara.

Scope 1

Koncernens anläggningar: Utsläpp av växthusgaser från våra globala tillverkningsanläggningar inkluderar energiförbrukningen multiplicerad med en utsläppsfaktor för respektive energislag. Utsläpp av växthusgaser från våra globala kontor redovisas baserat på mängden inköpt el multiplicerad med generiska utsläppsfaktorer. Där uppgifter om utsläpp för enskilda kontor saknas extrapoleras tillgängliga data för att beräkna globala utsläpp.

Koncernens fordonsflotta: Utsläpp av växthusgaser från koncernens fordonsflotta avser bränsleförbrukningen i våra testbilar, och uppskattas med hjälp av DEFRA:s (Department for Environment, Food and Rural Affairs) faktorer för externa utsläpp samt de globala inköpen av bränsle till testfordon. Utsläpp som avser produktion och hantering av uttjänta testbilar redovisas under Scope 3.

Scope 2

Inköpt el, ånga, fjärrvärme och fjärrkyla för eget bruk: Indirekta utsläpp av växthusgaser från tillverkningsanläggningar uppskattas med hjälp av mängden inköpt el och leverantörsspecifika utsläppsfaktorer (där sådana finns att tillgå). Utsläpp från våra globala kontor samt från lagerlokaler som ägs av Volvo Cars redovisas baserat på en jämförelsestudie för utsläpp från 2020 som extrapolerats baserat på tillverkade bilar 2021. Datakvaliteten kommer att förbättras framåt.

Scope 3

Inköpta varor och tjänster: Utsläpp från inköpta material beräknas baserat på representativa fordons materialprofil och faktorer för utsläpp av koldioxid hämtade från Spheras livscykelverktyg Gabi, multiplicerat med global tillverkningsvolym. Utsläpp av växthusgaser orsakade av material och tjänster som inte är direkt hänförliga till bilarna beräknas på kostnadsbasis med CIRAIG:s modell för utökad input-output-baserad livscykelanalys, som bedöms vara tillräckligt exakt för de aktuella utsläppen. Utsläpp från emballage beräknas utifrån materialåtgången i kilo samt relevanta utsläppsfaktorer.

Transporter och distribution: Vid beräkningen av växthusgasutsläpp från logistik (avser perioden 1 dec 2020 till 30 nov 2021) inkluderas inkommande och utgående transporter samt komponentlogistik som Volvo Cars hanterar och betalar. Utsläppsfaktorerna härrör från NTM (Network for Transport Measures).

Spill från verksamheten: Utsläpp av växthusgaser som härrör från spill i vår verksamhet beräknas genom att avfallsvolymerna indelas i typer och hanteringsmetoder, samt med tillämpning av generiska externa utsläppsfaktorer från DEFRA.

Tjänsteresor: Utsläpp av växthusgaser från flygresor beräknas baserat på tillryggalagda avstånd rapporterade av vår resebyrå samt utsläppsfaktorer från NTM. För flygresor har strålningspåverkan inräknats. Utsläpp från tjänsteresor med andra transportmedel beräknas på kostnadsbasis med relevanta utsläppsfaktorer från allmänt tillgängliga källor.

Medarbetarnas pendling: När medarbetarna pendlar till och från jobbet uppstår växthusgasutsläpp som beräknas utifrån globala pendlingsavstånd och -mönster för de år som redovisningen avser, baserat på en simulering med 31 000 medarbetare och med beaktande av val av färdmedel i olika regioner.

Leasingtillgångar högre upp i leveranskedjan: Utsläpp från leasingtillgångar högre upp i leveranskedjan inkluderar utsläpp från den Geely-ägda tillverkningsanläggningen i Luqiao i Kina under januari till november 2021. Energiförbrukningen multipliceras med en utsläppsfaktor för varje energityp. Volvo Cars andel av utsläppen i Luqiao beräknas genom att jämföra antalet Volvobilar tillverkade där med det totala antalet bilar tillverkade i Luqiao. Utsläpp från spill som genereras vid tillverkningen av Volvobilar är inräknat.

Användning av sålda produkter: Genomsnittliga utsläpp av växthusgaser från användning av sålda produkter bygger på officiella Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure-data (WLTP) för Volvobilar sålda i Europa (EU28), som tillämpas på olika bilmodeller med hänsyn till antalet tillverkade bilar globalt. Volvo Cars produkterbjudande är globalt och data från EU fungerar bra när liknande produkter bedöms på global basis. De totala utsläppen av växthusgaser från användningen av våra produkter beräknas sedan genom att tillämpa ovannämnda utsläpp av koldioxid per km på vår globala produktionsvolym och en genomsnittlig körsträcka på 200 000 km per bil. Hur tillförlitlig beräkningsmetoden är påverkas av faktiska omständigheter som inte avspeglas i officiella data, till exempel körbeteende och varierande användning av extrabelastningar. Volvo Cars vill successivt öka kunskapen och göra beräkningarna mer tillförlitliga. Vi vill vara så öppna som möjligt med de utsläpp av växthusgaser som användningen av våra produkter resulterar i. På många marknader finns modellvarianter som inte testats enligt WLTP. Under tidigare år har dessa modellvarianter tilldelats en bränsleförbrukning genom att en liknande men WLTP-testad variant har valts ut manuellt. För att säkerställa konsekvens är urvalet från och med 2020 i stället regelstyrt och automatiserat, och har tillämpats på samtliga redovisade år.

Hantering av uttjänta sålda produkter: Utsläpp av växthusgaser som uppstår vid hantering av uttjänta sålda produkter uppskattas med hjälp av utsläppsfaktorer från vår studie av koldioxidavtrycket från helt elektriska C40 Recharge respektive vår globala produktionsvolym.

Leasingtillgångar längre ned i leveranskedjan: Utsläpp från leasingtillgångar längre ned i leveranskedjan beräknas genom att addera Volvo Cars andelar av utsläpp som rapporterats från leasade lagerlokaler för reservdelar.

DEFINITIONER OCH REDOVISNINGSPRINCIPER

Återförsäljare: Återförsäljarnas utsläpp av växthusgaser beräknas baserat på finansiella data från Volvo Cars-återförsäljarna i EMEA samt en detaljerad analys av koldioxidutsläppen per såld bil vid sju utvalda återförsäljares anläggningar. Resultatet multipliceras med antalet sålda bilar globalt.

(2) Bygger på antalet tillverkade bilar (försäljning per region)

(3) Eftersom tillverkningsanläggningen i Luqiao i Kina har överförts till Volvo Cars (men ägdes av Geely under januari till november 2021), har utsläppen för december 2021 flyttats från Scope 3 Leasingtillgångar till respektive växthusgaskategori för Volvo Cars. Detta gjordes efter publiceringen av kvartalsrapporten för fjärde kvartalet, och förklarar skillnaden mellan denna kvartalsrapport och årsredovisningen.

(4) Den absoluta minskningen av koldioxidutsläpp från avgaser beräknas genom att antalet sålda helt elektriska bilar multipliceras med de genomsnittliga globala koldioxidutsläppen (WLTP) för samtliga tillverkade bilar (utom helt elektriska bilar) under 2020 respektive 2021. Beräkningen bygger på antagandet att varje bil körs i snitt 200 000 kilometer.

Elektrifierade fordon

(5) Elektrifierade fordon definieras som laddhybrider och helt elektriska bilar.

Övriga utsläpp

Verifierat av Science-Based Targets initiative (SBTi), ett partnerskap mellan CDP, FN:s Global Compact, World Resources Institute (WRI) och Världsnaturfonden (WWF).

(6) Volvo Cars åtar sig att, jämfört med 2019, minska sina absoluta utsläpp av växthusgaser i Scope 1 och 2 med 60 procent senast 2030.

(7) Volvo Cars åtar sig att, jämfört med 2019, minska sina utsläpp av växthusgaser i Scope 3 från användning av sålda produkter med 52 procent per fordonskilometer senast 2030 (utsläppen från källa till tank är inräknade).

Energi, avfall och vatten

(8) Nyckeltalen per tillverkad bil inkluderar de anläggningar som ingår i vår nuvarande industriella produktionsstruktur. När produktionsanläggningar tillkommer eller tas bort justeras siffran för jämförelseåret (2018) på motsvarande sätt.

(9) Uppgifterna för år 2019 avser perioden 1 dec 2018 till 30 nov 2019. Uppgifterna för Americas avser dock kalenderåret 2019. 2019 var första året då Volvo Cars började redovisa uppgifter för Americas. De Volvo Cars-tillverkningsanläggningar som ingår i uppgifterna för Europa är Volvo Cars Torslanda (Göteborg), Volvo Cars Gent (Gent, Belgien) samt Volvo Cars Olofström – Body Components (Olofström). Den Volvo Cars-anläggning som ingår i uppgifterna för USA är Volvo Cars Charleston (Charleston, South Carolina, USA). De Volvo Cars-tillverkningsanläggningar som ingår i uppgifterna för APAC är Volvo Cars Malaysia – CKD (Kuala Lumpur, Malaysia), Volvo Cars Chengdu (Chengdu, Kina), Volvo Cars Daqing (Daqing, Kina) och Volvo Cars Taizhou (Taizhou, Kina).

(10) Direkt energi refererar till elektricitet som producerats och använts på anläggningen samt bränsle för uppvärmning. Indirekt energi refererar till inköpt el och fjärrvärme.

(11) Bygger på antalet tillverkade bilar (enheter per region).

(12) Inkluderar samtliga kontor som Volvo Cars äger eller hyr, liksom showrooms, lagerlokaler och FoU-anläggningar.

(13) Volvo Cars Olofström – Body Components (Olofström) levererar till samtliga våra bilfabriker, varför mängden metallskrot därifrån allokeras pro rata efter produktionsvolym till anläggningarna i Europa, APAC respektive USA. Tillverkningsanläggningarna Volvo Cars Chengdu (Chengdu, Kina) och Volvo Cars Daqing (Daqing, Kina) bedriver stansning och genererar därför mer metallskrot än vad som är normalt i våra bilfabriker.

(14) Vattenuttag i vattenstressade områden enligt WRI Aqueduct, ett riskatlasverktyg för vatten.

Logistik

(15) Utsläpp (koldioxid) från transporter avser perioden 1 dec 2020 till 30 nov 2021, exklusive reservdelsdistribution.

(16) Utsläpp (koldioxid) från inkommande och utgående transporter per tillverkad bil. Utsläppen avser perioden 1 dec 2020 till 30 nov 2021. Exklusive reservdelsdistribution.

(17) Summa utsläpp (koldioxid) samt transporter per transportsätt 1 dec 2020 till 30 nov 2021.

Bevarat materialvärde

(18) Baserat på inkommande volym.

Fordonsanvändning

(19) Beräknat för en delmängd av Volvos fordon: en bilflotta som främst körs av Volvomedarbetare i Sverige och som inte är helt representativ för samtliga Volvobilar. Kan jämföras med 11 000 kilometers genomsnittlig körsträcka för svenskregistrerade bilar 2020 (källor: Trafikanalys och SCB).

(20) Beräknat för en delmängd av Volvos fordon: en bilflotta som främst körs av Volvomedarbetare i Sverige och som inte är helt representativ för samtliga Volvobilar. Kan jämföras med i genomsnitt 1,45 passagerare per bil i Sverige 2020 (källa: Trafikanalys).

20221012200909

Definitioner, redovisningsprinciper och källor

Koldioxidavtryck

(1) **Utsläpp:** (där bland annat klimatgaserna CO_2, CH_4, N_2O, HFC, PFC and SF6 ingår) beräknas i enlighet med riktlinjerna i Greenhouse Gas Protocol och inkluderar utsläpp från verksamheter som vi har finansiell kontroll över. Följande kategorier ingår inte: kapitalvaror, bränsle- och energirelaterade aktiviteter, behandling av sålda produkter samt investeringar. Vi har erhållit ny data av en extern tjänsteleverantör och metodologin har uppdaterats. Därför har uppgifterna för 2018, 2019 och 2020 justerats (transporter och distribution, inköpta varor och tjänster, hantering av uttjänta sålda produkter) i förhållande till vad som tidigare meddelats, så att de är korrekta, fullständiga och jämförbara.

Scope 1

Koncernens anläggningar: Utsläpp av växthusgaser från våra globala tillverkningsanläggningar inkluderar energiförbrukningen multiplicerad med en utsläppsfaktor för respektive energislag. Utsläpp av växthusgaser från våra globala kontor redovisas baserat på mängden inköpt el multiplicerad med generiska utsläppsfaktorer. Där uppgifter om utsläpp för enskilda kontor saknas extrapoleras tillgängliga data för att beräkna globala utsläpp.

Koncernens fordonsflotta: Utsläpp av växthusgaser från koncernens fordonsflotta avser bränsleförbrukningen i våra testbilar, och uppskattas med hjälp av DEFRA:s (Department for Environment, Food and Rural Affairs) faktorer för externa utsläpp samt de globala inköpen av bränsle till testfordon. Utsläpp som avser produktion och hantering av uttjänta testbilar redovisas under Scope 3.

Scope 2

Inköpt el, ånga, fjärrvärme och fjärrkyla för eget bruk: Indirekta utsläpp av växthusgaser från tillverkningsanläggningar uppskattas med hjälp av mängden inköpt el och leverantörsspecifika utsläppsfaktorer (där sådana finns att tillgå). Utsläpp från våra globala kontor samt från lagerlokaler som ägs av Volvo Cars redovisas baserat på en jämförelsestudie för utsläpp från 2020 som extrapolerats baserat på tillverkade bilar 2021. Datakvaliteten kommer att förbättras framåt.

Scope 3

Inköpta varor och tjänster: Utsläpp från inköpta material beräknas baserat på representativa fordons materialprofil och faktorer för utsläpp av koldioxid hämtade från Spheras livscykelverktyg Gabi, multiplicerat med global tillverkningsvolym. Utsläpp av växthusgaser orsakade av material och tjänster som inte är direkt hänförliga till bilarna beräknas på kostnadsbasis med CIRAIG:s modell för utökad input-output-baserad livscykelanalys, som bedöms vara tillräckligt exakt för de aktuella utsläppen. Utsläpp från emballage beräknas utifrån materialåtgången i kilo samt relevanta utsläppsfaktorer.

Transporter och distribution: Vid beräkningen av växthusgasutsläpp från logistik (avser perioden 1 dec 2020 till 30 nov 2021) inkluderas inkommande och utgående transporter samt komponentlogistik som Volvo Cars hanterar och betalar. Utsläppsfaktorerna härrör från NTM (Network for Transport Measures).

Spill från verksamheten: Utsläpp av växthusgaser som härrör från spill i vår verksamhet beräknas genom att avfallsvolymerna indelas i typer och hanteringsmetoder, samt med tillämpning av generiska externa utsläppsfaktorer från DEFRA.

Tjänsteresor: Utsläpp av växthusgaser från flygresor beräknas baserat på tillryggalagda avstånd rapporterade av vår resebyrå samt utsläppsfaktorer från NTM. För flygresor har strålningspåverkan inräknats. Utsläpp från tjänsteresor med andra transportmedel beräknas på kostnadsbasis med relevanta utsläppsfaktorer från allmänt tillgängliga källor.

Medarbetarnas pendling: När medarbetarna pendlar till och från jobbet uppstår växthusgasutsläpp som beräknas utifrån globala pendlingsavstånd och -mönster för de år som redovisningen avser, baserat på en simulering med 31 000 medarbetare och med beaktande av val av färdmedel i olika regioner.

Leasingtillgångar högre upp i leveranskedjan: Utsläpp från leasingtillgångar högre upp i leveranskedjan inkluderar utsläpp från den Geely-ägda tillverkningsanläggningen i Luqiao i Kina under januari till november 2021. Energiförbrukningen multipliceras med en utsläppsfaktor för varje energityp. Volvo Cars andel av utsläppen i Luqiao beräknas genom att jämföra antalet Volvobilar tillverkade där med det totala antalet bilar tillverkade i Luqiao. Utsläpp från spill som genereras vid tillverkningen av Volvobilar är inräknat.

Användning av sålda produkter: Genomsnittliga utsläpp av växthusgaser från användning av sålda produkter bygger på officiella Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure-data (WLTP) för Volvobilar sålda i Europa (EU28), som tillämpas på olika bilmodeller med hänsyn till antalet tillverkade bilar globalt. Volvo Cars produkterbjudande är globalt och data från EU fungerar bra när liknande produkter bedöms på global basis. De totala utsläppen av växthusgaser från användningen av våra produkter beräknas sedan genom att tillämpa ovannämnda utsläpp av koldioxid per km på vår globala produktionsvolym och en genomsnittlig körsträcka på 200 000 km per bil. Hur tillförlitlig beräkningsmetoden är påverkas av faktiska omständigheter som inte avspeglas i officiella data, till exempel körbeteende och varierande användning av extrabelastningar. Volvo Cars vill successivt öka kunskapen och göra beräkningarna mer tillförlitliga. Vi vill vara så öppna som möjligt med de utsläpp av växthusgaser som användningen av våra produkter resulterar i. På många marknader finns modellvarianter som inte testats enligt WLTP. Under tidigare år har dessa modellvarianter tilldelats en bränsleförbrukning genom att en liknande men WLTP-testad variant har valts ut manuellt. För att säkerställa konsekvens är urvalet från och med 2020 i stället regelstyrt och automatiserat, och har tillämpats på samtliga redovisade år.

Hantering av uttjänta sålda produkter: Utsläpp av växthusgaser som uppstår vid hantering av uttjänta sålda produkter uppskattas med hjälp av utsläppsfaktorer från vår studie av koldioxidavtrycket från helt elektriska C40 Recharge respektive vår globala produktionsvolym.

Leasingtillgångar längre ned i leveranskedjan: Utsläpp från leasingtillgångar längre ned i leveranskedjan beräknas genom att addera Volvo Cars andelar av utsläpp som rapporterats från leasade lagerlokaler för reservdelar.

DEFINITIONER OCH REDOVISNINGSPRINCIPER

Återförsäljare: Återförsäljarnas utsläpp av växthusgaser beräknas baserat på finansiella data från Volvo Cars-återförsäljarna i EMEA samt en detaljerad analys av koldioxidutsläppen per såld bil vid sju utvalda återförsäljares anläggningar. Resultatet multipliceras med antalet sålda bilar globalt.

(2) Bygger på antalet tillverkade bilar (försäljning per region)

(3) Eftersom tillverkningsanläggningen i Luqiao i Kina har överförts till Volvo Cars (men ägdes av Geely under januari till november 2021), har utsläppen för december 2021 flyttats från Scope 3 Leasingtillgångar till respektive växthusgaskategori för Volvo Cars. Detta gjordes efter publiceringen av kvartalsrapporten för fjärde kvartalet, och förklarar skillnaden mellan denna kvartalsrapport och årsredovisningen.

(4) Den absoluta minskningen av koldioxidutsläpp från avgaser beräknas genom att antalet sålda helt elektriska bilar multipliceras med de genomsnittliga globala koldioxidutsläppen (WLTP) för samtliga tillverkade bilar (utom helt elektriska bilar) under 2020 respektive 2021. Beräkningen bygger på antagandet att varje bil körs i snitt 200 000 kilometer.

Elektrifierade fordon

(5) Elektrifierade fordon definieras som laddhybrider och helt elektriska bilar.

Övriga utsläpp

Verifierat av Science-Based Targets initiative (SBTi), ett partnerskap mellan CDP, FN:s Global Compact, World Resources Institute (WRI) och Världsnaturfonden (WWF).

(6) Volvo Cars åtar sig att, jämfört med 2019, minska sina absoluta utsläpp av växthusgaser i Scope 1 och 2 med 60 procent senast 2030.

(7) Volvo Cars åtar sig att, jämfört med 2019, minska sina utsläpp av växthusgaser i Scope 3 från användning av sålda produkter med 52 procent per fordonskilometer senast 2030 (utsläppen från källa till tank är inräknade).

Energi, avfall och vatten

(8) Nyckeltalen per tillverkad bil inkluderar de anläggningar som ingår i vår nuvarande industriella produktionsstruktur. När produktionsanläggningar tillkommer eller tas bort justeras siffran för jämförelseåret (2018) på motsvarande sätt.

(9) Uppgifterna för år 2019 avser perioden 1 dec 2018 till 30 nov 2019. Uppgifterna för Americas avser dock kalenderåret 2019. 2019 var första året då Volvo Cars började redovisa uppgifter för Americas. De Volvo Cars-tillverkningsanläggningar som ingår i uppgifterna för Europa är Volvo Cars Torslanda (Göteborg), Volvo Cars Gent (Gent, Belgien) samt Volvo Cars Olofström – Body Components (Olofström). Den Volvo Cars-anläggning som ingår i uppgifterna för USA är Volvo Cars Charleston (Charleston, South Carolina, USA). De Volvo Cars-tillverkningsanläggningar som ingår i uppgifterna för APAC är Volvo Cars Malaysia – CKD (Kuala Lumpur, Malaysia), Volvo Cars Chengdu (Chengdu, Kina), Volvo Cars Daqing (Daqing, Kina) och Volvo Cars Taizhou (Taizhou, Kina).

(10) Direkt energi refererar till elektricitet som producerats och använts på anläggningen samt bränsle för uppvärmning. Indirekt energi refererar till inköpt el och fjärrvärme.

(11) Bygger på antalet tillverkade bilar (enheter per region).

(12) Inkluderar samtliga kontor som Volvo Cars äger eller hyr, liksom showrooms, lagerlokaler och FoU-anläggningar.

(13) Volvo Cars Olofström – Body Components (Olofström) levererar till samtliga våra bilfabriker, varför mängden metallskrot därifrån allokeras pro rata efter produktionsvolym till anläggningarna i Europa, APAC respektive USA. Tillverkningsanläggningarna Volvo Cars Chengdu (Chengdu, Kina) och Volvo Cars Daqing (Daqing, Kina) bedriver stansning och genererar därför mer metallskrot än vad som är normalt i våra bilfabriker.

(14) Vattenuttag i vattenstressade områden enligt WRI Aqueduct, ett riskatlasverktyg för vatten.

Logistik

(15) Utsläpp (koldioxid) från transporter avser perioden 1 dec 2020 till 30 nov 2021, exklusive reservdelsdistribution.

(16) Utsläpp (koldioxid) från inkommande och utgående transporter per tillverkad bil. Utsläppen avser perioden 1 dec 2020 till 30 nov 2021. Exklusive reservdelsdistribution.

(17) Summa utsläpp (koldioxid) samt transporter per transportsätt 1 dec 2020 till 30 nov 2021.

Bevarat materialvärde

(18) Baserat på inkommande volym.

Fordonsanvändning

(19) Beräknat för en delmängd av Volvos fordon: en bilflotta som främst körs av Volvomedarbetare i Sverige och som inte är helt representativ för samtliga Volvobilar. Kan jämföras med 11 000 kilometers genomsnittlig körsträcka för svenskregistrerade bilar 2020 (källor: Trafikanalys och SCB).

(20) Beräknat för en delmängd av Volvos fordon: en bilflotta som främst körs av Volvomedarbetare i Sverige och som inte är helt representativ för samtliga Volvobilar. Kan jämföras med i genomsnitt 1,45 passagerare per bil i Sverige 2020 (källa: Trafikanalys).

Biologisk mångfald – markanvändning och biologisk känslighet

(21) Ibland hyr vi hela byggnader, ibland ett våningsplan i ett flervåningshus. Vi beräknar den totala ytan av hyrda byggnader på följande sätt: Hela byggnaden hyrs: Om byggnaden har fyra våningar och varje våningsplan omfattar x kvadratmeter, så adderar vi 4x kvadratmeter för byggnaden. Ett våningsplan hyrs i ett flervåningshus: Om vi hyr ett våningsplan av 26, så adderar vi våningsplanets faktiska yta, inte 1/26 av hela byggnadens yta. Hyrda asfalterade ytor och grönytor är ej inräknade på grund av avtalsbestämmelser.

Lönenivå

(22) Ingångslönerna jämförs med lokala kollektivavtal i Sverige och Belgien, och med lagstadgad minimilön i Kina och USA.

(23) Kvot mellan följande värden: Årlig total ersättning till VD 2021, samt medianvärdet av den totala ersättningen till Volvos medarbetare i Sverige under 2021.

Nyckeltal för utbildning

(24) Att lära sig medan man arbetar ingår inte i nyckeltalet.

Antal anställda

(25) Volvo Cars medarbetare är i regel fast anställda. Beroende på arbetets karaktär och varaktighet kan tillfälliga lösningar användas, exempelvis konsulter, personal från bemanningsföretag och tidsbegränsade anställningar. Personal på nyckelbefattningar ska alltid vara fast anställd. Beroende på den arbetsrättsliga lagstiftningen i landet och marknadssituationen kan Volvo Cars tillämpa något olika principer i olika länder.

Könsfördelning

(26) Uppgifterna avser endast styrelsemedlemmar som är tillsatta av ägarna. Utöver dessa ingår tre av fackförbund tillsatta arbetstagarrepresentanter i styrelsen. Volvo Cars har dock inget inflytande på vilka personer som utses.

(27) Könsfördelningen för kategorin "Övriga fast anställda medarbetare" rapporteras inom varje åldersgrupp och som en total för alla åldersgrupper.

Olyckor och sjukfrånvaro

(28) Uppgifterna innefattar alla anställda, all inhyrd personal och alla oberoende entreprenörer på våra anläggningar. Oberoende entreprenörer definieras som entreprenörer som deltar i (om-)byggnation av Volvo Cars fabriker. Dödsfall bland entreprenörer redovisas för projekt där Volvo Cars är byggherre.

Mångfaldsindikatorer

(29) Uppgifterna för 2021 är globala (Sverige, Belgien, APAC, Americas och EMEA). Uppgifter för tidigare år inkluderar endast Sverige, Belgien och Kina.

(30) Ny omfattning och beräkning med bättre dataunderlag. Populationen är hädanefter koncernledningen, och nyckeltalet baseras på andra medborgarskap än det svenska. Nyckeltalet för 2021 är inte jämförbart med tidigare rapporterade uppgifter.

Inköp

(31) Insamlade uppgifter från leverantörerna avser endast förnybar energi.

Regelefterlevnad och etik

(32) Vi beslutade att starta den årliga Compliance and Ethics-kursen i början av varje år, i stället för i slutet av året. Kursen som startade under 2020 avslutades under 2021, och redovisas därför under 2021.

Ett cirkulärt scenario för passagerarbilar

Källor och ytterligare upplysningar gällande information om cirkulär ekonomi på s. 162:

(33) https://www.oecd.org/environment/waste/highlights-global-material-resources-outlook-to-2060.pdf

(34) https://materialeconomics.com/publications/completing-the-picture

(35) https://www.resourcepanel.org/reports/global-resources-outlook

Användningsmodeller

(Källor och ytterligare upplysningar gällande användningsmodeller s. 168):

(36) https://www.capgemini.com/se-en/research/the-sustainability-impact-of-car-sharing-2021/

Revisorns rapport över översiktlig granskning av Volvo Cars hållbarhets-redovisning samt yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten

Till Volvo Car AB (publ.), organisationsnummer 556810–8988

Inledning

Vi har fått i uppdrag av styrelsen och företagsledningen i Volvo Car AB (publ.) ("Volvo Cars") att översiktligt granska Volvo Cars hållbarhetsredovisning för år 2021. Företaget har definierat hållbarhetsredovisningens omfattning i samband med innehållsförteckningen i års- och hållbarhetsredovisningen på sidan 2 och den lagstadgade hållbarhetsrapporten definieras på sidan 51.

Styrelsens och företagsledningens ansvar

Det är styrelsen och företagsledningen som har ansvaret för att upprätta hållbarhetsredovisningen inklusive den lagstadgade hållbarhetsrapporten i enlighet med tillämpliga kriterier respektive årsredovisningslagen. Kriterierna framgår på sidan 181 i hållbarhetsredovisningen, och utgörs av de delar av ramverket för hållbarhetsredovisning utgivet av GRI (Global Reporting Initiative) som är tillämpliga för hållbarhetsredovisningen, samt av företagets egna framtagna redovisnings- och beräkningsprinciper. Detta ansvar innefattar även den interna kontroll som bedöms nödvändig för att upprätta en hållbarhetsredovisning som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala en slutsats om hållbarhetsredovisningen grundad på vår översiktliga granskning och lämna ett yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten. Vårt uppdrag är begränsat till den historiska information som redovisas och omfattar således inte framtidsorienterade uppgifter.

Vi har utfört vår översiktliga granskning i enlighet med ISAE 3000 Andra bestyrkandeuppdrag än revisioner och översiktliga granskningar av historisk finansiell information. En översiktlig granskning består av att göra förfrågningar, i första hand till personer som är ansvariga för upprättandet av hållbarhetsredovisningen, att utföra analytisk granskning och att vidta andra översiktliga granskningsåtgärder. Vi har utfört vår granskning avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten i enlighet med FARs rekommendation RevR 12 Revisorns yttrande om den lagstadgade hållbarhetsrapporten.

En översiktlig granskning och en granskning enligt RevR 12 har en annan inriktning och en betydligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i övrigt har.

Revisionsföretaget tillämpar ISQC 1 (International Standard on Quality Control) och har därmed ett allsidigt system för kvalitetskontroll vilket innefattar dokumenterade riktlinjer och rutiner avseende efterlevnad av yrkesetiska krav, standarder för yrkesutövningen och tillämpliga krav i lagar och andra författningar. Vi är oberoende i förhållande till Volvo Cars enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

De granskningsåtgärder som vidtas vid en översiktlig granskning och granskning enligt RevR 12 gör det inte möjligt för oss att skaffa oss en sådan säkerhet att vi blir medvetna om alla viktiga omständigheter som skulle kunna ha blivit identifierade om en revision utförts. Den uttalade slutsatsen grundad på en översiktlig granskning och granskning enligt RevR 12 har därför inte den säkerhet som en uttalad slutsats grundad på en revision har.

Vår granskning av hållbarhetsredovisningen utgår från de av styrelsen och företagsledningen valda kriterier, som definieras ovan. Vi anser att dessa kriterier är lämpliga för upprättande av hållbarhetsredovisningen. Vi anser att de bevis som vi skaffat under vår granskning är tillräckliga och ändamålsenliga i syfte att ge oss grund för våra uttalanden nedan.

Uttalanden

Grundat på vår översiktliga granskning har det inte kommit fram några omständigheter som ger oss anledning att anse att hållbarhetsredovisningen inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med de ovan av styrelsen och företagsledningen angivna kriterierna.

En lagstadgad hållbarhetsrapport har upprättats

Göteborg den 31 mars 2022
Deloitte AB

Jan Nilsson
Auktoriserad revisor

Lennart Nordqvist
Specialistmedlem i FAR

20221012009111

Biologisk mångfald – markanvändning och biologisk känslighet

(21) Ibland hyr vi hela byggnader, ibland ett våningsplan i ett flervåningshus. Vi beräknar den totala ytan av hyrda byggnader på följande sätt: Hela byggnaden hyrs: Om byggnaden har fyra våningar och varje våningsplan omfattar x kvadratmeter, så adderar vi 4x kvadratmeter för byggnaden. Ett våningsplan hyrs i ett flervåningshus: Om vi hyr ett våningsplan av 26, så adderar vi våningsplanets faktiska yta, inte 1/26 av hela byggnadens yta. Hyrda asfalterade ytor och grönytor är ej inräknade på grund av avtalsbestämmelser.

Lönenivå

(22) Ingångslönerna jämförs med lokala kollektivavtal i Sverige och Belgien, och med lagstadgad minimilön i Kina och USA.

(23) Kvot mellan följande värden: Årlig total ersättning till VD 2021, samt medianvärdet av den totala ersättningen till Volvos medarbetare i Sverige under 2021.

Nyckeltal för utbildning

(24) Att lära sig medan man arbetar ingår inte i nyckeltalet.

Antal anställda

(25) Volvo Cars medarbetare är i regel fast anställda. Beroende på arbetets karaktär och varaktighet kan tillfälliga lösningar användas, exempelvis konsulter, personal från bemanningsföretag och tidsbegränsade anställningar. Personal på nyckelbefattningar ska alltid vara fast anställd. Beroende på den arbetsrättsliga lagstiftningen i landet och marknadssituationen kan Volvo Cars tillämpa något olika principer i olika länder.

Könsfördelning

(26) Uppgifterna avser endast styrelsemedlemmar som är tillsatta av ägarna. Utöver dessa ingår tre av fackförbund tillsatta arbetstagarrepresentanter i styrelsen. Volvo Cars har dock inget inflytande på vilka personer som utses.

(27) Könsfördelningen för kategorin "Övriga fast anställda medarbetare" rapporteras inom varje åldersgrupp och som en total för alla åldersgrupper.

Olyckor och sjukfrånvaro

(28) Uppgifterna innefattar alla anställda, all inhyrd personal och alla oberoende entreprenörer på våra anläggningar. Oberoende entreprenörer definieras som entreprenörer som deltar i (om-)byggnation av Volvo Cars fabriker. Dödsfall bland entreprenörer redovisas för projekt där Volvo Cars är byggherre.

Mångfaldsindikatorer

(29) Uppgifterna för 2021 är globala (Sverige, Belgien, APAC, Americas och EMEA). Uppgifter för tidigare år inkluderar endast Sverige, Belgien och Kina.

(30) Ny omfattning och beräkning med bättre dataunderlag. Populationen är hädanefter koncernledningen, och nyckeltalet baseras på andra medborgarskap än det svenska. Nyckeltalet för 2021 är inte jämförbart med tidigare rapporterade uppgifter.

Inköp

(31) Insamlade uppgifter från leverantörerna avser endast förnybar energi.

Regelefterlevnad och etik

(32) Vi beslutade att starta den årliga Compliance and Ethics-kursen i början av varje år, i stället för i slutet av året. Kursen som startade under 2020 avslutades under 2021, och redovisas därför under 2021.

Ett cirkulärt scenario för passagerarbilar

Källor och ytterligare upplysningar gällande information om cirkulär ekonomi på s. 162:

(33) https://www.oecd.org/environment/waste/highlights-global-material-resources-outlook-to-2060.pdf

(34) https://materialeconomics.com/publications/completing-the-picture

(35) https://www.resourcepanel.org/reports/global-resources-outlook

Användningsmodeller

(Källor och ytterligare upplysningar gällande användningsmodeller s. 168):

(36) https://www.capgemini.com/se-en/research/the-sustainability-impact-of-car-sharing-2021/

Revisorns rapport över översiktlig granskning av Volvo Cars hållbarhets-redovisning samt yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten

Till Volvo Car AB (publ.), organisationsnummer 556810–8988

Inledning

Vi har fått i uppdrag av styrelsen och företagsledningen i Volvo Car AB (publ.) ("Volvo Cars") att översiktligt granska Volvo Cars hållbarhetsredovisning för år 2021. Företaget har definierat hållbarhetsredovisningens omfattning i samband med innehållsförteckningen i års- och hållbarhetsredovisningen på sidan 2 och den lagstadgade hållbarhetsrapporten definieras på sidan 51.

Styrelsens och företagsledningens ansvar

Det är styrelsen och företagsledningen som har ansvaret för att upprätta hållbarhetsredovisningen inklusive den lagstadgade hållbarhetsrapporten i enlighet med tillämpliga kriterier respektive årsredovisningslagen. Kriterierna framgår på sidan 181 i hållbarhetsredovisningen, och utgörs av de delar av ramverket för hållbarhetsredovisning utgivet av GRI (Global Reporting Initiative) som är tillämpliga för hållbarhetsredovisningen, samt av företagets egna framtagna redovisnings- och beräkningsprinciper. Detta ansvar innefattar även den interna kontroll som bedöms nödvändig för att upprätta en hållbarhetsredovisning som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala en slutsats om hållbarhetsredovisningen grundad på vår översiktliga granskning och lämna ett yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten. Vårt uppdrag är begränsat till den historiska information som redovisas och omfattar således inte framtidsorienterade uppgifter.

Vi har utfört vår översiktliga granskning i enlighet med ISAE 3000 Andra bestyrkandeuppdrag än revisioner och översiktliga granskningar av historisk finansiell information. En översiktlig granskning består av att göra förfrågningar, i första hand till personer som är ansvariga för upprättandet av hållbarhetsredovisningen, att utföra analytisk granskning och att vidta andra översiktliga granskningsåtgärder. Vi har utfört vår granskning avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten i enlighet med FARs rekommendation RevR 12 Revisorns yttrande om den lagstadgade hållbarhetsrapporten.

En översiktlig granskning och en granskning enligt RevR 12 har en annan inriktning och en betydligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i övrigt har.

Revisionsföretaget tillämpar ISQC 1 (International Standard on Quality Control) och har därmed ett allsidigt system för kvalitetskontroll vilket innefattar dokumenterade riktlinjer och rutiner avseende efterlevnad av yrkesetiska krav, standarder för yrkesutövningen och tillämpliga krav i lagar och andra författningar. Vi är oberoende i förhållande till Volvo Cars enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

De granskningsåtgärder som vidtas vid en översiktlig granskning och granskning enligt RevR 12 gör det inte möjligt för oss att skaffa oss en sådan säkerhet att vi blir medvetna om alla viktiga omständigheter som skulle kunna ha blivit identifierade om en revision utförts. Den uttalade slutsatsen grundad på en översiktlig granskning och granskning enligt RevR 12 har därför inte den säkerhet som en uttalad slutsats grundad på en revision har.

Vår granskning av hållbarhetsredovisningen utgår från de av styrelsen och företagsledningen valda kriterier, som definieras ovan. Vi anser att dessa kriterier är lämpliga för upprättande av hållbarhetsredovisningen. Vi anser att de bevis som vi skaffat under vår granskning är tillräckliga och ändamålsenliga i syfte att ge oss grund för våra uttalanden nedan.

Uttalanden

Grundat på vår översiktliga granskning har det inte kommit fram några omständigheter som ger oss anledning att anse att hållbarhetsredovisningen inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med de ovan av styrelsen och företagsledningen angivna kriterierna.

En lagstadgad hållbarhetsrapport har upprättats

Göteborg den 31 mars 2022
Deloitte AB

Jan Nilsson
Auktoriserad revisor

Lennart Nordqvist
Specialistmedlem i FAR

20221012200912

Rapport om grön finansiering

Inledning

Den 7 oktober 2020 emitterade Volvo Car AB (publ.) ("Volvo Cars") sin första gröna obligation ("den gröna obligationen") för att finansiera design, utveckling och tillverkning av utsläppsfria bilar, det vill säga helt elektriska bilar. Transaktionen utgör ett stöd för Volvo Cars hållbarhetsstrategi och långsiktiga ambition att vara ett klimatneutralt företag senast 2040, i linje med Parisavtalet 2015. Vidare refinansierade Volvo Cars den 11 januari 2021 sin befintliga revolverande kreditfacilitet från 2017 genom att teckna en hållbarhetskopplad revolverande kreditfacilitet ("kreditfaciliteten"). Den nya faciliteten tillhandahålls av 21 medverkande banker. Det finns en tydlig koppling till Volvo Cars hållbarhetsstrategi, genom att facilitetens räntemarginal är kopplad till hur väl Volvo Cars lyckas minska sina koldioxidutsläpp.

Ramverk för grön finansiering

Ramverket för grön finansiering ("ramverket") är en del av Volvo Cars hållbarhetsstrategi. Åtgärderna i programmet stärker företagets fokus på att bidra till positiva miljöeffekter, i synnerhet när det gäller rena transporter, det vill säga utsläppsfria bilar. Vi bedömer att övergången till helt elektriska bilar är en del av lösningen för att få ett hållbart samhälle. Ramverket överensstämmer med ICMA Green Bond Principles (GBP) och LMA Green Loan Principles (GLP). Den oberoende aktören Cicero har utvärderat ramverket och givit det betyget mörkgrönt. Till grund för betyget ligger bland annat en bedömning av strukturen för bolagsstyrning, som fått betyget utmärkt. Deloitte har översiktligt granskat rapporten om grön finansiering, inklusive allokerings- och konsekvensrapporterna, i enlighet med ISAE 3000. Rapporten över denna översiktliga granskning finns på sidan 190. Ytterligare upplysningar om ramverket och om Ciceros yttrande finns på https://investors.volvocars.com/en/debt-information/green-financing.

Villkor

Obligationens emissionsbelopp är 500 MEUR. Löptiden är sju år med en fast kupongränta om 2,50 procent. Obligationen är noterad på Luxemburg-börsen. Kreditfaciliteten omfattar 1 300 MEUR och är treårig. Den kan förlängas två gånger med vardera ett år. Den 29 november 2021 utnyttjade Volvo Cars den första förlängningsoptionen, vilket innebär att kreditfaciliteten löper till 2025.

Allokeringsrapport

Nettoemissionslikviden för den gröna obligationen har använts för att helt eller delvis finansiera eller refinansiera nya eller befintliga projekt, tillgångar eller aktiviteter som uppfyller de urvalskriterier ("Eligible Green Projects") som anges i ramverket. Några exempel är ny elektrisk drivlina och plattformsteknik för utsläppsfria bilar, utbyggd produktionskapacitet för helt elektriska bilar och montering av batteripaket, samt investeringar i Polestar.

Användning av emissionsintäkt	MEUR
Emissionsbelopp för grön obligation	500
Totalt använt belopp[1]	500
Nettointäkt använd till refinansiering[1]	95,6 %
Nettointäkt använd till finansiering	4,4 %
Summa oallokerade intäkter som investerats i kassa och/eller likvida medel	—

1) 31,2 procent investerades i Polestar. Volvo Cars äger 49,5 procent av Polestar.

Effektrapport

Miljökonsekvenser och -fördelar i urvalskategorin Clean Transportation utvärderas med avseende på följande konsekvensnyckeltal:

Nyckeltal	2021	2020
Antal sålda helt elektriska bilar	25 727	4 659
De sålda helt elektriska bilarnas andel av hela bilflottan, %	3,7	0,7
Minskning av koldioxidutsläpp från avgaser, absoluta tal, miljoner ton [1]	0,75	0,15
Minskning av koldioxidutsläpp från avgaser per bil, % [2]	21,7	12,7

1) Den absoluta minskningen av koldioxidutsläpp från avgaser beräknas genom att antalet sålda helt elektriska bilar multipliceras med de genomsnittliga globala koldioxidutsläppen (WLTP) för samtliga tillverkade bilar (utom helt elektriska bilar) under 2020 respektive 2021. Beräkningen bygger på antagandet att varje bil körs i snitt 200 000 kilometer.
2) Den procentuella minskningen av koldioxidutsläpp från avgaser per bil beräknas genom att de genomsnittliga utsläppen från avgaser för samtliga sålda bilar under 2020 respektive 2021 jämförs med 2018. Ytterligare upplysningar om de beräkningsmetoder som använts finns i avsnittet om användningen av sålda produkter på sidan 156.

Försäljningen av helt elektriska bilar som andel av hela bilflottan under 2021 uppfyller våra förväntningar. Vår ambition kvarstår – att 50 procent av Volvo Cars försäljning ska utgöras av helt elektriska bilar senast 2025.

ESG-aspekter

Vi har ambitionen att hjälpa konsumenter att förflytta sig och resa på ett hållbart sätt. Vi är medvetna om att eldrivna bilar påverkar miljön och samhället. En ESG-bedömning av potentiella kontroverser har gjorts med avseende på vår transformation till elektrifiering. Batteritillverkning hör till våra fokusområden. Ytterligare upplysningar lämnas i avsnittet Hållbarhet, resultat 2021 (se sidan 155 och framåt), samt mer i detalj i avsnitten Livscykelprestanda för våra produkter (se sidan 161) och Mineral- och metallförsörjning (se sidan 175–177).

Mätmetoder

Genomsnittliga utsläpp av koldioxid från användning av sålda produkter bygger på officiella data (WLTP) för Volvo Cars-bilar tillverkade i Europa (EU28), som tillämpas på olika bilmodeller med hänsyn till antalet tillverkade bilar globalt. Ytterligare upplysningar om redovisningsmetoder och antaganden lämnas på sidan 185–187.

Revisorns rapport över översiktlig granskning av Volvo Cars rapport om grön finansiering

Till Volvo Car AB (publ.), organisationsnummer 556810–8988

Inledning

Vi har fått i uppdrag av Volvo Car AB (publ.) ("Volvo Cars") att översiktligt granska Volvo Cars rapport om grön finansiering ("rapporteringen") för år 2021 som framgår på sidan 189 i års- och hållbarhetsredovisningen.

Företagsledningens ansvar

Det är Volvo Cars företagsledning som har ansvaret för att upprätta rapporteringen i enlighet med tillämpliga kriterier, vilka framgår i Volvo Cars Green Financing Framework (tillgängligt på https://investors.volvocars.com/en/debt-information/green-financing) och utgörs av företagets egna framtagna redovisnings- och beräkningsprinciper. Detta ansvar innefattar även den interna kontroll som bedöms nödvändig för att upprätta en rapportering som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala en slutsats om rapporteringen grundad på vår översiktliga granskning. Vårt uppdrag är begränsat till den historiska information som redovisas och omfattar således inte framtidsorienterade uppgifter.

Vi har utfört vår översiktliga granskning i enlighet med ISAE 3000 Andra bestyrkandeuppdrag än revisioner och översiktliga granskningar av historisk finansiell information. En översiktlig granskning består av att göra förfrågningar, i första hand till personer som är ansvariga för upprättandet av rapporteringen, att utföra analytisk granskning och att vidta andra översiktliga granskningsåtgärder. En översiktlig granskning har en annan inriktning och en betydligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god redovisningssed i övrigt har.

Revisionsföretaget tillämpar ISQC 1 (International Standard on Quality Control) och har därmed ett allsidigt system för kvalitetskontroll vilket innefattar dokumenterade riktlinjer och rutiner avseende efterlevnad av yrkesetiska krav, standarder för yrkesutövningen och tillämpliga krav i lagar och andra författningar. Vi är oberoende i förhållande till Volvo Cars enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

De granskningsåtgärder som vidtas vid en översiktlig granskning gör det inte möjligt för oss att skaffa oss en sådan säkerhet att vi blir medvetna om alla viktiga omständigheter som skulle kunna ha blivit identifierade om en revision utförts.

Den uttalade slutsatsen grundad på en översiktlig granskning har därför inte den säkerhet som en uttalad slutsats grundad på en revision har.

Vår granskning utgår från de av Volvo Cars företagsledning valda kriterier som definieras ovan. Vi anser att dessa kriterier är lämpliga för upprättandet av rapporteringen.

Vi anser att de bevis som vi skaffat under vår granskning är tillräckliga och ändamålsenliga i syfte att ge oss grund för vårt uttalande nedan.

Uttalande

Grundat på vår översiktliga granskning har det inte kommit fram några omständigheter som ger oss anledning att anse att rapporteringen för år 2021 inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med de angivna kriterierna som presenteras i Volvo Cars Green Financing Framework.

Göteborg den 31 mars 2022
Deloitte AB

Jan Nilsson
Auktoriserad revisor

Lennart Nordqvist
Specialistmedlem i FAR

20221012009l3

Rapport om grön finansiering

Inledning

Den 7 oktober 2020 emitterade Volvo Car AB (publ.) ("Volvo Cars") sin första gröna obligation ("den gröna obligationen") för att finansiera design, utveckling och tillverkning av utsläppsfria bilar, det vill säga helt elektriska bilar. Transaktionen utgör ett stöd för Volvo Cars hållbarhetsstrategi och långsiktiga ambition att vara ett klimatneutralt företag senast 2040, i linje med Parisavtalet 2015. Vidare refinansierade Volvo Cars den 11 januari 2021 sin befintliga revolverande kreditfacilitet från 2017 genom att teckna en hållbarhetskopplad revolverande kreditfacilitet ("kreditfaciliteten"). Den nya faciliteten tillhandahålls av 21 medverkande banker. Det finns en tydlig koppling till Volvo Cars hållbarhetsstrategi, genom att facilitetens räntemarginal är kopplad till hur väl Volvo Cars lyckas minska sina koldioxidutsläpp.

Ramverk för grön finansiering

Ramverket för grön finansiering ("ramverket") är en del av Volvo Cars hållbarhetsstrategi. Åtgärderna i programmet stärker företagets fokus på att bidra till positiva miljöeffekter, i synnerhet när det gäller rena transporter, det vill säga utsläppsfria bilar. Vi bedömer att övergången till helt elektriska bilar är en del av lösningen för att få ett hållbart samhälle. Ramverket överensstämmer med ICMA Green Bond Principles (GBP) och LMA Green Loan Principles (GLP). Den oberoende aktören Cicero har utvärderat ramverket och givit det betyget mörkgrönt. Till grund för betyget ligger bland annat en bedömning av strukturen för bolagsstyrning, som fått betyget utmärkt. Deloitte har översiktligt granskat rapporten om grön finansiering, inklusive allokerings- och konsekvensrapporterna, i enlighet med ISAE 3000. Rapporten över denna översiktliga granskning finns på sidan 190. Ytterligare upplysningar om ramverket och om Ciceros yttrande finns på https://investors.volvocars.com/en/debt-information/green-financing.

Villkor

Obligationens emissionsbelopp är 500 MEUR. Löptiden är sju år med en fast kupongränta om 2,50 procent. Obligationen är noterad på Luxemburg-börsen. Kreditfaciliteten omfattar 1 300 MEUR och är treårig. Den kan förlängas två gånger med vardera ett år. Den 29 november 2021 utnyttjade Volvo Cars den första förlängningsoptionen, vilket innebär att kreditfaciliteten löper till 2025.

Allokeringsrapport

Nettoemissionslikviden för den gröna obligationen har använts för att helt eller delvis finansiera eller refinansiera nya eller befintliga projekt, tillgångar eller aktiviteter som uppfyller de urvalskriterier ("Eligible Green Projects") som anges i ramverket. Några exempel är ny elektrisk drivlina och plattformsteknik för utsläppsfria bilar, utbyggd produktionskapacitet för helt elektriska bilar och montering av batteripaket, samt investeringar i Polestar.

Användning av emissionsintäkt	MEUR
Emissionsbelopp för grön obligation	500
Totalt använt belopp[1]	500
Nettointäkt använd till refinansiering[1]	95,6 %
Nettointäkt använd till finansiering	4,4 %
Summa oallokerade intäkter som investerats i kassa och/eller likvida medel	—

1) 31,2 procent investerades i Polestar. Volvo Cars äger 49,5 procent av Polestar.

Effektrapport

Miljökonsekvenser och -fördelar i urvalskategorin Clean Transportation utvärderas med avseende på följande konsekvensnyckeltal:

Nyckeltal	2021	2020
Antal sålda helt elektriska bilar	25 727	4 659
De sålda helt elektriska bilarnas andel av hela bilflottan, %	3,7	0,7
Minskning av koldioxidutsläpp från avgaser, absoluta tal, miljoner ton [1]	0,75	0,15
Minskning av koldioxidutsläpp från avgaser per bil, % [2]	21,7	12,7

1) Den absoluta minskningen av koldioxidutsläpp från avgaser beräknas genom att antalet sålda helt elektriska bilar multipliceras med de genomsnittliga globala koldioxidutsläppen (WLTP) för samtliga tillverkade bilar (utom helt elektriska bilar) under 2020 respektive 2021. Beräkningen bygger på antagandet att varje bil körs i snitt 200 000 kilometer.
2) Den procentuella minskningen av koldioxidutsläpp från avgaser per bil beräknas genom att de genomsnittliga utsläppen från avgaser för samtliga sålda bilar under 2020 respektive 2021 jämförs med 2018. Ytterligare upplysningar om de beräkningsmetoder som använts finns i avsnittet om användningen av sålda produkter på sidan 156.

Försäljningen av helt elektriska bilar som andel av hela bilflottan under 2021 uppfyller våra förväntningar. Vår ambition kvarstår – att 50 procent av Volvo Cars försäljning ska utgöras av helt elektriska bilar senast 2025.

ESG-aspekter

Vi har ambitionen att hjälpa konsumenter att förflytta sig och resa på ett hållbart sätt. Vi är medvetna om att eldrivna bilar påverkar miljön och samhället. En ESG-bedömning av potentiella kontroverser har gjorts med avseende på vår transformation till elektrifiering. Batteritillverkning hör till våra fokusområden. Ytterligare upplysningar lämnas i avsnittet Hållbarhet, resultat 2021 (se sidan 155 och framåt), samt mer i detalj i avsnitten Livscykelprestanda för våra produkter (se sidan 161) och Mineral- och metallförsörjning (se sidan 175–177).

Mätmetoder

Genomsnittliga utsläpp av koldioxid från användning av sålda produkter bygger på officiella data (WLTP) för Volvo Cars-bilar tillverkade i Europa (EU28), som tillämpas på olika bilmodeller med hänsyn till antalet tillverkade bilar globalt. Ytterligare upplysningar om redovisningsmetoder och antaganden lämnas på sidan 185–187.

Revisorns rapport över översiktlig granskning av Volvo Cars rapport om grön finansiering

Till Volvo Car AB (publ.), organisationsnummer 556810–8988

Inledning

Vi har fått i uppdrag av Volvo Car AB (publ.) ("Volvo Cars") att översiktligt granska Volvo Cars rapport om grön finansiering ("rapporteringen") för år 2021 som framgår på sidan 189 i års- och hållbarhetsredovisningen.

Företagsledningens ansvar

Det är Volvo Cars företagsledning som har ansvaret för att upprätta rapporteringen i enlighet med tillämpliga kriterier, vilka framgår i Volvo Cars Green Financing Framework (tillgängligt på https://investors.volvocars.com/en/debt-information/green-financing) och utgörs av företagets egna framtagna redovisnings- och beräkningsprinciper. Detta ansvar innefattar även den interna kontroll som bedöms nödvändig för att upprätta en rapportering som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala en slutsats om rapporteringen grundad på vår översiktliga granskning. Vårt uppdrag är begränsat till den historiska information som redovisas och omfattar således inte framtidsorienterade uppgifter.

Vi har utfört vår översiktliga granskning i enlighet med ISAE 3000 Andra bestyrkandeuppdrag än revisioner och översiktliga granskningar av historisk finansiell information. En översiktlig granskning består av att göra förfrågningar, i första hand till personer som är ansvariga för upprättandet av rapporteringen, att utföra analytisk granskning och att vidta andra översiktliga granskningsåtgärder. En översiktlig granskning har en annan inriktning och en betydligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god redovisningssed i övrigt har.

Revisionsföretaget tillämpar ISQC 1 (International Standard on Quality Control) och har därmed ett allsidigt system för kvalitetskontroll vilket innefattar dokumenterade riktlinjer och rutiner avseende efterlevnad av yrkesetiska krav, standarder för yrkesutövningen och tillämpliga krav i lagar och andra författningar. Vi är oberoende i förhållande till Volvo Cars enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

De granskningsåtgärder som vidtas vid en översiktlig granskning gör det inte möjligt för oss att skaffa oss en sådan säkerhet att vi blir medvetna om alla viktiga omständigheter som skulle kunna ha blivit identifierade om en revision utförts.

Den uttalade slutsatsen grundad på en översiktlig granskning har därför inte den säkerhet som en uttalad slutsats grundad på en revision har.

Vår granskning utgår från de av Volvo Cars företagsledning valda kriterier som definieras ovan. Vi anser att dessa kriterier är lämpliga för upprättandet av rapporteringen.

Vi anser att de bevis som vi skaffat under vår granskning är tillräckliga och ändamålsenliga i syfte att ge oss grund för vårt uttalande nedan.

Uttalande

Grundat på vår översiktliga granskning har det inte kommit fram några omständigheter som ger oss anledning att anse att rapporteringen för år 2021 inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med de angivna kriterierna som presenteras i Volvo Cars Green Financing Framework.

Göteborg den 31 mars 2022
Deloitte AB

Jan Nilsson
Auktoriserad revisor

Lennart Nordqvist
Specialistmedlem i FAR

20221012200914

AKTIE OCH ÄGARSTRUKTUR

Volvo Cars gör en historisk comeback på Nasdaq Stockholm

För att främja Volvo Cars transformation och fortsatta tillväxt enades styrelsen med huvudägaren, Geely Sweden Holding, om att notera bolagets aktie på Nasdaq Stockholm och därmed få tillgång till den svenska och internationella kapitalmarknaden.

Noteringen och upptagandet till handel på Nasdaq Stockholm genomfördes den 29 oktober 2021, och vid dagens slut kunde Volvo Cars välkomna över 200 000 nya aktieägare. Erbjudandet var kraftigt övertecknat och väckte stort intresse hos svenska och utländska institutionella investerare, liksom hos allmänheten i Norden.

Teckningskursen var SEK 53. Det motsvarade ett börsvärde om GSEK 158 för samtliga utestående aktier i Volvo Cars. Nyemissionen omfattade 377 358 490 stamaktier i serie B och emissionsintäkten uppgick till GSEK 20 brutto före transaktionskostnader.

Volvo Cars har varit en pionjär ända sedan starten 1927. Vi har konstruerat några av de viktigaste innovationerna inom bilsäkerhet och vi förbättrar kontinuerligt våra kunders säkerhet. Vårt varumärke blir allt starkare vilket har en positiv inverkan på vår försäljning och marknadsställning, liksom på vår verksamhet och finansiella utveckling.

Kursutveckling och handelsvolymer

Volvo Cars stängningskurs den 30 december 2021 var SEK 77,02. Koncernens börsvärde uppgick därmed till MSEK 229 483. Aktiekursen hade då ökat med 18,1 procent sedan första handelsdagen den 29 oktober. Under samma period ökade totalindexet OMXSPI med 6,9 procent. Jämfört med introduktionskursen SEK 53 hade aktiekursen ökat med 45,3 procent. Den högsta stängningskursen var SEK 82,94 den 16 november, medan den lägsta stängningskursen var SEK 57,18 den 8 november.

Totalt har 421,8 miljoner aktier i Volvo Cars AB omsatts på samtliga marknadsplatser, varvid den genomsnittliga dagliga handelsvolymen var 9,6 miljoner aktier. Transaktioner på Nasdaq Stockholm svarade för 61,9 procent av den totala handelsvolymen. Under 2021 var den genomsnittliga omsättningshastigheten för Volvo Cars aktie på Nasdaq Stockholm 0,32 procent, jämfört med 0,42 procent för hela Nasdaq Stockholm.



BÖRSINTRODUKTION PÅ NASDAQ STOCKHOLM

När: Den 29 oktober 2021
Symbol: VOLCAR
Uppgifter per utgången av 2021
Börsvärde: GSEK 229,5
Handlas fritt (free float): 17,9 procent
Antal aktieägare: 189 496
Antal aktier: 2 979 524 179
Vinst per aktie före utspädning: SEK 4,72
Eget kapital per aktie: SEK 30,3
P/E-tal: 16,6

AKTIE OCH ÄGARSTRUKTUR

Utdelning

Utdelningsbeslut fattas från år till år med beaktande av Volvo Cars nettoomsättning, finansiella ställning och investeringsbehov. Volvo Cars fokuserar på att genomföra sin fastest transformer- och tillväxtstrategi genom att förverkliga sina ambitioner till mitten av decenniet. I takt med att transformationen får allt större genomslag på medellång sikt avser vi att öka utdelningen till historiska nivåer och i linje med branschgenomsnittet.

Styrelsen föreslår att årsstämman beslutar att inte lämna utdelning.

Aktien

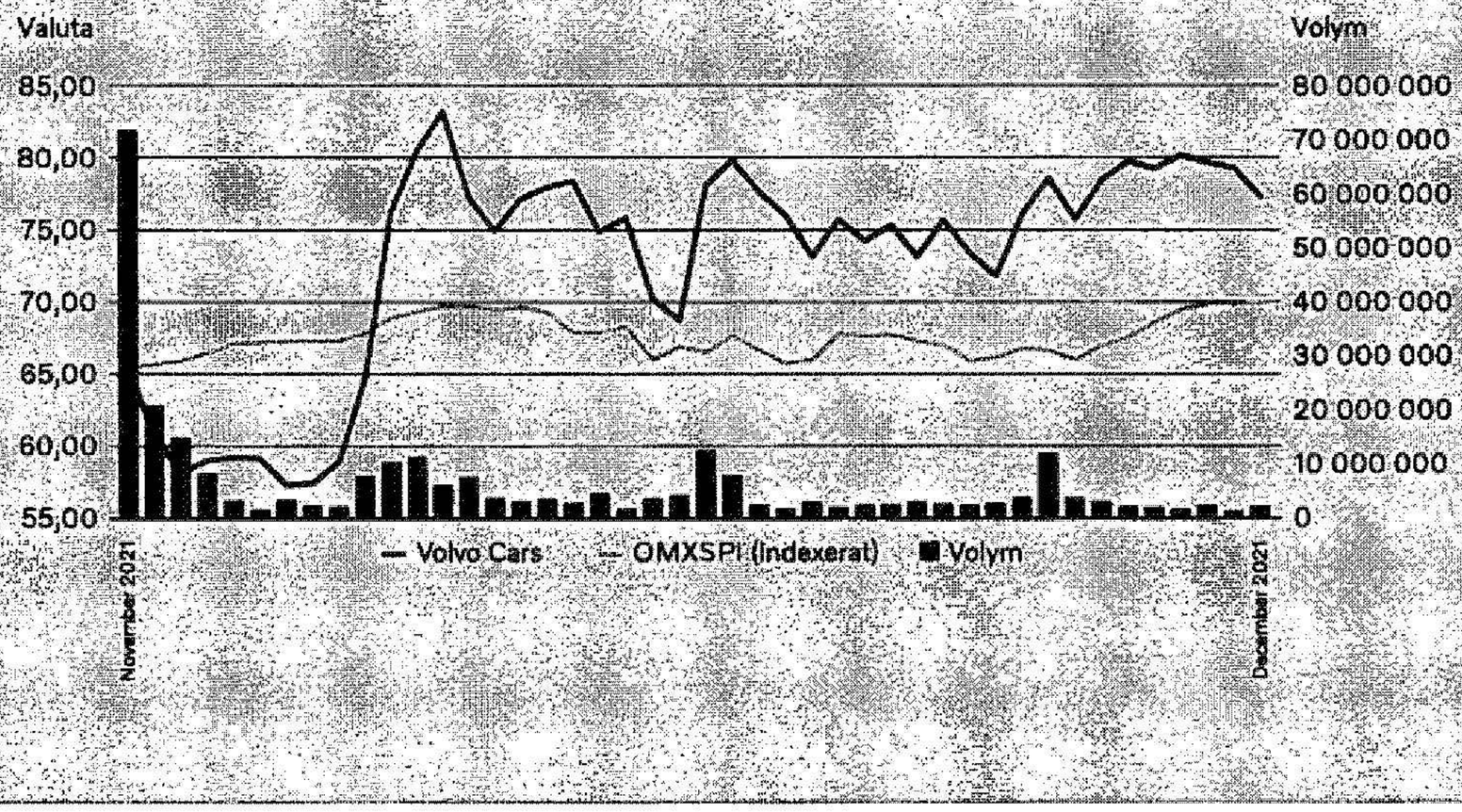
Volvo Cars har 2 979 524 179 utestående aktier. Kvotvärdet per aktie är 0.02 SEK. Aktiekapitalet uppgår till SEK 60 947 709. Aktiekapitalet i Volvo Cars utgörs av en serie B-aktier, som alla har samma röst- och utdelningsrätt. Volvo Cars äger inga egna aktier. Den senaste nyemissionen ägde rum i samband med marknadsintroduktionen i oktober 2021.

Ägarstruktur

Vid årets slut hade Volvo Cars 189 496 aktieägare. Huvudägare är Geely Group, med 82,0 procent av aktierna (röster och kapital). Ingen annan aktieägare äger vare sig direkt eller indirekt mer än 10 procent av aktierna i Volvo Cars (röster och kapital). Utländska ägare utöver Geely ägde vid årets utgång 3,9 procent av aktiekapitalet. Det största utländska ägandet förutom Geely finns i Kanada, Finland och Danmark. Institutionella investerare stod för 86,9 procent av det svenska ägandet.

LÄS MER PÅ LÄNK TILL WEBBPLATS FÖR INVESTERARE: VOLVO CARS SOM INVESTERING | VOLVO CARS

VOLCAR B AKTIEPRIS UTVECKLINGEN





20221012009 15

AKTIE OCH ÄGARSTRUKTUR

Volvo Cars gör en historisk comeback på Nasdaq Stockholm

För att främja Volvo Cars transformation och fortsatta tillväxt enades styrelsen med huvudägaren, Geely Sweden Holding, om att notera bolagets aktie på Nasdaq Stockholm och därmed få tillgång till den svenska och internationella kapitalmarknaden.

Noteringen och upptagandet till handel på Nasdaq Stockholm genomfördes den 29 oktober 2021, och vid dagens slut kunde Volvo Cars välkomna över 200 000 nya aktieägare. Erbjudandet var kraftigt övertecknat och väckte stort intresse hos svenska och utländska institutionella investerare, liksom hos allmänheten i Norden.

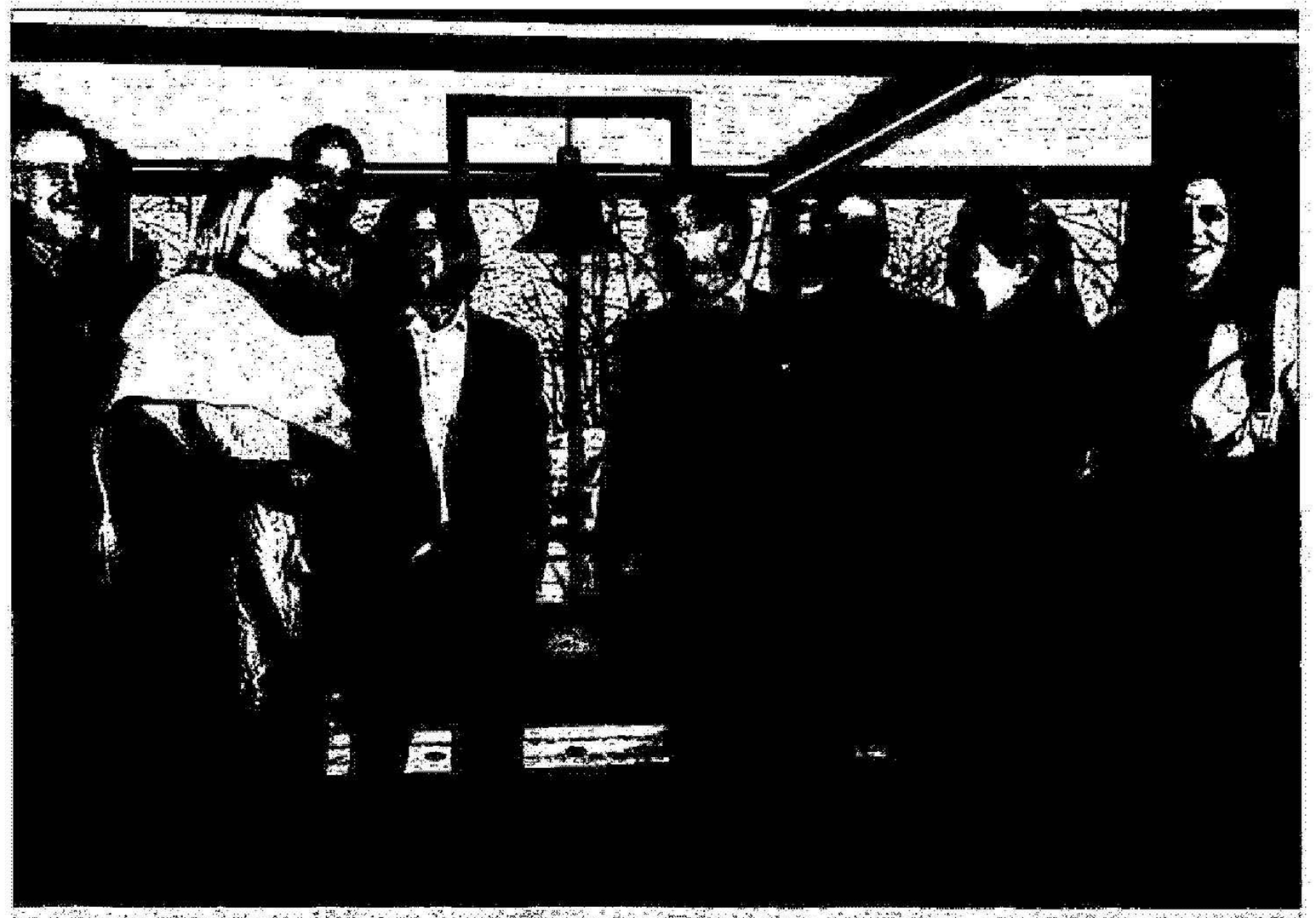
Teckningskursen var SEK 53. Det motsvarade ett börsvärde om GSEK 158 för samtliga utestående aktier i Volvo Cars. Nyemissionen omfattade 377 358 490 stamaktier i serie B och emissionsintäkten uppgick till GSEK 20 brutto före transaktionskostnader.

Volvo Cars har varit en pionjär ända sedan starten 1927. Vi har konstruerat några av de viktigaste innovationerna inom bilsäkerhet och vi förbättrar kontinuerligt våra kunders säkerhet. Vårt varumärke blir allt starkare vilket har en positiv inverkan på vår försäljning och marknadsställning, liksom på vår verksamhet och finansiella utveckling.

Kursutveckling och handelsvolymer

Volvo Cars stängningskurs den 30 december 2021 var SEK 77,02. Koncernens börsvärde uppgick därmed till MSEK 229 483. Aktiekursen hade då ökat med 18,1 procent sedan första handelsdagen den 29 oktober. Under samma period ökade totalindexet OMXSPI med 6,9 procent. Jämfört med introduktionskursen SEK 53 hade aktiekursen ökat med 45,3 procent. Den högsta stängningskursen var SEK 82,94 den 16 november, medan den lägsta stängningskursen var SEK 57,18 den 8 november.

Totalt har 421,8 miljoner aktier i Volvo Cars AB omsatts på samtliga marknadsplatser, varvid den genomsnittliga dagliga handelsvolymen var 9,6 miljoner aktier. Transaktioner på Nasdaq Stockholm svarade för 61,9 procent av den totala handelsvolymen. Under 2021 var den genomsnittliga omsättningshastigheten för Volvo Cars aktie på Nasdaq Stockholm 0,32 procent, jämfört med 0,42 procent för hela Nasdaq Stockholm.



BÖRSINTRODUKTION PÅ NASDAQ STOCKHOLM

När: Den 29 oktober 2021
Symbol: VOLCAR
Uppgifter per utgången av 2021
Börsvärde: GSEK 229,5
Handlas fritt (free float): 17,9 procent
Antal aktieägare: 189 496
Antal aktier: 2 979 524 179
Vinst per aktie före utspädning: SEK 4,72
Eget kapital per aktie: SEK 30,3
P/E-tal: 16,6

Utdelning

Utdelningsbeslut fattas från år till år med beaktande av Volvo Cars nettoomsättning, finansiella ställning och investeringsbehov. Volvo Cars fokuserar på att genomföra sin fastest transformer- och tillväxtstrategi genom att förverkliga sina ambitioner till mitten av decenniet. I takt med att transformationen får allt större genomslag på medellång sikt avser vi att öka utdelningen till historiska nivåer och i linje med branschgenomsnittet.

Styrelsen föreslår att årsstämman beslutar att inte lämna utdelning.

Aktien

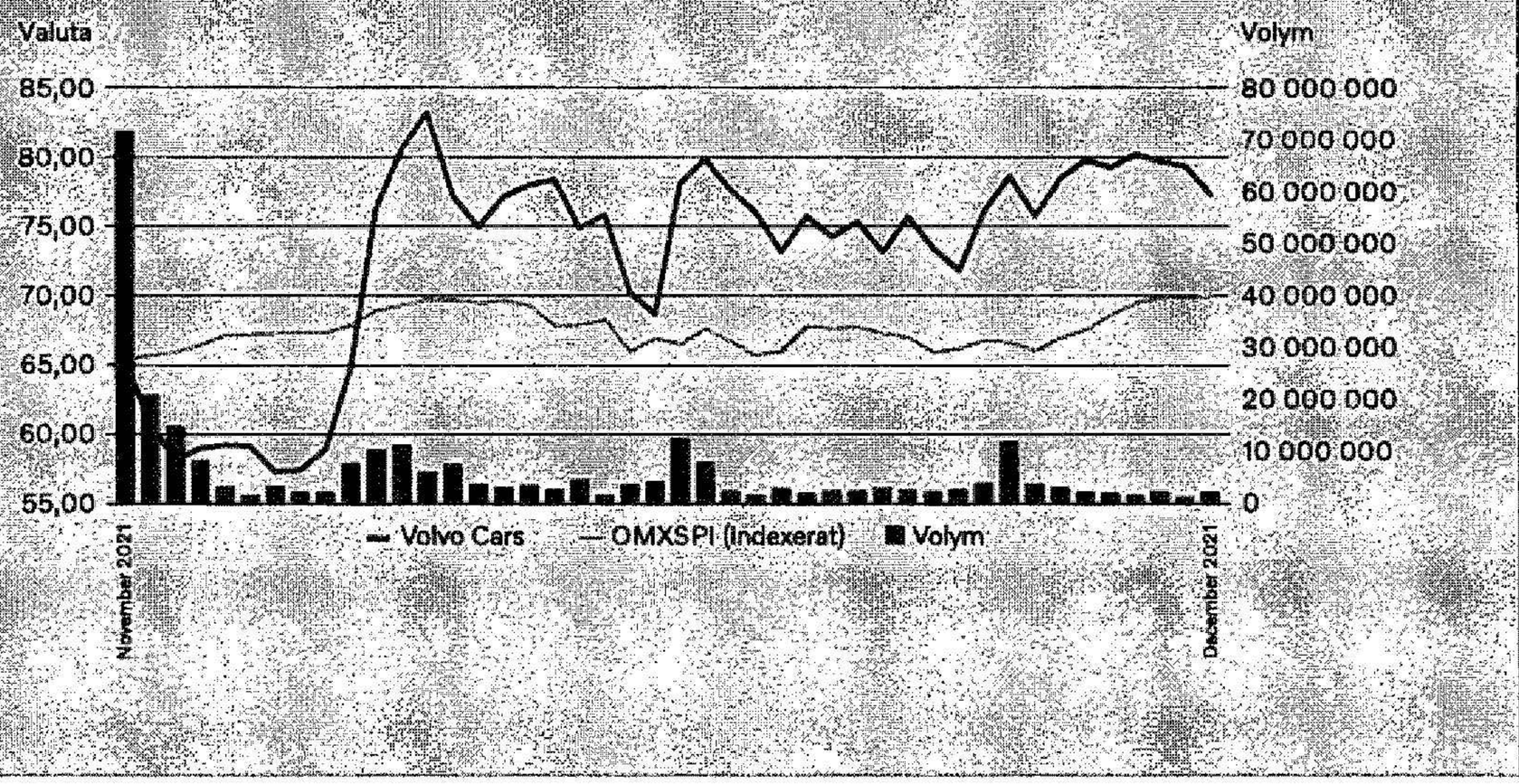
Volvo Cars har 2 979 524 179 utestående aktier. Kvotvärdet per aktie är 0.02 SEK. Aktiekapitalet uppgår till SEK 60 947 709. Aktiekapitalet i Volvo Cars utgörs av en serie B-aktier, som alla har samma röst- och utdelningsrätt. Volvo Cars äger inga egna aktier. Den senaste nyemissionen ägde rum i samband med marknadsintroduktionen i oktober 2021.

Ägarstruktur

Vid årets slut hade Volvo Cars 189 496 aktieägare. Huvudägare är Geely Group, med 82,0 procent av aktierna (röster och kapital). Ingen annan aktieägare äger vare sig direkt eller indirekt mer än 10 procent av aktierna i Volvo Cars (röster och kapital). Utländska ägare utöver Geely ägde vid årets utgång 3,9 procent av aktiekapitalet. Det största utländska ägandet förutom Geely finns i Kanada, Finland och Danmark. Institutionella investerare stod för 86,9 procent av det svenska ägandet.

LÄS MER PÅ LÄNK TILL WEBBPLATS FÖR INVESTERARE: VOLVO CARS SOM INVESTERING | VOLVO CARS

VOLCAR B AKTIEPRIS UTVECKLINGEN





20221012200916

AKTIE OCH ÄGARSTRUKTUR

Aktieägarinformation och finansiell kalender 2022

Upplysningar till kapitalmarknaden och andra berörda aktörer tillhandahålls på investors.volvocars.com. Webbplatsen ger aktuell och historisk information om Volvo Cars verksamhet, finansiella resultat och hållbarhetsresultat. På webbplatsen publiceras även delårsrapporter, bokslut, årsredovisningar och hållbarhetsredovisningar. En prenumeration på e-post-utskick av finansiella rapporter, pressmeddelanden och nyheter från Volvo Cars kan enkelt beställas på websidan. Aktieägare kan beställa printad års- och hållbarhetsredovisning.

Finansiell kalender

28 april 2022: Kvartalsrapport för Q1 2022
11 maj 2022: Årsstämma i Göteborg
20 juli 2022: Kvartalsrapport för Q2 2022
27 oktober 2022: Kvartalsrapport för Q3 2022
9 februari 2023: Kvartalsrapport för Q4 2022 och helårsrapport 2022.

Årsstämma den 11 maj 2022

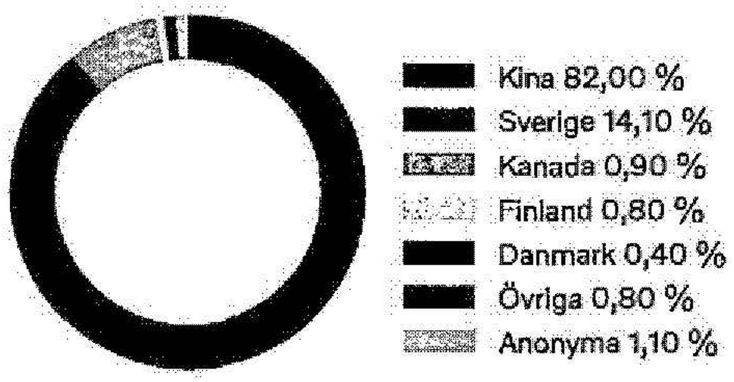
Aktieägarna i Volvo Car AB (publ), org. nr. 556810-8988, ("Volvo Cars") har kallats till årsstämma onsdagen den 11 maj 2022, kl. 13.00 CEST i Eriksbergshallen, Sjöportsgatan 5, 417 64 Göteborg, Sverige.

Mer information:
investors.volvocars.com/sv/AGM2022

DE TIO STÖRSTA AKTIEÄGARNA PER DEN 31 DECEMBER 2021

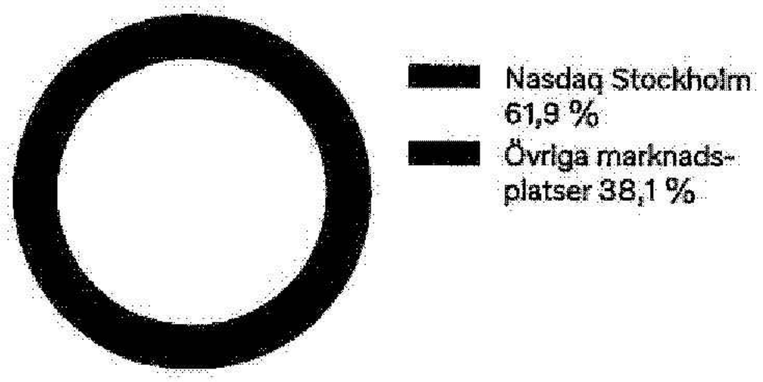
Ägare	Antal aktier	Kapital	Röster
Geely Holding	2 443 396 227	82,0 %	82,0 %
AMF Pension (inkl. fonder)	103 556 673	3,5 %	3,5 %
Folksam	59 174 071	2,0 %	2,0 %
Swedbank Robur (fonder)	28 465 387	1,0 %	1,0 %
Alecta pensionsförsäkring	28 300 000	0,9 %	0,9 %
Canada Pension Plan	26 415 094	0,9 %	0,9 %
Handelsbanken Fonder	21 186 972	0,7 %	0,7 %
Fjärde AP-fonden	18 867 924	0,6 %	0,6 %
If Skadeförsäkring AB	18 867 924	0,6 %	0,6 %
Nordea Fonder	18 597 554	0,6 %	0,6 %
Summa, tio största ägarna	**2 766 827 826**	**92,9 %**	**92,9 %**
Övriga	212 696 353	7,1 %	7,1 %
Summa	**2 979 524 179**	**100,0 %**	**100,0 %**

GEOGRAFISK ÄGARFÖRDELNING



Källa för ägardata: Modular Finance

AKTIEHANDEL PER MARKNADSPLATS



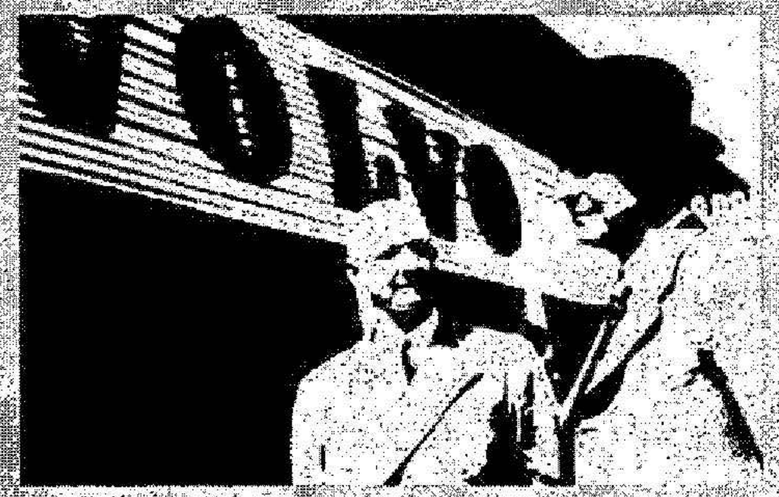
AKTIEÄGARE FÖRDELADE PÅ INNEHAVETS STORLEK PER DEN 31 DECEMBER 2021

Storleksklass	Antal kända aktieägare	De kända aktieägarnas andel	Antal aktier	Kapital	Röster
1–500	172 352	91,0 %	21 157 702	0,7 %	0,7 %
501–1 000	10 632	5,6 %	7 702 103	0,3 %	0,3 %
1 001–5 000	5 604	3,0 %	11 178 028	0,4 %	0,4 %
5 001–10 000	483	0,3 %	3 494 118	0,1 %	0,1 %
10 001–20 000	205	0,1 %	2 973 707	0,1 %	0,1 %
20 001–	220	0,1 %	2 900 724 498	97,4 %	97,4 %
Anonyma ägare			32 294 023	1,1 %	1,1 %
Summa	**189 496**	**100,0 %**	**2 979 524 179**	**100,0 %**	**100,0 %**

Vårt arv – en spännande resa genom decennier av innovation

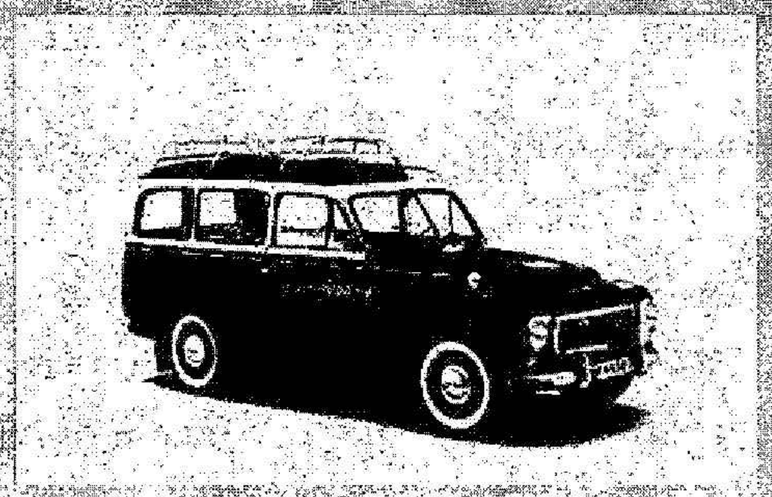
Volvo Cars grundades i Göteborg av Assar Gabrielsson och Gustaf Larson, med koncepten kvalitet och säkerhet för ögonen. 1927 lanserades den första Volvobilen. Ända sedan starten 1927 har vi konstruerat bilar som sätter människan i centrum. Vi har blivit en verkligt global aktör, känd för vår höga säkerhetsnivå. Idag säljer vi runt 700 000 bilar i hela världen. Den 29 oktober 2021 passerade vi ännu en milstolpe: Då introducerades Volvo Cars aktie på Nasdaq Stockholm.

1927



I Göteborg lanserar Assar Gabrielsson och Gustaf Larson den första Volvon, en öppen, fyrcylindrig touring-modell.

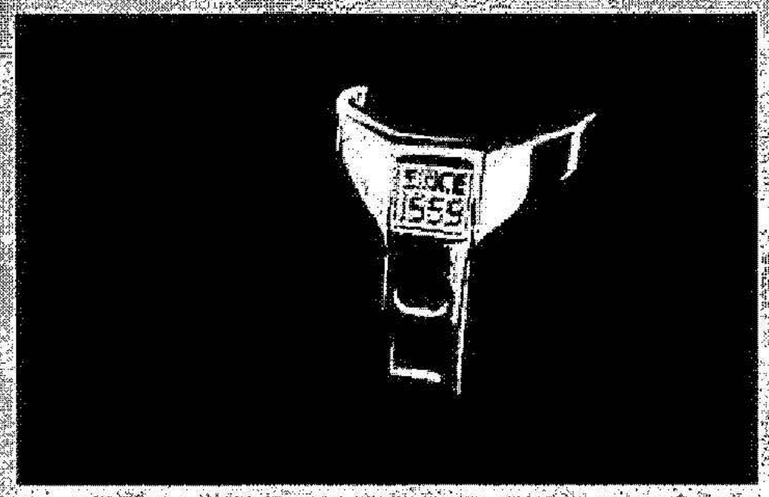
1940–1960-talet



1944 "Den lilla Volvon" (PV444) lanseras i Stockholm – bilen som gör Volvo till en internationell biltillverkare.

1953 Volvo Duett lanseras som "två bilar i en" – för både arbete och fritid.

1955 PV444 lossas för första gången i hamnen i Long Beach, Kalifornien. Två år senare är Volvo delstatens näst största importerade bilmärke.



1959 Volvos ingenjör Nils Bohlin uppfinner trepunktsbältet.

1964 Torslandafabriken utanför Göteborg invigs. Den är alltjämt vår största tillverkningsanläggning.

1970-talet

1972 Miljö läggs till våra befintliga kärnvärden säkerhet och kvalitet.

Volvo uppfinner den bakåtvända barnbilstolen.

1976 Volvo presenterar världens första katalytiska avgasrening med lambdasonden, som minskar skadliga avgasutsläpp.

Volvo väljs som officiellt riktmärke inom säkerhet för alla nya bilar i USA.

1977–1978 Volvo 240 får hållbarhetsutmärkelsen American National Environmental Industry Award och utses till miljövänligaste bil av California Air Resources Board.

1978 Volvo Cars knoppas av från AB Volvo.

AKTIE OCH ÄGARSTRUKTUR

Aktieägarinformation och finansiell kalender 2022

Upplysningar till kapitalmarknaden och andra berörda aktörer tillhandahålls på investors.volvocars.com. Webbplatsen ger aktuell och historisk information om Volvo Cars verksamhet, finansiella resultat och hållbarhetsresultat. På webbplatsen publiceras även delårsrapporter, bokslut, årsredovisningar och hållbarhetsredovisningar. En prenumeration på e-post-utskick av finansiella rapporter, pressmeddelanden och nyheter från Volvo Cars kan enkelt beställas på websidan. Aktieägare kan beställa printad års- och hållbarhetsredovisning.

Finansiell kalender

28 april 2022: Kvartalsrapport för Q1 2022
11 maj 2022: Årsstämma i Göteborg
20 juli 2022: Kvartalsrapport för Q2 2022
27 oktober 2022: Kvartalsrapport för Q3 2022
9 februari 2023: Kvartalsrapport för Q4 2022 och helårsrapport 2022.

Årsstämma den 11 maj 2022

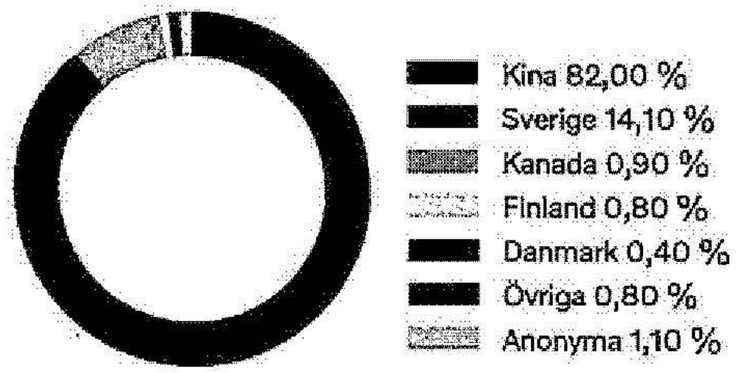
Aktieägarna i Volvo Car AB (publ), org. nr. 556810-8988, ("Volvo Cars") har kallats till årsstämma onsdagen den 11 maj 2022, kl. 13.00 CEST i Eriksbergshallen, Sjöportsgatan 5, 417 64 Göteborg, Sverige.

Mer information:
investors.volvocars.com/sv/AGM2022

DE TIO STÖRSTA AKTIEÄGARNA PER DEN 31 DECEMBER 2021

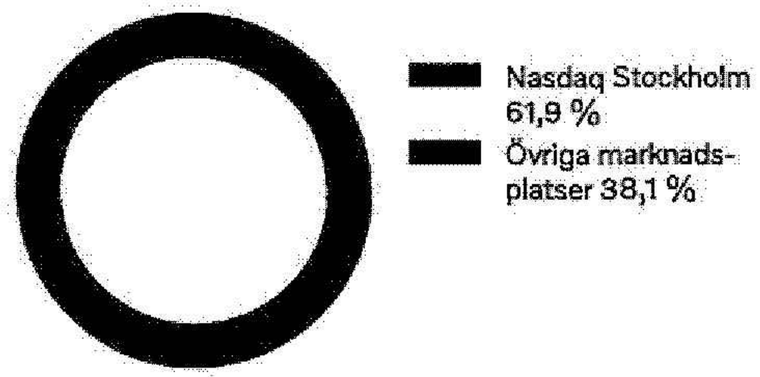
Ägare	Antal aktier	Kapital	Röster
Geely Holding	2 443 396 227	82,0 %	82,0 %
AMF Pension (inkl. fonder)	103 556 673	3,5 %	3,5 %
Folksam	59 174 071	2,0 %	2,0 %
Swedbank Robur (fonder)	28 465 387	1,0 %	1,0 %
Alecta pensionsförsäkring	28 300 000	0,9 %	0,9 %
Canada Pension Plan	26 415 094	0,9 %	0,9 %
Handelsbanken Fonder	21 186 972	0,7 %	0,7 %
Fjärde AP-fonden	18 867 924	0,6 %	0,6 %
If Skadeförsäkring AB	18 867 924	0,6 %	0,6 %
Nordea Fonder	18 597 554	0,6 %	0,6 %
Summa, tio största ägarna	**2 766 827 826**	**92,9 %**	**92,9 %**
Övriga	212 696 353	7,1 %	7,1 %
Summa	**2 979 524 179**	**100,0 %**	**100,0 %**

GEOGRAFISK ÄGARFÖRDELNING



Källa för ägardata: Modular Finance

AKTIEHANDEL PER MARKNADSPLATS



AKTIEÄGARE FÖRDELADE PÅ INNEHAVETS STORLEK PER DEN 31 DECEMBER 2021

Storleksklass	Antal kända aktieägare	De kända aktieägarnas andel	Antal aktier	Kapital	Röster
1–500	172 352	91,0 %	21 157 702	0,7 %	0,7 %
501–1 000	10 632	5,6 %	7 702 103	0,3 %	0,3 %
1 001–5 000	5 604	3,0 %	11 178 028	0,4 %	0,4 %
5 001–10 000	483	0,3 %	3 494 118	0,1 %	0,1 %
10 001–20 000	205	0,1 %	2 973 707	0,1 %	0,1 %
20 001–	220	0,1 %	2 900 724 498	97,4 %	97,4 %
Anonyma ägare			32 294 023	1,1 %	1,1 %
Summa	**189 496**	**100,0 %**	**2 979 524 179**	**100,0 %**	**100,0 %**

Vårt arv – en spännande resa genom decennier av innovation

Volvo Cars grundades i Göteborg av Assar Gabrielsson och Gustaf Larson, med koncepten kvalitet och säkerhet för ögonen. 1927 lanserades den första Volvobilen. Ända sedan starten 1927 har vi konstruerat bilar som sätter människan i centrum. Vi har blivit en verkligt global aktör, känd för vår höga säkerhetsnivå. Idag säljer vi runt 700 000 bilar i hela världen. Den 29 oktober 2021 passerade vi ännu en milstolpe: Då introducerades Volvo Cars aktie på Nasdaq Stockholm.

1927



I Göteborg lanserar Assar Gabrielsson och Gustaf Larson den första Volvon, en öppen, fyrcylindrig touring-modell.

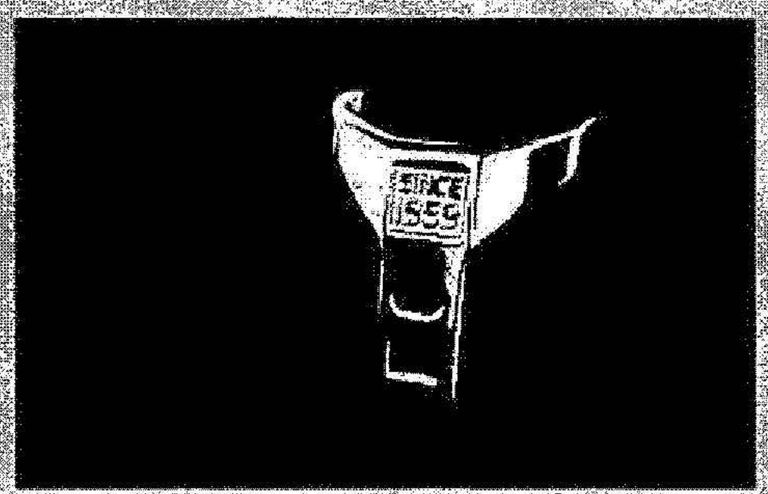
1940–1960-talet



1944 "Den lilla Volvon" (PV444) lanseras i Stockholm – bilen som gör Volvo till en internationell biltillverkare.

1953 Volvo Duett lanseras som "två bilar i en" – för både arbete och fritid.

1955 PV444 lossas för första gången i hamnen i Long Beach, Kalifornien. Två år senare är Volvo delstatens näst största importerade bilmärke.



1959 Volvos ingenjör Nils Bohlin uppfinner trepunktsbältet.

1964 Torslandafabriken utanför Göteborg invigs. Den är alltjämt vår största tillverkningsanläggning.

1970-talet

1972 Miljö läggs till våra befintliga kärnvärden säkerhet och kvalitet.

Volvo uppfinner den bakåtvända barnbilstolen.

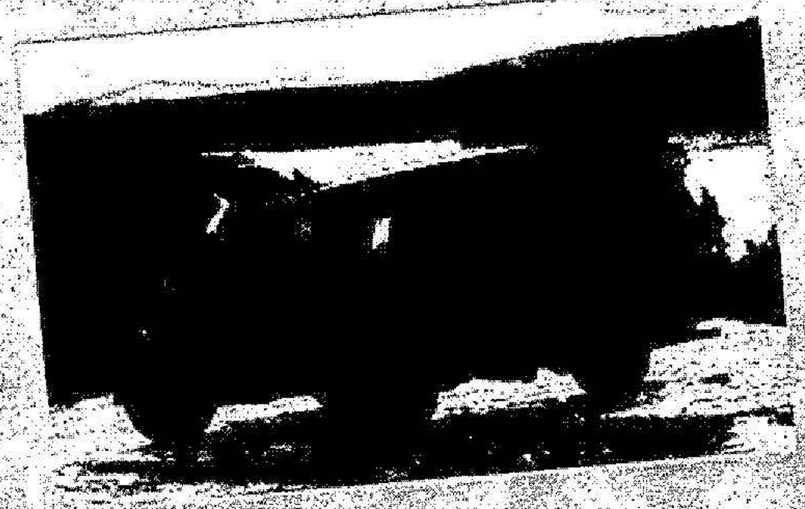
1976 Volvo presenterar världens första katalytiska avgasrening med lambdasonden, som minskar skadliga avgasutsläpp.

Volvo väljs som officiellt riktmärke inom säkerhet för alla nya bilar i USA.

1977–1978 Volvo 240 får hållbarhetsutmärkelsen American National Environmental Industry Award och utses till miljövänligaste bil av California Air Resources Board.

1978 Volvo Cars knoppas av från AB Volvo.

1980-talet



Volvo 740 och Volvo 760 blir storsäljare.

1990-talet

1991 Volvo 850 lanseras, med en tvärställd femcylindrig motor, sidokrockskydd, självjusterande säkerhetsbälten i framsätena och bakvagnsupphängningen Delta-link.

1994 Sidokrockkudden uppfinns.

1998 Volvo Cars uppfinner krockskyddsgardinen och lanserar Whiplash-skyddet mot pisksnärtsskador.

1999 Ford förvärvar Volvo Cars av AB Volvo.

2000-talet

2001 En ny generation miljöanpassade dieselmotorer lanseras.

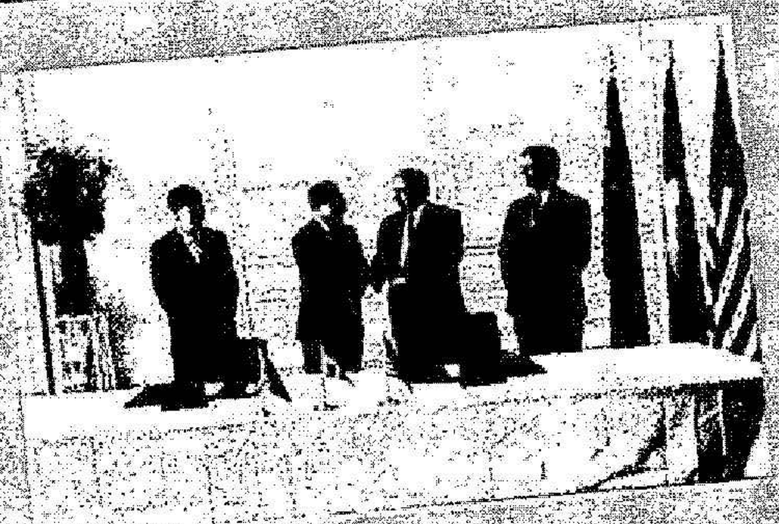
2002 Volvo XC90 lanseras och blir en omedelbar framgång i hela världen.

2007 Volvo presenterar konceptbilen ReCharge Concept, en laddhybrid.

2008 City Safety lanseras, en teknik som i låga hastigheter automatiskt bromsar bilen vid överhängande kollisionsrisk. Den populära serien DRIVe med sju modeller klassas som grön bil.



2010-talet



2010 Geely Holding förvärvar Volvo Cars av Ford.

2011 Volvo Cars är det bästa bilvarumärket i undersökningen Sustainable Brands.

2013 En ny familj av fyrcylindriga drivlinor med lätt basmotor ersätter den tidigare drivlinelösningen med 14 olika motorer.

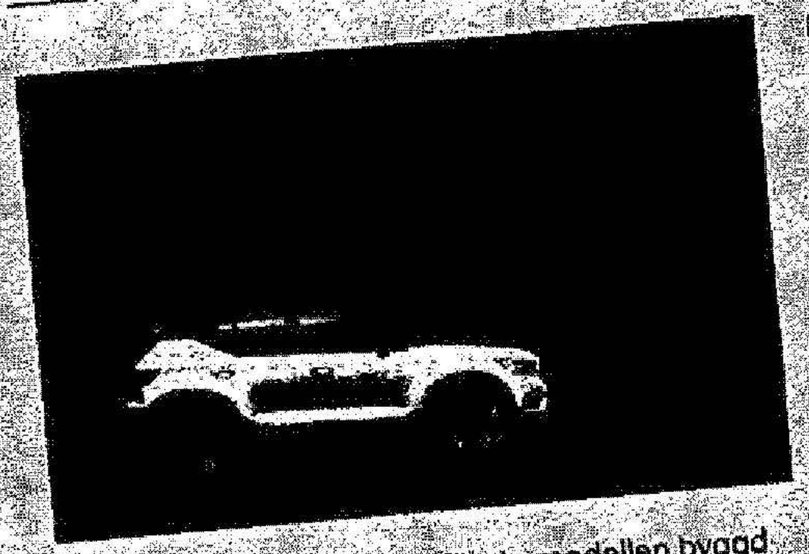
Vi bildar ett joint ventureföretag inom tillverkning tillsammans med Geely Holding, och bygger två nya tillverkningsanläggningar i Chengdu och Daqing i Kina.

Volvo C30 får den kinesiska utmärkelsen "Green Car of the Year".

2014–2015 Den interna utvecklingen av Scalable Product Architecture (SPA) slutförs. Nya generationen XC90, den första som byggs på SPA-arkitekturen, inleder ett nytt kapitel i Volvo Cars historia.

2017 Vi tillkännager vår elektrifieringsstrategi.

2017



Volvo XC40 lanseras, den första modellen byggd på arkitekturen Compact Modular Architecture (CMA). XC40 sätter en ny standard inom design, uppkoppling och säkerhet.

2018

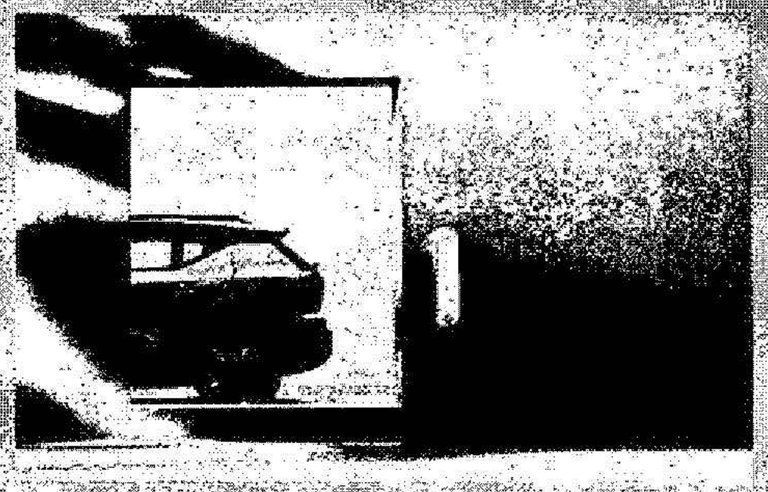
Motorfabriken i Skövde blir klimatneutral (när det gäller koldioxidutsläpp). En solenergianläggning invigs på fabriken i Gent.

Tillverkningsanläggningen i Charleston, South Carolina, USA, invigs och ger Volvo Cars globala produktionsresurser.

Prenumerationslösningarna Care by Volvo och Volvo Car Mobility tillkännages.

Vi samarbetar med Nvidia kring utvecklingen av en kraftfull, AI-baserad centraldator för nästa generations Volvobilar.

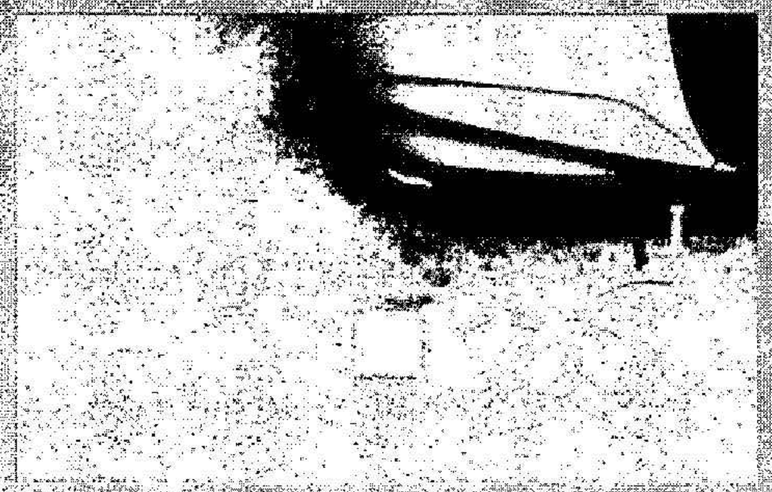
2019



Vi tillkännager vårt långsiktiga hållbarhetsambitioner: att bli ett klimatneutralt, cirkulärt företag senast 2040.

Vi lanserar XC40 Recharge P8, Volvo Cars första helt elektriska SUV. Det är vår första modell med ett Androidbaserat infotainmentsystem.

2020



XC40 Recharge börjar tillverkas i Gent, Belgien.

Vi slutför framgångsrikt vår största omstrukturering någonsin.

2021

Vi tillkännager att Volvo Cars senast 2030 endast ska tillverka helt elektriska bilar.

Tillverkningen av den andra helt elektriska modellen C40 Recharge startade.

Volvo Cars och Northvolt ingick ett samarbete om utveckling och produktion av batterier. Ett gemensamt FoU-center och en batterifabrik ska öppnas i Göteborg.

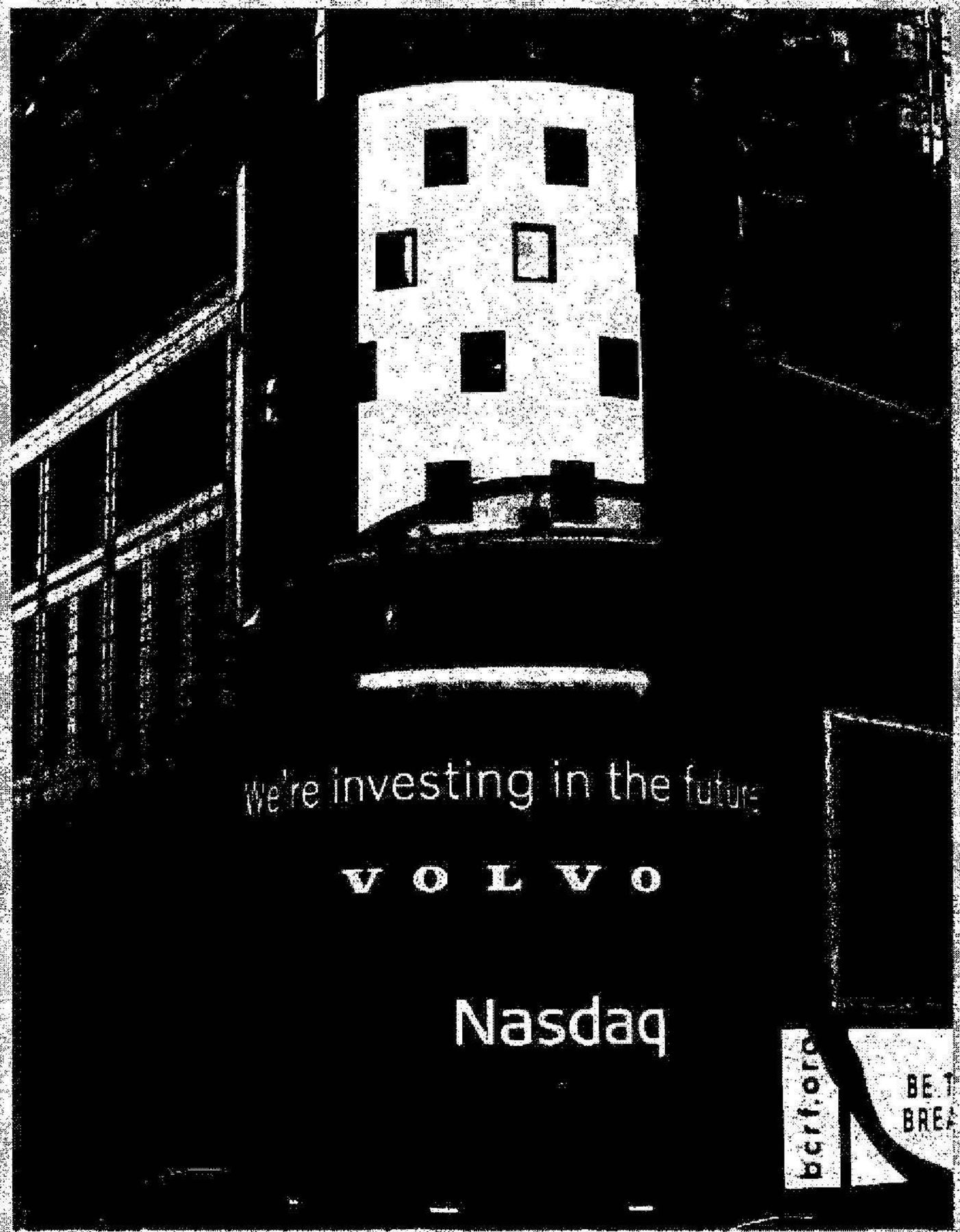
Onlineförsäljningen svarade för 9 procent av försäljningen i aktiva marknader under fjärde kvartalet.

Vi berättar att vi har infört ett internt koldioxidpris om 1 000 SEK per ton, som ska tillämpas vid alla investeringsbeslut i framtiden.

Torslandafabriken blir klimatneutral.

Vi meddelar att nästa generations Volvo utrustas med LIDAR som standard.

Volvo Cars aktie noterades framgångsrikt på Nasdaq Stockholm den 29 oktober 2021.



20221012200919

DEFINITIONER

Volvo Cars / Koncernen
Båda uttrycken avser Volvo Car AB (publ.) och Volvo Car Corporation med samtliga dotterbolag.

Geelys ekosystem/Geely-sfären
Juridiska personer som direkt eller indirekt ägs av Geely Holding, eller är dess intresseföretag, eller som ägs eller kontrolleras till mer än 20 procent av bolagets styrelseordförande.

Intresseföretag
Företag där Volvo Cars är storägare, dock inte majoritetsägare. I regel avses situationer där Volvo Cars har en ägarandel om 20–50 procent av aktierna.

Joint ventureföretag (JV)
Avser företag i vilka Volvo Cars, genom avtalsmässigt samarbete med en eller flera parter, har gemensam kontroll över den operationella och finansiella styrningen.

Försäljning
Avser försäljning till slutkunder (inklusive viss andel bilar som används för utlån och demo) och är ett relevant mått på efterfrågan på Volvos bilar ur ett slutkundsperspektiv.

Wholesale
Avser försäljning av nya Volvobilar (inklusive hyrbilar) till återförsäljare och andra kunder.

Europa
Definieras som EU + EFTA + Storbritannien.

Personbilar
Fordon med minst fyra hjul som används för passagerartransport och har högst åtta säten inklusive förarsätet.

Elektrifierade fordon
Definieras som laddhybrider och helt elektriska bilar.

Inhyrd personal
Med inhyrd personal avses särskild extern kompetens som sätts in för att tillgodose varierande resursbehov i affärsverksamheten.

FÖRKORTNINGAR:

HEV — Hybridbil (Hybrid Electric Vehicle)

BEV — Helt elektrisk bil (Battery Electric Vehicle)

ICE — Bil med förbränningsmotor (Internal Combustion Engine)

MHEV — Mildhybrid (Mild Hybrid Electric Vehicle)

NEV — Energieffektiv bil (New Energy Vehicle)

OEM — OEM-tillverkare (Original Equipment Manufacturer)

OTA — Trådlös uppdatering (Over-the-air)

PHEV — Laddhybrid (Plug-in Hybrid Electric Vehicle)

RDE — Utsläpp vid verklig körning (Real Driving Emissions)



INFORMATION OCH KOMMUNIKATION

Investor Relations
investors@volvocars.com

Media Relations
media@volvocars.com

Volvo Cars
Huvudkontor
405 31 Göteborg
www.volvocars.com

Språk
I händelse av skillnad eller avvikelse mellan engelsk och svensk version av denna publikation, ska den svenska versionen gälla.

Summor och avrundningar
Summorna som anges i tabeller och uttalanden kan skilja sig från den exakta summan av de enskilda posterna på grund av avrundningsskillnader. Målet är att varje rad ska motsvara sin källa och avrundningsskillnader kan därför uppstå.