

Volvokoncernen 2006

**Genom att skapa mer-
värde för våra kunder
skapar vi mervärde för
våra aktieägare**



VOLVO

En global organisation

- 2 Organisation
- 4 Volvo i samhället
- 6 Vision, uppdrag och värderingar
- 8 Marknadsöversikt
- 10 VD-kommentar
- 12 Kundernas behov styr vår strategi...
- 13 1. Lönsam tillväxt
- 14 2. Innovation och produktutveckling
- 15 3. Högsta kvalitet i genomförandet
- 16 Finansiell strategi
- 18 Ledande leverantör av kommersiella transportlösningar
- 20 Volvo 3P – Utveckling och synergi
- 24 Volvo Powertrain – Enhetlig kraft
- 28 Långsiktig strategi i Asien
- 30 Aktien

Hållbar utveckling

- 32 Inledning
- 35 Miljömässigt ansvarstagande
- 40 Socialt ansvarstagande

Förvaltningsberättelse

- 46 Viktiga händelser
- 50 Resultatutveckling
- 52 Finansiell ställning
- 54 Kassaflödesanalys
- 56 Riskhantering
- 59 Volvos affärsområden
- 60 Mack Trucks
- 62 Renault Trucks
- 64 Volvo Lastvagnar
- 66 Lastbilar
- 68 Bussar
- 70 Anläggningsmaskiner
- 72 Volvo Penta
- 74 Volvo Aero
- 76 Financial Services

Bolagsstyrningsrapport

- 78 Rapport
- 82 Koncernledning
- 84 Styrelse och revisorer

Finansiell information

- 87 Resultaträkning
- 88 Balansräkning
- 89 Förändringar i eget kapital
- 90 Kassaflödesanalys
- 91 Koncernens noter
- 138 Moderbolaget AB Volvo
- 152 Förslag till vinstfördelning
- 153 Revisionsberättelse för AB Volvo

- 154 11-årsöversikt
- 162 Kunderbudandet
- Flik Definitioner
- Årsstämma

Volvokoncernen är en av världens ledande **leverantörer av kommersiella transportlösningar med produkter som lastbilar, bussar, anläggningsmaskiner, drivsystem för marina och industriella applikationer** samt **komponenter** för flygmotorer. Volvokoncernen tillhandahåller också **finansiella tjänster** till sina kunder.

Koncernen har cirka **83.000 anställda**, produktionsanläggningar i 18 länder och försäljning i omkring **180 länder**.

Under 2006 ökade Volvokoncernens omsättning med 7% till **248 miljarder** kronor och resultatet per aktie steg med 25% till **40:20 kronor**. Aktien är noterad på Stockholmsbörsen och på NASDAQ i USA.

Information om IFRS

AB Volvo tillämpar från och med den 1 januari 2005 internationella redovisningsprinciper, International Financial Reporting Standards (IFRS), tidigare IAS, sådana de antagits av EU. Jämförelsesiffrorna för 2004 är omräknade enligt IFRS. I den finansiella informationen på sidorna 1–77 redovisas Financial Services enligt kapitalandelsmetoden. Finansiell information enligt IAS 1 återfinns med början på sidan 86.



Denna ekonomiska redovisning innehåller framtidsriktad information. Sådan information speglar ledningens nuvarande uppfattning avseende vissa framtida händelser och möjligt framtida resultat. Även om ledningen bedömer att dessa förväntningar är rimliga, kan ingen garanti lämnas på att dessa uppgifter kommer att visa sig vara korrekta. Faktiskt framtida utfall kan variera väsentligt jämfört med de i denna rapport lämnade uppgifterna, beroende på bland annat (i) förändrade förutsättningar avseende ekonomi, konjunktur, marknad och konkurrens, (ii) affärs- och verksamhetsplaner, (iii) förändringar i lagkrav och andra politiska åtgärder, (iv) variationer i valutakurser och (v) affärsriskbedömningar.

Denna rapport innebär inte att företaget har åtagit sig att revidera lämnade uppgifter, utöver vad som föränsades av noteringsavtalet med Stockholmsbörsen, om och när förhållandena förändras jämfört med det datum som denna information lämnades.

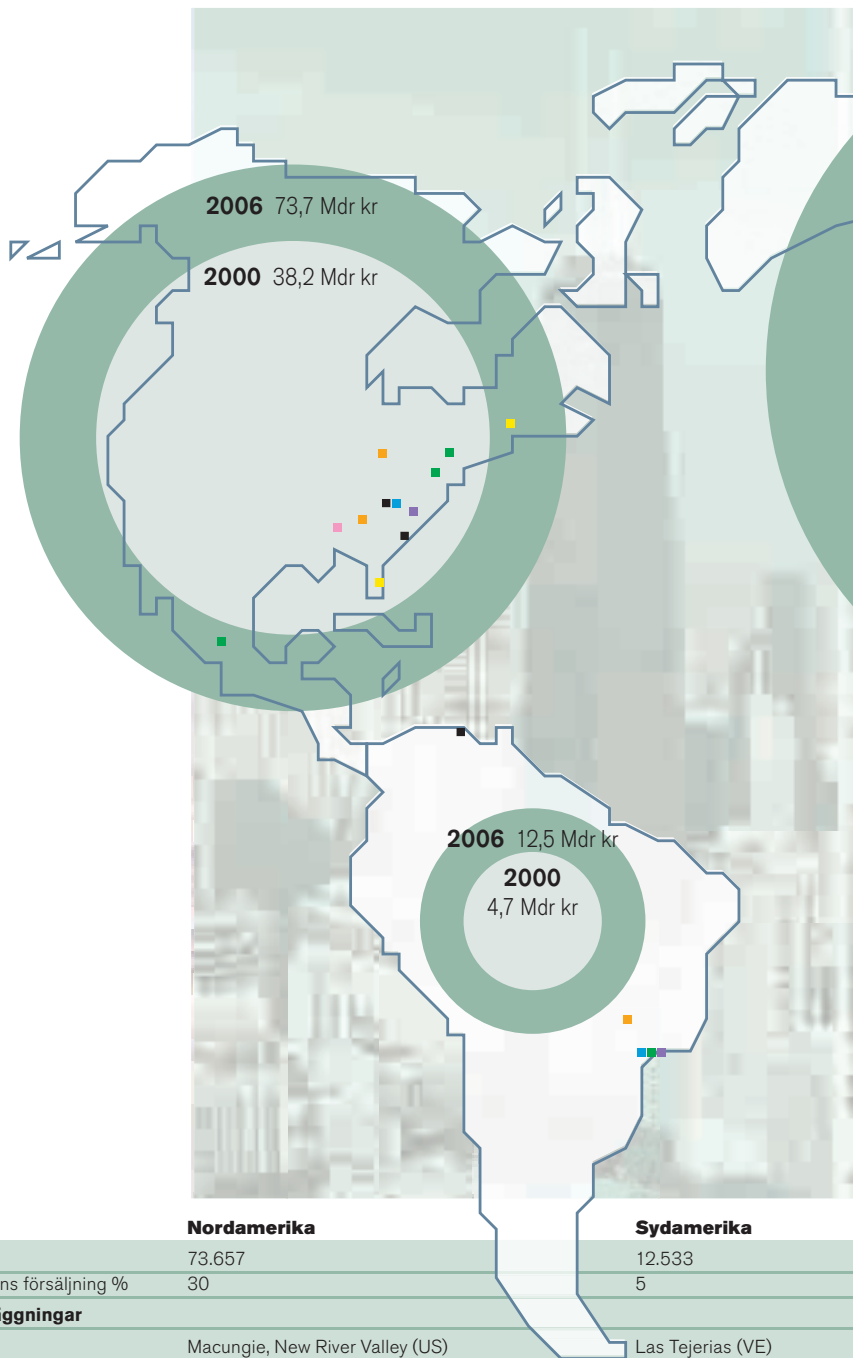
Volvokoncernens formella finansiella rapporter återfinns på sidorna 46–77 samt 86–152 i den tryckta versionen, och är reviderade av bolagets revisorer.

En global koncern

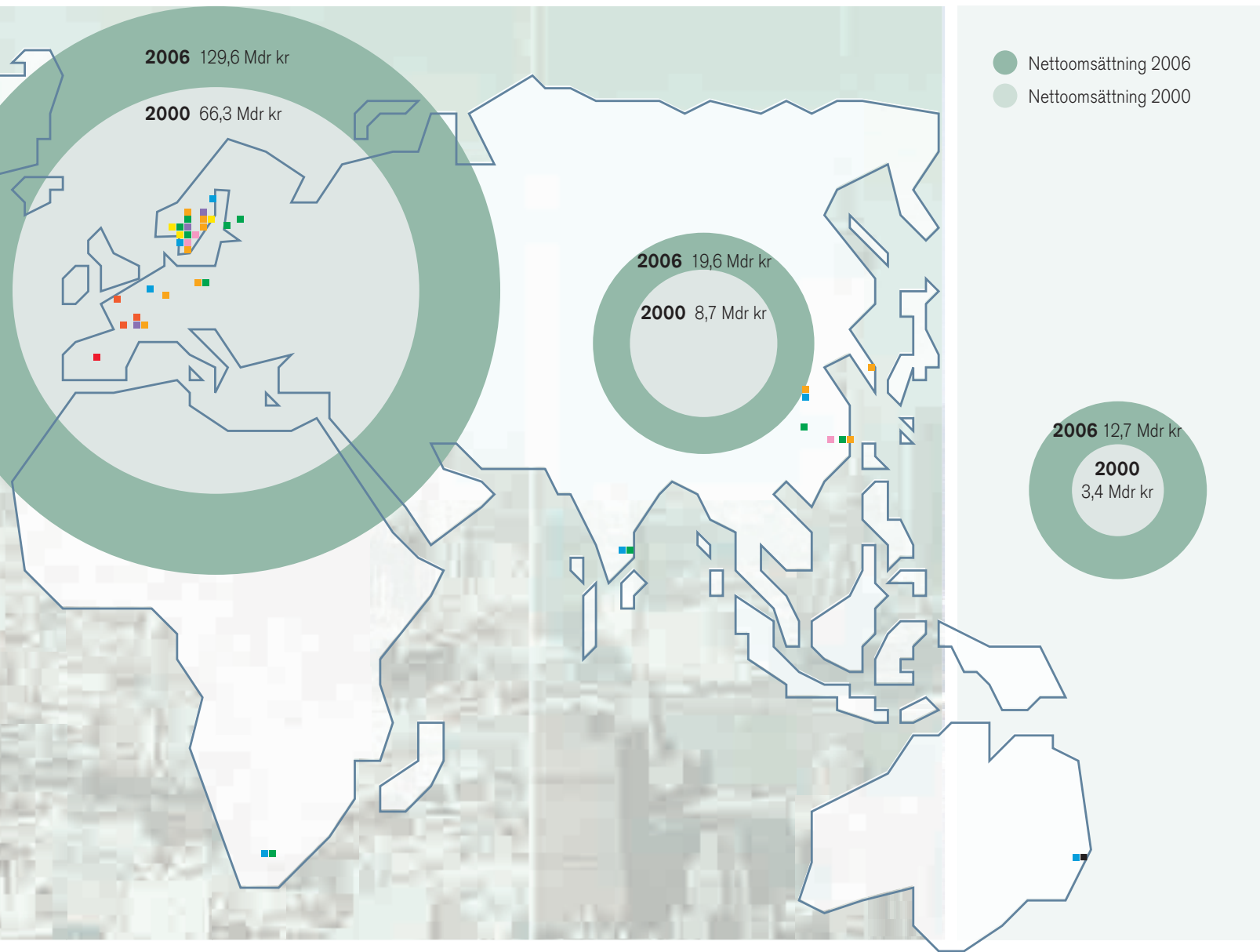
Volvokoncernens kunder finns idag i mer än 180 av världens länder, till övervägande del i Europa och Nordamerika men också till betydande omfattning i Asien. Försäljning av koncernens produkter och tjänster sker genom både helägda och fristående återförsäljare. Genom ett världsomspännande servicenätverk tillgodoses kundernas behov av reservdelar och andra eftermarknadstjänster.

Under 2006 växte antalet medarbetare inom koncernen till 83.187 fördelat på 58 länder. Huvuddelen av de anställda återfinns i Sverige, Frankrike och USA.

En viktig del i Volvokoncernens tillväxtstrategi är att öka närvaron på tillväxtmarknaderna främst i Asien och Östeuropa. Under 2006 ökade koncernen sin försäljning i östra Europa med 41%. I Asien har Volvokoncernen under 2006 gjort investeringar i Japan och Kina, vilka lagt grunden för ökad försäljning i Asien och långsiktigt förväntas bidra till koncernens tillväxtmål.



	Nordamerika	Sydamerika
Försäljning, Mkr	73.657	12.533
Andel av koncernens försäljning %	30	5
Produktionsanläggningar		
■ Mack Trucks	Macungie, New River Valley (US)	Las Tejerias (VE)
■ Renault Trucks		
■ Volvo Lastvagnar	New River Valley (US)	Curitiba (BR)
■ Bussar	St Claire, St Eustache (CA), Mexico City (MX)	Curitiba (BR)
■ Anläggningsmaskiner	Asheville (US), Goderich (CA)	Pederneiras (BR)
■ Volvo Penta	Lexington (US)	
■ Volvo Aero	Boca Raton, Newington (US)	
■ Volvo Powertrain	Hagerstown (US)	Curitiba (BR)



Europa

129.613
52

Asien

19.610
8

Övriga världen

12.722
5

Blainville, Bourg-en-Bresse, Limoges (FR), Villaverde (ES)

Göteborg, Umeå (SE), Gent (BE)

Borås, Säffle, Uddevalla (SE), Tammerfors, Åbo (FI), Wrocław (PL)

Arvika, Braås, Eskilstuna, Hallsberg (SE), Konz-Könen (DE), Belley (FR), Wrocław (PL)

Göteborg, Vara (SE)

Bromma, Trollhättan (SE), Kongsberg (NO)

Köping, Skövde (SE), Vénissieux (FR)

Brisbane (AU)

Bangalore (IN), Jinan* (CN)

Bangalore (IN), Shanghai*, Xian* (CN)

Changwon (KR), Shanghai, Linyi* (CN)

Wuxi* (CN)

Durban (ZA), Brisbane (AU)

Durban (ZA)

* Ägarandel ≥ 50%

Volvokoncernen 2006

Ytterligare förbättrad lönsamhet

Fler nya produkter än någonsin tidigare

Förvärv stärker vår position i Asien

Stark försäljningstillväxt. Nettoomsättningen ökade med 7% till 248.135 Mkr (231.191).

Fortsatt god vinstutveckling. Årets resultat ökade med 25% till 16.318 Mkr (13.108) och avkastningen på eget kapital ökade till 19,6% (17,8).

Stora satsningar på forskning och utveckling av nästa generations motorer och produkter för framtida konkurrenskraft.

Stärkt närvaro i Asien genom köpet av aktier i Nissan Diesel samt avtal om förvärv av Lingong, den kinesiska tillverkaren av anläggningsmaskiner.

Vinst per aktie ökade med 25% till 40:20 kr (32:22).

Föreslagen utdelning 25:00 kr per aktie samt en extrautbetalning i form av en aktiesplit på 6:1 där den sjätte aktien inlöses av AB Volvo för 25 kronor per aktie.



Nyckeltal	2004	2005	2006
Nettoomsättning, Mkr	202.171	231.191	248.135
Rörelseresultat, Mkr ¹	13.859	18.153	22.111
Justering av goodwill	-	-	-1.712
Omvärdering av aktier	820	-	-
Rörelseresultat, Mkr	14.679	18.153	20.399
Rörelsemarginal, %	7,3	7,9	8,2
Resultat efter finansiella poster, Mkr	13.036	18.016	20.299
Periodens resultat, Mkr	9.907	13.108	16.318
Resultat per aktie, kronor	23:58	32:22	40:20
Utdelning per aktie, kronor	12:50	16:75	25:00 ²
Extrautbetalning per aktie, kronor	-	-	25:00 ³
Avkastning på eget kapital, %	13,9	17,8	19,6

¹ Exklusive omvärdering av aktier i Scania AB och Henlys Group Plc 2004 samt exklusive justering av goodwill 2006.

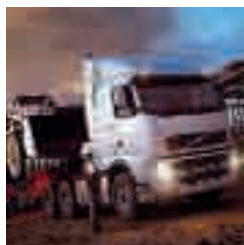
² Föreslagen utdelning 2006.

³ Enligt styrelsens förslag.

Organisation

Affärsområden

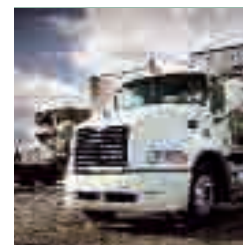
Av koncernens drygt 83.000 anställda arbetar cirka 75% i de åtta produktrelaterade affärsområdena. Till dessa bolag finns ett antal affärsenheter kopplade vilka levererar komponenter och tjänster för att stödja koncernens affärsområden globalt. Organisationen innebär att vi har skapat förutsättningar för att kunna arbeta nära våra kunder och för att vi effektivt ska kunna utnyttja koncerngemensamma resurser.



Volvo Lastvagnar
tillverkar medeltunga till tunga lastbilar för fjärr- och regionaltransporter samt anläggningsarbete.



Renault Trucks
erbjuder flera typer av kommersiella fordon från lätta lastbilar för distribution till tunga lastbilar för fjärrtransporter.



Mack Trucks
tillverkar tunga lastbilar främst för anläggningssegmentet, avfallshandling och tunga regionala transporter.

Andel av Volvokoncernens nettoomsättning, %



Andel av Volvokoncernens rörelseresultat, %



Position på världsmarknaden

Volvokoncernen är sammantaget Europas största och världens näst största tillverkare av tunga lastbilar.

Antal anställda

35.180

Affärsenheter

Affärsenheternas uppgift är att utveckla och leverera komponenter, tjänster, service och support till koncernens affärsområden.

De största affärsenheterna är Volvo Powertrain, Volvo IT, Volvo Parts och Volvo 3P.

Volvo 3P

2.872

Volvo 3P ansvarar för produktplanering, produktutveckling och inköp för koncernens lastbilsverksamheter.

Volvo Powertrain

8.274

Volvo Powertrain samordnar Volvokoncernens drivlineverksamheter och förser koncernens affärsområden med integrerade drivlinesystem bestående av dieselmotorer, transmissioner och axlar.

Volvo Parts

3.575

Volvo Parts tillhandahåller tjänster för att stödja eftermarknaden för affärsområden inom Volvokoncernen.

Volvo Technology

403

Volvo Technology utvecklar ny teknologi och affärslösningar för Volvokoncernens bolag.

Volvo Logistics

1.004

Volvo Logistics utformar och hanterar logistiklösningar för fordons- och flygindustrin världen över.

Volvo Information Technology

4.663

Volvo Information Technology tillhandahåller IT-lösningar för industriella och kommersiella processer både inom och utom koncernen.

**Bussar**

har ett produktutbud som omfattar stadsbussar, linjebussar, turistbussar och chassier.

**Anläggningsmaskiner**

tillverkar en rad olika typer av maskiner för anläggningsarbete och närliggande branscher.

**Volvo Penta**

erbjuder motorer och drivsystem för fritids- och yrkesbåtar samt för industriella applikationer såsom generatoraggregat och vattenpumpar.

**Volvo Aero**

erbjuder komponenter till flygplansmotorer och rymdraketer, samt ett omfattande utbud av tjänster för flygbranschen.

**Financial Services**

bedriver verksamhet inom kund- och återförsäljarfinansiering.



Volvo Bussar är en av världens största tillverkare av bussar.

Volvo Anläggningsmaskiner är världens största tillverkare av dumptrar och en av världens största tillverkare av hjullastare, grävmaskiner, vägghylvar och kompakta anläggningsmaskiner.

Volvo Penta är störst i världen på dieselmotorer för fritidsbåtar.

Volvo Aero har en ledande ställning som oberoende tillverkare, med motorkomponenter i cirka 90% av alla större civila flygplan levererade under 2006.

Volvo Financial Services har ett nära samarbete med de övriga affärsområdena för att stärka koncernens konkurrenskraft.

7.762

11.049

1.652

3.505

1.139

Volvo i samhället

Volvokoncernen är en av världens ledande leverantörer av kommersiella transportlösningar. Våra lastbilar, bussar, anläggningsmaskiner, marina och industriella drivsystem samt komponenter och tjänster till flygindustrin är viktiga delar i det globala nätverk av transporter som är igång dygnet runt, året runt.

En lastbil måste kunna klara viktiga transportuppgifter dygnet runt. Den är en länk i den distributionskedja som ser till att samhället förses med allt som behövs i vardagen. Därför är lastbilar från Volvokoncernen som utför distributionsarbete i tät storstadstrafik en vanlig syn.



Kraven på lastbilar och lastbilstransporter är höga, oavsett om det handlar om tung anläggningskörning i avlägsna skogar eller fjärrtransporter av snabbrikliga konsumentvaror. Hög effektivitet och låga kostnader är betydelsefulla faktorer, men även säkerhet, ergonomi och miljöhänsyn prioriteras.



Kraven på tillgänglighet och snabba transporter ökar kontinuerligt. Volvo Aero har lång erfarenhet och stor kompetens inom avancerade flygmotorkomponenter som gör att kunderna kan fokusera på sin kärnaffär – att utföra så effektivt transportarbete som möjligt.



Volvo Penta är mest känt för sina båtmotorer och marina drivsystem. Men man levererar också drivsystem för andra applikationer såsom generatoraggregat för till exempel flygplatser och sjukhus, bevakningsanläggningar samt motorer som bland annat används i gaffeltruckar och terminaltruckar.



Volvo Anläggningsmaskiners gula maskiner används vid arbete i den mest krävande terräng, på varje tänkbar byggarbetsplats – motorvägar, broar, affärscentra, dikesgrävning och transport av material där det inte finns några vägar. Maskinerna används även inom skogsindustri och materialhantering.



Vision, uppdrag och värderingar

Vår vision

Volvokoncernens vision är att värderas som världens ledande leverantör av kommersiella transportlösningar.

Volvokoncernens uppdrag

Genom att skapa mervärde för våra kunder skapar vi mervärde för våra ägare.

Vi använder vår samlade kunskap för att tillhandahålla transportrelaterade produkter och tjänster med överlägsen kvalitet, säkerhet och med omsorg om miljön till krävande kunder i utvalda segment.

Vi arbetar med energi, passion och respekt för individen.

Våra värderingar

Volvokoncernen ser företagskulturen som en unik tillgång eftersom den är svår för konkurrenter att kopiera. Genom att tillvarata och stärka den kunskap och kultur som vi har byggt upp genom åren, kan vi uppfylla vår vision.

Kvalitet, säkerhet och omsorg om miljön utgör Volvokoncernens gemensamma grund och är en viktig del av vår företagskultur. Värderingarna har lång tradition och genomsyrar vår organisation, våra produkter och vårt sätt att arbeta. Vårt mål är att upprätthålla en ledande ställning inom dessa områden.



Kvalitet

Kvalitet är ett uttryck för vår målsättning att erbjuda pålitliga produkter och tjänster. I alla delar av verksamheten, från produktutveckling och tillverkning till leverans och kundsupport, är det kundernas behov och förväntningar som står i fokus. Vårt mål är att överträffa deras förväntningar. Med ett kundfokus som bygger på allas engagemang och deltagande samt en processkultur har vi målet att vara nummer ett i kundtillfredsställelse. Detta bygger på en kultur där alla medarbetare är lyhörda och medvetna om vad som behöver åstadkommas för att bli den bästa affärspartner.

Säkerhet

Säkerhet handlar om hur våra produkter används i samhället. Vi har sedan lång tid en ledande position i säkerhetsfrågor, vårt mål är att det ska vara så även framgent. Säkerhetstänkandet är en integrerad del av vårt produktutvecklingsarbete. Våra medarbetare har hög medvetenhet om säkerhetsfrågor och vi använder kunskap från våra interna haverikommissioner i produktutvecklingen. Vårt mål är att minska risken för olyckor och konsekvenserna vid eventuella olyckor, samt att förbättra säkerheten och arbetsmiljön för förarna av våra fordon.

Miljöomsorg

Vi tycker att det är självklart att våra produkter och vår verksamhet ska ha minsta möjliga negativa påverkan på miljön. Vi arbetar för att ytterligare förbättra energieffektiviteten och minska emissionerna i alla delar av vår verksamhet, med särskilt fokus på användningen av våra produkter. Vårt mål är att Volvokoncernen ska rankas som en ledare i vår bransch inom miljöomsorg. För att nå detta mål, strävar vi efter helhetssyn, kontinuerlig förbättring, teknisk utveckling och effektivt resursutnyttjande.

Marknadsöversikt



Världskonjunktur

Världsekonomin fortsätter att visa stark tillväxt. Under de senaste åren har den globala BNP-tillväxten varit mellan 4–5 procent, vilket är den högsta nivån sedan 1970-talet. Den goda utvecklingen omfattar de flesta av världens regioner men är särskilt påtaglig i Kina, östra Europa och på andra tillväxtmarknader.

Dessa tillväxtmarknader utgör idag en betydande del av världsekonomin där de har blivit en allt mer integrerad del av det globala produktionssystemet med en omfattande handel. Deras andel av världens samlade export uppgår idag till 40 procent, jämfört med 20 procent på 1970-talet.

Transportbehov

Samhällsutvecklingen i världen medför utvidgad handel både lokalt och mellan regioner och kontinenter. Handelsutvecklingen driver på ett ökande transportbehov av både varor och människor.

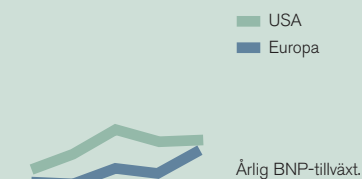
Behovet av transportfordon har en underliggande tillväxttakt över en konjunkturcykel på omkring 4 procent per år på mogna marknader. I tillväxtregioner, till exempel i Asien och östra Europa, är tillväxttakten avsevärt högre.

Råvarupriser

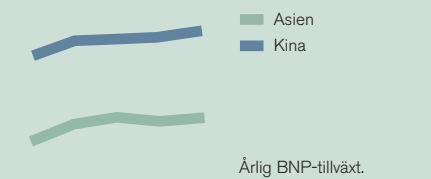
Den snabba tillväxten i världsekonomin har lett till en hög efterfrågan på energi. Under de senaste åren har oljepriset ökat kraftigt, toppnoteringen var 75 amerikanska dollar per fat under sommaren 2006. Sedan dess har prisnivåerna gått ner något, för att vid årsskiftet handlas till 59 dollar per fat. Samtidigt som det finns en stor efterfrågan på energi så är tillgången begränsad, delvis till följd av den politiska oron i Mellanöstern vilket påverkat priserna. Även priser på insatsvaror till industrin som metaller och gummi ökade under året.

Kostnaden för drivmedel är en betydande del av driftskostnaden för många av Volvokoncernens kunder, generellt sett har kundföretagen varit duktiga på att kompensera sig för ökade bränslekostnader.

Tillväxt i USA och Europa, %



Tillväxt i Asien och Kina, %



02	03	04	05	06
1,6	2,5	3,9	3,2	3,3
0,9	0,8	1,7	1,4	2,7

02	03	04	05	06
3,6	4,6	5,1	4,8	5,0
9,1	10,0	10,1	10,2	10,6

Källa: Consensus Economics

Källa: Consensus Economics

En bransch i förändring

Transportbranschen står mitt i en förändringsprocess där allt hårdare miljökrav är en betydande drivfaktor. Forskning och utveckling kring nya tekniker för att sänka utsläppen från fordonen och kring kompletterande bränslen och alternativa drivlinor innebär betydande investeringar. För att möta dessa utmaningar sker en konsolidering bland tillverkarna genom sammanslagningar och uppköp.

På de mogna marknaderna i USA och Europa har konsolideringen i lastbilsbranschen pågått i flera decennier och kommit långt. På andra marknader och i andra branscher förväntas konsolideringstrycket öka, det gäller till exempel i Asien eller inom anläggningsmaskiner.

Samtidigt har nya konkurrenter vuxit fram till betydande, regionala aktörer på tillväxtmarknaderna med ambitioner att bli globala. Strukturomvandlingen skapar möjligheter för Volvokoncernen att ytterligare stärka sina positioner inom respektive affärsområde genom förvärv.

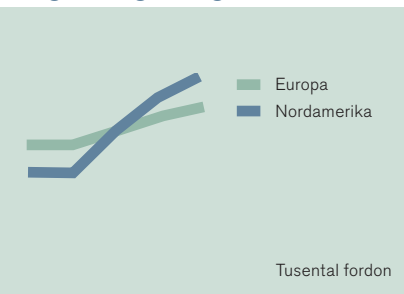
Tillväxtmarknader

Volvokoncernens målsättning är att vara världens främsta leverantör av kommersiella transportlösningar. Idag har vi en etablerad position på marknaderna i Europa och Nordamerika. Den snabbaste tillväxten finns dock i delar av världen där koncernen hade mycket ringa verksamhet för 10–15 år sedan. På dessa marknader, i till exempel Asien, har Volvokoncernen för avsikt att växa.

Kina och Indien är exempel på marknader som redan i dag är betydande i storlek och som i framtiden kommer att vara än viktigare för Volvokoncernens utveckling. Även marknaderna i östra Europa befinner sig i stark tillväxt och där är koncernen väl positionerad för att dra fördel av marknadsutvecklingen.



Registrering av tunga lastbilar >16 ton



02 03 04 05 06
229 229 255 277 295
180 178 249 308 349

Konsolidering - europeiska lastbilstillverkare

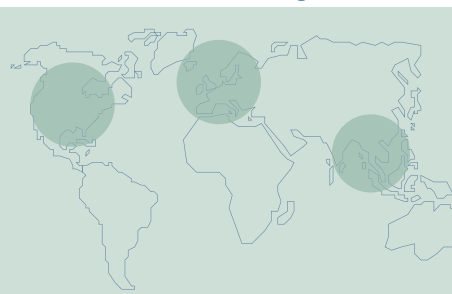
1966

Mercedes	Dennis	Astra
Volvo	Unic	Hotchkiss
Gräf u. Stift	Saurer	Barreiros
Lancia	Fiat	Bernard
Scania	Leyland	Bedford
Ford	Krupp	Saviem
BMC	ÖAF	Pegaso
Henschel	Berliet	FTF
Willeme	Bussing	Dodge
Seddon	DAF	MAN
Guy	Magirus	Foden
Steyr	Berna	
Commer	OM	
Atkinson	ERF	

2006

Volvokoncernen
DaimlerChrysler
Paccar
MAN
Scania
Iveco

Tre starka marknader för tunga lastbilar



VD-kommentar

År 2006 var ett examensår för vår strategi. En ny generation produkter skulle ut på marknaden, utvecklade och tillverkade i en ny industriell struktur. De nya motorerna skulle klara dramatiskt skärpta emissionskrav i Europa, USA och Japan. Det blev som väntat ett arbetsamt år – och en stor framgång. År 2006 slog alla tidigare rekord.

Utmanande uppdrag

Redan vid förvärven av Renault Trucks och Mack för sex år sedan visste vi att resan skulle bli tuff. Vi hade framför oss att integrera tusentals medarbetare i nya enheter, gå från tre olika produktionssystem för motorer till ett gemensamt, krympa antalet motorfamiljer från 18 till två, och samordna lastbilsföretagens inköp, produktplanering och produktutveckling i en ny enhet. Därutöver fick enheterna för IT, logistik och reservdelar uppdraget att ta ett koncernövergripande ledarskap för samordning inom sina områden. Allt med syfte att dra maximal nytta av de tekniska resurserna och våra samlade volymer.

Vi hade också offensiva planer på att stärka och bygga ut återförsäljarnäten för att ge kunderna bättre service och flytta fram positionerna på nya marknader.

Ny och effektivare struktur

Vid ingången av 2006 fanns därför många skäl till att känna oro. Vi hade aldrig tidigare genomfört en lika omfattande produktförnyelse. Vi fasade in nya produktionssystem samtidigt som vi fasade ut gamla. Det var i en stark konjunktur med fabriker som slagit i kapacitetstaket. Samtidigt la vi tid och resurser på satsningarna i Asien och östra Europa.

Vi är naturligtvis mycket stolta över att vi lyckades verkställa planerna. I allt väsentligt genomfördes omställningarna efter tidtabellen och även om de temporärt drev upp kostnaderna kom våra nya produkter ut på rätt sätt. Koncernen är nu väl sammansatt och såväl våra egna som självständiga återförsäljare har en mycket positiv utveckling.

Framgångsrika produkter

Den goda orderingången i slutet av 2006 och början av 2007 visade den nya produktgenera-

tionens styrka. Dieselmotorerna är ledande på bränsleeffektivitet och ger konkurrensfördelar till hela koncernens fordon och maskiner. Tack vare den effektivare strukturen har vi också kunnat frigöra resurser till att utveckla fler kundanpassade varianter vilket ytterligare stärker positionerna. Vi har genom den ökade nyttan för kunderna kunnat prissätta våra fordon, maskiner och tjänster på rätt nivåer.

Koncerngemensam produktion

De genomförda förändringarna är inte bara strukturellt betydelsefulla utan även viktiga för den interna kunskapsöverföringen. Ökad samordning och gemensamma tekniska lösningar har gett förbättrad kvalitet. Steg för steg utvecklar vi en koncerngemensam produktionsmetod som bygger på standardisering, bästa tillämpning och en gemensam företagskultur.

Höjda finansiella mål

I och med att förändringarna gav effekt i form av en strukturellt högre lönsamhet beslutade styrelsen att höja koncernens finansiella mål. Vi siktar nu på en genomsnittlig rörelsemarginal på över 7 procent över konjunkturcykeln. Till det skall läggas resultatet från finansverksamheten med för närvarande ytterligare cirka 1 procentenhet.

Tillväxtmålet på 10 procent per år står kvar.

Offensiv strategi för tillväxt

Strategin för att nå tillväxtmålet är att växa geografiskt och samtidigt bredda vårt erbjudande till kunderna. Vi räknar med en organisk tillväxt med fem till sex procent och att nå de återstående procenten genom förvärv. I linje med detta har styrelsen strävat efter en klar balans mellan behovet av finansiell handlingsfrihet för långsiktig värdeökning, och en attraktiv nivå på årliga aktieutdelningar.

Geografiskt siktar vi mot de snabbt växande ekonomierna i östra Europa och Asien.

Ekonomierna i östra Europa är inne i en mycket dynamisk fas och nya transportmönster etableras. Vi har varit aktiva i regionen i många år och bland annat byggt ut återförsäljarnät och service. Det ger nu resultat. Den drygt 40-procentiga försäljningsökningen under 2006 visar att vi tar del av den snabba ekonomiska tillväxten.

Stor potential i Asien

Eftersom kvalitets- och emissionskrav i länder som Kina och Indien fortfarande är relativt låga är utmaningen i dessa länder större. Prisbildningen är annorlunda och det krävs lokal tillverkning för att kunna konkurrera med inhemska tillverkare. Men på sikt är det i Asien vi ser den största potentialen för tillväxt. Ett gott tecken både för miljön och vår utveckling är Kinas ambition att införa hårdare emissionsbestämmelser.

Generellt ser vi en ökande global harmonisering av såväl teknik- som miljökrav vilket stärker vår position eftersom vi har gått längre än konkurrenterna med att utveckla globala produktprogram. Med investeringar i Indien och Kina siktar vi på att kunna ta del av deras växande ekonomier, på det sätt som vi nu ser i östra Europa.

Ny fas i Asien

För att stärka vår position i Asien har vi tagit flera steg av stor strategisk betydelse. På lastbilssidan etablerade vi under året en allians med japanska Nissan Diesel. Till en början förvärvade vi en ägarandel på 19 procent i Nissan Diesel och i februari 2007 lade vi bud på hela bolaget.

Nissan Diesel har en bra position i Japan och övriga Asien. Ett samgående skulle ge fördelar inom såväl produktutveckling och inköp som tillverkning av motorer och drivlinor. Men vinster uppstår även av att vi får tillgång till varandras återförsäljar- och servicenät.

Samarbetet med Nissan Diesel har också lett till fördjupade diskussioner om framtida samverkan med Kinas största lastbilstillverkare, Dongfeng Motors.

I Kina har vi dessutom genom köpet av 70 procent i den kinesiska hjullstarttillverkaren Lingong gått in i en ny spännande fas. Som första utländska tillverkare av anläggnings-

maskiner får vi en bas med ett rikstäckande återförsäljarnät i Kina.

Bredare erbjudande till kunderna

Parallellt med att investera på nya marknader ökar vi ansträngningarna för att expandera vårt utbud av tjänster, tillbehör och reservdelar. Vi ser det som vår största möjlighet att skapa en långsiktig tillväxt på etablerade marknader. Här arbetar vi med att fördjupa samarbetet med kunderna för att utveckla bredare affärslösningar. Kundfinansieringen är en viktig del både i detta avseende och för expansion på marknader med lågt utvecklat kreditväsende.

Tillväxt inom tjänster, tillbehör och reservdelar är ett viktigt led i vår strategi mot en högre lönsamhet.

Ny teknik för bättre miljö

Som fordonstillverkare har vi ett stort ansvar för miljön och att bidra till en hållbar utveckling. Det ansvaret tar vi på största allvar. Vi har mycket högt ställda mål på att minska energianvändningen i produktionen och göra fler fabriker koldioxidneutrala. Mitt i den tuffa period jag beskrivit har vi också intensifierat utvecklingen av alternativa drivlinor för att minska bränsleförbrukning och utsläpp av växthusgaser. Under 2006 presenterade vi bland annat vår bränslesnåla hybridteknik som vi planerar att ha i produktion 2009.

Lyckat integrationsarbete

Jag vill tacka mina medarbetare för ett bra arbete. Vi har enligt min och styrelsens åsikt lyckats bra med den svåra uppgiften att integrera nya företag och genomföra strukturella förändringar. Det är tack vare hårt dagligt arbete i en organisation som fungerat disciplinerat och målmedvetet.

Det är ett spännande år vi har framför oss då vi får ut hela den nya produktgenerationen på marknaderna och tar nya steg i expansionen österut.



Leif Johansson
VD och koncernchef



Kundernas behov styr vår strategi...

Volvokoncernens kunder bedriver främst transportrelaterad verksamhet. De ställer höga krav på både produkter och tjänster. På en konkurrensutsatt marknad är kundtillfredsställelse en nyckelfaktor – den säkerställer framtida försäljning och är en förutsättning för god lönsamhet.

Utveckla och bredda samspelet med kunderna

Fördjupade samarbeten med kunderna är avgörande för att Volvokoncernen bättre ska förstå deras behov, och för att kunna möta deras förväntningar med rätt produkter och tjänster.

Kvaliteten i Volvokoncernens erbjudande hänger också ihop med hur kunderna bemöts och hur tjänsterna utförs. Produkternas egenskaper och kvalitet är av stor betydelse, men framför allt är det människorna i Volvokoncernen, deras kunskaper, värderingar, attityder och uppträdande, som skapar framgång.

Koncernen måste hela tiden kunna erbjuda kunderna de kommersiellt bästa lösningarna för deras verksamhet. Samtidigt ska kundernas upplevelse av varumärkena vara konsekvent och i linje med koncernens grundläggande värderingar. Det gäller såväl inom koncernen som hos återförsäljare. Därför arbetar Volvokoncernen fortlöpande med att utveckla återförsäljarnätet med målet att ytterligare förbättra servicen till kunderna.

Bygga starka relationer med nyckelkunder

Volvokoncernen strävar mot att fördjupa relationerna med nyckelkunder. Fördelarna är flera, koncernen kan på ett ännu bättre sätt än tidigare stödja kunderna i deras tillväxt samtidigt som den bidrar till att bredda utbudet av produkter och tjänster till existerande kunder. Volvokoncernen kan därmed dra fördel av det breda produkt- och tjänsteerbjudandet och etablera synergier med nyckelkunderna.



Det främsta skälet till att Coca-Cola i början av 1990-talet valde Volvo var det väl utvecklade servicenätverket. Volvo har fortfarande det mest kompletta servicenätet av samtliga utländska lastbilstillverkare i Ryssland.

1 Lönsam tillväxt



Volvokoncernen har sedan 2001 haft en genomsnittlig årlig tillväxt på 7 procent, vilket uppnåtts både genom organisk tillväxt och förvärv. Volvokoncernen har som mål att fortsätta växa med fokus på lönsamhet. Målet för tillväxt, 10 procent årligen över en konjunkturcykel, ska uppnås till cirka hälften med hjälp av organisk tillväxt och till cirka hälften via förvärv.

Utöka geografisk täckning och erbjudande

Volvokoncernen har etablerade positioner på marknaderna i Europa och Nordamerika. Idag finns dock den snabbaste tillväxten på marknader där koncernen hade mycket liten verksamhet för bara 10 till 15 år sedan. På tillväxtmarknaderna ska en starkare position och ökade marknadsandelar uppnås genom att attrahera nya kunder och genom strategiska allianser. Idag satsar koncernen mycket på att bygga ut återförsäljar- och servicenäten och samtidigt genomförs ett antal förvärv. Målet är att marknaderna utanför Europa och Nordamerika, såsom till exempel Indien, Japan, Kina och Ryssland, på sikt ska stå för en betydande del av koncernens totala försäljning.

På etablerade marknader ska ett utvidgat kunderbjudande med ökad andel försäljning på eftermarknaden och ökad andel tjänster och service bidra till att nå tillväxtmålet. Starka varumärken ökar kundernas förtroende, skapar lojalitet till koncernens produkter och tjänster och stödjer därmed en långsiktigt lönsam tillväxt.

Agerandet under en konjunkturcykel

De branscher som Volvokoncernen verkar inom är utsatta för konjunkturväxlingar. Volvokoncernen strävar mot att aktivt hantera både upp- och nedgångar i branschen för att nå en förbättrad lönsamhet. Strategin att utveckla eftermarknadstjänsterna och att växa på nya marknader gör att koncernen bättre kan balansera alla faser i en konjunkturcykel.



10%

Volvo har för avsikt att växa med 10 procent per år. Tillväxten skall ske genom organisk tillväxt och via förvärv.



2 Innovation och produktutveckling



Förnyelse och konceptutveckling

Utvecklingen av ny, innovativ teknologi är nyckeln till framgång för nya produktgenerationer och till marknadsledande positioner även i framtiden. Inom koncernen pågår ett ständigt arbete med att förbättra produkters prestanda – det stärker konkurrenskraften. Samtidigt bedrivs forskning som siktar ännu längre in i framtiden för att uppnå nya, tekniska genombrott.

Volvokoncernen samarbetar världen över med ett stort antal externa partners i projekt och forum där man kan dela erfarenheter och komma i kontakt med teknologi och innovationer som ligger i framkant. Volvokoncernen kommer att fortsätta med ett aktivt utbyte av information med många olika aktörer, såsom universitet, forskningsinstitut, kunder, leverantörer och myndigheter.

Tillhandahålla ett komplett, kundorienterat erbjudande

För en global organisation som Volvokoncernen måste produktplanerna säkra att rätt produkter med rätt specifikationer erbjuds på rätt marknader. Produkterna karaktäriseras därför av att de erbjuder ett brett utbud av kundanpassningar. Produkthanpassningen stödjer varje varumärkes särart och dess konkurrensfördelar sett ur kundens perspektiv.

Förbättra bränsleeffektiviteten och öka användandet av alternativa bränslen

Det är en stor utmaning att skapa ett hållbart samhälle som inte äventyrar miljön för framtida generationer. Volvokoncernen är drivande inom transportbranschen när det gäller områden som miljö och energi. Detta åtagande kräver en stegvis övergång från fossila bränslen, såsom olja och naturgas, till bränslen från förnybara källor och till hybriddrift.



All produktutveckling skall baseras på krav och önskemål från kunderna. Volvo Anläggningsmaskiner samarbetar med utvalda kunder i ett tidigt skede när nya produkter skall utvecklas. Från kunderna får företaget värdefulla synpunkter på vilka egenskaper de nya produkterna skall ha.

3 Högsta kvalitet i genomförandet



Öka produktivitet och kostnadseffektivitet

Volvokoncernen strävar mot att kontinuerligt optimera kostnadseffektiviteten och produktiviteten i samtliga delar av verksamheten – det bidrar till ökad lönsamhet och förbättrar möjligheterna att hantera växlingar i konjunkturen.

I arbetet med intern kostnadseffektivitet ingår att minska tillverkningskostnaderna och kostnaderna för försäljning och administration. Produktkostnaderna måste hela tiden utvärderas och pressas för att skapa konkurrenskraft utan att kompromissa med kvalitet.

Volvokoncernen strävar efter att karaktäriseras av högsta kvalitet. Genom att göra rätt från början ökar man kundtillfredsställelsen, håller nere kostnaderna och sparar tid och energi.

Volvokoncernen har för avsikt att fortsätta införandet av Volvo Production System (VPS), som har utformats för att etablera gemensamma tillverkningsprocesser i hela koncernen. Genom VPS ökar flexibiliteten och effektiviteten i den industriella organisationen. VPS förväntas även skapa värde för kunderna genom ökad kvalitet, säkrare leveranser och sänkta kostnader.

Utförandet i fokus

En viktig konkurrensfördel inom den kommersiella transportbranschen är förmågan att vara effektiv och ändamålsenlig. Volvokoncernens förmåga att hantera utvecklingsprojekt, liksom förmågan att snabbt införa processer för nya sätt att arbeta, bidrar till förbättrade resultat.

Säkerställa kompetens

Volvokoncernen växer på nya geografiska marknader, utvecklar ny teknologi och möter även ett antal demografiska utmaningar. För att säkerställa koncernens framtida konkurrenskraft är det därför avgörande att utveckla relevant kompetens.

Mångfald är en affärsmässig drivkraft och en källa till internationell konkurrenskraft och därmed lönsamhet. Volvokoncernen ökar sina ansträngningar för att dra fördel av den styrka som kommer av mångfald i fråga om till exempel kön, ålder, etnisk bakgrund och utbildning.

Kvaliteten på ledarskapet är annan viktig framgångsfaktor för Volvokoncernens förmåga att utveckla framtida affärer.



Genom att kontinuerligt arbeta med att förbättra processer ökas kvaliteten och tillverknigen blir effektivare.



Finansiell strategi

Nya finansiella mål - strukturellt högre lönsamhet, starkare kassaflöde och lägre risk

Volvos styrelse bedömer att Volvokoncernen idag har en strukturellt högre lönsamhet, starkare kassaflöde och lägre risk. Volvos styrelse beslutade därför att ändra bolagets finansiella mål i september 2006. De tre finansiella målen omfattar tillväxt, lönsamhet och kapitalstruktur.

Fokus på kommersiella transportlösningar

Renodlingen av Volvokoncernen som påbörjades med försäljningen av personbilsrörelsen 1999 och fortsatte med ett antal lyckade förvärv har skapat en stark koncern med fokus på kommersiella fordon och maskiner. En ny organisation med affärsenheter med koncernövergripande ansvar för bland annat motorer och produktutveckling, inköp och produktplanering har drivit på det interna effektiviseringsarbetet och säkerställt att de stora möjligheter till synergier som skapats också realiserats. Denna medvetna satsning har skapat affärsområden som var för sig har starka positioner på sina respektive marknader, samtidigt drar man fullt ut nytta av de stora möjligheter till samordning och samarbeten som skapats genom de dramatiskt högre volymerna på bland annat motorer.

Sammantaget har Volvokoncernens nya sammansättning lett till strukturellt högre marginaler och starkare kassaflöde. Den högre lönsamheten har inneburit kraftigt ökad utdelning på senare år samtidigt som det skapat

resurser som bland annat satsats på produktutveckling och geografisk expansion. Detta har lett till en geografisk och produktmässig diversifiering som också minskat risken i bolaget. Även Volvokoncernens ökade satsning på eftermarknadsaffären, som är mindre konjunkturkänslig, har bidragit till att minska risken.

Finansiell strategi

Syftet med Volvos långsiktiga finansiella strategi är att säkerställa att koncernens medel används på bästa sätt för att både ge aktieägare en god avkastning och långivare en god trygghet.

En långsiktigt konkurrenskraftig utveckling av företaget förutsätter att det finns tillräckliga finansiella medel för att trygga investeringar och för att aktivt delta i den globala konsolideringen. På så vis kan företaget bibehålla en strategiskt konkurrenskraftig position inom samtliga affärsområden. Volvokoncernens finansiella medel skall användas till investeringar, förvärv och en konkurrenskraftig ordinarie utdelning med stabil och långsiktig utveckling. Eventuellt överskottskapital skall återföras till aktieägarna.

Nya finansiella mål

- Försäljningstillväxt på minst 10% per år.
- Rörelsemarginal överstigande 7% över en konjunkturcykel för industriverksamheten.
- Nettoskuld uppgående till högst 40% av det egna kapitalet.

Tillväxtmålet på 10 procent per år skall uppnås till cirka hälften genom organisk tillväxt och till cirka hälften via förvärv.

Volvokoncernens nya lönsamhetsmål är att rörelsemarginalen skall överstiga 7 procent över en konjunkturcykel. Målet omfattar all verksamhet inom koncernen med undantag för Financial Services, som för närvarande bidrar med ytterligare cirka 1 procentenhet.

Volvokoncernens kapital skall i första hand användas för att finansiera förvärv, i andra hand för att bibehålla en hög grad av finansiell flexibilitet, eventuellt överskottskapital skall där efter överföras till Volvos aktieägare. Den begränsande nivån med en nettoskuldsättning på 40 procent skall främst betraktas som reservkapital som kan tas i anspråk vid större förvärv.

För att trygga och ytterligare förstärka lön-

samheten inom Volvokoncernen och därmed avkastningen till aktieägarna krävs att koncernens kapital utnyttjas på ett så effektivt vis som möjligt. Detta är särskilt viktigt då Volvokoncernen verkar i en cyklisk bransch som samtidigt är under konsolidering vilket även medför kostnader för integration av förvärvade verksamheter.

Financial Services

Målsättningen för Financial Services är en avkastning på eget kapital på 12–15 procent

och en soliditet på 10–12 procent. Vid årets slut hade Financial Services totala tillgångar på cirka 84 miljarder kronor och en soliditet på 11,5 procent.

Långsiktig kreditvärdering

Volvos kapitalstruktur syftar till att balansera förväntningarna från såväl börsen som andra finansiella intressenter. Volvo har årliga möten med kreditvärderingsinstitut för att diskutera långivarnas syn på bolaget och bedöma koncernens framtida förmåga att återbetala lån

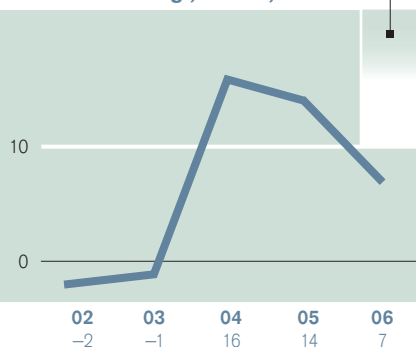
som förfaller till betalning. Koncernen har som mål att bibehålla en god kreditvärdering som grund för fördelaktig lånefinansiering.

AB Volvo har från Moody's Investor Services erhållit kreditvärderingen A3. Den långsiktiga kreditvärderingen på A3 ger tillgång till fler finansieringskällor och förbättrad tillgång till den finansiella marknaden. A3 är bland de högsta kreditvärderingarna i transport- och fordonindustrin och en av de högsta bland nordiska industriföretag.

Tillväxt

Volvokoncernens tillväxtmål är att nettoomsättningen skall öka med minst 10% årligen. Målet ska uppnås genom både organisk tillväxt och förvärv. Nettoomsättningen steg med 7% under 2006. Under perioden 2002–2006 var den genomsnittliga tillväxttakten, exklusive avyttrade verksamheter, 7% per år.

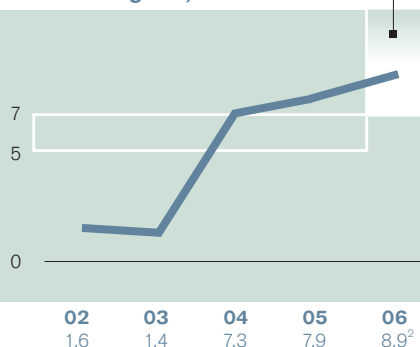
Nettoomsättning¹, tillväxt, %



Rörelsemarginal

Volvokoncernens nya lönsamhetsmål är att rörelsemarginalen skall överstiga 7% över en konjunkturcykel. Rörelsemarginalen för 2006 uppgick till 8,9%. Den genomsnittliga, rörelsemarginalen för Volvokoncernen 2002–2006 var 5,4%. Det tidigare målet för rörelsemarginalen var 5–7% över en konjunkturcykel, inklusive verksamheten inom Financial Services.

Rörelsemarginal¹, %

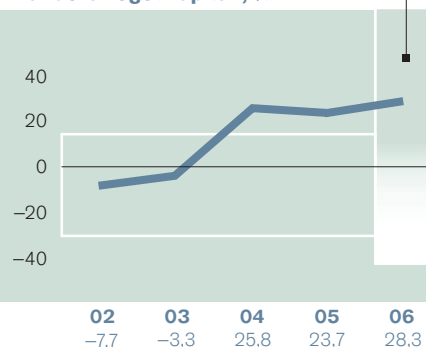


Kapitalstruktur

Målet avseende kapitalstruktur har ändrats från en nettoskuldssättning om maximalt 30% av eget kapital till maximalt 40% av eget kapital.

Den 31 december 2006 hade Volvo koncernen finansiella nettotillgångar motsvarande 28,3% av det egna kapitalet.

Finansiella nettotillgångar som andel av eget kapital¹, %



¹ År 2004, 2005 och 2006 är redovisade enligt IFRS och 2002 och 2003 enligt dåvarande svenska redovisningsprinciper. Se not 1 och 3.

² Exklusive justering av goodwill.

Ledande leverantör av kommersiella transportlösningar

I Volvokoncernens uppdrag ligger att "vi använder oss av vår samlade kunskap för att tillhandahålla transportrelaterade produkter och tjänster med överlägsen kvalitet, säkerhet och med omsorg om miljön till krävande kunder i utvalda segment".



Produkter

olika tjänster, tillbehör och reservdelar som stödjer kärnprodukten.

Fordon och maskiner

Volvokoncernen är världens största tillverkare av tunga dieselmotorer för kommersiellt bruk och också en betydande tillverkare av drivlinor för tunga fordon. Koncernen har tillverknings-, forsknings- och utvecklingsanläggningar för drivlinor på tre kontinenter och produkterna erbjuds på mer än 180 marknader världen över.

Drivlinorna är utformade så att de kan anpassas till ett stort antal applikationer i de flesta av koncernens produkter. Dieselmotorerna används i lastbilar, bussar och anläggningsmaskiner men också i båtar och industriella applikationer som till exempel generatoraggregat.

Nya Renault Midlum och Renault Premium Distribution

Under 2006 lanserades nya Renault Midlum och Renault Premium Distribution. De nya bilarna är utrustade med nya 5- och 7-litersmotorer (Renault Midlum) samt 7- och 11-litersmotorer (Renault Premium Distribution), vilka klarar emissionskraven Euro 4. Vissa modeller är också förberedda för Euro 5, som träder i kraft 2009.

Världspremiär för Volvo 7700

Den nya versionen av stadsbussen Volvo 7700 visades för första gången i juni 2006. Den stora nyheten på Volvo 7700 är skiftet från 7-litersmotor till 9-litersmotor, som finns både för diesel och gasdrift. Tack vare att Volvo valt katalysator-tekniken SCR, kan Volvo Bussar nu erbjuda kunderna en motor som klarar både Euro 4 och Euro 5 samtidigt som bränsleförbrukningen minskat.

Volvokoncernens hybridteknik för tunga fordon

Volvokoncernen presenterade i början på året en ny, effektiv hybridlösning för tunga fordon. Volvokoncernens hybridteknik ger största bränslesparingarna på sträckor med många inbromsningar och accelerationer, exempelvis stadsbusstrafik, stadsdistribution, renhållningsarbete och anläggningsarbete. I dessa applikationer är bränslesparingen upp till 35 procent.



Den starkaste drivkraften för utvecklingen av drivlinor är kundernas behov och önskemål. Produkter med pålitlighet, uthållighet, körförmåga och bränsleekonomi bidrar till att öka kundernas lönsamhet och produktivitet. Koncernens mål är att överträffa kundernas förväntningar till en lägre kostnad än konkurrenterna.



Tillbehör, reservdelar och tjänster

Volvokoncernens vision är att vara världsledande på kommersiella transportlösningar. De flesta transporter kräver utöver själva fordonet ett antal tillbehör och tjänster för att kunna utföra ett specifikt transportarbete på bästa sätt. Det är här som Volvokoncernens breda erbjudande av tillbehör, reservdelar och tjänster eller mjuka produkter, kommer in i bilden.

Tjänsteutbudet omfattar bland annat olika typer av finansieringslösningar, hyrtjänster, begagnade fordon, serviceavtal och IT-tjänster.

Eftersom en stor del av tillbehör, reservdelar och tjänster tillhör eftermarknaden bidrar de också till att balansera växlingar i konjunkturen. Genom att öka utbudet av mjuka produkter stärks koncernens lönsamhet genom hela konjunkturcykeln.

Strategin att öka försäljningen av tillbehör, reservdelar och tjänster är också en viktig del i

att nå målen för lönsamhet och tillväxt som gäller för Volvokoncernen, särskilt på mogna marknader. Idag står mjuka produkter för en betydande andel av koncernens totala omsättning och förväntas växa ytterligare de närmaste åren.

Tillbehör, reservdelar och tjänster



Finansieringstjänst

Finansiella tjänster är viktiga för Volvokoncernen. Kunderbjudandet inkluderar traditionella finansieringstjänster såsom avbetalningsavtal, operationell och finansiell leasing samt finansiering av återförsäljare.

Service

Volvo Lastvagnar har sedan ett antal år tillbaka utvecklat sitt återförsäljarnät i Europa genom de helägda Volvo Truck Center. Detta är ett led i Volvo Lastvagnars strategi att komma närmare kunderna och därigenom kunna arbeta effektivare inom distribution, service och marknadsföring.

Tillbehör

Kunderna erbjuds ett stort urval av tillbehör. Till Volvos hjullastare finns till exempel en mängd olika verktyg för att lösa de mest skiftande arbetsuppgifter.



Det avgörande för framgång är att vi lyckas fortsätta att utveckla det intellektuella kapitalet och att stimulera utbyte av tankar och idéer.

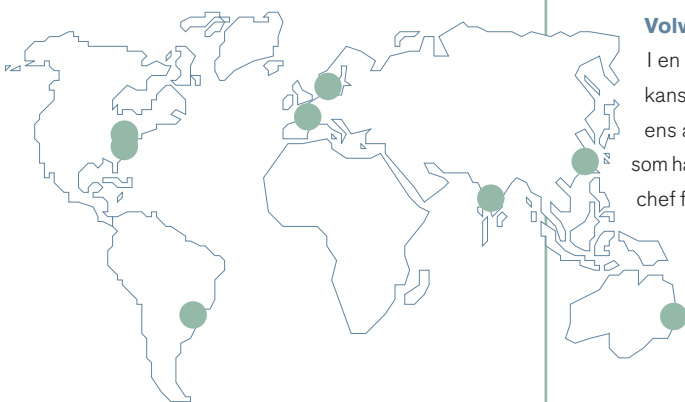
Torbjörn Holmström, VD Volvo 3P

UTVECKLING & SYNERGI

Kort om Volvo 3P

Volvo 3P är en affärsenhet med ansvar för produktplanering, produktutveckling samt inköp för de tre lastbilsföretagen Volvo Lastvagnar, Mack Trucks och Renault Trucks.

Affärsenheten har 2.872 anställda och kontor i Göteborg, Lyon (Frankrike), Allentown (USA), Greensboro (USA), Curitiba (Brasilien), Bangalore (Indien), Shanghai (Kina) och Brisbane (Australien).



«« Torbjörn Holmström

Torbjörn Holmström, född 1955, är sedan 2003 verkställande direktör för Volvo 3P. Mellan 1999 och 2003 var han direktör på Volvo Powertrain, de första två åren med ansvar för transmissionsutvecklingen och de sista två med ansvar för motorutvecklingen. Han har haft andra ledande befattningar på Volvo Powertrain samt varit ansvarig för drivlinor på Volvo do Brasil. Torbjörn Holmström är civilingenjör och tog examen på Chalmers Tekniska Högskola 1979.

Affärsenheten Volvo 3P har starkt bidragit till de senaste årens förbättrade lönsamhet inom Volvokoncernen i allmänhet och lastbilsområdet i synnerhet. Trots det är Volvo 3P okänt för de allra flesta utanför koncernen.

Volvo 3P håller ihop utvecklingen

I en tidning beskrevs Volvo 3P som den kanske mest okända av Volvokoncernens affärsenheter. Och det är inte något som han invänder mot, Torbjörn Holmström, chef för Volvo 3P sedan 2003.

"Det är naturligtvis Volvo Lastvagnar, Renault Trucks och Mack Trucks som ska synas utåt, men man kan mycket väl säga att vi är kittet eller till och med själen i samarbetet mellan de tre lastbilmärkena", säger han.

Volvo 3P ansvarar nämligen för flera betydelsefulla delar av det som kanske inte är så tydligt för vare sig kunder, aktieägare eller andra intressenter, men som är av stor betydelse för koncernens lönsamhet. Ansvarsområdet sammanfattas just i de tre p:na – pro-

duktplanering, produktutveckling och inköp (purchasing på engelska). Och det sträcker sig över Volvokoncernens hela lastbilsverksamhet på global basis.

I uppdraget ligger att driva fram synergier och industriell effektivitet. I dagligt tal innebär det att Volvo 3P ska ta fram bättre produkter till lägre kostnader än tidigare. Och det finns stora pengar att spara. Varje år hanterar Volvo 3P och Volvo Powertrain inköp för nästan 70 miljarder kronor och Volvokoncernen investerar bortåt 8 miljarder kronor i forskning och utveckling.

"Volvokoncernen nådde totalt 3,8 miljarder kronor i besparingar redan två år efter förvärvet av Renault Trucks och Mack Trucks. För Volvo 3P har vinsterna hittills mest hämtats från inköp, men vi räknar med att vi tillsammans med Volvo Powertrain bidrar med lika mycket till under 2006 och 2007 i takt med att de nya lastbilarna lanseras. Förklaringen är att de nya lastbilarna har många fler komponenter och system som både utvecklats och köpts in gemensamt", berättar Torbjörn Holmström.

»»

UTVECKLING & SYNERGI

>>>

Effektiv produktutveckling

Sett till antalet anställda är produktutveckling Volvo 3P:s största område. Närmare 2.300 anställda jobbar med detta i nära samarbete med de tre lastbilmärkena och Volvo Powertrain. Volvo 3P koncentrerar sig på chassier, hytter och elsystem, medan Volvo Powertrain arbetar med drivlinan, det vill säga motorn, växellådan och bakaxeln.

Grunden i arbetet är gemensam arkitektur och delad teknik mellan lastbilbolagen. Det finns flera fördelar med detta. Man kan samla resurser i fråga om kompetens, tid och kapital och ta fram en gemensam lösning på ett svårt tekniskt problem, i stället för att sprida resurserna på tre olika alternativ. Därigenom finns också styrkan att verkligen satsa resurser på att utveckla effektiva lösningar för respektive lastbilsmodell beroende på till vilka arbetsuppgifter den kommer att användas hos kunden.

"Det finns mycket på en lastbil som kan vara gemensamt, det gäller såväl drivlinan som det som vi arbetar med. Detta ger bättre kvalitet och lägre kostnad vilket är till fördel för våra kunder. Dessutom frigör det utvecklingsresurser till att ta fram lastbilsmodeller som är än mer optimerade för olika typer av transporter, genom anpassade lösningar för respektive varumärkes kärnsegment. Det är viktigt att komma ihåg att Volvo 3P finns till för att stärka varje varumärke, inte att urvattna det", säger Torbjörn Holmström.

Därför finns det tydliga definitioner på vad som är själen i de olika varumärkena när det kommer till utseende, hytter, inredning, motorer och köregenskaper. En lastbil från Volvo ska naturligtvis kännas som en Volvo likaväl som det finns saker som är distinkta bärare av varumärket i Renault Trucks och Mack Trucks.

Produktplanering för framtiden

Där produktutvecklingen handlar om att ta fram rätt produkter för lansering inom något

eller några år, så har produktplaneringen en längre horisont. Här handlar det om att se till att koncernen har rätt produkter på längre sikt och att samordna teknologi och komponenter mellan lastbilmärkena.

"Vi arbetar med rullande åttaårsplaner för produkterna och med en tioårsplan för teknologitveckling. Men planerna är inte skrivna i sten utan anpassas varje år efter förändringar i Volvokoncernen och i omvärlden. Det finns en lista med vad vi inom koncernen vill göra, och det gäller att fördela resurserna till rätt projekt", säger Torbjörn Holmström.

Större inköp ger lägre kostnader

Inköp är det område där samordningvinsterna hittills varit mest tydliga. Volvokoncernen har en betydande storlek och köpkraft när inköpsvillkoren ska förhandlas med leverantörer. Det senaste året har de kraftigt ökade priserna på råvaror som stål och andra metaller, gummi och även plast varit i fokus.

Torbjörn Holmström menar att man med hjälp av globala inköp och stora volymer lyckats hantera prisökningarna så bra det varit möjligt. Han berättar också att inköpen de senaste åren koncentrerats till ett färre antal strategiska leverantörer.

En ökad andel gemensam teknologi och komponenter innebär även positiva effekter på inköpsidan där en utvald leverantör får en bättre volymbas, vilket ger lägre produktionskostnader och bättre täckning för utvecklingskostnader.

"Vi har minskat underleverantörerna från 2.500 till runt 1.500. Vi har också pressat inköpskostnaderna, och min uppfattning är att vi är lika bra som de företag som anses vara de starkaste köparna på marknaden", säger Torbjörn Holmström.

Finns det då mer att hämta på inköpsidan?

Torbjörn Holmström menar att det finns möjligheter att förbättra inköpsvillkoren ytterligare,

bland annat tack vare att Volvokoncernen har kommit upp i sådana volymer på viktiga komponenter att de riktigt stora leverantörerna vill samarbeta och erbjuda bra villkor. Och volymerna lär bli än större, eftersom Volvokoncernen och Nissan Diesel har inlett ett samarbete inom inköp.

Global organisation

Volvo 3P:s huvudkontor och globala utvecklingscenter ligger i Ijusa, luftiga, lokaler i anslutning till Volvo Lastvagnars anläggning i Lundby i Göteborg, men organisationen är global med drygt 2.900 anställda och 600 konsulter på åtta kontor på fem kontinenter.

"Det är viktigt att finnas etablerade nära lastbilsverksamheterna", betonar Torbjörn Holmström, och han menar att det också är avgörande att utbytet av information och kunskap mellan de olika länderna löper fritt:

"Vi har tagit det bästa av de tre lastbilbolagens kompetenser kring utvecklingen av olika lastbilstyper och viktiga ingredienser som kvalitet och kostnadseffektivitet och lärt oss av varandra."

Och är det något han vill peka särskilt på så är det just företagskulturen, där man inte ser hinder, utan hjälper och stöttar varandra för att tillsammans skapa lösningar som bidrar till att stärka Volvokoncernens position.

Vilka är då Volvo 3P:s största utmaningar?

"Det enkla svaret vore ju att peka på alla de produkter som ska utvecklas och som ska uppfylla framtida krav med avseende på bland annat miljölagar. Idag tittar vi tillsammans med Volvo Powertrain på det som ska levereras 2010-2013. Men det avgörande för framgång är att vi lyckas fortsätta att utveckla det intellektuella kapitalet och att stimulera utbyte av tankar och idéer", säger Torbjörn Holmström.



Ökad samordning skapar resurser för koncernens lastbilmärken att utveckla kundanpassade lösningar.



ENHETLIG KRAFT

Volvo Powertrain är världens största tillverkare av tunga dieselmotorer i klasserna 9–18 liter. Affärsenheten samordnar Volvos drivlineverksamheter och förser Volvokoncernens affärsområden med integrerade drivlinesystem bestående av dieselmotorer, transmissioner och axlar.

Volvo Powertrain har 8.274 anställda, varav 5.677 i produktion och 2.597 i produktutveckling och administration.



Det har varit ett hektiskt år för Volvo Powertrain. De strategier och planer som lades fast efter förvärvet av Renault Trucks och Mack Trucks har fullföljts.

Volvo Powertrain – koncernens motor

Koncernen har nu gemensamma motorplattformar som uppfyller de senaste miljökraven, en mera fokuserad forskning och utveckling, en effektivare tillverkning och en mera fokuserad leverantörsstruktur.

”Om Volvo 3P är själen i samarbetet mellan affärsområdena, då är vi hjärtat. Vårt uppdrag är att se till att det finns bra drivlinor för Volvo Lastvagnar, Mack Trucks, Renault Trucks, Volvo Bussar, Volvo Anläggningsmaskiner och Volvo Penta”, säger Volvo Powertrains VD, Lars-Göran Moberg.

Det låter självklart när Lars-Göran Moberg berättar, men det är inget litet uppdrag i sig att vara drivlineleverantör i Volvokoncernen, värl-





Jessica Sandström, ansvarig för pågående projekt inom hybridutveckling på Volvo Powertrain, samtalar med Lars-Göran Moberg, VD.

ENHETLIG KRAFT



dens näst största företag i sin bransch. Det har heller inte varit något litet uppdrag att ställa om hela verksamheten och samtidigt leverera årsvolymerna i storleksordningen 200.000 motorer och 80.000 växellådor.

"Vi är världens största tillverkare av tunga dieselmotorer, från 9 liter upp till 18 liter. Vi ska leda utvecklingen i fråga om prestanda, kvalitet och miljöegenskaper och leverera till konkurrenskraftiga kostnader", förklarar Lars-Göran Moberg.

Drivlinan, som består av motorn, växellådan och drivaxeln eller drivaxlarna, beskrivs ofta som ett fordons hjärta. Volvo Powertrain ansvarar för utveckling och tillverkning av tunga motorer, växellådor och axlar. Volvo Powertrain ansvarar också för att Volvokoncernen förses med medeltunga motorer, som kommer från samarbetspartnern Deutz, där Volvokoncernen har en ägarandel på 7 procent.

Man är också en betydande tillverkare av tunga växellådor med tillverkning i Köping och Hagerstown. Också på det här området har gjorts ett omfattande arbete för att standardisera utveckling, inköp och tillverkning och samtidigt bredda kunderbjudandet. Volvos egenutvecklade AMT-låda har vuxit snabbt i volym på bekostnad av manuella växellådor sedan lanseringen år 2002. Den är i praktiken branschstandard i Europa och nyligen lanserad i Nordamerika.

Gemensamma motorplattformar

Den ökade volymen har hittills varit den stora drivkraften för lönsamheten i Volvo Powertrain. Beslutet att gå mot två plattformar ska bidra till att stärka den ytterligare framöver, även om 2006 till viss del innebar kostnader för både den nya generationen och den gamla generationen av motorer, eftersom dessa under en tid tillverkades parallellt.

"Vi ser att de ökade volymerna och koncentrationen till två plattformar har stora fördelar beträffande kostnader för kvalitet och leveransprecision", säger Lars-Göran Moberg.

Med de nya plattformarna ökar skalekonomin ytterligare, tack vare att Volvokoncernen arbetar med en gemensam arkitektur och delad teknologi. Lars-Göran Moberg betonar att valmöjligheterna för kunderna trots det är större än tidigare.

Volvokoncernens motorerbjudande är ett av marknadens bredaste, och motorn anpassas efter storleken på fordonet, vilken typ av transportarbete det ska utföra och i vilken miljö produkten ska arbeta.

"Vi utvecklar och tillverkar motorer med olika karaktär, med utgångspunkt i gemensam arkitektur och delad teknologi. Lastbilsmärkena kommer alltid att ha sin tydliga märkesidentitet, och det gäller även motorerna. Det viktigaste för kunderna är att vi tar fram drivlinor optimerade för det transportarbete det specifika fordonet ska utföra i kombination med lägre bränsleförbrukning och bättre köregenskaper. Tack vare den gemensamma motorstrategin har även Volvo Anläggningsmaskiner och Volvo Penta en rejäl konkurrensfördel inför kommande emissionskrav", säger Lars-Göran Moberg.

Flera fördelar

Volvokoncernens upplägg med en gemensam affärsenhet för utveckling, tillverkning och inköp av drivlinor har fler fördelar. Volvo Powertrain har samlat kompetensen inom forskning och utveckling till specialiserade enheter i Sverige, Frankrike, USA och Brasilien. Arbetsfördelningen är tydlig och samarbetet mellan enheterna omfattande. Genom att lägga gemensamt fokus på en plattform skapas synergier och resurser som bidrar till att lyfta drivlinans prestanda och kostnadseffektivitet.

Man har också sett över tillverkningsstrukturen. Tidigare fanns tre olika industriella system. Nu finns ett gemensamt system, utformat för skalekonomi, hög kvalitet och leveranssäkerhet, där fyra systemanläggningar i Göteborg, Lyon, Hagerstown och Curitiba förser de lokala marknaderna med tunga motorer och tunga växellådor.

Lars-Göran Moberg

Lars-Göran Moberg, född 1943, är civilingenjör och sedan januari 2001 verkställande direktör i Volvo Powertrain. Han är också styrelseordförande för Volvo 3P och för Volvo Technology samt teknisk direktör för AB Volvo. Han arbetar i Volvo sedan 1995 och är sedan 2001 medlem av Volvos koncernledning.



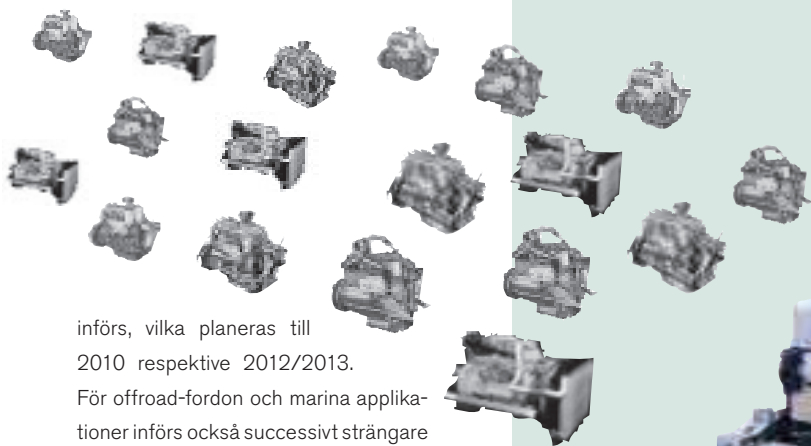
Volvo Powertrain har även koncentrerat sina inköp, från uppåt 700 leverantörer för några år sedan till dryga 80 idag. De som har valts ut har kapacitet att delta mera aktivt i utvecklingsprocessen.

"Man ska också komma ihåg att vi genomfört alla dessa omställningar och utvecklingsprojekt samtidigt som vi har integrerat tre tidigare separata drivlinedivisioner. Idag är vi en global organisation med samordnad industristruktur, gemensam leverantörsstruktur och gemensamma plattformar. Nu ska vi se till att få ut mesta möjliga ur det nya produktprogrammet och det nya industriella systemet", säger Lars-Göran Moberg.

Emissionskrav bland utmaningarna

Lars-Göran Moberg pekar på både hårdare emissionslagstiftning och förändrade kundkrav som utmaningar framöver.

Sänkt bränsleförbrukning blir alltmer viktig både från miljösynpunkt och ur ett kommersiellt perspektiv, bränsle blir en allt större del av operatörens driftskostnad. Det finns flera viktiga steg på vägen mot renare motorer för lastbilar och bussar. Euro 4 infördes i oktober 2006, och Euro 5 planeras till 2009. Den 1 januari 2007 trädde US07 i kraft i USA. Utsläppsnivåerna är drastiskt reducerade jämfört med bara för ett år sedan. Slutligt steg mot nära noll-utsläpp tas när US10 och Euro 6



införs, vilka planeras till 2010 respektive 2012/2013.

För offroad-fordon och marina applikationer införs också successivt strängare emissionsregler. För offroad-fordon är Tier 3 under införande och nästa stora steg är Tier 4, som börjar träda i kraft 2011.

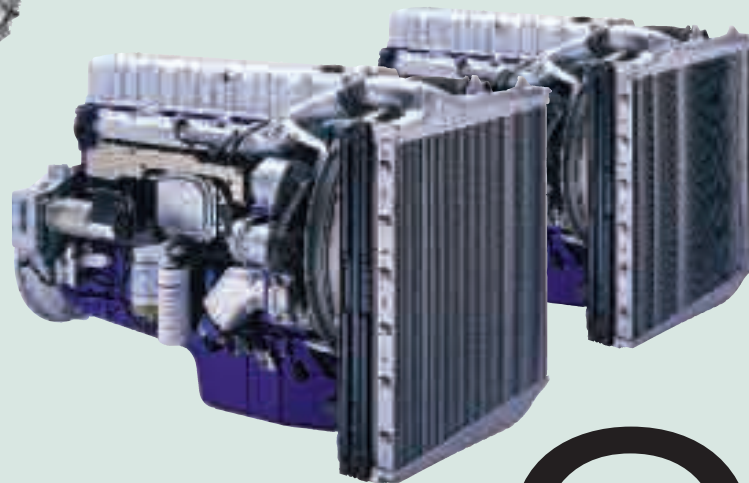
Alternativa bränslen och drivlinor

Volvokoncernen arbetar med parallella spår för att möta miljökraven och minska behovet av fossila bränslen. Ett handlar om att göra motorerna effektivare med dagens bränslen, ett annat om att hitta alternativa bränslen. Att optimera dieselmotorn för drift med andra drivmedel är inget stort problem. I stället är utmaningen att få fram tillräckliga volymer och att distribuera dem. Ett tredje spår handlar om alternativa drivlinor som komplement till dieselmotorn, till exempel så kallade hybrid-drivlinor.

"Vi är mycket långt framme inom hybridteknologi och presenterade under 2006 en hybridlösning för tunga fordon som ger bränslebesparingar på upp till 35 procent", berättar Jessica Sandström, ansvarig för pågående projekt inom hybridutveckling på Volvo Powertrain.

Den nya hybriden kan vara ute på marknaden redan 2009.

"Utvecklingen går fort och vi är positionerade för att utnyttja alla de fördelar som kommer av att vara ett riktigt globalt företag med världsledande teknik och processer", säger Lars-Göran Moberg.



18 >>>> 2

Gemensamma motorplattformar

År 2001 hade Volvokoncernen 18 olika motorplattformar, från 4 liter till 16 liter. Det man visste var att miljökraven skulle bli allt hårdare, men inte vilken teknik som skulle användas för att möta de nya kraven. Att utveckla ny teknik för 18 olika plattformar var orealistiskt, och Volvokoncernen beslutade sig för att satsa på två plattformar för att nå lagkraven enligt US10 och Euro 6 och införa modernast möjliga teknik

för ökad kvalitet, driftsekonomi, bränsleeffektivitet och prestanda.

Idag finns två motorplattformar, en tung som utvecklas och tillverkas av Volvo Powertrain, och en medeltung, som utvecklas och tillverkas i samarbete med Deutz.

Volvo Powertrains plattformskoncept har med framgång införts också för tunga växellådor och axlar.

Gemensam styrka

Skapa synergier

Utnyttja synergier

Resultat

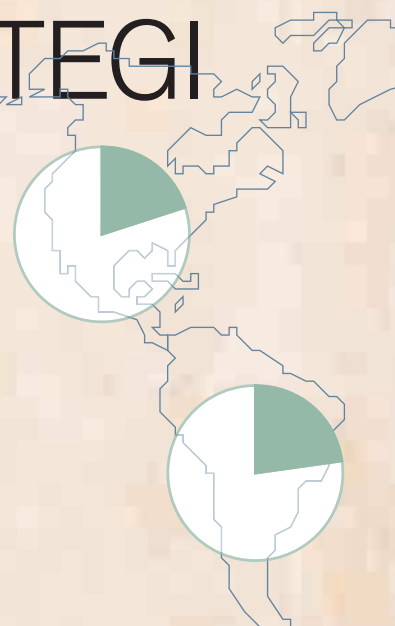
Fördelar

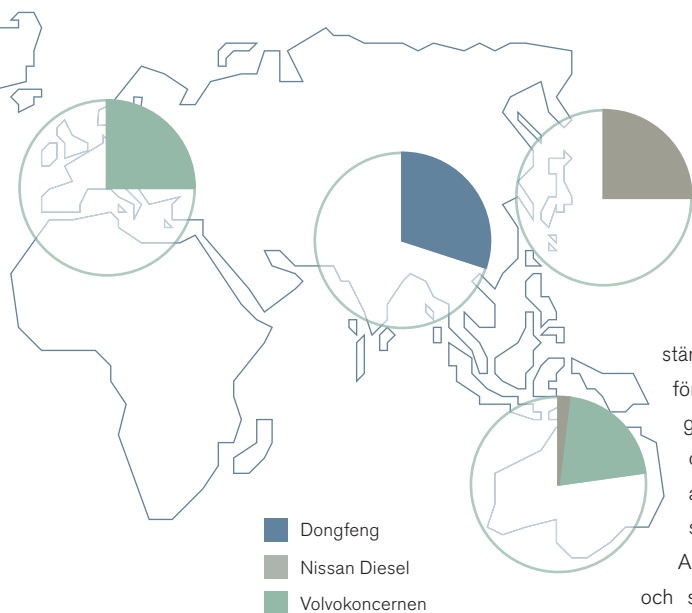


Stor basvolym	Brett produkterbjudande och optimala investeringar
Stor volym komponenter	Låg produktkostnad
Gemensam arkitektur	Avancerad motorutveckling
Delad teknologi	Ökad kvalitet, färre artikelnummer och högre effektivitet
Gemensamma underleverantörer	Lägre kostnader och högre effektivitet

INTERVJU

LÅNGSIKTIG STRATEGI I ASIEN





Förvärv

Volvokoncernen har erfarenhet av att förvärva bolag i Sydostasien och utveckla dem till starka delar av koncernens globala organisation. Det koreanska företaget Samsung Heavy Industries division för anläggningsmaskiner köptes 1998. Namnet ändrades till Volvo Construction Equipment Korea Ltd. Verksamheten utgörs till största delen av tillverkning av grävmaskiner. Sedan förvärvet har utvecklingen varit positiv med ökad takt i produktförnyelsen, stigande volymer och förbättrad lönsamhet.

	1998	2006
Antal anställda	1.565	1.443
Omsättning	2.028	9.395
Lönsamhet	Förlust	765

Långsiktig strategi i Asien

De senaste åren har Volvokoncernen tagit flera steg framåt i sin Asienstrategi, där ambitionen är att Asien i framtiden ska vara en av kärnmarknaderna, på samma sätt som Europa och Nordamerika är det idag.

Under 2006 köpte AB Volvo en ägarandel i den japanska lastbilstillverkaren Nissan Diesel och i februari 2007 lades bud på hela bolaget. Ägandet i Nissan Diesel öppnade för samtal om möjligheterna att investera i kinesiska Dongfeng Motor, som tillverkar tunga och medeltunga kommersiella fordon. Under 2006 beslutade Volvokoncernen även att starta ett

«« Jorma Halonen & Tony Helsham

Jorma Halonen och Tony Helsham i samspråk under ett koncernledningsmöte i november 2006.

samarbete om busskarosser i Indien, och i januari 2007 slutfördes förvärvet av 70% i den kinesiska hjullastartillverkaren Lingong.

"Det här är viktiga steg i vår strategi att stärka närvaron i Asien. Vi har ett lyckat förvärv av det som numera är Volvos grävmaskinverksamhet i Korea bakom oss, och vi har gjort försök i bland annat Kina tidigare, men nu känns det som om vi har ett rejält fotfäste i Asien", säger Jorma Halonen, vice VD och ställföreträdande koncernchef med särskilt ansvar för koncernens expansion i Asien.

En jättemarknad med snabb tillväxt

Aktiviteten i de asiatiska ekonomierna går på högvarv med mycket höga tillväxttall. Och det är inga små marknader – av de omkring en miljon tunga lastbilar som varje år säljs på världsmarknaden svarar Asien för en tredjedel och Kina ensamt för en fjärdedel.

I Kina syns den ekonomiska tillväxten i de flesta delarna av landet, med byggande av infrastruktur, som vägar och järnvägar, och byggnader för kontor eller bostäder. Ett exempel: 2006 hade Kina 3.500 mil motorväg och 2010 ska den siffran vara 7.000 mil, många med sex eller åtta filer. Som jämförelse har Europa cirka 5.400 mil motorväg och USA 8.500.

"I Asien bor hälften av världens befolkning och där är tillväxten som störst. Det är bland annat mot den bakgrunden som det är naturligt att detta är en marknad där vi måste vara med i högre grad än tidigare", säger Jorma Halonen.

Man ska dock komma ihåg att den största delen av de lastbilar, bussar och anläggningsmaskiner som säljs idag är inhemskt tillverkade och att fordon med västeuropeisk eller nordamerikansk standard har haft svårt att konkurrera. Prisskillnaderna har varit alldeles för stora. Åtminstone hittills. Men Jorma Halonen påpekar att i takt med att ekonomin växer och konkurrensen ökar, så ökar de kinesiska företagens krav på att kunna utnyttja fordonen

maximalt över större delen av dygnet. Och då kommer behoven av högre kvalitet, bättre körbarhet och lägre bränsleförbrukning att vara betydelsefulla parametrar – områden där Volvokoncernen ligger långt framme.

Fokus blir ibland väl stort på Kina när man pratar om tillväxten i Asien. Det finns naturligtvis andra marknader med betydande intressen för Volvokoncernen – från Indien via Thailand, Malaysia och Indonesien till Korea och Japan.

Bud på Nissan Diesel

Under året förvärvade AB Volvo 19% av aktierna i Nissan Diesel från Nissan Motors och i februari 2007 lades bud på resterande aktier i bolaget. Nissan Diesel har haft en mycket stark återhämtning de senaste åren och är idag ett lönsamt och attraktivt bolag, med en etablerad position i lastbilssektorn i Sydostasien.

Nissan Diesels och Volvokoncernens produkter och geografiska täckning kompletterar varandra, och affären öppnar för samarbete inom komponenter, produktion, försäljning och eftermarknad. Den skapar även möjligheter att samarbeta inom motorer och växellådor.

Kinas största tillverkare av lastbilar

Dongfeng Motor Co Ltd. är Kinas största lastbilstillverkare, med en årlig produktion på cirka 170.000 lastbilar. Dongfeng Motor Co Ltd. ägs till till lika delar av personbilstillverkaren Nissan Motors och Dongfeng Motor Group.

AB Volvo, Nissan Motors och Dongfeng Motor Group fördjupade i början av 2007 diskussionerna om hur verksamheten inom kommersiella fordon bäst kan utvecklas. Då under-teknades ett icke bindande ramavtal, som syftar till att AB Volvo ska kunna investera i den tunga och medeltunga kommersiella fordonsdelen och motorverksamheten.

"De möjligheter som kan öppna sig för oss är, rätt hanterade, enorma. Vi måste helt enkelt finnas med tillverkning och växande försäljning i Asien för att vara ett globalt företag", säger Jorma Halonen.

Aktien

Volvokoncernens strategi har medfört en strukturellt högre lönsamhet, lägre risknivå och ett starkare kassaflöde. Sammantaget har det lett till ökat aktieägarvärde.

>>> Volvoaktien är noterad på Stockholmsbörsen i Sverige samt på NASDAQ-börsen i USA. På Stockholmsbörsen sker handeln med Volvo A- och Volvo B-aktier om handelsposter bestående av 100 aktier vardera. En A-aktie ger en röst på årsstämman och en B-aktie ger

en tiondels röst. Utdelningen är samma för

båda aktieslagen. Sedan 1985 finns ett program för depåbevis, så kallade American Depositary Receipts (ADRs) i USA. En ADR motsvarar en Volvo B-aktie.

Volvoaktien ingår i ett stort antal index som sammanställts av bland andra Dow Jones, FTSE, S&P, Den Nordiska Börsen och Affärsvärlden.

Positiv utveckling för aktien

Utvecklingen på världens ledande aktiebörs var överlag positiv under 2006. På Stockholmsbörsen steg OMXS index med 24%.

Handeln med Volvo A-aktien på Stockholmsbörsen ökade med 43% jämfört med

2005 och kursen steg med 33%. Vid årets slut uppgick kursen på Volvo A-aktien till 486:00 kronor. Högsta betalkursen var 493:00 kronor den 15 november 2006, vilket är den högsta betalkursen fram till och med 2006 för Volvos A-aktier.

Handeln med Volvo B-aktien på Stockholmsbörsen ökade med 19%, jämfört med 2005. Kursen steg med 25% och uppgick vid årets slut till 471:50 kronor per aktie. Högsta betalkursen var 478:50 kronor den 15 november 2006, vilket även det är den högsta betalkursen fram till och med 2006 för Volvos B-aktie.

På NASDAQ sjönk omsättningen på Volvoaktien med 28% medan kursvärdet steg med 40%. Vid årets slut var kursen USD 68:75 (SEK 472:50).

Totalt omsattes 673 (558) miljoner Volvoaktier på Stockholmsbörsen under 2006 med ett genomsnitt per dag på 2,7 (2,2) miljoner. Vid slutet av 2006 uppgick Volvos börsvärde till 193 (150) miljarder kronor.

Fler uppgifter kring Volvoaktien finns i 11-årsstatistiken på sidan 158.

Utdelning

Volvos utdelningspolicy är att totalavkastningen långsiktigt ska överstiga branschgenomsnittet.

Volvoaktien har haft en historiskt stabilt växande utdelning. Volvoaktiens totalavkastning, det vill säga aktiens värdeutveckling samt återinvesterade utdelningar, har uppgått till i genomsnitt 49% per år sedan 2002. Detta kan jämföras med den genomsnittliga totalavkastningen för Stockholmsbörsen som helhet, vilken under samma tidsperiod har uppgått till 16% enligt SIX.

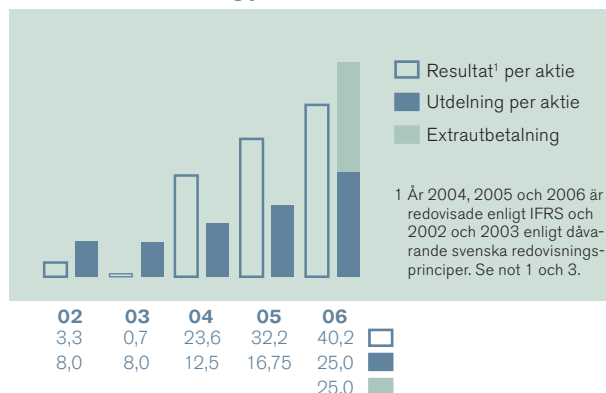
För räkenskapsåret 2006 föreslår styrelsen att årsstämman godkänner en ordinarie konstantutdelning om 25:00 kronor per aktie samt en extrautbetalning i form av en aktiesplit på 6:1 där den sjätte aktien inlöses av AB Volvo för 25 kronor per aktie. Spliten reducerar marknadsvärdet per handelspost vilket underlättar handeln för aktieägare med mindre innehav.

Kommunikation med aktieägarna

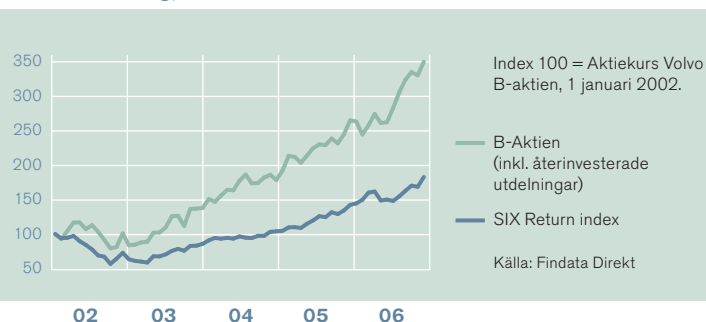
Dialogen med aktieägare är viktig för Volvo. Utöver årsstämman och ett antal större aktivi-



Resultat¹ och utdelning per aktie



Totalavkastning, Volvo B



Kursutveckling, Volvo B aktien, kr



teter riktade till professionella investerare, privata aktieägare och aktiemarknadsanalytiker upprätthålls relationen mellan Volvo och aktiemarknaden bland annat genom press- och telefonkonferenser i samband med offentliggörandet av delårsresultat, aktiesparträffar, investerarböcker samt så kallade road shows i Europa, USA och Asien.

Aktieägare och andra intressenter har också möjlighet att via en särskild webbplats på www.volvo.com eller www.volvo.se bland annat läsa och ladda ner finansiella rapporter sedan minst tio år tillbaka, söka information om aktien, insynshandel i Volvo, vinstförväntningar och statistik på lastbilsleveranser samt få informa-

tion om koncernens styrning, exempelvis information som rör årsstämma, styrelse och koncernledning och andra områden som bestäms i "Svensk kod för bolagsstyrning". På denna webbplats finns också möjlighet att som aktieägare själv styra över den information man önskar få från Volvo.

Aktiekapital 31 december, 2006

Antal registrerade aktier ¹	425.684.044
varav A-aktier ²	135.520.326
varav B-aktier ³	290.163.718
Kvotvärde, kr	6
Aktiekapital, Mkr	2.554
Antal aktieägare	183.735
Privatpersoner	175.298
Juridiska personer	8.437

¹ Antalet utestående aktier den 31 december 2006 uppgick till 404.798.590.

² A-aktier ger 1 röst.

³ B-aktier ger 1/10 röst.

De största aktieägarna i Volvo, 31 december 2006¹

	Röstandel, % ²
Renault SA	21,3
SHB	6,5
SEB Fonder/Trygg Försäkring	5,5
Violet Partners LP	5,3
Andra AP-fonden	5,0

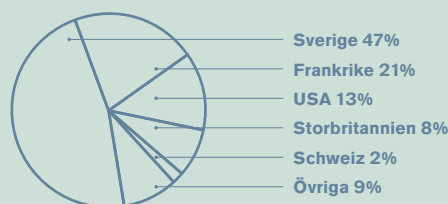
¹ AB Volvo ägde 4,9% av bolagets egna aktier per den 31 december 2006.

² Baserat på antalet utestående aktier.

Kreditbetyg per 31 dec 2006

	Kortsiktigt	Långsiktigt
Moody's	P-2 stabil	A3 stabil
Standard & Poor	A2 stabil	Ej betygsatt

Ägande per land¹, %



¹ Andel av kapital, registrerade aktier.

Ägarkategorier¹, %



¹ Andel av kapital, registrerade aktier.

Mer detaljerad information om Volvoaktien finns på sidan 158.

Hållbar utveckling

”Som fordonstillverkare har vi ett stort ansvar för miljön och att bidra till en hållbar utveckling. Det ansvaret tar vi på största allvar.”

Leif Johansson



Hållbarhetsnyckeltal

	2004	2005	2006
Nettoomsättning, Mkr	202.171	231.191	248.135
Resultat efter finansiella poster, Mkr	13.036	18.016	20.299
Utdelning, Mkr	5.055	6.775	10.120
Antal anställda	81.078	81.856	83.187
Varav kvinnor, %	16	17	17
Total sjukfrånvaro av ordinarie arbetstid i koncernens svenska bolag, %	-	5,2	4,7
Energiförbrukning, MWh/Mkr	13,3	11,6	10,5
Vattenförbrukning, m ³ /Mkr	42,2	32,1	30,6
Farligt avfall, kg/Mkr	122,1	102,0	108,8
Utsläpp lösningsmedel, kg/Mkr	10,3	8,5	8,3

Lång tradition av redovisning

AB Volvo publicerade sin första miljöredovisning 1990. Sedan 2002 ingår hållbarhetsredovisningen i årsredovisningen. Syftet med hållbarhetsredovisningen är att visa hur Volvokoncernen arbetar med hållbarhetsfrågor på både kort och lång sikt. Hållbarhetsredovisningen baseras på tillämpliga delar av Sustainability Reporting Guidelines, som tagits fram av Global Reporting Initiative och är utgivna 2006. Där inget annat anges omfattar uppgifterna hela Volvokoncernen.

Volvokoncernens uppdrag

Volvokoncernens uppdrag är att skapa mervärde för sina ägare genom att skapa mervärde för sina kunder. Volvo anser att en hållbar utveckling, miljömässigt såväl som i sociala termer, är en förutsättning för långsiktig lönsamhet och ett ökat kund- och aktieägarvärde.

Volvokoncernen har en betydande påverkan på de samhällen som den verkar i. Bolagen i koncernen är stora arbetsgivare och skapar dessutom sysselsättning hos ett flertal underleverantörer. Volvokoncernen ska vara en god samarbetspartner för kunder, entreprenörer, leverantörer och andra aktörer i samhället och en god arbetsgivare för sina anställda. Volvokoncernen ska bidra till välbefinnande och hållbar utveckling.

Grunden för hållbarhetsarbetet

Volvokoncernen strävar efter att bedriva ett ansvarsfullt företagande utifrån uppförandekoden, kärnvärdena och fastställda riktlinjer. Volvokoncernens uppförandekod och kärnvärden, kvalitet, säkerhet och miljöhänsyn, utgör tillsammans grunden för hållbarhetsarbetet.

Volvokoncernens uppförandekod

Volvokoncernens uppförandekod antogs 2003 och lägger fast de etiska principer som styr koncernens förhållande till medarbetare, affärspartners och andra intressenter. Den gäller för alla medarbetare i Volvokoncernen och för koncernens styrelse.

Även leverantörer, återförsäljare, konsulter samt övriga affärspartners uppmanas att följa principerna. Uppförandekoden används vid utvärdering av såväl befintliga som framtida leverantörer.

Volvokoncernens chefer ansvarar för att informera sin organisation om innehållet i uppförandekoden och för att uppmanera medarbetare att rapportera beteenden som inte är förenliga med principerna.

Uppförandekoden bygger bland annat på FN:s Global Compact och ger vägledning beträffande lagstiftning, förbindelser med affärspartners, redovisning och rapportering, intressekonflikter, politiskt engagemang samt kommunikation med intressenter.

För att säkerställa efterlevnaden finns ett rapporteringssystem för beteenden som kan vara i strid med uppförandekoden. Medarbetare som i god tro rapporterar inträffade eller misstänkta överträdelser får inte diskrimineras eller på något sätt bestraffas. Alla personer som hanterar anmälningar har skyldighet att behandla dem konfidentiellt.

Vad gäller miljöfrågor, strävar Volvokoncernen efter resurseffektivitet och arbetar enligt försiktighetsprincipen. Koncernen följer också noga upp att miljöarbetet styr mot fastställda mål.

Vad gäller mänskliga rättigheter och arbetsförhållanden, stöder och respekterar Volvokoncernen skyddet av internationellt hävdade mänskliga rättigheter och arbetar för att medverka till brott mot mänskliga rättigheter inte förekommer.

Kärnvärden med redan från starten

Allt som Volvokoncernen gör styrs av ett utpräglat kvalitetstänkande. Produkt- och serviceerbjudandena ska hålla högsta kvalitet och därmed skapa största möjliga värde för kunden. Kvalitetsåtagandet gentemot kunden förutsätter ett konsekvent arbetssätt genom hela organisationen.

"Bilar körs av människor. Grundprincipen bakom allt som Volvokoncernen gör är därför – och måste alltid vara – säkerhet." Så sade Gustaf Larson, en av Volvos grundare. Allt sedan dess har Volvo ett grundmurat säkerhetsrykte. Säkerhetsarbetet har genom åren förfinats och breddats och omfattar nu säkerhet i en allt vidare mening. Ett väl utvecklat säkerhetstänkande är grunden för effektiva transporter.

Omsorgen om miljön är tillsammans med kvalitet och säkerhet Volvos kärnvärden. Som en av världens största fordonstillverkare har Volvokoncernen ett ansvar för att minska produkternas miljöpåverkan. Om koncernen lyckas med detta så stärks både den egna och kundernas konkurrenskraft, samtidigt som Volvokoncernen bidrar till en positiv samhällsutveckling.

Etablerad och utbyggd organisation

Volvokoncernen tillämpar miljöledningssystem enligt ISO 14001. Rapportering inom hållbarhetsområdet ska i så hög grad som möjligt ske med samma metodik som används vid finansiell rapportering.

Samtliga affärsområden och affärsenheter har personer ansvariga för kvalitet, säkerhet och miljö. Frågorna är integrerade i den dagliga verksamheten och följer med ordinarie verksamhetsansvar. Volvokoncernen arbetar med en gemensam metod för processförbättring och produktutveckling. Den innehåller bland annat avstämningstillfällen med tydliga krav på vad som måste vara uppfyllt avseende kvalitet, säkerhet och miljö innan produktutvecklingsprojekt tillåts fortsätta.

På koncernnivå samordnas arbetet av ett råd för respektive kärnvärde: kvalitet, säkerhet och miljö. Rådets medlemmar består av ansvariga för respektive område från varje affärsområde och affärsenhet. Råden stöder den verkställande ledningen och styrelsen i frågor rörande kvalitet, säkerhet och miljöhänsyn och fungerar som rådgivande organ när det gäller frågor av koncernövergripande karaktär.

Det yttersta ansvaret för hållbarhetsarbetet ligger hos koncernledningen, där direktör Jan-Eric Sundgren ansvarar för dessa frågor.

Kvalitetsdriven organisation

Volvokoncernen är en kund- och kvalitetsdriven organisation. Produkterna är ofta avgörande för kundernas framgång och måste

därför motsvara högsta krav. Målet är att vara ledande i branschen och uppnå högsta kundtillfredsställelse.

Förutsättningar för tillförlitlighet och kundnytta byggs upp redan vid design och utveckling av produkterna. Koncernens kvalitetsbegrepp utgår från kundernas behov. Genom att mäta kundernas tillfredsställelse säkerställs att fokus ligger på rätt saker, och resultatet beaktas i arbetet med ständiga förbättringar.

Alla inom organisationen har ett ansvar för det dagliga kvalitetsarbetet. Samtliga enheter inom koncernen har handlingsplaner för förbättringsarbete. De flesta medarbetare arbetar



inom verksamheter som har certifierade kvalitetsledningssystem enligt ISO 9001:2000.

Volvokoncernen ställer höga krav även på sina underleverantörer, som kontinuerligt utvärderas. Bland annat ska underleverantörerna ha en uttalad strävan att leverera felfria produkter och tjänster, etablerade kvalitetsledningssystem, fokus på ständiga förbättringar och en helhetssyn på produktlivscykeln.

Volvokoncernen stödjer FN:s Global Compact

Volvokoncernen stödjer sedan 2001 FN:s Global Compact och fördragets tio principer, som bygger på FN:s deklaration om mänskliga rättigheter, FN:s konvention mot korruption, Internationella Arbetsorganisationens (ILO) konventioner om grundläggande principer och rättigheter i arbetslivet och Riodeklarationen om miljö och utveckling.

Global Compact är instiftat för att främja ett ansvarsfullt företagande över hela världen. Genom att stödja Global Compact förbinder sig Volvokoncernen att förverkliga och integrera tio principer avseende mänskliga rättigheter, arbetsförhållanden och miljö i sin verksamhet.

Mer information finns på www.unglobalcompact.org.

Aktiv intressentdialog

Volvokoncernen eftersträvar en rak kommunikation med omvärlden och har ett aktivt informationsutbyte med intressenter på många olika nivåer och i många olika sammanhang. Företrädare för koncernen deltar i olika seminarier, nätverk och konferenser i syfte att främja dialogen med samhället i övrigt.

De viktigaste kontaktytorna mot kunderna är försäljnings- och serviceorganisationen, som har daglig kontakt med kunder. Även samarbetspartners och distributörer är viktiga aktörer i detta hänseende. Kundnöjdhets- och kvalitetsmätningar samt fokusgrupper med kunder i bland annat utvecklingsarbetet är andra viktiga forum.

Volvokoncernen presenterar sina delårsrapporter och sin bokslutskommuniké för media, analytiker och investerare. Därutöver träffar företrädare för koncernen under året olika aktörer på finansmarknaden. Intresset för Volvo som aktieplacering och för koncernens hållbarhetsarbete har ökat, inte minst från miljöfonder och etiska fonder. Volvokoncernen har i flera olika undersökningar listats högt bland de bolag som företräder en hållbar utveckling, bland annat Dow Jones sustainability index och Global 100.

Dialogen med medarbetarna sker främst i det dagliga arbetet, men också i formaliserade strukturer som utvecklingssamtal, avdelningsmöten och medarbetarundersökningar. Samtliga koncernens medarbetare kan via intranätet ställa frågor direkt till koncernchefen.

Volvokoncernen strävar efter att ha en öppen dialog så att samhället är informerat om koncernens verksamhet och framtidsplaner. Volvokoncernen deltar även i ett stort antal samarbeten med till exempel universitet och högskolor runt om i världen.

Med på Dow Jones sustainability index för femte året i rad

AB Volvo kvalificerar sig återigen för Dow Jones sustainability index över de företag i världen som ligger längst fram när det gäller långsiktigt hållbar utveckling. Volvo är ett av få svenska företag som är med på både Dow Jones Sustainability World Index (DJSI World) och Dow Jones STOXX Sustainability Index (DJSI STOXX).

För femte året i rad är AB Volvo med på DJSI World tack vare koncernens hållbarhetsarbete inom ekonomi, miljö och sociala frågor. Detta innebär att AB Volvo bedöms vara bland de 10% bästa företagen i världen då det gäller att förena ekonomisk lönsamhet med miljöhänsyn och social hänsyn. Särskilt gott betyg får AB Volvo för hanteringen av miljörelaterade frågor samt bolagsstyrning. Förutom AB Volvo finns endast fyra svenska företag med på DJSI World.

För tredje året i rad är AB Volvo även med på DJSI STOXX, ett index som består av de ledande europeiska företagen när det gäller långsiktigt hållbar utveckling.



Volvokoncernen uppmärksammas för sitt miljöansvar

Volvokoncernen placeras sig i topp bland svenska företag när det gäller att ta ansvar för miljön. Det visar undersökningen Klimatindex 2006. För tionde året i följd har försäkringsbolaget Folksam samlat in uppgifter om svenska storföretags miljö- och klimatarbete. I undersökningen ingår utsläpp från produktionen men även resultat av företagets miljöarbete när det gäller godstransporter, fastigheter, produktdesign och tjänstere-sor. Indexet är en sammanvägning av företagets totala utsläppstrend, genomförda klimatåtgärder och kvaliteten på redovisningen av utsläpp. Omkring 270 svenska börsbolag undersöktes. Tillsammans står de för 95 procent av koldioxidutsläppen i landet. Volvokoncernens samlade poäng ger en tätplacering i "bäst i klassen"-gruppen i Klimatindex 2006.



Miljömässigt ansvarstagande

Miljöarbetet är en av hörnstenarna i Volvokoncernens arbete med hållbar utveckling. Miljöhänsyn är också ett av koncernens kärnvärden. Koncernens miljöarbete bedrivs långsiktigt och metodiskt. Miljöarbetet har två tydliga inriktningar, dels att minska miljöpåverkan från tillverkningen, dels att minska miljöpåverkan från användningen av produkterna.

Miljöstyrsystem

Ett av de viktigaste elementen för styrning av miljöfrågor i Volvokoncernen är den miljöpolicy som är gemensam för alla delar av koncernen. Policyn är grunden för koncernens miljöstyrsystem, strategier och mål, revisioner och åtgärder.

I miljöpolicyen slås fast att miljöarbetet ska kännetecknas av helhetssyn, ständiga förbättringar, teknisk utveckling och effektivt resursutnyttjande. Policyn är i sin tur uppdelad i strategier och mål för organisationen.

Miljöstyrsystem är verktyg som används för att kontrollera den specifika miljöpåverkan som varje organisation har. Redan 1995 certifierades det första systemet. Även andra delar i värdekedjan, som produktutveckling och marknadsföring, har miljöstyrsystem på plats. Vid utgången av 2006 arbetade 99% av de anställda vid produktionsenheterna i enlighet med certifierade miljöledningssystem, i huvudsak ISO 14001:2004.

Miljöpolicyen innefattar ett åtagande att utvidga koncernens miljöprogram till att även omfatta samarbetspartners, till exempel leverantörer och återförsäljare. Miljökrav på leverantörerna infördes 1996 och används som en integrerad del i leverantörsutvärderingen och uppföljningen av olika inköpsorganisationer.

Ansvaret för produktionsanläggningarnas miljöarbete följer med ordinarie verksamhetsansvar. Samtliga produktionsanläggningar har miljökoordinatorer. Frågor kring produkternas emissionsnivåer, bränsleförbrukning och mate-

rialval hanteras av affärsområdenas utvecklingsavdelningar och de koncerngemensamma utvecklingsenheterna. Varje affärsområde har en miljöchef. Volvokoncernen har även interna konsulter, med specialistkompetens inom exempelvis kemikalier, livscykelutvärdering, miljörevisioner och miljöskydd.

Miljömål

Koncernens miljömål används för att följa upp hela organisationen, och de har ett nära samband med affärsplanerna. Miljömålen kan sammanfattas i följande utmaningar. I produktionen handlar det om att:

- Minska energiförbrukningen med 50% per producerad enhet till och med 2008, jämfört med 2003
- Fördubbla användningen av koldioxidneutral energi till och med 2008 jämfört med 2003
- Avveckla all användning av olja och kol för uppvärmning av anläggningar.

Vid användning av produkterna handlar det om att:

- Uppnå hög bränsleeffektivitet och låga emissioner genom hela livscykeln
- Jämföra sig med de bästa
- Konsekvent genomföra aktiviteter för att bli ledande i branschen
- Ta fram miljödata för uppföljning och kommunikation vid utvecklingen av varje ny produkt
- Genomdriva en strategi för framtidens bränslen
- Inkludera alternativa bränslen och alternativa drivlinor i produktplanerna.

Vid tillverkning

Volvokoncernen har produktionsanläggningar i alla världsdelar. Anläggningarna varierar från de modernaste fabrikerne med hög automatisering till småskalig produktion.

Oavsett storlek och lokalisering måste alla produktionsenheter uppfylla koncernens minimikrav på miljöprestanda. Kraven omfattar riktlinjer för användning av kemikalier, energiförbrukning, emissioner till luft och vatten, avfallshantering, miljöorganisation och förbättringsarbete. Är lokala lagar och regler mer omfattande än koncernens krav ska dessa följas. De flesta fabrikerne uppfyller med bred marginal kraven och uppvisar dessutom en ständig förbättring.

Återkommande miljörevisioner

Sedan 1989 utförs miljörevisioner i företaget som säkerställer att de olika fabrikerne följer koncernens miljöpolicy.

Volvokoncernen har försäkringsskydd för miljörelaterade skador i närområdet, till exempel i händelse av oförutsedda utsläpp. Vid förvärv av bolag och fastigheter görs en genomgång av bolaget, så kallad due diligence, som utöver finansiella och legala aspekter även beaktar miljöfaktorer och miljörisiker.

Volvos nya dieselmotorer är ledande på bränsle-effektivitet.



Tillståndspliktig verksamhet

Samtliga produktionsanläggningar har nödvändiga miljötillstånd. I Sverige finns 16 tillståndspliktiga anläggningar, vars tillstånd omfattar avfall, buller samt utsläpp till luft, mark och vatten. Ett svenskt miljötillstånd förnyades under 2006 och fyra tillstånd behöver förnyas under 2007.

Miljöomsorg finns med redan från början



Volvokoncernen tillverkar ett stort antal produkter med varierande inverkan på miljön. Oavsett produkt finns miljöhänsyn med redan i produktutvecklingen. Livscykelanalyser ger en komplett

bild av produkternas påverkan på miljön genom hela dess livslängd, från råmaterial till avfallsprodukt.

Livscykelanalyser på produkterna visar att uppemot 90% av den totala miljöpåverkan som kommer från utsläpp av koldioxid och andra emissioner från förbränning av fossilt bränsle uppstår vid användning.

För att beskriva miljöpåverkan från några av de viktigaste produkterna tas miljödeklarationer fram. Deklarationerna består av tre delar: tillverkning, användning och skrotning. Den grundläggande principen är att varje ny produkt ska ha mindre miljöpåverkan än den som ersätts, vilket ställer höga krav på miljöhänsyn

vid utvecklingen av nya produkter. I tillverkningsdelen beskrivs aspekter som energiförbrukning, utsläpp och avfall. I delen om användning redovisas drivmedelsförbrukning, emissioner och reservdelsanvändning. Den tredje delen behandlar skrotning. Produkterna är till stor del återvinningsbara. Till exempel kan så mycket som 95% av vissa lastbilar återvinnas. Återvunnet material används även i tillverkningen.

Miljöanpassad produktion

Omsorg om miljön och ett ansvarsfullt utnyttjande av naturresurser är självklara delar vid all produktion. Under året beslutade Volvo Lastvagnar att göra fordonsfabriken i Gent koldioxidneutral och idag används i huvudsak naturgas för uppvärmning. I anslutning till fabriken kommer tre vindkraftverk och en ny bio-

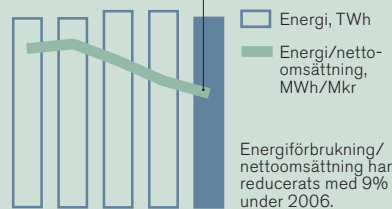
bränsleanläggning, som inte tillför någon koldioxid till atmosfären, att byggas för att förse fabriken med elektricitet och värme. Volvo Lastvagnar lanserade under 2005 fabriken i Tuve i Göteborg som den första koldioxidneutrala fabriken. Både i Göteborg och i Gent har långsiktiga leveransavtal ingåtts med energileverantören som genomför investeringen i vindkraft. Även Volvo Lastvagnars fabriker i Umeå ska bli koldioxidneutrala. Ambitionen är att fler produktionsanläggningar ska göras koldioxidneutrala.

Volvo Anläggningsmaskiner beslutade att investera 150 Mkr i ett helt nytt måleri vid anläggningen i Hallsberg. Det nya måleriet ger ökad kvalitet, större kapacitet, minskade kostnader tillsammans med en rad miljövinster.

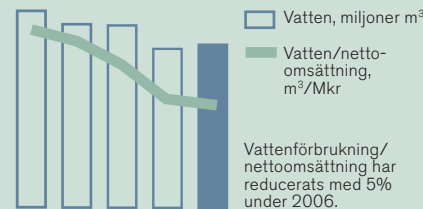
Utsläppen av lösningsmedel halveras, utsläppen av växthusgaser minskas kraftigt genom lägre energiförbrukning och betydligt mindre avfall genereras. Det nya måleriet kommer genom ett eget reningsverk att mer än halvera utsläppen av vatten till det kommunala reningsverket, trots en ökad produktionsvolym.

Under året tog Volvo Lastvagnars hyttfabrik i Umeå ytterligare steg för att förbättra miljön. För att minska den totala miljöbelastningen kommer även plastdetaljer att målas i ett nytt täcklacksmåleri. Det innebär en investering om 138 miljoner kronor som är det andra steget i en sammanlagd investering på 650 miljoner kronor i täcklacksmåleriet. Investeringen görs av såväl kvalitets-, kostnads- som miljöskäl.

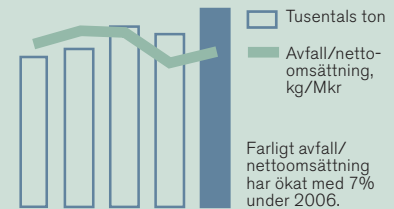
Energiförbrukning

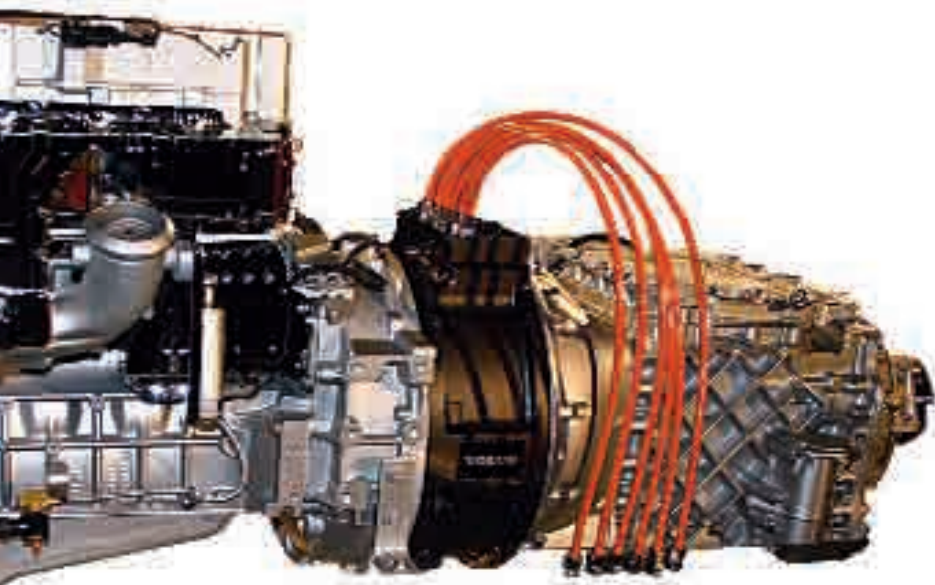


Vattenförbrukning



Farligt avfall





För att leva upp till dessa krav utvecklar Volvokoncernen kontinuerligt ny motorteknik som minskar bränsleförbrukningen och utsläppen. Huvudfokus i utvecklingsarbetet ligger på dieselmotorn.

En av de viktigaste miljöfrågorna är klimatförändringarna, som påverkar alla delar av samhället. Hur klimatfrågan hanteras kommer att ha stor betydelse för den globala utvecklingen. Ökande nivåer av koldioxid i atmosfären beror framför allt på förbränningen av fossila bränslen från olja, kol och naturgas. Transportsektorn svarar för cirka 25% av förbrukningen av fossila bränslen, och en motsvarande mängd koldioxidutsläpp. Vägtrafiken står för cirka 15%.



Klimatförändringarna samt tillgången och tillgängligheten till energikällor kan komma att påverka Volvokoncernen mycket kraftigt.

Det är därför viktigt att förbereda sig för användningen av andra bränslen än råolja. En stor del av arbetet inriktas på utveckling av nya drivlinor, energieffektivitet och alternativa bränslen.

Volvokoncernens verksamhet genererar transporter till och från produktionsanläggningarna. Logistikansvariga inom koncernen ser regelbundet över dessa flöden och genomför kontinuerligt förbättringsåtgärder, vilket leder till åtskilligt färre transporter och en betydande minskning av den totala miljöpåverkan. För att kunna mäta miljöpåverkan har Volvo Logistics tagit fram ett system för att beräkna miljöbelastningen.

Varje år inventeras förekomsten av förorenad mark på de fastigheter som ägs av Volvokoncernen. Förekomsterna har i allmänhet ett historiskt ursprung. Under 2006 pågick efterbehandlingsarbete på sex fastigheter.

Under 2006 har inga större miljöincidenter inträffat och inga miljötvister pågått.

För detaljerad miljöinformation om Volvokoncernens anläggningar se sidan 161.

Vid användning

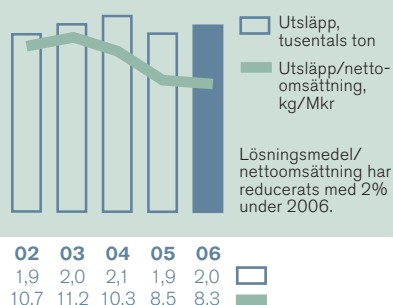
Den största miljöpåverkan från Volvokoncernens produkter uppkommer vid användning.

I produkterna används i huvudsak dieselmotorer, eftersom dessa har hög energieffektivitet och ger låga utsläpp. Förbättrad bränsleeffektivitet får mycket positiva effekter i form av minskade utsläpp av koldioxid och minskande kostnader för kunderna.

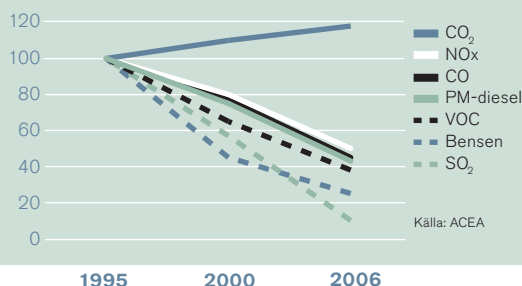


För att förbättra luftkvaliteten ställer myndigheterna i många länder allt hårdare krav på minskade emissioner av framför allt kväveoxider och partiklar. I EU infördes nya, hårdare emissionsbestämmelser den 1 oktober 2006 och i USA den 1 januari 2007 för lastbilar och bussar. Kraven skärps ytterligare om några år.

Lösningssmedel

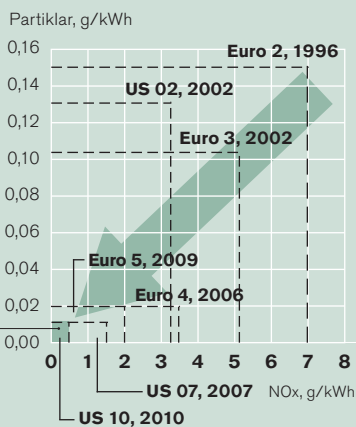


Kraftigt minskade emissioner



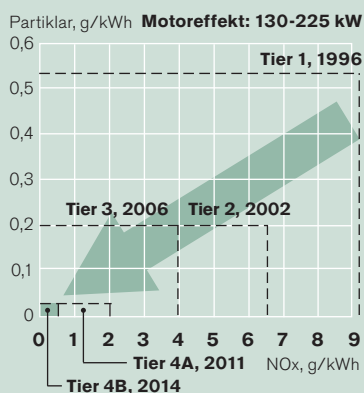
Emissioner från vägtransporterna inom EU.

Emissionslagstiftning för lastbilar och bussar



Alla tunga lastbilar och bussar som registreras i EU från och med den 1 oktober 2006 måste uppfylla kraven i lagstiftningen om Euro 4. Skillnaden mellan en motor som uppfyller nuvarande Euro 3 och en som når kraven i Euro 4 är avsevärd när det gäller avgasemission. Emissionerna av kväveoxider (NOx) måste minskas från 5 till 3,5 g/kWh, motsvarande en reduktion på 30%. Partikelemissionen (PM) måste reduceras från 0,1 till 0,02 g/kWh, en minskning med inte mindre än 80%. Euro 5, som börjar gälla den 1 oktober 2009, innebär en halvering av NOx-emissionerna jämfört med Euro 4.

Emissionslagstiftning för anläggningsmaskiner



Sedan 1996 har emissionerna av kväveoxider och partiklar minskat med ungefär 60%. I samband med införandet av Tier 3 introducerade Volvo Anläggningsmaskiner produkter utrustade med den nya tekniken V-ACT (Volvo Advanced Combustion Technology), som är en teknik för att anpassa förbränningen i motorn och på så sätt uppnå låga emissioner. Fram till 2014 ska emissionerna av kväveoxider och partiklar minska med ytterligare 90% från dagens Tier 3-nivå.

Framtidens transportlösningar

Volvokoncernen står väl rustad för att möta framtidens miljö- och energitjänningar. Stora resurser investeras i ett kontinuerligt arbete för att öka energieffektiviteten i dieselmotorn och därigenom minska bränsleförbrukningen, vilket är en vinst för miljön men är också av stor betydelse för kundernas lönsamhet, eftersom drivmedel svarar för en stor del av deras kostnader.

Samtidigt måste Volvokoncernen driva arbetet vidare med att anpassa dieselmotorn för olika alternativa bränslen och utveckla nya drivlinor, till exempel hybridteknik för tunga fordon.

Allt effektivare motorer



Sedan 1980 har bränsleförbrukningen i Volvos lastbilar minskat med 30% samtidigt som motorerna blivit allt renare. De senaste trettio åren har dieselmotorerna sett en hundrafaldig minskning av de reglerade utsläppen.

Under 2006 togs ytterligare viktiga steg. Volvokoncernen presenterade en helt ny motorfamilj för att möta de strängare miljökrav som började gälla i Nordamerika från den 1 januari 2007. Som en av de första lastbilstillverkarna fick Volvokoncernen sina motorer godkända i enlighet med US07 av den amerikanska miljömyndigheten EPA (Environmental Protection Agency).

USA har en mycket ambitiös plan för att minska utsläppen från den tunga trafiken. Från 2007 ska andelen av kväveoxider minskas med 50% och partiklar med hela 90% i nya motorer. En ytterligare skärpning av utsläppskraven i USA kommer att ske 2010.

I Europa uppfyller koncernens tunga motorprogram de hårdare utsläppskraven, Euro 4, som började gälla den 1 oktober 2006. Volvo har även utvecklat en motor som redan idag uppfyller de krav som kommer att gälla från

2009. Sedan april 2006 körs en sopbil utrustad med D13-motor i Euro 5-utförande – tre år innan

de europeiska lagkraven träder i kraft. Det är koncernens första kundleverans av Euro 5.

Alternativa drivmedel

Dieselmotorn är en mycket effektiv energiomvandlare och kan drivas med olika bränslen, bland annat syntetisk diesel och DME (dimetyleter). Den utgör också grunden för exempelvis olika former av hybrider med elmotorer, batterier och bränsleceller. Volvokoncernen ligger i framkant av denna utveckling.

Statliga Energimyndigheten beviljade under 2006 AB Volvo ett stöd på 62 Mkr för utveckling av tredje generationens DME-motorer för tunga fordon under perioden 2006–2010. Projektet ska leverera fordonstekniken för ett större fältprov med DME-drivna lastbilar som planeras till 2009 och 2010. Även Volvokoncernen investerar stora belopp i projektet.

Andra intressanta förnyelsebara bränslen är biodiesel (FAME, Fatty Acid Methyl Esters) och biogas. FAME passar utmärkt som låginblandning i konventionellt dieselbränsle. Med mindre förändringar kan motorerna även klara 100% biodiesel. Biogas ger minimala utsläpp av partiklar, kväveoxider, koldioxid samt en lägre ljudnivå i fordonet. Detta gör biogas speciellt lämpligt för fordon i stadstrafik.



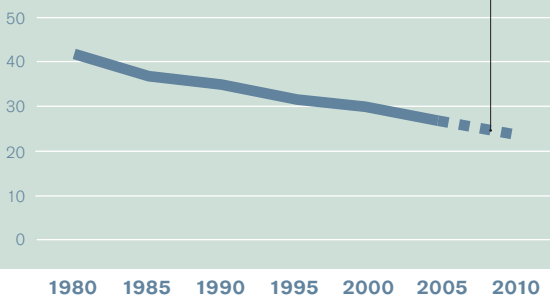
Hybridteknik för tunga fordon

Volvokoncernen presenterade i mars en hybridlösning som kan ge bränslebesparingar på upp till 35% i tunga fordon. Hybridlösningen ger de största bränslebesparingarna vid körning med många inbromsningar och accelerationer, exempelvis i stadsbusstrafik, stadsdistribution, renhållningsarbete och anläggningsarbete. Även fordonets underhållskostnader kan sänkas tack vare minskat slitage på bromssystemet. Dieselmotorn i hybridlösningen kan även drivas med biobränslen och därmed utföra ett koldioxidneutralt transportarbete.

Volvokoncernen deltar också i utvecklingen av en ny typ av batterier, Effpower, som bygger på den beprövade bly-syrateknik som används i dagens startbatterier. Genom den nya tekniken har effekten fördubblats, samtidigt som tillverkningskostnaderna för batterierna kan sänkas väsentligt jämfört med alternativen på marknaden. Med Effpower kan kostnadseffektiviteten i elektriska hybrider ökas ytterligare.

Volvokoncernens motorer blir allt bränslesnålare.

Minskad bränsleförbrukning, l/100 km



Utvecklingen av bränsleförbrukningen hos Volvos lastbilsmodell FH12, 40 ton.

Källa: Volvo



Volvos miljöpris till tre pionjärer inom marina ekosystem

Volvos miljöpris 2006 gick till tre framstående forskare för deras arbete om människans påverkan på världens fiskevatten och havsmiljöer.

Forskarna, professor Ray Hilborn från University of Washington i Seattle samt professorerna Daniel Pauly och Carl Walters från University of British Columbia i Vancouver, får priset för sina analysverktyg för att kartlägga de snabbt växande hoten mot de marina ekosystemen.

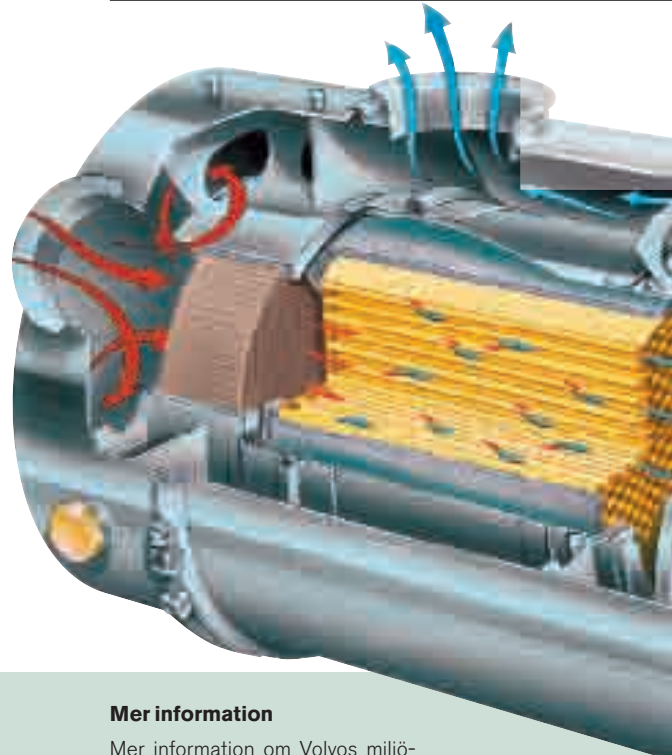
Volvos miljöpris instiftades 1988 för att stödja och uppmärksamma forskning och utveckling inom miljöområdet och har sedan dess fått status som en av världens mest prestigefyllda miljöutmärkelser. Prissumman på 1,5 Mkr delas ut av stiftelsen Volvos miljöpris.

Internt miljöpris till Volvo Lastvagnar i Nordamerika

Volvokoncernens interna miljöpris tilldelades en grupp anställda vid Volvo Lastvagnar i Nordamerika för en rad miljöförbättrande åtgärder vid lastbilsfabriken i New River Valley, Virginia.

Det vinnande laget bestod av Stephen Pierett, Michael Kijak, Frank Stanley, Channon Maycock, Danny Arnold och Thomas Newcomb. Lagets insatser innebar att vattenförbrukningen som används för testning minskade till hälften under perioden 2003–2005 och att ett system för återanvändning av processvatten installerats. Genom att arbeta med automatisk belysning, automatisering och kon-

Partikelfilter i genomskärning. Filter är ett sätt att reducera utsläpp av partiklar.



Mer information

Mer information om Volvos miljöarbete: bland annat policyer, miljöinformation om produkter och produktion, emissionslagstiftning och utbildningsmaterial finns på www.volvo.com

troll av byggnadens värme- och kylsystem minskade energiförbrukningen per tillverkad lastbil med över 60% under 2001–2005. Genom ökad avfallssortering och ett återvinningsprogram minskade mängden avfall till deponi till hälften under 2000–2005, samtidigt ökade återvinningen med över 75%. Investeringarna i projektet betalade sig på mindre än tre år, och den långsiktiga besparingen beräknas till cirka 11 Mkr per år.

Tack vare den stora minskningen av utsläpp av växthusgaser tillhör anläggningen i New River Valley de ledande fordonsfabrikerna inom det så kallade Climate Leader-program som den amerikanska miljömyndigheten EPA instiftat och som syftar till att minska koldioxidutsläppen. Under perioden 2003–2004 minskades utsläppen med 27% per tillverkad lastbil.

Miljöpris till Volvo Powertrain i Nordamerika

Volvo Powertrain i Hagerstown, Maryland, USA fick ett pris av organisationen "Businesses for the Bay" för sitt stora miljöengagemang. Volvo Powertrain i Hagerstown tillverkar motorer till Mack Trucks och Volvo Lastvagnar i Nordamerika.

"Businesses for the Bay" arbetar med skydda och bevara miljön kring Chesapeake Bay i Maryland på USA:s östkust. Volvo Powertrain har genomfört en rad miljöförbättrande åtgärder i sin fabrik och fick priset med motiveringen att det handlar om "Outstanding Achievement for Pollution Prevention at a Large Facility" (enastående gärning för att förebygga utsläpp vid stora anläggningar).

Volvo Powertrain har vidtagit en lång rad olika åtgärder för att bidra till en hållbar utveckling inom miljöområdet. Bland annat har man infört ett nytt och mer effektivt värmesystem i vilket det också går att använda icke-fossila bränslen. Allt spillvatten från tillverkningsprocesserna renas och återanvänds i fabriken, till exempel som kylvatten. Både belysningen och isoleringen i byggnaderna har moderniserats för maximal energieffektivitet.

Socialt ansvarstagande

Volvokoncernen har ambitionen att vara en god samhällsmedborgare som uppfyller lagar och regler och även i övrigt agerar med ansvar och respekt.

Volvokoncernen arbetar för lika möjligheter, rättvisa och mångfald. De anställda ska erbjudas utvecklande arbete i en god och säker arbetsmiljö.

Volvo som arbetsgivare

Volvokoncernens vision är att betraktas som världens ledande leverantör av kommersiella transportlösningar. En avgörande faktor för att förverkliga visionen är koncernens anställda och deras kunskap och kompetens. Koncernens strävan är att vara ett förstahandsval som arbetsgivare för såväl nuvarande som framtida anställda.

Vid utgången av 2006 arbetade 83.187 personer i koncernen. Varje enskild medarbetare ingår i ett arbetslag som förväntas ta aktiv del i koncernens utveckling, förändringsarbete och framtid. För att stödja detta strävar Volvokoncernen efter att skapa en arbetsmiljö där energi, passion och respekt för individen är ledstjärnor.

Företagskultur det som särskiljer

Förmågan att utveckla en konkurrenskraftig företagskultur är en avgörande, långsiktig faktor för lönsamhet. Till skillnad från tekniker, strategier, strukturer och affärsmodeller, är företagskulturen unik och svår att kopiera.

Volvokoncernens värderingar och företagskultur beskrivs i boken *The Volvo Way*, vars principer ska vara en ledstjärna för ledarna och medarbetarna i deras dagliga arbete.

The Volvo Way bygger på övertygelsen att varje medarbetare har förmåga och vilja att för-

bättra verksamheten och därmed även utveckla sin egen kompetens. Genom att gå från ord till handling, fokusera på genomförandet och driva igenom nödvändiga förändringar snabbare än konkurrenterna strävar Volvokoncernen efter att säkra en varaktig framgång.

De anställdas villkor

För att nå framgång på enskilda marknader krävs stor kunskap om de förutsättningar som präglar marknaden. Denna kunskap och erfarenhet byggs upp under lång tid och därför är det av stor vikt att sammansättningen av både ledningen och övriga anställda runt om i världen speglar de samhällen de verkar i. Vid samtliga av de större anläggningarna består huvuddelen av såväl ledning som anställda av personer med bakgrund i landet eller regionen i fråga.

Samtliga medarbetare har via intranätet tillgång till riktlinjer som rör personalpolitiken, värderingar, rekrytering och anställning, löner och andra förmåner, medarbetarsamtal samt kompetensutveckling.

Policyn för löne- och belöningsformer utgår från koncernens grundläggande värderingar och principer, formulerade i *The Volvo Way*. De är ett stöd i arbetet med att förverkliga företags visioner och affärsmål.

En avgörande faktor för att förverkliga visionen är koncernens anställda och deras kunskap och kompetens.

Lönesättning och belöning av medarbetare ska bidra till att Volvokoncernen uppfattas som ett attraktivt företag. Beteenden i linje med företagets värderingar belönas. Merprestation, kvalificerad utbildning och ansvarstagande värderas högt. Det gäller också förändringsvilja, intern rörlighet, internationellt arbete och inte minst ett gott ledarskap. Principerna för lönesättning och belöning ska vara tydliga och kända.

Lönerna ska vara individuella och differentierade. Samma grunder för lönesättning tillämpas för alla medarbetare. Lönen ska:

- Återspegla arbetets svårighetsgrad och utförda prestationer
- Ha en tydlig koppling till affären och resultatet
- Stimulera viljan till kompetensutveckling som leder till nya eller utvidgade arbetsuppgifter
- Stimulera till samarbete och kunskaps-spridning
- Vara marknadsanpassad

Arbetsmiljö

Arbetsmiljöarbetet syftar till att skapa en kreativ, frisk och energigivande arbetsmiljö, utan hälsorisker. En positiv arbetsmiljö som bidrar till utvecklingen av företagets konkurrenskraft och attraktivitet. I arbetsmiljöarbetet ingår att undersöka, genomföra och följa upp verksamheten på ett sätt så att ohälsa och olycksfall i arbetet förebyggs och en god arbetsmiljö uppnås. Arbetsmiljöarbetet ska ingå som en naturlig del i den dagliga verksamheten.

Som ett led i arbetet på arbetsmiljöområdet certifieras allt fler verksamheter i koncernen enligt den internationella standarden för arbetsmiljöledningssystem, OHSAS 18001. Systemet är ett verktyg för att kontrollera arbetsmiljöriskerna och vidta förbättringsåtgärder som sedan följs upp.

Friskvård och rehabilitering

De senaste åren har satsningen ökat på hälsa och minskad sjukfrånvaro. En minskning av sjukfrånvaron kan innebära en bättre livskvalitet

för den enskilde och en kostnadsbesparing för Volvokoncernen.

Arbetet omfattar bland annat ergonomi på arbetsplatsen, hälsorisker och hur dessa kan förebyggas, olika former av stödprogram, hälsoundersökningar samt hälsofrågor i samband med affärsresor och utlandsstationering.

Kontinuerlig kompetensutveckling

Kompetensutveckling är en ständigt pågående process som bland annat stöds av en intern utbildningsorganisation. Den erbjuder medarbetarna ett stort utbud av kurser och utbildningar inom områden som mångfald och kultur, ledarutveckling, projektutbildning, affärsförståelse och ekonomi, teknik, personlig utveckling, kommunikation, IT och språk. Alla utbildningar är planerade för att bidra till att uppnå koncernens affärsmål.

Det är ledarnas och medarbetarnas gemensamma ansvar att se till att varje grupp har de kunskaper, kompetenser och resurser som krävs för att nå framgång. Varje år ska medarbetaren ha ett medarbetarsamtal med sin närmaste chef.

Ledare i hela organisationen förväntas involvera sina arbetsgrupper i beslutsprocessen och sedan fokusera på verkställandet. Fokus på kunder, öppen dialog, återkoppling och personligt engagemang är viktiga principer i The Volvo Way och syftar till att förena koncernens strategier och mål med arbetsgruppens dagliga verksamhet. Mål ställs upp för varje enhet, avdelning och arbetsgrupp samt i stor utsträckning även för enskilda medarbetare i de individuella medarbetarsamtalen.

Framtida ledare

För att säkerställa tillgången till framtida ledare tillämpas en så kallad Ledarförsörjningsprocess. Syftet är att på ett systematiskt och transparent sätt identifiera, utveckla och behålla medarbetare med ledartalang, för att kunna säkerställa tillgången på kvalificerade

Volvo do Brasil framröstat som bästa arbetsgivare

Volvo do Brasil blev för andra året i rad framröstat som bästa arbetsgivare inom den brasilianska transportsektorn. Omröstningen genomfördes av tidningarna Exame och Você S/A. Volvo hade också den högsta poängen bland storbolagen vad gäller trivseln på jobbet och blev dessutom utsett till det bolag som har de bästa tjänsterna för de anställda inom området hälsa och sjukvård. Volvo placerade sig också högt inom kategorierna Identitet, som mäter företagets värderingar, produkter och visioner, Personlig utveckling samt Arbetets tillfredsställelse och motivation. I undersökningen ingick 150 bolag inom 20 olika branscher.

Pris för hälsofrämjande projekt

Ergonomiteamet på Macks Macungiefabrik mottog nyligen nyinstiftade Volvo Group Health and Wellbeing Award vid en ceremoni i Allentown, USA. Craig Souders, Greg Mikols och Dave Peirson, har jobbat sedan 2002 med att förbättra ergonomin i Macungiefabriken.

Arbetet har resulterat i att andelen belastningsrelaterade skador har sjunkit markant – från ett par hundra till ett drygt tiotal. Motiveringen till förstapriset var bland annat att "teamet bidragit till en väsentlig höjning av standarden i ergonomiarbetet som kan tjäna som stor inspiration för andra bolag inom Volvofamiljen".

Volvo Group Health and Wellbeing Award 2006 är en nyinstiftad utmärkelse som syftar till att uppmärksamma och belöna hälsofrämjande projekt inom koncernen.

och motiverade ledare i nyckelbefattningar på alla nivåer.

Ledarförsörjningsprocessen knyter an till koncernens strategiprocess och tar avstamp i den årliga Mål och Utvecklingssamtal-processen, där ledare och medarbetare möts och bland annat diskuterar prestationen som utförts under året jämfört med överenskomna mål, personlig kompetens och framtida potential. Detta är också ett tillfälle för medarbetarna att tydliggöra och få återkoppling på sina yrkesmässiga ambitioner.

I nästa steg används ledningsgrupperna på alla nivåer för att koppla ihop diskussionen om strategi och affär med den kompetens som behövs för att nå affärsmålen och den kompetens medarbetarna har idag. Man har också en diskussion om medarbetarens prestation, framtida potential samt kompetens- och karriärutveckling.

Volvokoncernen har de senaste åren ökat satsningen på hälsa och minskad frånvaro.

Nyckeltal

	2004	2005	2006
Antal anställda vid årets slut	81.078	81.856	83.187
Andel kvinnor, %	16	17	17
Andel kvinnliga styrelseledamöter, %	15	10	11
Andel kvinnliga verkställande direktörer och andra högre chefer, %	16	16	15

Sjukfrånvaro i koncernens svenska bolag

Total sjukfrånvaro av ordinarie arbetstid, %	5,2	4,7
varav sammanhängande sjukfrånvaro på 60 dagar eller mer utgör, %	51,4	49,6
Sjukfrånvaro (i procent av ordinarie arbetstid) fördelat efter kön		
Män, %	4,9	4,4
Kvinnor, %	6,7	5,7
Sjukfrånvaro (i procent av ordinarie arbetstid) fördelat efter ålderskategori		
29 år eller yngre, %	4,8	4,1
30-49 år, %	4,9	4,7
50 år eller äldre, %	6,2	5,1

Ökad mångfald - ett strategiskt mål

Uppförandekoden föreskriver bland annat att koncernen stöder och respekterar mänskliga rättigheter. Den säger vidare att samtliga medarbetare ska behandlas på ett sätt som inte är diskriminerande på grund av till exempel kön, ras, tro, ålder, funktionshinder, sexuell läggning,

nationalitet, politisk övertygelse, facktillhörighet, social eller etnisk tillhörighet.

Ett av de strategiska målen är att öka medvetenheten om och ta tillvara mångfalden i hela organisationen. För en internationell koncern med global verksamhet är det en förutsättning att organisationen aktivt speglar

kunderna och har förståelse för till exempel förhållanden på lokala marknader, olika kulturer och framtida medarbetares krav. Mångfald genererar kreativitet, vilket i sin tur ger upphov till innovation, som är en förutsättning för framgång.

Inom Volvokoncernen finns flera olika nätverk inom mångfaldsområdet. Inom flera enheter finns mångfaldsansvariga, vars uppdrag är att se till att kontinuerliga förbättringar sker på området.

Volvo Group Attitude Survey

Varje år genomförs den koncernövergripande undersökningen Volvo Group Attitude Survey. I undersökningen får medarbetarna ge sin syn



Fredrik Lindvall, monterar RM12-motorn på Volvo Aero i Trollhättan.

på sitt arbete och vad som behöver förbättras. Resultaten från undersökningen sammanställs och diskuteras inom varje grupp för att identifiera viktiga områden för förbättring.

Andelen nöjda medarbetare har ökat stadigt de senaste åren. Under 2006 var andelen 84% jämfört med 83% föregående år, 81% under 2004 och 77% under 2003. Andra viktiga resultat av undersökningen visar i vilken mån olika chefer involverar och kommunicerar med sin grupps medarbetare, ger återkoppling på arbetet och bidrar till att lösa konflikter.

Samverkan med fackliga organisationer

Den fackliga föreningsfriheten och rätten att teckna kollektivavtal respekteras i hela Volvokoncernen. I Europa finns Volvo European Works Council, som bildades 1996 i syfte att skapa ett forum för åsiktsutbyte mellan arbetsgivare och medarbetare. Volvo European Dialogue är ett möte där företrädare för arbetsgivare och medarbetare träffas en gång per år. Ordförande är koncernchef Leif Johansson. Utöver detta möte har företrädarna för de anställda två möten per år. Vartannat år ges representanter för olika produktionsenheter utanför EU möjlighet att medverka vid ett av dessa möten. År 2006 hölls ett sådant möte i Lyon, där ett femtontal utomeuropeiska anställda deltog.

Volvokoncernen ska fungera som en aktiv samverkanspartner i samhället

Under 2006 var Volvokoncernen inte inblandad i någon arbetsmarknadskonflikt.

Från tid till annan uppkommer behov av att omstrukturera vissa delar av Volvokoncernens verksamhet. I samband med omstruktureringar följs de lagar, regler och praxis som gäller i respektive land.

Under 2006 var Volvokoncernen inte inblandad i någon arbetsmarknadskonflikt.

Under 2006 var Volvokoncernen inte inblandad i någon arbetsmarknadskonflikt.

Sponsring

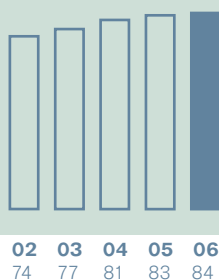
Idrott och kultur har varit i fokus för Volvokoncernens sponsring sedan 1970-talet. De aktiviteter Volvokoncernen väljer att sponsra har naturliga beröringspunkter med sina kundgrupper. Målet med sponsringen är att fördjupa relationen med kunderna och att stärka Volvokoncernens varumärken. Volvo har för närvarande sex långsiktiga sponsringsåtaganden: seglingstävlingen Volvo Ocean Race, golfturneringarna Volvo Masters i Europa och Asien samt Volvo China Open, Göteborgs Symfoniker, Göteborgs-Operan och Nobelmuseet i Stockholm. Därutöver sponsrar Renault Trucks fotbollslaget Olympique Lyonnais.



Geografisk fördelning av anställda



Andel nöjda medarbetare



Volvokoncernen i samhället

Volvokoncernen har ett brett engagemang i samhällsfrågor. Detta är viktigt eftersom koncernen är en stor arbetsgivare på många orter och verkar inom områden som har ett stort allmänintresse.

Samhällsengagemanget tar utgångspunkt i frågor om bland annat säkerhet och miljö. Strävan är att Volvokoncernen ska fungera som en aktiv samverkanspartner i samhället. Tillsammans med lokala myndigheter, frivilligorganisationer och privatpersoner försöker koncernen att på olika sätt bidra till en positiv samhällsutveckling.

Volvokoncernen respekterar sina leverantörers och kunders rätt till integritet och privatliv och följer lagar, regler och etablerade branschstandarder när det gäller marknadsföring, PR och sponsring. Under året fanns inga kända fall av överträdelse inom dessa områden.

Volvokoncernen lämnar inte bidrag till politiska partier eller religiösa organisationer.

Volvokoncernen har från tid till annan varit inblandad i diskussioner om att ge bidrag till olika typer av infrastrukturprojekt. Koncernen har hittills valt att avstå från att lämna sådana bidrag.

Mänskliga rättigheter

I Volvokoncernens uppförandekod regleras synen på mänskliga rättigheter, vilken tar sin utgångspunkt i FN:s deklarationer. Volvokoncernen accepterar inga former av barnarbete eller tvångsarbete, arbetar för lika möjligheter, rättvisa och mångfald. Minimialder för anställning är den ålder man uppnått då den obligatoriska skolgången avslutats. Dessa viktiga principer förutsätts följas även av Volvokoncernens samarbetspartners, oavsett var i världen dessa har sin verksamhet.

Utbildning i uppförandekoden

Volvokoncernen har etablerade, starka och värdefulla varumärken. Bland annat mot den bakgrunden är det av största vikt att Volvokoncernen strävar efter att samtliga medarbetare känner till koncernens uppförandekod och följer de principer som slås fast.

Volvokoncernen har cirka 6.500 chefer på global basis. Av dessa har 5.358 genomgått utbildning i uppförandekoden. Ett av momenten är en internetbaserad utbildning, som finns på elva olika språk. Internetutbildningen fick betyget bra eller utmärkt av 5.347 chefer. Utbildningen omfattade även Volvokoncernens webbplats och tidningsartiklar. Av cheferna svarade 88% att de uppmanat sina medarbetare att rapportera beteenden som kan vara i strid med principerna i uppförandekoden. Ytterligare utbildning kommer att riktas till de chefer, cirka 1.300 personer, som ännu inte svarat på hur de arbetar med uppförandekoden. Cheferna ansvarar för att övriga medarbetare får information om innehållet i uppförandekoden. Av de anställda har 74% uppgett att de fått information om uppförandekoden.

I november 2006 lanserades även ett internetbaserat utbildningsprogram rörande korruption för samtliga chefer. Vid årets slut hade 5.491 av dem genomgått utbildningen. Samtliga tjänstemän kommer att genomgå utbildningen under 2007.

Samarbeten i branschorganisationer

Volvokoncernen är medlem i flera arbetsgivarorganisationer, till exempel Svenskt Näringsliv, och branschorganisationer, bland annat de europeiska fordonstillverkarnas organisation ACEA.

Volvokoncernen deltar även i ett samarbete med EU-kommissionen om att förbättra lagstiftningen när det gäller kontrollen av emissionerna från fordon i användning som ska uppfylla avgaskraven enligt Euro 4 och kommande Euro 5.

Volvokoncernen deltar i flera olika fordonsforskningsprogram i bland annat Sverige, Frankrike och USA. Ett exempel är Gröna Bilen-programmet kring avancerad fordons-teknik som är inriktat på miljö och tillväxt för ett hållbart samhälle.

Samarbete med universitet och högskolor

Utbyte av kunskap med andra intressenter är ett av huvudmålen i Volvokoncernens projekt

och partnerskap. Ett exempel på sådan verksamhet är stiftelsen Future Urban Transport, där koncernen har ett kunskapsutbyte med universitet och forskningsinstitut om framtida transporter i tätorter. Volvokoncernen har också ett omfattande samarbete med universitet och högskolor i ett stort antal länder och har tagit initiativ till flera projekt av samhällsintresse.



Volvokoncernen deltar i många olika projekt på lokal, nationell och global nivå. Flera av dem finns beskrivna på Volvokoncernens webbplats www.volvo.com.

Ledande på säkerhet

Med allt fler fordon på vägarna och ett allt högre tempo i trafiken, ökar kraven på säkerhet på såväl förare som fordon. För Volvokoncernen handlar säkerhet om hur koncernens produkter används i samhället. Volvokoncernen arbetar konsekvent och kontinuerligt med att minimera riskerna för, och konsekvenserna av, olyckor, samt med att förbättra säkerheten och arbetsmiljön för förarna.

Den första utgångspunkten är att förebygga olyckor. Fel eller missbedömningar från människor i trafiken är en avgörande eller starkt bidragande orsak till flertalet av alla trafikolyckor, vilket visar hur viktigt det är med förebyggande egenskaper som god sikt, goda köregenskaper och bra bromsar. Även vid olyckor med anläggningsmaskiner är det oftast den mänskliga faktorn som är orsaken.

Den andra utgångspunkten är att förhindra skador. Volvokoncernen ligger långt framme när det gäller att konstruera fordon som skyddar förare och passagerare vid en kollision. Säkerhetslösningar omfattar bland annat vält-

Säkrare arbetsplatser när Volvo Anläggningsmaskiner satsar på skyddshjälm

Byggarbetsplatser hör till de mest olycksdrabbade arbetsplatserna. Volvo Anläggningsmaskiner har tagit fasta på problemet och inledde under 2006 en kampanj för ökad säkerhet på byggarbetsplatser. Volvo Anläggningsmaskiner har tagit fram ett säkerhetsprogram där säkerhetsproblemen angrips på tre plan - människan, maskinen och arbetsplatsen. Volvos skyddshjälm kommer att bli den mest synliga delen i ett brett initiativ för att förbättra hälsan och säkerheten för anläggningsarbetare.

provade hytter och karosser, frontalkollisionskydd, deformationszoner, säkerhetsbälten, deformerbar inredning och krockkuddar. Säkerhetsbältet är den i särklass viktigaste säkerhetsdetaljen.

Volvokoncernen var tidigt ute med att arbeta med att förbättra säkerheten för andra trafikanter. En stor andel av alla olyckor mellan lastbilar och personbilar sker front mot front. Redan 1996 introducerade Volvo det främre underkörningsskyddet, som förhindrar att personbilar kilas in under lastbilen vid en frontalkollision. Sedan 2001 är skyddet standard på Volvos lastbilar inom EU, och 2003 blev skyddet ett lagkrav inom EU. Uppföljning av olyckor visar att underkörningsskyddet minskar skadorna avsevärt.

Volvos trafikolycksforskning

Volvokoncernen och Volvo Personvagnar startade under året ett gemensamt centrum för trafikolycksforskning (Traffic Accident Research Centre) i Kina. Med en trafikolycksforskning på plats bygger Volvo upp kunskap som gör det möjligt att utveckla säkrare fordon och hoppas samtidigt kunna bidra till säkrare vägtrafik i världens folkrikaste land.

Volvokoncernens egen trafikolycksforskning är fordonsindustrins mest välutvecklade. Med centrum i Göteborg sedan början av 1970-talet och lokal verksamhet i USA har en unik faktabank byggts upp. Den innehåller bland annat detaljerad information om uppemot 40.000 olyckor med över 50.000 åkande.

Många av de säkerhetssystem som införts i lastbilar och bussar genom åren har utvecklats utifrån den kunskap som trafikolycksforskningen samlat in från verkliga trafikolyckor. Några exempel är deformerbar rattstång, främre underkörningsskydd FUPS (Front Underderrun Protection System) och stabiliseringsystemet ESP (Electronic Stability Program).

Volvo Bussar avser att installera ESP i turistbussar och bälten i alla fordon till år 2010.

Bältespåminnare standard

i Volvolastbilar

För att ytterligare bidra till ökad säkerhet för lastbilsföraren inför Volvo Lastvagnar en akustisk bältespåminnare som standard i alla lastbilar på den europeiska marknaden.

Statistiken visar att de flesta av de förare som omkommer eller skadas i trafiken inte använt säkerhetsbälte. Enligt de forskningsresultat Volvo Lastvagnars olycksforsknings-team har ställt samman, ger bältet stor effekt i minst 60 procent av olyckorna och skulle kunna, om det används rätt, bidra till att spara ett stort antal liv varje år.

Volvo erbjuder alkoholmätare för färjor som trafikerar Sverige

Volvokoncernen erbjuder rederier möjligheten att kostnadsfritt utrusta färjor som trafikerar Sverige med särskilda alkoholmätare. Tanken är att lastbils- och busschaufförer som använder färjorna frivilligt ska kunna testa om de klarar de svenska alkoholgränserna.

Sedan den 1 oktober 2006 är samtliga Stena Lines färjor som angör svenska hamnar utrustade med alkoholmätare.

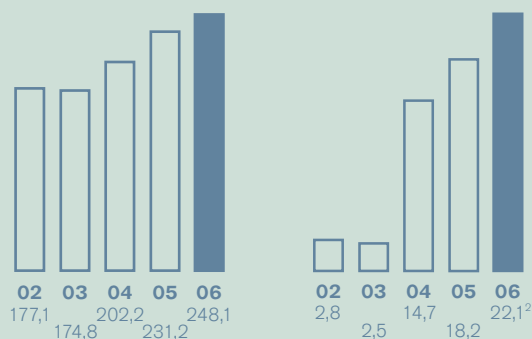
Förvaltningsberättelse

Volvokoncernen 2006

2006 var ett händelserikt år med omfattande produktlanseringar och stora omställningar i de industriella systemen, inte minst mot slutet av året. Trots detta gjorde Volvokoncernen sitt bästa år någonsin, både vad gäller försäljning och resultat.



Nettoomsättning¹, Mdr kr Rörelseresultat¹, Mdr kr



¹ År 2004, 2005 och 2006 är redovisade enligt IFRS och 2002 och 2003 enligt dåvarande svenska redovisningsprinciper. Se not 1 och 3.

² Exklusive justering av goodwill.

I Förvaltningsberättelsen fram till och med sid 85 redovisas Financial Services enligt kapitalandelsmetoden.

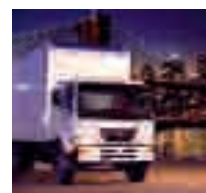
Viktiga händelser

"Nissan Diesels produkter och kunnande innebär ett värdefullt komplement till koncernens lastvagnsaffär. Nissan Diesel har en bra position i Japan och övriga Asien där Volvo ser en betydande tillväxt potential."

Leif Johansson

Samarbeten och förvärv

AB Volvo blev storägare i Nissan Diesel



Den 20 februari 2007 lade Volvo ett offentligt bud på den japanska lastbilstillverkaren Nissan Diesel. Budet, som stöds av Nissan

Diesels styrelse, innebär att Volvo betalar 540 JPY kontant per aktie och det totala värdet på Volvos bud uppgår till 7,5 miljarder kronor. Volvo äger sedan tidigare 19 procent i Nissan Diesel och preferensaktier motsvarande ytterligare 27,5 procent, efter full utspädning.

Volvos bud på Nissan Diesel innebär en premie på 32 procent räknat på snittkursen för de senaste tre månaderna. Budet löper till den 23 mars och är inte villkorat av en lägsta anslutningsgrad, men förutsätter erforderliga tillstånd från konkurrensmyndigheter. Volvo beräknar att likvid kan erläggas för förvärvade aktier omkring den 29 mars 2007. Om budet på Nissan Diesel går igenom och Volvo förvärfvar samtliga aktier kommer Volvo att ha betalat sammanlagt 13 miljarder kronor, vilket motsvarar 469 JPY per aktie.

Under 2005 sålde Nissan Diesel cirka 42.000 lastbilar och bussar. I Japan har Nissan Diesel en marknadsandel på cirka 24 procent inom tunga lastbilar samt cirka 15 procent inom medeltunga. Under 2005 uppgick omsättningen till cirka 32,5 miljarder kronor. Företaget har 8.900 anställda.

De studier av samverkansmöjligheter som gjorts gemensamt av Volvo och Nissan Diesel har visat på synergier på fem års sikt på cirka 200 MEUR årligen, drygt 1,8 miljarder kronor. En stor del av samordningsvinsterna följer av ökade inköpsvolymen men även inom produktutveckling, motorer och drivlinor beräknas det uppstå positiva effekter. Andra vinster uppstår genom att bolagen får tillgång till varandras återförsäljar- och servicenät i första hand i Asien men även i övriga delar av världen.

Volvo bedömer att den räntebärande nettoskulden i Nissan Diesel i enlighet med IFRS uppgår till cirka 7,5 miljarder kronor. Vid full konsolidering kommer således Volvos finansiella nettoställning, inbegripet köpeskillingen, att minska med 15 miljarder kronor.

I mars 2006 köpte Volvo 40 miljoner aktier i Nissan Diesel, motsvarande 13 procent av rösterna och kapital. I september samma år ökade Volvo ägandet till 58,2 miljoner aktier, motsvarande 19 procent av rösterna och kapital. Samtidigt köpte Volvo också samtliga 57,5 miljoner preferensaktier i bolaget som fram till 2014 kan konverteras i omgångar och vid full konvertering 2014 kan ge Volvo 46,5 procent av rösterna och kapital i bolaget, efter full utspädning.

Köpet stärker Volvokoncernens Asienstrategi och syftar till att ge koncernen tillgång till Nissan Diesels service- och återförsäljarnätverk i Japan och Sydostasien samtidigt som det öppnar för industriellt samarbete inom bland annat motorer och växellådor.

AB Volvo, Nissan Motor och Dongfeng Group har också för avsikt att, tillsammans med kinesiska myndigheter, undersöka hur Dongfeng Motor Co. Ltd:s verksamhet inom kommersiella fordon bäst kan utvecklas. Dongfeng Motor Co. Ltd ägs gemensamt av Nissan Motor och Dongfeng Group.

Renault Trucks tecknade avtal med GAZ Group

Renault Trucks ingick den 19 juni ett ramavtal med den ryska fordonskoncernen GAZ Group. Överenskommelsen innebär att GAZ Group får möjlighet att licenstillverka Renault Trucks 11-liters dieselmotor dCi för den ryska marknaden samt för de så kallade CIS-länderna (Commonwealth of Independent States). GAZ Group är en rysk fordonskoncern vars verksamhet omfattar tillverkning av lastbilar, bussar, anläggningsmaskiner och personbilar och avsikten är att använda Renault Trucks motorer i koncernens olika fordon. Överenskommelsen omfattar även köp av vissa tillverkningsmaskiner, möjlighet att använda verktyg samt utbildning och utbildning.

Volvo Bussar planerar karossarbete i Indien



Volvo Bussar och det indiska företaget Jaico Automobiles har träffat en överenskommelse om att starta ett gemensamt företag i Indien för tillverkning av busskarosser byggda på Volvo Bussars karossteknologi. Volvo Bussar blir majoritetsägare med en ägarandel på 70%. Det nya företaget planerar att bygga en ny fabrik med en kapacitet på 1.000 busskarosser per år. Busskarosserna kommer i första hand att användas till Volvobussar för den indiska marknaden, men det nya företaget kommer också att undersöka möjligheterna att exportera bussar till andra Volvomarknader. Jaico Automobiles är ett företag i Azad Group, som bedriver karossstillverkning i Bangalore och Jaipur.

Volvo Construction Equipment investerar i Kina



Volvo Construction Equipment tecknade under 2006, ett avtal om att förvärva motsvarande 70% av aktierna i den kinesiska tillverkaren av anläggningsmaskiner, Shandong Lingong Construction Machinery Co (Lingong). Kina är världens största marknad för hjullastare med en totalmarknad på cirka 110.000 enheter 2005. Lingong är Kinas fjärde största tillverkare av hjullastare med ett omfattande återförsäljarnätverk i landet. Förutom 16 olika modeller av hjullastare har Lingong ett mindre antal modeller av grävlastare, grävmaskiner och markvältar. Lingong har omkring 1.800 anställda och under 2005 uppgick bolagets omsättning till motsvarande knappt 2 miljarder kronor.

I januari 2007 slutfördes förvärvet av 70% av aktierna i Lingong, efter att ha erhållit alla nödvändiga godkännanden från de kinesiska myndigheterna. Volvo CE har betalat 328 miljoner yuan, motsvarande drygt 300 Mkr, för 70 procent av aktierna i Lingong. Under 2005 uppgick bolagets rörelseresultat till 10 miljoner yuan på en omsättning om 2 miljarder yuan. Affären har endast marginell påverkan på Volvos finansiella ställning.

Inriktningsbeslut om nedläggning av Volvo Aeros verksamhet i Bromma

I november meddelades att Volvo Aero hade inlett MBL-förhandlingar om avveckling av Volvo Aero Engine Services (VAES) i Bromma, som sysslar med underhåll av stora flygmotorer. På senare år har volymerna för de motorer som underhålls i Bromma, JT8D och JT9D, gått ner kraftigt. VAES har bland annat försökt kompensera dessa minskade volymer genom att komplettera med en tredje motortyp, PW4000, men volymerna har inte kommit upp i de nivåer

som krävs. Företaget har utrett andra möjligheter, men dessa försök har varit förgäves.

På VAES i Bromma arbetar 456 personer, varav 145 tjänstemän och 311 arbetare. Enligt inriktningsbeslutet kommer verksamheten att successivt avvecklas under 2007. Kostnaderna för en nedläggning är beräknade till 258 Mkr.

Dongfeng Motor Group, Nissan Motor och AB Volvo fördjupar diskussionerna om framtida samarbete

I januari 2007 meddelades att Dongfeng Motor Group Company Limited (DFG), Nissan Motor och AB Volvo fördjupar diskussionerna om möjligheten för AB Volvo att investera i den tunga och medeltunga fordonstillverkaren Dongfeng Motor Co, Ltd (DFL), som för närvarande är ett joint venture mellan DFG och Nissan Motor.

Nissan Motor ska i framtiden fokusera på personbilar och lätta kommersiella fordon och har sålt sitt innehav i Nissan Diesel till AB Volvo. Som en följd av detta inledde DFG, Nissan Motor och AB Volvo i slutet av 2006 diskussioner med kinesiska myndigheter om möjligheten till ett framtida samarbete mellan de inblandade parterna. DFG avser att upprätta mer konkurrenskraftiga samarbeten med Nissan Motor och AB Volvo i syfte att uppnå bästa möjliga utveckling inom respektive bolags specialområden.

För att gå vidare i det här avseendet har DFG, Nissan Motor, DFL och AB Volvo även undertecknat ett icke bindande ramavtal som syftar till att AB Volvo ska kunna investera i den tunga och medeltunga kommersiella fordonsdelen, samt framtida motorverksamhet, medan Nissan Motor fortsätter sitt långsiktiga samarbete med DFG vad gäller personbilar och lätta kommersiella fordon. Ett eventuellt definitivt avtal om en sådan transaktion kräver godkännande från kinesiska myndigheter.

Renault Trucks i distributionsavtal med Nissan Motor om lätt lastbil

Renault Trucks meddelade i januari 2007 att man skrivit under ett distributionsavtal gällande den lätta lastbilen Renault Maxity med tillverkaren Nissan Motor. En principöverenskommelse tecknades i februari 2006. Renault Maxity är en lätt distributionslastbil som utvecklas och tillverkas av Nissan Motor för Renault Trucks. Den nya lastbilen börjar säljas av Renault Trucks återförsäljare med start i mars 2007. Renault Maxity kompletterar Renault Trucks befintliga sortiment av lätta lastbilar, Renault Master och Renault Mascott, den tillverkas i viktclasser från 2,8 till 4,5 ton och erbjuds med tre olika motoralternativ.

Bolagsinformation

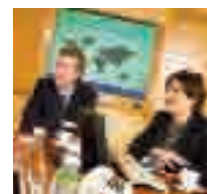
Årsstämma i AB Volvo

Vid årsstämman i AB Volvo den 5 april 2006 fastställdes styrelsens förslag att till aktieägarna dela ut 16:75 kronor per aktie, totalt cirka 6.775 Mkr.

Till styrelseledamöter i AB Volvo omvaldes Per-Olof Eriksson, Tom Hedelius, Leif Johansson, Louis Schweitzer och Finn Johnsson samt nyvaldes Ying Yeh, Philippe Klein och Peter Bijur. Finn Johnsson valdes till styrelseordförande.

Stämman beslutade att införa ett aktiebaserat incitamentsprogram under andra kvartalet 2006 för ledande befattningshavare i Volvo-koncernen. Programmet innebär huvudsakligen att maximalt 518.000 aktier av serie B i bolaget ska kunna tilldelas maximalt 240 ledande befattningshavare, inklusive medlemmarna i koncernledningen, under de första sex månaderna 2007. Tilldelning ska vara beroende av graden av uppfyllnad av vissa ekonomiska mål för räkenskapsåret 2006 som fastställts av styrelsen. För ytterligare information om aktiebaserade incitamentsprogram se not 34, sidorna 127–129, i Finansiell information 2006.

Volvos styrelse beslutade om nya finansiella mål



AB Volvos styrelse har beslutat att ändra bolagets finansiella mål. Bakom beslutet ligger att styrelsen bedömer att Volvo

idag har en strukturellt högre lönsamhet, starkare kassaflöde och annan riskprofil. Styrelsen fokuserar på tre externa finansiella mål omfattande tillväxt, rörelsemarginal och kapitalstruktur.

Det tidigare målet för rörelsemarginalen var 5–7% över en konjunkturcykel, inklusive verksamheten inom Volvo Financial Services. Det nya målet för rörelsemarginalen är satt till mer än 7% över en konjunkturcykel och omfattar all verksamhet i koncernen utom Volvo Financial Services, som för närvarande bidrar med ytterligare cirka 1 procentenhet. Målet avseende kapitalstruktur har ändrats från en nettoskuld-sättning om maximalt 30% av eget kapital till maximalt 40% av eget kapital. När det gäller koncernens mål för tillväxt har styrelsen valt att behålla målet om en årlig tillväxt om minst 10%.

Upplösning av reserv för uppskjutna skattefordringar ger positiv resultat effekt



AB Volvo har beslutat att lösa upp en värderingsreserv för uppskjutna skattefordringar i dotterbolaget Mack Trucks. Bakom

beslutet ligger Volvos bedömning att bolaget har en långsiktigt högre lönsamhet. Redovisningen av de uppskjutna skattefordringarna minskar skattekostnaden i det tredje kvartalets resultaträkning med 2.048 Mkr. I enlighet med gällande redovisningsregler gör Volvo en justering av goodwill med 1.712 Mkr som påverkar rörelseresultatet negativt. Den sammanlagda resultat effekten efter skatt för det tredje kvartalet blev positiv om 336 Mkr.

Nya produkter

Volvokoncernen premiärvisade hybridteknik för tunga fordon



I början av mars presenterade Volvokoncernen en ny, effektiv hybridlösning för tunga fordon. Volvokoncernens hybrid

ger de största bränslebesparingarna på sträckor med många inbromsningar och accelerationer, exempelvis stadsbusstrafik, stadsdistribution, renhållningsarbete och anläggningsarbete. Beräkningar visar på bränslebesparingar på upp till 35 procent i dessa applikationer.

Volvo Lastvagnar lanserade nya modeller för den nordamerikanska marknaden



I mars meddelade Volvo Lastvagnar att produktprogrammet på den nordamerikanska lastbilsmarknaden breddas genom lanseringen av två modeller med nya hyttvarianter för prestigesegmentet, Volvo VT830 och Volvo VN730. Båda modellerna riktar sig främst till enbilsåkare. De nu lanserade hyttmodellerna erbjuder samma invändiga rymlighet, och det lägre taket ger förbättrad aerodynamik och därmed förbättrad bränsleekonomi för ekipage med låga påbyggnader, till exempel tankbilar.

Volvo Lastvagnar breddar sin affär med nya, rena lastbilar för distributionstrafik

Volvo Lastvagnar siktar på att nå en bredare kundkrets utanför den tunga fjärrtrafiken. I maj presenterade företaget två helt nya distributionslastbilar – Volvo FL och Volvo FE. Samtidigt lanseras ett nytt affärskoncept för distributionstrafik i stadsmiljö.

Volvo FL och Volvo FE är renare, tystare och säkrare, vilket är viktigt för distributionskunder som främst finns i tätortsmiljöer. Båda modellerna uppfyller miljökraven enligt Euro 4 och Euro 5. Det senare lagkravet träder i kraft först 2009.

Volvo FL och Volvo FE vänder sig till en bredare kundkategori som huvudsakligen inte har transporttjänster som sin huvudnäring. Därför har Volvo Lastvagnar arbetat fram ett helt nytt affärskoncept som gör att kunden snabbt och enkelt kan köpa en nyckelfärdig lastbil med påbyggnad, bakgavelhiss och flera stödtjänster, som till exempel servicekontrakt.

Lansering av nya Renault Midlum och Renault Premium Distribution



Renault Trucks har lanserat nya versioner av distributionslastbilarna Renault Midlum och Renault Premium Distribution. De nya

bilarna har bland annat fått helt ny hytt, nytt chassi och ny drivlina. Renault Trucks har lagt stor vikt vid att minska bränsleförbrukningen och de nya bilarna är utrustade med nya 5- och 7-litersmotorer (Renault Midlum) samt 7- och 11-litersmotorer (Renault Premium Distribution). Den nya generationen motorer klarar emissionskraven Euro 4 som träder i kraft under 2006. Vissa modeller är också förberedda för Euro 5, som träder i kraft 2009.

Världspremiär för nya stadsbussen Volvo 7700



I juni visade Volvo Bussar för första gången den nya versionen av stadsbussen Volvo 7700. Volvo 7700 finns

både som 12-meters buss för upp till 95 passagerare och som 18-meters ledbuss med plats för upp till 150 passagerare. Den stora nyheten på Volvo 7700 är skiftet från 7-litersmotorn till Volvos nya 9-litersmotor, som finns både för diesel- och gasdrift och som klarar de nya kraven på avgasemissioner enligt Euro 4. Tack vare att Volvo har valt katalysator-tekniken SCR, kan företaget redan nu erbjuda sina kunder en motor som dessutom klarar de föreslagna kraven enligt Euro 5, krav som inte träder i kraft förrän 2009.

Renault Trucks lanserar ny version av lätt lastbil

Renault Trucks meddelade i januari 2007 att en ny version av den lätta distributionslastbilen Renault Mascott ska lanseras. Den nya Renault Mascott är utrustad med såväl ny växellåda, ny drivaxel som ny motor. Motorerna finns i två alternativ, 130 hk eller 150 hk, och klarar emissionskraven i Europa, Euro 4. Dessutom har Renault Mascott ett nytt effektivt bromssystem som ger den kortaste bromssträckan inom segmentet för lätta lastbilar. Renault Mascott är en av Renault Trucks storsäljare i sitt segment med nästan 15.000 fordon sålda under 2006. Leveranserna beräknas komma igång vid halvårsskiftet 2007.

Mack Trucks lanserar ny lastbil i anläggningssegmentet

Mack Trucks, Inc. lanserar en ny lastbilsmodell inom anläggningssegmentet, TerraPro Cabover. Mack har en ledande ställning i USA som leverantör av lastbilar inom detta segment. Modellen är en utveckling av Macks populära MR-serie och är särskilt anpassad för att kunna hantera betongpumpning. Den nya modellen erbjuder kunderna en ny förarmiljö med bland annat ergonomiska säten, generöst förarutrymme, nytt klimatsystem, lättåtkomlig instrumentpanel och gott om förvaringsutrymme. Stor vikt har också lagts på att minska ljudnivån och de vibrationer som uppkommer vid arbete. TerraPro Cabover kan utrustas med 11-litersmotorn MP7, som finns i klasserna 325–405 hk, eller 13-litersmotorn MP8, som finns i klasserna 415–485 hk. Båda motorerna är godkända enligt avgaskraven EPA 07.

Ny hjullastare lanserad

Under det fjärde kvartalet 2006 lanserade Volvo Anläggningsmaskiner sin största hjullastare hittills, den nya L350F, som ersätter L330E. L350F är utrustad med Volvos 16-litersmotor och med sina förbättrade egenskaper fungerar den utmärkt tillsammans med de största dumprarna, A35 och A40.

Resultatutveckling

2006 var ett framgångsrikt år. Nettoomsättningen ökade med 7% till 248 miljarder, periodens resultat steg till 16 miljarder, en ökning med 24%. Resultat per aktie steg till 40:20 kronor (32:22).

Nettoomsättning per affärsområde

Mkr	2004	2005	2006	% ¹
Lastbilar	136.879	155.396	166.306	7
Bussar	12.722	16.589	16.856	2
Anläggningsmaskiner	29.360	34.816	40.564	17
Volvo Penta	9.057	9.776	10.485	7
Volvo Aero	6.925	7.538	8.048	7
Övrigt	7.228	7.076	5.876	-17

Volvo-koncernen² 202.171 231.191 248.135 7

¹ Procentuell förändring avser 2006/2005.

² Justerat för ändrade valutakurser ökade nettoomsättningen med 8%.

Nettoomsättning per marknadsområde

Mkr	2004	2005	2006	% ¹
Västra Europa	102.498	106.479	113.569	7
Östra Europa	10.556	11.401	16.044	41
Nordamerika	52.426	67.233	73.657	10
Sydamerika	6.949	11.901	12.533	5
Asien	20.699	22.598	19.610	-13
Övriga marknader	9.043	11.579	12.722	10

Volvo-koncernen 202.171 231.191 248.135 7

¹ Procentuell förändring avser 2006/2005.

Rörelseresultat per affärsområde

Mkr	2004	2005	2006
Lastbilar	8.992	11.717	14.369
Bussar	253	470	633
Anläggningsmaskiner	1.898	2.752	3.888
Volvo Penta	940	943	1.002
Volvo Aero	403	836	345
Financial Services	1.365	2.033	2.301
Övrigt	8	-598	-427

Rörelseresultat¹ 13.859 18.153 22.111

Omvärdering av aktier	820	-	-
Justering av goodwill	-	-	-1.712

Rörelseresultat 14.679 18.153 20.399

¹ Exklusive omvärdering av aktier i Scania AB och Henlys Group Plc 2004 samt exklusive justering av goodwill 2006.

Nettoomsättning

Nettoomsättningen under 2006 uppgick till 248.135 Mkr (231.191) vilket motsvarade en ökning med 7% jämfört med föregående år. Justerat för ändrade valutakurser ökade nettoomsättningen med 8%.

Nettoomsättningen för Volvos lastbilsverksamhet uppgick till 166.306 Mkr vilket justerat för ändrade valutakurser motsvarade en ökning med 7%. Den ökade omsättningen berodde på en ökad försäljning i framförallt Nordamerika, Europa och Övriga marknader. I Nordamerika drevs efterfrågan av att kunder valde att köpa lastbilar innan nya avgaskrav trädde i kraft den 1 januari 2007 samt av ett fortsatt ökat transportbehov. I Europa ökade efterfrågan från en redan historiskt hög nivå. I hela Europa finns ett kraftigt ökande transportbehov, särskilt mellan öst och väst, vilket leder till ett ökat behov av tunga lastbilar. En betydande faktor är en stark ekonomisk utveckling i Europa. Den kraftigaste utvecklingen sker i östra Europa, där de nya EU-länderna bidrar starkt. Även länder utanför EU i östra Europa har en mycket gynnsam utveckling. Totalt levererade Volvokoncernens lastbilsverksamhet 219.931 lastbilar under 2006, vilket är 3% fler än föregående år.

Inom Bussar ökade nettoomsättningen med 2% jämfört med 2005, justerat för valutaeffek-

ter var ökningen 2%. Som ett resultat av brettat produktprogram och förbättrade marknadsandelar på en stigande världsmarknad ökade nettoomsättningen inom Anläggningsmaskiner med 17%, justerat för valutakurseffekter var ökningen 17%. Volvo Penta lyckades kompensera de minskade leveranserna av industrimotorer till Kina genom att växa på andra marknader. Under 2006 steg nettoomsättningen med 7%, justerat för valutakurseffekter var ökningen 8%. Återhämtningen inom flygbranschen påverkade Volvo Aero positivt och nettoomsättningen ökade med 7%, justerat för valutakursförändringar var ökningen 7%.

En stark ekonomisk tillväxt i kombination med ett stort behov av att ersätta en åldrande park av lastbilar och anläggningsmaskiner bidrog till att nettoomsättningen i Nordamerika ökade med 10%. I Europa ökade omsättningen med 10%, dock var skillnaden i tillväxttakt stor mellan de östra delarna av Europa, där tillväxten var hela 41%, och de västra delarna med en tillväxt på 7%. I Sydamerika växte nettoomsättningen med 5% som en konsekvens av ökad försäljning av framförallt lastbilar och anläggningsmaskiner.

Rörelseresultat

Rörelseresultatet för 2006 ökade med 12% till 20.399 Mkr (18.153). Resultatet belastades med justering av goodwill inom affärsområdet lastbilar på -1.712 Mkr, exklusive denna goodwilljustering ökade rörelseresultatet med 22% jämfört med 2005. Resultatförbättringen beror främst på en bättre produkt- och marknadsmix samt högre priser på nya produkter med ökat kundvärde.

Lastbilars rörelseresultat förbättrades till 14.369 (11.717) exklusive justering av goodwill på -1.712 Mkr. Ökningen var 23% jämfört med 2005. Det förbättrade resultatet är framförallt hänförligt till Nordamerika, där både Mack Trucks och Volvo Lastvagnar ökade lönsamheten genom god prisrealisering och ökande volymer. I Europa fortsatte Volvo Lastvagnar att förbättra sin intjäning medan lönsamheten för Renault Trucks minskade något.

Operativt nettoflöde per valuta

Mkr	2004	2005	2006
USD	13.100	18.300	17.700
EUR	6.700	9.300	14.100
GBP	4.200	5.200	5.700
CAD	2.800	3.300	2.700
Övriga valutor	9.300	11.100	10.800
Totalt	36.100	47.200	51.000

Rörelseresultatet i Bussar fortsatte att förbättras som en följd av tidigare genomförda omstruktureringar. För helåret 2006 blev rörelseresultatet 633 Mkr, vilket är en ökning med 35%. Genom god kostnadskontroll och ökade volymer kunde även Anläggningsmaskiner fortsätta att förbättra sin lönsamhet. Rörelseresultatet ökade med 41% till 3.888 Mkr för 2006.

Volvo Penta kunde under 2006 bibehålla sin höga lönsamhet och samtidigt genomföra offensiva satsningar inom produktutveckling och betydande marknadsatsningar för att dra nytta av den nya och konkurrenskraftiga produktportföljen. Rörelseresultatet för 2006 ökade med 6% och uppgick till 1.002 Mkr.

Återhämtningen inom flygbranschen gjorde att volymerna för Volvo Aero ökade. I november beslutades att avveckla underhållsverksamheten i Bromma, som under många år visat förluster. Resultatet för 2006 påverkades negativt av kostnader för avvecklingen med 258 Mkr. Rörelseresultatet för 2006 minskade till 345 Mkr jämfört med 836 Mkr för 2005.

I rörelseresultat för 2006 ingår en positiv effekt på 357 Mkr sedan Brasiliens högsta domstol gett AB Volvo rätt i en tvist om exportkrediter, därutöver ingår kostnader för avvecklingen av Volvo Aeros verksamhet i Bromma på 258 Mkr samt cirka 100 Mkr för kapacitetsanpassningar i Nordamerika och kostnader på cirka 1.100 Mkr för omställningar av det industriella systemet, produktionsstarter av nya motorer och lastbilar inom framförallt Renault Trucks. I rörelseresultatet för 2005 ingick kostnader om cirka 500 Mkr från omfattande produktlanseringar och produktionsstarter, kostnader relaterade till Volvos innehav i Peach County Holding Inc (busstillverkaren Blue Bird) om 653 Mkr samt en reavinst från försäljningen av Celero Support på cirka 430 Mkr.

Valutapåverkan på rörelseresultatet

Rörelseresultatet för 2006 påverkades negativt med cirka 1 Mdr till följd av förändrade valutakurser jämfört med 2005. Den främsta orsaken är att den amerikanska dollarn försvagades under året.



Koncernens resultaträkning¹

Mkr	2004	2005	2006
Nettoomsättning	202.171	231.191	248.135
Kostnad för sålda produkter	-158.453	-180.823	-192.242
Bruttoresultat	43.718	50.368	55.893
Forsknings- och utvecklingskostnader	-7.614	-7.557	-8.354
Försäljningskostnader	-18.317	-19.616	-19.999
Administrationskostnader	-5.310	-6.147	-6.352
Övriga rörelseintäkter och rörelsekostnader	7	-397	-3.292
Resultat från Financial Services ¹	1.365	2.033	2.301
Resultat från andelar i intresseföretag	2	-568	61
Resultat från övriga aktier och andelar	828	37	141
Rörelseresultat²	14.679	18.153	20.399
Ränteeinkäfter och liknande resultatposter	993	816	897
Räntekostnader och liknande resultatposter	-1.426	-1.134	-816
Övriga finansiella intäkter och kostnader ³	-1.210	181	-181
Resultat efter finansiella poster	13.036	18.016	20.299
Inkomstskatter	-3.129	-4.908	-3.981
Periodens resultat⁴	9.907	13.108	16.318
⁴ Hänförligt till:			
Moderbolagets aktieägare	9.867	13.054	16.268
Minoritetsandelar i resultat	40	54	50
	9.907	13.108	16.318
Resultat i kronor per aktie	23:58	32:22	40:20

¹ Financial Services redovisat enligt kapitalandelsmetoden.

² 2006 inkluderar justering av goodwill uppgående till -1.712 Mkr.

³ 2004 inkluderar en nedskrivning relaterande till innehavet i Henlys Group uppgående till 1.196 Mkr.

Förändring av rörelseresultatet

Mdr kr	
Rörelseresultat 2005	18,2
Högre volymer och förbättrade bruttomarginaler	5,8
Högre resultat från Financial Services	0,5
Effekt av valutakursförändringar	-1,0
Lägre aktivering av utvecklingskostnader	-0,6
Högre utgifter för forskning och utveckling	-0,2
Högre försäljnings- och administrationskostnader	-0,6
Justering av goodwill i dotterbolaget Mack Trucks	-1,7
Omstruktureringskostnader Volvo Aero, Bromma	-0,3
Utfall i tvist angående exportkrediter i Brasilien	0,4
Övrigt	-0,1
Rörelseresultat 2006	20,4

Rörelsemarginal

%	2004	2005	2006
Lastbilar	6,6	7,5	8,6
Bussar	2,0	2,8	3,8
Anläggningsmaskiner	6,5	7,9	9,6
Volvo Penta	10,4	9,6	9,6
Volvo Aero	5,8	11,1	4,3
Volvokoncernen¹	6,9	7,9	8,9
Volvokoncernen	7,3	7,9	8,2

¹ Exklusive omvärdering av aktier i Scania AB och Henlys Group 2004 samt exklusive justering av goodwill 2006.

Valutakursernas inverkan på rörelseresultatet

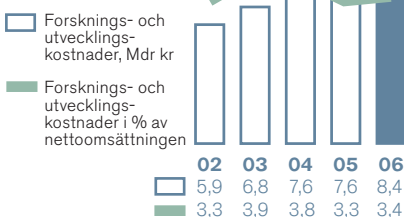
Jämfört med föregående år, Mdr kr

Nettoomsättning ¹	-0,1
Kostnad för sålda produkter	-0,5
Forsknings- och utvecklingskostnader	0,0
Försäljnings- och administrationskostnader	0,0
Övriga rörelseintäkter och rörelsekostnader	-0,4
Resultat från innehav av aktier och andelar	0,0

Sammanlagd effekt av valutakursförändringar på rörelseresultatet -1,0

¹ Koncernens försäljningsvärde redovisas till genomsnittliga avstakurser och effekten av gjorda valutasekringar redovisas bland "Övriga rörelseintäkter och rörelsekostnader"

Forsknings- och utvecklingskostnader¹



¹ År 2004, 2005 och 2006 är redovisade enligt IFRS och 2002 och 2003 enligt dåvarande svenska redovisningsprinciper. Se not 1 och 3.



Finansiella poster

Nettot av ränteintäkter och räntekostnader för 2006 var 81 Mkr, jämfört med -318 Mkr föregående år. Förbättringen är framförallt relaterad till högre korta marknadsräntor i Sverige samt lägre kostnader för pensionskulden, som en konsekvens av att kapitaltillskott till koncernens pensionsstiftelser gjorts.

Övriga finansiella intäkter och kostnader påverkades negativt av marknadsvärdering av derivatinstrument som används för att säkra koncernens kundkreditportfölj. Den negativa omvärderingseffekten var 61 Mkr för 2006 och är en konsekvens av sjunkande långräntor i USA och Kanada under andra halvåret 2006. Under 2005 var omvärderingseffekten positiv med 251 Mkr.

Inkomstskatter

Kostnaden för inkomstskatter för 2006 var 3.981 Mkr och skattesatsen var 20%. Under det tredje kvartalet redovisades en skatteintäkt på 2.048 Mkr hänförlig till upplösning av en värderingsreserv avseende uppskjutna skattefordringar i Mack Trucks Inc. Under 2005 var kostnaden för inkomstskatter 4.908 Mkr och skattesatsen 27%.

Periodens resultat

Periodens resultat blev 16.318 Mkr (13.108), vilket motsvarar en vinst per aktie på 40:20 kr (32:22). Avkastningen på eget kapital var 19,6% (17,8%).

Finansiell ställning

Styrelsen föreslår en ordinarie utdelning om 25 kronor per aktie samt en extrautbetalning i form av en aktiesplit på 6:1 där den sjätte aktien inlöses av AB Volvo för 25 kronor per aktie.

Balansräkning

Volvokoncernens totala tillgångar uppgick till 258,4 miljarder kronor den 31 december 2006, en ökning med 1,2 miljarder kronor jämfört med slutet av år 2005. Koncernens totala goodwillvärde uppgår till 8,8 miljarder kronor, redovisat under immateriella anläggningstillgångar. I detta värde inkluderas en justering på 1,7 miljarder kronor som gjorts i enlighet med gällande redovisningsregler i samband med att AB Volvo under året löst upp en värderingsreserv för uppskjutna skattefordringar med 2,0 miljarder kronor i dotterbolaget Mack Trucks Inc. Investeringar i utvecklingskostnader uppgick under 2006 till 2,9 miljarder kronor vilket medförde en nettokapitalisering om 1,3 miljarder kronor och att utvecklingskostnadernas nettovärde per den 31 december 2006 var 8,2 miljarder kronor.

Volvokoncernens tillgångar i operationell leasing är i stort sett oförändrade jämfört med 31 december 2005. Under denna rad i balansräkningen redovisas försäljning med återköpsavtal, vilket medför att intäkten av en försäljning fördelas under avtalets längd som om det vore ett leasingavtal.

Aktier och andelar ökade under året med 5,5 miljarder kronor genom AB Volvos förvärv av aktier i Nissan Diesel från Nissan Motor. Totalt äger AB Volvo 19% av aktierna i bolaget. Dessutom har AB Volvo köpt samtliga 57,5 miljoner preferensaktier i Nissan Diesel från Nissan Motor och japanska banker. Sammantaget motsvarar dessa poster efter konvertering, 46,5% av aktierna i Nissan Diesel.

Nettovärdet av tillgångar och skulder relaterade till pensioner och liknande förpliktelser

Förändring av finansiell netto-ställning, exkl Financial Services

Mdr kr	
31 december 2005	18,7
Kassaflöde från den löpande verksamheten	21,9
Nettoinvesteringar i anläggningar och leasingtillgångar	-9,3
Operativt kassaflöde	12,6
Förvärv och avyttringar av aktier, netto	-5,8
Förvärvade och avyttrade enheter	0,6
Förändring av avsättning för pensioner och liknande förpliktelser	3,3
Utdelning till Volvos aktieägare	-6,8
Valutaeffekt	1,0
Övrigt	1,1
Total förändring	6,0
31 december 2006	24,7

uppgår den 31 december 2006 till 6,7 miljarder kronor, en minskning med 4,8 miljarder kronor jämfört med föregående år. Förutbetalda pensioner utgör 2,0 miljarder kronor, vilket är en ökning på 1,5 miljarder kronor jämfört med slutet av år 2005, vilken relateras till Volvokoncernens verksamheter i USA och Storbritannien. Minskningen av avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser härrör sig främst till förändrade valutakurser och under året gjorda överföringar till pensionsplaner. Pensioner och liknande förpliktelser till ett värde av 2,9 miljarder kronor redovisas utanför AB Volvos balansräkning, vilket är oförändrat jämfört med föregående år.

Värdet på Volvokoncernens varulager är i stort sett oförändrat 31 december 2006 jämfört med samma tidpunkt föregående år. Under året har färdiga produkter minskat med 1,2 miljarder kronor medan produktionsmaterial med mera ökat med 1,5 miljarder kronor.

**Koncernens balansräkning
31 december**

Mkr	Volvokoncernen, exkl Financial Services ¹			Financial Services			Volvokoncernen totalt		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006	2004	2005	2006
Tillgångar									
Immateriella anläggningstillgångar	17.570	20.348	19.054	42	73	62	17.612	20.421	19.117
Fastigheter, maskiner och inventarier	27.260	31.330	30.493	3.891	3.738	3.886	31.151	35.068	34.379
Tillgångar i operationell leasing	8.477	10.260	11.822	773	700	279	19.534	20.839	20.501
Aktier och andelar	10.116	10.357	16.565	193	28	29	2.003	751	6.890
Långfristiga fordringar i kundfinansieringsverksamhet	147	725	582	33.887	39.083	39.276	25.187	31.184	32.089
Långfristiga räntebärande fordringar	1.797	1.399	3.463	5	60	60	1.741	1.433	3.150
Övriga långfristiga fordringar	6.492	7.242	7.723	212	271	393	6.100	7.026	7.913
Varulager	28.291	33.583	33.893	307	342	318	28.598	33.937	34.211
Kortfristiga fordringar i kundfinansieringsverksamhet	83	652	611	29.531	38.907	36.979	26.006	33.282	32.653
Kortfristiga räntebärande fordringar	10.330	6.292	9.751	0	0	0	1.643	464	966
Övriga kortfristiga fordringar	30.043	36.750	35.612	1.628	1.607	1.564	29.647	35.855	34.654
Anläggningstillgångar för försäljning ²	-	-	805	-	-	-	-	-	805
Kortfristiga placeringar	25.839	28.662	20.324	116	172	18	25.955	28.834	20.342
Likvida medel	8.789	7.385	9.583	914	868	1.238	8.791	8.113	10.757
Tillgångar	175.234	194.985	200.281	71.499	85.849	84.102	223.968	257.207	258.427
Eget kapital och skulder									
Eget kapital ³	70.155	78.760	87.188	8.306	9.634	9.703	70.155	78.760	87.188
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	14.677	11.966	8.661	26	20	31	14.703	11.986	8.692
Övriga avsättningar	14.115	17.164	19.385	845	1.264	1.321	14.993	18.556	20.970
Lån	13.968	13.097	9.779	57.860	69.993	67.991	61.807	74.885	66.957
Skulder hänförliga till anläggningstillgångar för försäljning ⁴	-	-	280	-	-	-	-	-	280
Övriga skulder	62.319	73.998	74.988	4.462	4.938	5.056	62.310	73.020	74.340
Eget kapital och skulder	175.234	194.985	200.281	71.499	85.849	84.102	223.968	257.207	258.427
Eget kapital och minoritetskapital som andel av totala tillgångar, %									
	40,0	40,4	43,5	11,6	11,2	11,5	31,3	30,6	33,7

1 Financial Services redovisat enligt kapitalandelsmetoden.

2 Varav räntebärande 5 Mkr (-; -).

3 Varav minoritetsintressen 284 Mkr (260; 229).

4 Varav räntebärande 7 Mkr (-; -).

Under 2006 minskade kortfristiga placeringar hos fastighetsfinansierade institut med 12,9 miljarder kronor, vilket i viss mån vägs upp av att placeringarna hos bank och finansinstitut ökat med 6,6 miljarder kronor. Totalt har kortfristiga placeringar minskat med 8,5 miljarder kronor under 2006 bland annat till följd av amortering av lån. Under samma tid har likvida medel ökat med 2,6 miljarder kronor. Förändrade valutakurser minskade tillgångarna med 14,5 miljarder kronor, vilket framför allt påverkat fordringar i kundfinansieringsverksamhet, lager och övriga fordringar.

Eget kapital uppgick den 31 december 2006 till 87,2 miljarder kronor, motsvarande en soliditet på 43,5%, exklusive Financial Services. Förändringar av eget kapital under året specificeras på sidan 89. Koncernens finansiella nettotillgångar uppgick vid samma

Finansiell nettoställning

Mkr	2004	2005	2006
Långfristiga räntebärande fordringar	1.797	1.399	3.463
Kortfristiga räntebärande fordringar	10.330	6.292	9.751
Anläggningstillgångar för försäljning, räntebärande	-	-	5
Kortfristiga placeringar	25.839	28.662	20.324
Kassa och bank	8.789	7.385	9.583
Summa finansiella tillgångar	46.755	43.738	43.126
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	-14.677	-11.966	-8.661
Lån	-13.968	-13.097	-9.779
Skulder hänförliga till anläggningstillgångar för försäljning, räntebärande	-	-	-7
Summa finansiella skulder	-28.645	-25.063	-18.447
Finansiell nettoställning	18.110	18.675	24.679

tidpunkt till 24,7 miljarder kronor, motsvarande 28,3% av eget kapital. Förändringar av finansiell nettoställning specificeras i vidstående tabell.

Volvokoncernens lån minskade under 2006 med 7,9 miljarder kronor. Nedgången beror på

minskade obligationslån och övriga lån.

Totala eventualförpliktelser uppgick den 31 december 2006 till 7,7 miljarder kronor, en minskning med 0,2 miljarder kronor jämfört med 31 december 2005.

Kassaflödesanalys

Det operativa kassaflödet, exklusive Financial Services ökade till 12,6 miljarder kronor (6,8). Under året gjordes överföringar till pensionsstiftelser om 3,3 miljarder kronor (4,4).

Kassaflöde

Volvokoncernens operativa kassaflöde, exklusive Financial Services, uppgick till 12,6 miljarder kronor. Det positiva utfallet under 2006 berodde främst på en gynnsam resultatutveckling. Under året genomfördes överföringar till pensionsstiftelser, vilket redovisas på raden Förändringar i rörelsekapital med 3,3 miljarder kronor.

Som en konsekvens av den fortsatt ökande kreditportföljen var det operativa kassaflödet negativt om -1,8 miljarder kronor (-4,4) inom Financial Services.

Investeringar

Investeringar i anläggningar under 2006, exklusive Financial Services, uppgick till 9,7 miljarder kronor (9,9). Lastvagnars investeringar uppgick till 6,0 miljarder kronor (6,7). Investeringar inom Lastvagnar utgörs bland annat av nytt slutmåleri för hytter i Umeå, Sverige, ökning av antalet Volvo Truck Centers i framför allt Europa, energibesparande investeringar i Macungie-fabriken, USA, utveckling

av produktionsanläggningar inom Renault Trucks inklusive flytt från Villaverde till Bourgen-Bresse. Lastvagnars investeringar inkluderade även investeringar kopplade till de nya emissionskraven Euro4 och US07, slutfasen av modifieringen i fabriken för motorer och transmissioner i Hagerstown, USA, samt investeringar relaterade till nya produkter. Investeringarna ökade inom Anläggningsmaskiner till 1,7 miljarder kronor från 0,9 miljarder kronor. Huvuddelen av investeringarna utgörs av kapacitetsökande investeringar samt investeringar kopplade till ny generation av grävmaskiner, C-serien. Volvo Aeros investeringar ökade under 2006 till 1,0 miljarder kronor från 0,8 miljarder kronor. En stor del av dessa investeringar avser del två för den nya flygmotorn GENx (inträdesavgifter) i samarbete med General Electrics. I Trollhättan, Sverige, har en omfattande förnyelse av FMS-celler avslutats. Bussars investeringar ligger kvar på nivån 0,3 miljarder kronor och var huvudsakligen kopplade till ny motorgeneration, samt nytt produktprogram. Volvo Pentas investeringar

ligger kvar på nivån 0,2 miljarder kronor och består huvudsakligen av kapacitetsinvesteringar samt ett nytt måleri i Vara, Sverige.

Godkända, kommande investeringar avseende fastigheter, maskiner och inventarier uppgår till 6,8 miljarder kronor (7,8).

Investeringar i leasingfordon uppgick till 0,5 miljarder kronor (0,3).

Kassaflödesanalys i sammandrag, Financial Services

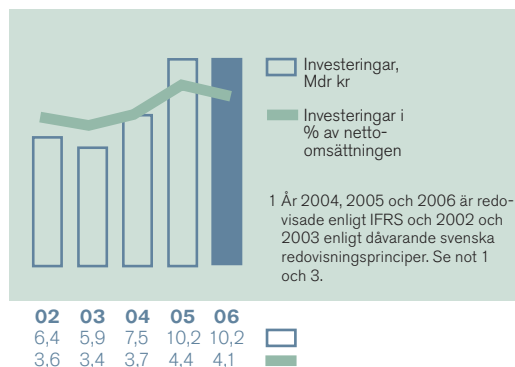
Mdr kr	2004	2005	2006
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-2,5	-4,2	-1,4
Nettoinvesteringar	-3,0	-0,2	-0,4
Operativt kassaflöde	-5,5	-4,4	-1,8

Kommande investeringar, godkända¹

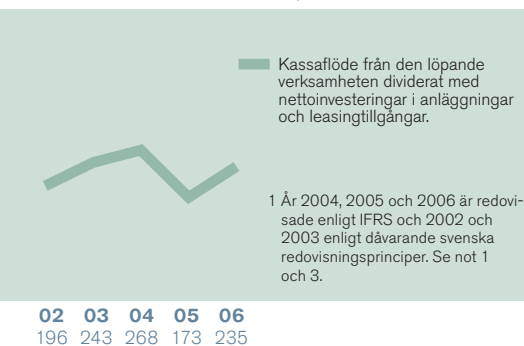
Mdr kr	
Lastbilar	4,8
Bussar	0,1
Anläggningsmaskiner	0,7
Volvo Penta	0,2
Volvo Aero	0,5
Övriga bolag	0,5
Totalt	6,8

¹ Avser fastigheter, maskiner och inventarier.

Investeringar¹, exklusive Financial Services



Självfinansieringsgrad¹, exklusive Financial Services, %



Förvärv och avyttringar

Under 2006 gjordes investeringar i Nissan Diesel och i Deutz vilket innebar att investeringar i aktier och andelar påverkade kassaflödet negativt med 5,8 miljarder kronor (positivt 0,3).

Förvärvade och avyttrade verksamheter påverkade kassaflödet positivt 0,5 miljarder kronor (0,7).

Finansiering och utdelning

Nettoförändring av lån under 2006 minskade likvida medel med 2,6 miljarder kronor, varav årets nyupplåning, främst emission av obligationer, tillförde 69,3 miljarder kronor. Årets amortering uppgick till 72,2 miljarder kronor. Ökningen av lån under 2005 ökade likvida medel med netto 3,6 miljarder kronor.

Under året betalades utdelning uppgående till 6,8 miljarder kronor, vilket motsvarar 16:75 kronor per aktie, till AB Volvos aktieägare.

Förändring av likvida medel

Volvokoncernens likvida medel ökade under året med 2,6 miljarder kronor och uppgick till 10,8 miljarder kronor per den 31 december 2006.

Kassaflödesanalys i sammandrag

Mdr kr	2004	2005	2006
Rörelseresultat	13,3	16,1	18,1
Avskrivningar	7,1	7,3	10,0
Övriga ej kassapåverkande poster	-0,6	0,2	0,6
Förändringar i rörelsekapital	-1,4	-5,6	-3,1
Finansiella poster och betalda inkomstskatter	-0,2	-1,9	-3,7
Kassaflöde från den löpande verksamheten	18,2	16,1	21,9
Investeringsverksamheten			
Investeringar i anläggningar	-7,2	-9,9	-9,7
Investeringar i leasingtillgångar	-0,3	-0,3	-0,5
Försäljning av anläggningar och leasingtillgångar	0,7	0,9	0,9
Operativt kassaflöde exkl Financial Services	11,4	6,8	12,6
Operativt kassaflöde, Financial Services	-5,5	-4,4	-1,8
Operativt kassaflöde, elimineringar	0,0	-0,6	-0,7
Operativt kassaflöde, Volvokoncernen	5,9	1,8	10,1
Aktier och andelar, netto	15,1	0,3	-5,8
Förvärvade och avyttrade verksamheter	-0,1	0,7	0,5
Räntebärande fordringar inklusive kortfristiga placeringar, netto	-6,4	-1,3	7,7
Kassaflöde efter nettoinvesteringar	14,5	1,5	12,5
Finansieringsverksamheten			
Nettoförändring av obligationslån och övriga lån	-8,8	3,6	-2,6
Återköp av egna aktier	-2,5	-1,8	-
Utdelning till AB Volvos aktieägare	-3,4	-5,1	-6,8
Övrigt	0,0	0,0	0,0
Förändring av likvida medel exklusive omräkningsdifferenser	-0,2	-1,8	3,1
Omräkningsdifferenser på likvida medel	-0,2	1,1	-0,5
Förändring av likvida medel	-0,4	-0,7	2,6

Riskhantering – en viktig del av vår verksamhet

All affärsverksamhet inbegriper risker – ett kontrollerat risktagande är en förutsättning för att upprätthålla en uthålligt god lönsamhet.

>>> Risk kan vara beroende av händelser i omvärlden och påverka en viss bransch eller marknad. Risken kan även vara rent företags-specifik. Inom Volvo arbetar vi dagligen med att identifiera, mäta och hantera risker – i vissa fall kan vi påverka sannolikheten att en riskrelaterad händelse inträffar. I de fall händelsen ligger utom vår kontroll inriktas vårt arbete på att mildra konsekvenserna.

Vi har valt att dela de risker Volvokoncernen är exponerad mot i tre huvudkategorier: Omvärldsrisk, Finansiell risk och Verksamhetsrisk.

Omvärldsrisk

Fordonsbranschen är cyklisk

Historiskt har det skett kraftiga svängningar i efterfrågan på Volvokoncernens marknader i samband med förändringar av den allmänna konjunkturen. Investeringar i infrastruktur, anläggningsarbeten, gruvdrift och bostadsbyggande påverkar koncernens verksamhet då koncernens produkter utgör en viktig del av dessa sektorer. Den ekonomiska utvecklingen i Europa och Nordamerika är särskilt viktig för Volvokoncernen, eftersom en betydande del av koncernens omsättning genereras på dessa marknader.

Den cykliska efterfrågan på koncernens produkter har från tid till annan begränsat, och kan även i framtiden tillfälligt begränsa, Volvokoncernens förmåga att tillverka och leverera beställda kvantiteter på utlovad tid. En längre period av svårigheter att leverera beställda produkter kan, om konkurrenterna inte upplever samma svårigheter, leda till att koncernen förlorar marknadsandelar.

För att klara av toppar och dalar i efterfrågan måste vi agera på rätt sätt under konjunkturcykelns olika skeden. Detta innebär en anpassning av produktionskapaciteten och rörelsens kostnader.

Intensiv konkurrens

En fortsatt konsolidering i branschen väntas skapa färre men starkare konkurrenter. Volvokoncernens produkter möter konkurrens, vilket kan komma att påverka priserna på koncernens produkter samt koncernens framtida försäljningsvolym. Våra främsta konkurrenter är DaimlerChrysler, Paccar, Navistar, MAN, Scania, Caterpillar, Komatsu, Cummins och Brunswick. Under senare år har även nya konkurrenter vuxit fram i Asien, framförallt i Kina. Dessa är idag i huvudsak aktiva på sina hemmamarknader men förväntas öka sin närvaro också i andra delar av världen.

Våra varumärken är välkända och starka i stora delar av världen. För Volvokoncernen är det viktigt att alla varumärken i koncernen utvecklas och stöds. Starka varumärken tillsammans med en attraktiv produktportfölj gör det möjligt för koncernen att vara konkurrenskraftig.

Priserna på kommersiella fordon kan förändras

Priserna på kommersiella fordon har ibland ändrats avsevärt på kort tid på vissa marknader. Denna instabilitet orsakas av flera faktorer, bland annat kortvariga variationer i efterfrågan, brist på vissa insatsvaror, osäkerhet om de bakomliggande ekonomiska förutsättningarna,

förändringar av importregleringar, alltför stora lager och ökad konkurrens. Överkapacitet i branschen kan uppkomma vid en konjunkturedgång på koncernens största marknader, alternativt i hela världen. Denna överkapacitet kan leda till ytterligare prispress.

Det finansiella resultatet för verksamheten är beroende av vår förmåga att snabbt reagera på förändringar av efterfrågan, och i synnerhet att anpassa produktionsnivåer, tillverknings- och rörelsekostnader samt att utveckla nya konkurrenskraftiga produkter och tjänster.

Fordonsbranschen är föremål för omfattande lagstiftningskrav

Bestämmelserna för utsläppsnivåer, buller, säkerhet och nivåer av föroreningar från produktionsanläggningar är omfattande inom branschen. Dessa bestämmelser ändras och blir då ofta mer restriktiva. Kostnaderna för att följa dessa bestämmelser kan vara betydande för fordonsbranschen.

De största utmaningarna vad gäller produktlagstiftning rör minskade utsläpp från motorerna. Volvokoncernen är en stor aktör i fordonsbranschen och världens största tillverkare av tunga dieselmotorer. Volvokoncernens resurser för produktutveckling är väl samordnade för att klara av den forskning och utveckling som behövs för att möta skärpta emissionskrav. Framtida produktbestämmelser är väl kända, förutsatt att de inte ändras, och koncernens strategi för produktutveckling är väl anpassad för införandet av dessa bestämmelser. De nya bestämmelserna för emissioner är strikta, men vår bedömning är att de är hanterliga för Volvokoncernen.

Volvokoncernen har sedan många år fabriker i ett stort antal länder runt om i världen. En världsomfattande produktionsstandard för miljöpåverkan inom Volvo har införts, vilket ger produktionsanläggningarna en möjlighet att uppnå bästa branschstandard.

Finansiell risk

Volvokoncernen är i sin verksamhet exponerad för olika typer av finansiella risker. Koncerngemensamma policyer, vilka uppdateras och fastställs årligen, ligger till grund för respektive koncernföretags hantering av dessa risker. Målen för koncernens policyer avseende finansiell riskhantering är att optimera koncernens kapitalkostnader genom att tillvarata stordriftsfördelar, att minimera negativa resultat effekter till följd av ändrade valutakurser eller marknadsräntor, att optimera risktagande samt att klargöra ansvarsfördelningen för finans- och treasuryverksamhet inom koncernen. Uppföljning och kontroll av att fastställda policyer efterlevs sker kontinuerligt på såväl central som lokal nivå. Huvuddelen av Volvokoncernens finansiella transaktioner utförs genom Volvos internbank, Volvo Treasury, som bedriver sin verksamhet inom fastställda riskmandat och limiter. Kreditrisker hanteras huvudsakligen på affärsområdesnivå.

Innebörden av olika finansiella risker samt mål och policyer för hantering av dessa risker beskrivs utförligt i noterna 36 och 37 på sidorna 131–137. Volvos redovisningsprinciper avseende finansiella instrument beskrivs i not 1. Nedan beskrivs olika aspekter på finansiell risk var för sig. Den samlade effekten på ett företags konkurrenskraft påverkas dock av hur de olika makroekonomiska faktorerna interagerar.

Valutarisker

Mer än 90% av Volvokoncernens försäljning sker utanför Sverige. Förändringar i valutakurser har en direkt påverkan på Volvokoncernens rörelseresultat, balansräkning och kassaflöde samt en indirekt påverkan på koncernens konkurrenskraft, vilket över tid påverkar koncernens resultat. Valutarisker i Volvos verksamhet

är relaterade till förändringar i värdet av kontrakterade och förväntade framtida betalningsflöden (kommersiell valutaexponering), förändringar i värdet av lån och placeringar (finansiell valutaexponering) samt förändringar i värdet av tillgångar och skulder i utländska dotterföretag (valutaexponering av eget kapital). Utöver detta kan valutakursförändringar påverka priserna på koncernens produkter och material som köps i utländsk valuta, liksom Volvokoncernens konkurrenter, vilka kan påverkas olika av sådana förändringar. Eftersom Volvokoncernen har en betydande del av tillverkningen i Sverige och genererar en väsentlig del av intäkterna i andra valutor än den svenska kronan, kan en förstärkning av den svenska kronan mot andra valutor kortsiktigt ha en ogynnsam påverkan på koncernens resultat i svenska kronor.

Målet för Volvokoncernens valutariskhantering är att kortsiktigt minimera negativa effekter på koncernens resultat och finansiella ställning till följd av valutakursförändringar. Volvokoncernen använder terminskontrakt och valutaoptioner i syfte att säkra värdet av framtida betalningsflöden i utländska valutor.

Ränterisker

Med ränterisker avses risker att ändrade räntenivåer påverkar koncernens resultat och kassaflöde (kassaflödesrisker) eller det verkliga värdet av finansiella tillgångar och skulder (prisrisker). Genom matchning av räntebindingstiden för finansiella tillgångar och skulder minskas exponeringen för ränterisker. Ränteswappar används för att förändra räntebindingstiden för koncernens finansiella tillgångar och skulder. Valutaränteswappar möjliggör upplåning i utländska valutor från olika marknader utan att tillföra valutarisk. Volvo innehar även standardiserade ränteterminskontrakt (futures) och FRA:s (forward rate agreement). Merparten av dessa kontrakt används för att säkra räntenivåer för kort upplåning eller placering.

Marknadsrisk avseende investeringar i aktier eller aktieliknande instrument

Volvokoncernen är indirekt exponerad för marknadsrisk avseende aktier och liknande instrument genom att förvaltningskapital, vilket har överförts till fristående pensionsplaner, delvis placeras i instrument av detta slag.

Kreditrisker

Volvos kreditgivning styrs av koncernövergripande policyer och regler för kundklassificering. Kreditportföljen skall innehålla en sund fördelning mellan olika kundkategorier och branscher. Kreditriskerna hanteras genom aktiv kreditbevakning, rutiner för uppföljning och i förekommande fall återtagande av produkter. Vidare bevakas fortlöpande att erforderliga reserveringar sker för osäkra fordringar. En betydande del av koncernens kreditrisk är relaterad till hur koncernens finansiella tillgångar placerats. Huvuddelen av dessa är placerade i svenska statsobligationer och räntebärande papper utgivna av bolåneinstitut.

Likviditetsrisker

Volvo försäkrar sig om att hålla en god finansiell beredskap genom att ständigt hålla en viss andel av omsättningen i likvida tillgångar. En god balans mellan kort och lång upplåning samt upplåningsberedskap i form av kreditfaciliteter skall säkra det långsiktiga finansieringsbehovet.

Verksamhetsrisk

Volvokoncernens lönsamhet är beroende av nya framgångsrika produkter

Volvokoncernens långsiktiga lönsamhet är beroende av företagets förmåga att framgångsrikt lansera och marknadsföra sina nya produkter. Produktlivscyklerna fortsätter att bli kortare och kortare, vilket gör det än viktigare att koncernen lyckas väl inom produktutveckling. Det är viktigt att infria och överträffa kundernas förväntningar för att vara konkurrenskraftig på inarbetade marknader och för att kunna expandera till nya marknader och inom nya produktsegment.

Många av våra produkter tar lång tid att utveckla från idé till färdig produkt. Det är viktigt att göra kunderna delaktiga i utvecklingsprocessens tidiga skeden för att säkerställa nya produkters framgång. På samma sätt är det viktigt att ligga i framkant vad gäller forskning och utveckling för de teknologier som är avgörande för att ta fram effektiva produkter.

Volvokoncernen är beroende av leverantörer

Volvokoncernen köper råmaterial och komponenter från många utomstående leverantörer. En väsentlig del av koncernens behov av råmaterial och insatsvaror tillgodoses av leverantörer som ensamma täcker hela behovet. Effekterna av avbrott i leveranserna varierar beroende på artikel och komponent. Vissa är standard för branschen, medan andra är egenutvecklade och kräver unika verktyg som tar tid att ersätta. En leverantörs oförmåga att leverera skulle kunna få negativa följder för produktionen på vissa av Volvokoncernens tillverkningsorter.

Volvokoncernens kostnad för råmaterial och komponenter kan variera kraftigt över konjunkturcykeln. Kostnadsvariationer kan orsakas av förändringar av världsmarknadspriser på råmaterial eller våra leverantörers förmåga att leverera.

Bolagen i Volvokoncernen arbetar nära leverantörerna för att hantera materialförsörjningen och följer upp leverantörernas finansiella stabilitet, kvalitetssystem och produktionsflexibilitet.

Volvokoncernen är beroende av att koncernens immateriella tillgångar skyddas och upprätthålls

Volvokoncernens produkter säljs huvudsakligen under varumärkena "Volvo", "Volvo Penta", "Volvo Aero", "Renault", "Mack", "Prévostr" och "Nova Bus". AB Volvo äger eller har på annat sätt rättigheter i ett antal patent och varumärken som avser de produkter företaget tillverkar.

Dessa har erhållits under en följd av år och har varit värdefulla när Volvokoncernens verksamhet har vuxit och kan vara av fortsatt värde även i framtiden. Volvo anser inte att någon av koncernens verksamheter är starkt beroende av något enskilt patent eller någon enskild grupp av patent.

Genom Volvo Trademark Holding AB äger AB Volvo och Volvo Personvagnar AB gemensamt varumärket "Volvo". AB Volvo har ensamrätt att använda namnet och varumärket "Volvo" för sina produkter och tjänster. På liknande sätt har Volvo Personvagnar AB ensamrätt att använda namnet och varumärket "Volvo" för sina produkter och tjänster. För att säkra dessa rättigheter och undvika att varumärket försvagas har AB Volvo och Volvo Personvagnar AB gemensamt infört en kontrollfunktion för användningen av varumärket och för att hindra att andra drar otillbörlig fördel av det.

För varumärket "Mack", som ägs av AB Volvo, gäller liknande kontrollfunktioner. Volvokoncernens rättigheter att använda varumärket "Renault" är begränsade till enbart lastbilsbranschen och regleras av ett licensavtal med Renault SA, ägare till varumärket "Renault".

Klagomål och stämningar från kunder och annan tredje part

Volvokoncernen kan bli föremål för klagomål och stämningar från kunder, anställda eller annan tredje part. De kan gälla hälso-, miljö-, säkerhets- eller verksamhetsfrågor eller underlåtenhet att följa gällande lagar och bestämmelser. Även om dessa tvister löses framgångsrikt, utan direkta negativa ekonomiska följder, kan de få negativa följder för koncernens rykte och ianspråkta resurser inom ekonomifunktion och ledning.

Volvokoncernen övervakar löpande sina tillverkningsprocesser och administrativa processer för att produkterna och verksamheterna ska uppfylla gällande lagar och andra regleringar. Volvo har också vissa försäkringar, till

exempel produktansvars-, fastighets-, och avbrottsförsäkringar.

Humankapitalrisk

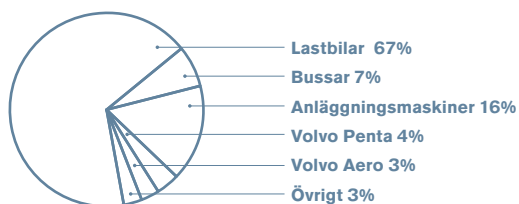
En avgörande faktor för att förverkliga Volvokoncernens vision är våra medarbetare och deras kunskap och kompetens. Den framtida utvecklingen är beroende av att bolaget bibehåller sin position som en attraktiv arbetsgivare. För att stödja detta strävar vi efter ett arbetsklimate där energi, passion och respekt för individen är ledstjärnor. Varje år genomförs en koncernövergripande undersökning, enligt denna undersökning ökar antalet nöjda medarbetare stadigt.

Volvos affärsområden

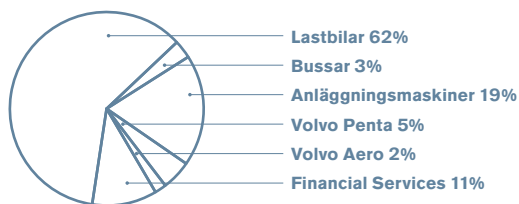
”Vi ser nu allt tydligare fördelarna av att koncernen är väl sammansatt med effektivt samverkande enheter där vi inom inköp, tillverkning och affärsstödjande funktioner drar nytta av de samlade volymerna. År 2007 blir spännande, inte minst eftersom vi får ut hela den nya produktgenerationen på marknaderna och tar nya steg i expansionen österut.”

Leif Johansson

Andel av koncernens nettoomsättning, %



Andel av koncernens rörelseresultat, %



Under 2006 var närmare var tredje tung anläggningslastbil som såldes i USA en Mack Granite, och mer än 55.000 Granitelastbilar har satts i arbete i Nordamerika sedan introduktionen 2001.

Mack Trucks - bygger Amerika

Samtidigt som de bidrog till att bygga amerikanska symboler såsom Hooverdammen, Empire State Building och motorvägs-systemet byggde Macklastbilarna sitt rykte som framstående anläggningsfordon. Lastbilsmodellen Mack Granite stärker detta rykte dagligen.

>>> Under 2006 ville man i Clarksville, Maryland räkna ett 130 år gammalt hus från att rivas genom att flytta det till en ny plats. Flyttfirman började med att natteta ta den 150 ton tunga lasten genom kuperad terräng, men mitt under flytten knäckte transportfordonet en axel på mjukt underlag. Som tur var kunde företaget sätta in en nyinköpt Mack Granite för att slutföra flytten utan problem.

Detta är ett slående exempel på Granites förmåga att överträffa den höga kvalitet som sattes av dess berömda föregångare – och möta de höga förväntningar som Macks kunder ställer idag.

Under de fem år som gått sedan introduktionen har Mack Granite blivit den mest sålda anläggningslastbilen i USA. Mack Granite kombinerar Macks berömda styrka och uthållighet med nya egenskaper såsom förarvänlig interiör, manövrerbarhet och sikt av toppklass, samt branschledande elektronik som kan skräddarsys exakt efter kundens behov.

Idag är Granite det främsta valet för användningsområden som sträcker sig från snöplogning i British Columbia till transport av cement till återuppbyggnad utefter den amerikanska Gulfkusten efter orkanen Katrina, och tusentals andra uppdrag däremellan. Under 2006 var närmare var tredje tung anläggningslastbil som såldes i USA en Mack Granite, och mer än 55.000 Granitelastbilar har satts i arbete i Nordamerika sedan introduktionen 2001.

Den nya Granite MP-serien, som möter de

stränga kraven på minskning av avgasutsläpp vilka träder i kraft under 2007, kännetecknas av samma kundtillfredsställelse. De första reaktionerna från kunderna på den nya lastbilen och dess nya Mack MP7-motor var positiva. Som en av kunderna uttryckte det:

"Vi satte genast den nya lastbilen i vårt dagliga arbete; att transportera sand drygt 60 mil varje dag på både motorväg och mindre vägar. Och vi upplevde inga som helst problem. Jag skulle inte tveka att köpa fler sådana här lastbilar."

Vare sig det gäller att transportera sand, snö, cement eller hela hus, så fortsätter Granite att bygga Macks legendariska rykte om hållbarhet, pålitlighet och framstående nytta.

Produktion

Tillverkningen i Macungiefabriken nådde under sommaren 2006 rekordnivåer med 107 tillverkade anläggningsfordon per dag. Den ökade efterfrågan kan delvis hänföras till förköp inför utsläppsregleringar vilka infördes under januari 2007. I New River Valley ökade också tillverkningen av Macks lastbilar för fjärrtransporter, men tillverkningsstakten påverkades negativt av leverantörernas oförmåga att leverera nyckelkomponenter.

Under fjärde kvartalet meddelades att man avser minska antalet anställda i de nordamerikanska produktionsanläggningarna. Detta gör man som en förberedelse inför förväntad nedgång i efterfrågan i och med de nya utsläpps-

regleringarna. Antalet anställda minskar med 450 personer vid Macungiefabriken under fjärde kvartalet 2006 och första kvartalet 2007.

Produktintroduktioner

Under 2006 fortsatte Mack Trucks den snabba och mest genomgripande produktförnyelsen i bolagets 106-åriga historia med marknadsintroduktionen av en ny dragbil för fjärrtransporter, ett nykonstruerat produktprogram lastbilar för anläggningstransporter och ny motorteknologi utvecklad för att möta emissionskraven enligt US07.

Mack Pinnacle, som är en dragbil för fjärrtransporter, och anläggningslastbilen Mack Granite har helt nya förarmiljöer, som utvecklats efter omfattande studier av kundernas önskemål och ergonomisk forskning. Bland förbättringarna finns ökat utrymme för föraren, instrument som är lättare att läsa och fler förvaringsutrymmen.

De nya modellerna baseras på den nya motorserien MackPower (MP), som introducerades för att möta kraven enligt US07. Serien består av motorer i flera olika effektnivåer anpassade efter de krav som Mack Trucks kunder ställer. Under 2006 introducerades MP7-motorn på 11-liter i effektklassen 325 till 405 hk, vilken uppfyllde dåvarande emissionsregler. US07-versionen av 13-litersmotorn MP8 på 415–485 hk lanserades till kunder sedan de nya emissionsreglerna införts i januari 2007.





I början av 2007 lanserade Mack Trucks även en ny US07-motor för de framgångsrika lastbilsmodellerna för betongindustrin och sophämtning.

Under 2006 erbjöd Mack Trucks sina kunder inom betongindustrin en viktig säkerhetsförbättring i och med introduktionen av systemet Mack Road Stability Advantage (RSA) för lastbilar med betongblandare. Systemet är utvecklat för att minska risken för vältningsincidenter och öka produktiviteten. RSA, som är helt elektroniskt, är det första i sitt slag på den nordamerikanska marknaden för anläggningslastbilar. Utöver att erbjuda RSA för betonglastbilar offentliggjorde Mack Trucks under året att systemet kommer att bli standard på Mack Trucks samtliga dragbilar för fjärrtransporter.

Eftermarknadstjänster

Under 2006 lanserades flera nya program där Mack Trucks tillsammans med åkare tillhandahåller stöd och assistans ifråga om tillgänglig-

het av reservdelar och service. De inkluderar MV Preferred och Mack kreditkorterbudanden, vilka förenklar inköp av reservdelar och servicereparationer samtidigt som kunderna får verktyg för att rapportera, övervaka och kontrollera kostnader.

Återförsäljarnätverket

Utöver att optimalt utveckla den interna verksamheten förbättras också distributionsnätverket för att kunna hantera växlingar i konjunkturen. Sedan 2001 har Mack Trucks fristående återförsäljare tillsammans investerat mer än \$50 M, motsvarande cirka 370 Mkr, i nya anläggningar, modernisering och utbyggnad av redan existerande anläggningar, ny utrustning och utbildningar för säljpersonal. Tillsammans med det utökade utbudet av tillbehör och tjänster gör dessa förbättringar det möjligt för återförsäljarna att öka försäljningen av eftermarknadsprodukter och tjänster och att förbättra absorptionsgraden genom hela nätverket.

Utfall 2006

- Starkt mottagande på marknaden för de nya modellerna Pinnacle och Granite.
- Samtliga lastbilar förberedda för övergången till nya motorer som uppfyller kraven enligt US07.
- En hybridversion av Mack Granite levererad till det amerikanska flygvapnet som en del i ett gemensamt utvecklingsprogram.
- De strategiska förbättringarna i återförsäljarnätet, särskilt i västra USA, fortsatte; återförsäljarna fortsatte att investera i både existerande och nya anläggningar.

Antal tillverkade fordon

Mack Trucks	2005	2006
Mack CH / CHN	3.786	3.880
Mack CL	364	584
Mack Vision	9.403	8.394
Mack Granite	16.568	17.019
Mack Pinnacle	-	1.076
Mack LE	1.238	937
Mack MR	3.325	3.901
Mack DM	365	1
Övriga	1.149	976
Totalt	36.198	36.768

Antal levererade fordon

Mack Trucks	2005	2006
Nordamerika	32.346	32.793
Sydamerika	2.503	2.628
Asien	121	75
Övriga marknader	1.252	1.342
Totalt	36.222	36.838

Detta kommer att dämpa effekterna av den förväntade markanta nedgången i försäljning av nya lastbilar under det första halvåret 2007.

Ambitioner 2007

- Hantera utmaningarna i marknadscykeln i alla delar av verksamheten, med bibehållen lönsamhet och kostnadskontroll.
- Fortsätta arbeta med genomförandet av Mack Trucks produktförnyelse.
- Fortsätta utveckla det Nordamerikanska återförsäljarnätverket för att stärka försäljning, kundstöd och eftermarknadstjänster.
- Fortsatt tillväxt inom Mack Trucks internationella verksamheter.

Ambitioner 2006

- Framgångsrika introduktioner och produktionsomställningar.
- Introducera motorer i samtliga lastbilar som klarar kommande emissionskrav i Europa och USA.
- Bibehålla en hög aktivitet i utvecklingen av alternativa drivlinor.
- Vidareutveckla återförsäljarledet.

Renault Trucks - en hängiven partner i kundernas verksamhet

Renault Trucks har ett nära förhållande till sina kunder och är expert på deras affärer. Lastbilsvarumärket Renault bygger på tre kärnvärden: innovation, effektivitet och omsorg om kunden.

>>> Kundtillfredsställelse, vidareutvecklade tjänster, tillväxt och konkurrenskraft är hörstenarna i Renault Trucks strategi, och bland målen finns att kontinuerligt utveckla kvalitativa transportlösningar i enlighet med de grundläggande principerna pålitlighet, kostnadseffektivitet, komfort och innovation. Renault Trucks tillhör de ledande bolagen på den europeiska marknaden, och dess snabba internationella expansion öppnar nu betydande tillväxtpotentialer.

Renault Trucks produktutbud svarar upp mot kundernas behov genom att erbjuda lastbilar med minskad bränsleförbrukning, kontinuerligt ökad tillförlitlighet, ett brett urval tjänster med tydliga åtaganden, enkelhet i underhåll och service, jourassistans och säkerhet.

Renault Trucks har förbundit sig att se till att verksamheten växer med lönsamhet. För utvecklingen i samhället i stort bidrar Renault Trucks med en tjänst som är avgörande för ekonomins tillväxt: vägtransporter. Eftersom Renault Trucks strävar efter att vara ett varumärke som värnar om människor, lanserar bolaget kontinuerligt nya produkter som är mer miljövänliga och som bidrar till uthållig och ansvarsfull industriell utveckling.

Inom Volvokoncernen strävar Renault Trucks mot att utveckla sina marknadsandelar och sin lönsamhet, med stöd i egna värden, produkter och tjänster.

“Engagerad i kundens framgångar” uttrycker

det moraliska kontrakt som finns mellan Renault Trucks och dess kunder. Det visar också hur bolagets anställda ser på sitt arbete och hur de utför det. De är stolta över det mervärde de varje dag erbjuder sina kunder.

Renault Trucks fokuserar på att uppnå en hög kvalitetsnivå i hela servicenätverket. Produkternas kvalitet är i toppklass och den höga nivån upprätthålls genom kontinuerligt förbättringsarbete.

Fördelarna med det helt förnyade utbudet, ett förstärkt nätverk och utvecklingen av tjänster uppmärksammas av kunderna och visar sig i ökad försäljning. Bolagets mål är också att växa genom partnerskap och att bygga på dessa för att få konkurrensfördelar och att uppnå en uthållig lönsamhet genom att anpassa sig till förändrade marknadsförhållanden.

Renault Trucks varumärke visar tydligt på produkternas egenskaper, deras mervärde och konkurrensfördelar, liksom företagets kultur och personlighet. Varumärket säkerställer att Renault Trucks behåller sin unika identitet inom Volvokoncernen. Det hjälper också till att stärka kundlojaliteten, bygga en känsla och skapa mervärde.

Innovation

Renault Trucks lösningar svarar upp mot professionella användares skiftande behov och förväntningar. Renault Trucks kan erbjuda skräddarsydda lösningar anpassade till samtliga kunders specifika krav, oavsett om de är stora

företag eller egenföretagare och oavsett om deras verksamhet är fjärrtransporter, anläggningskörning, sophämtning eller distribution.

Renault Trucks försöker hela tiden använda innovativ teknik för att hjälpa människor i deras vardag genom förbättringar som hjälper förare och transportföretag att arbeta effektivare.

Att arbeta innovativt innebär för Renault Trucks att man förenklar både körningen och hela transportverksamheten – och därigenom blir kundernas arbete enklare. Renault Trucks strävar efter att utveckla och erbjuda lastbilar som hela tiden blir mer pålitliga, klokare, säkrare, vackrare, mera kundanpassade, miljövänligare och komfortablare – en stor utmaning Renault Trucks anställda tar sig an med målmedvetet engagemang.

Produktförnyelse

Renault Trucks är en ledande specialist inom fyra segment: stadsdistribution, regional distribution, anläggningstransporter och fjärrtransporter. År 2006 slutförde Renault Trucks förnyelsen av hela sitt produktprogram, som mottogs väl av kunderna. Förnyelseprogrammet startade för bara tre år sedan med Renault Master och därefter följde Mascott under 2004 (stadsdistribution), Magnum och Premium Route (fjärrtransporter) under 2005 och slutligen Midlum, Premium Distribution (regional distribution) samt Lander och Kerax (anläggning) under 2006.





Under 2006 introducerades också Euro 4 motorer samt även incitament för Euro 5, och samtidigt slutfördes vissa versioner.

Detta följdes under inledningen av 2007 av introduktionen av ett helt nytt fordon, Renault Maxity, som kompletterar Renault Trucks övriga utbud av lätta lastbilar, samt av introduktionen av nya Mascott.

Kundservice

I dag är trycket hårt på till exempel transportföretag att leverera i rätt tid, och deras lönsamhet klarar inte av vare sig förseningar eller oplanerade stillestånd. Renault Trucks nätverk och serviceåtagande ser till att kundernas fordon kan hållas rullande. Uppdraget är tydligt: hitta felet inom en timma, erbjuda en ersättningslastbil och slutföra reparationen inom två timmar från det att arbetet sätter igång.

Om lastbilen går sönder på vägen, finns jourtjänsten Renault Trucks 24/24, som skickar en

mekaniker efter ett enkelt telefonsamtal. Mekanikerns arbete är att se till att föraren kan fortsätta att köra så snart som möjligt.

Produktion

Renault Trucks leveranser och produktivitet påverkades negativt av omfattande produktionsomställningar i det industriella systemet i samband med introduktionen av nya lastbilsmodeller och nya motorer.

I slutet av 2006 slutfördes avvecklingen av produktionen av Renault Kerax i fabriken i Villaverde. Därmed har monteringen av Renault Trucks tunga lastbilsprogram koncentrerats till fabriken i Bourg-en-Bresse. Fokus ligger nu på att förbättra produktiviteten och att säkerställa leveransförmågan för att möta den starka efterfrågan.

I januari 2007 tecknade Renault Trucks avtal med Nissan Motor om distribution av den lätta

Antal tillverkade fordon

Renault Trucks	2005	2006
Renault Mascott	12.461	14.953
Renault Kerax	8.800	9.732
Renault Midlum	15.484	12.696
Renault Premium Distribution	6.663	6.473
Renault Premium Route	12.328	16.780
Renault Magnum	8.208	7.000
Totalt	63.944	67.634

Antal levererade fordon

Renault Trucks	2005	2006
Västra Europa	55.526	58.063
Östra Europa	5.462	7.126
Nordamerika	477	561
Sydamerika	1.022	1.078
Asien	7.907	5.241
Övriga marknader	4.067	5.505
Totalt	74.461	77.574

lastbilen Renault Maxity, som kommer att tillverkas av Nissan Motor.

Ambitioner 2006

- Framgångsrika introduktioner och produktionsomställningar.
- Introducera motorer i samtliga lastbilar som klarar kommande emissionskrav i Europa och USA.
- Bibehålla en hög aktivitet i utvecklingen av alternativa drivlinor.
- Vidareutveckla återförsäljarledet.

Utfall 2006

- Helt förnyat produktprogram.
- Monteringen av tunga lastbilar flyttad till Bourg-en-Bresse.
- Under året introducerades motorer med Euro4 standard.
- Ett omkostnadsreduceringsprogram har lanserats.
- Programmet för förbättrad servicekvalitet har börjat ge resultat.

Ambitioner 2007

- Slutföra programmet för förbättrad servicekvalitet.
- Stärkt varumärkesidentitet, tack vare ny produktportfölj och kvalitetsförbättringar.
- Dra fördel av det helt förnyade produktprogrammet.
- Framgångsrik lansering av den nya lastbilen Renault Maxity.
- Vidareutveckla försäljningen av mjuka produkter.
- Genomföra programmen för sänkt produktkostnad och minskade omkostnader.

Piet Visser, chaufför på blomsterexportören Hilverda De Boer, transporterar färska blommor från blomsterauktionen i Amsterdam till kunder över hela Europa.



Volvo Lastvagnar - utvecklar transportlösningar

Varje sekund dygnet runt når en lastbil fram till någon med sin last. Transporter är en av livsnerverna i dagens samhälle och ett resultat av den moderna människans behov. Volvo Lastvagnar ser som sin uppgift att möta dessa behov.

>>> En vanlig snittblomma har en "vas-livslängd" på runt en vecka. Det gör att den tappar omkring 15 procent i värde på en enda dag.

"Det är viktigt att vara snabb, ordentligt snabb", säger Piet Visser innan han hoppar in i hytten på sin splitternya Volvo FH.

Piet arbetar som chaufför på blomsterexportören Hilverda De Boer, som transporterar färska blommor från blomsterauktionen i Amsterdam till kunder över hela Europa.

Volvo Lastvagnar tillhandahåller kompletta transportlösningar för professionella och affärsdrivande kunder, och verksamheten spänner över mer än 130 länder runt om i världen. De största marknaderna är Europa och Nordamerika.

Företaget har ett komplett produkterbjudande av medeltunga till tunga lastbilar med ett starkt globalt nätverk av 3.000 serviceställen. Under 2006 sålde Volvo Lastvagnar över 105.000 lastbilar i hela världen, vilket är rekord i företagets historia.

Att driva utvecklingen inom transportområdet är en central och strategisk målsättning. Detta omfattar allt från att skapa nya koncept och idéer som utgår från kundens behov och nyttan i samhället.

Lastbilar gör inga vinster. Det gör föraren. Ingen vet det bättre än Volvo Lastvagnars kunder. Dygnet runt är deras gods, rykte och vinster bokstavligen i förarens händer.

Volvo Lastvagnar har en mycket stark ställ-

ning runt om i världen, speciellt när det gäller fjärrtrafik. Lastbilarna har ett gediget renommé som pålitliga, uthålliga, säkra och kostnads-effektiva – under hela sin livslängd.

Volvos lastbilar ingår i en mycket känslig och raffinerad kedja av logistiska moment, där oförutsedda stopp innebär stora problem. Det gäller för vardagsvaror som mat och blommor, men också för transporten av till exempel kaffeböner från plantagen i Brasilien.

– "När vi började köra kaffe för två år sedan investerade vi i fem fabriksnya Volvo FH", berättar Orley de Oliveira Souza från Transrodan i Brasilien. "Vår kund kräver både hämtning och leverans just-in-time och då behövde vi pålitliga fordon. Stillestånd och förseningar skulle vara förödande".

Produktförnyelsen inom Volvo Lastvagnar har varit intensiv de senaste åren. Totalt har Volvo Lastvagnar investerat mer än 9 miljarder kronor i produktförnyelse och produktförbättringar de senaste fem åren.

Verksamhetsåret 2006 kännetecknades av en fortsatt lansering av nya produkter efter ett intensivt 2005 då nya Volvo FH och Volvo FM introducerades i Europa, Volvo VT i Nordamerika samt en modifiering av Volvo VM i Brasilien.

Först ut 2006 var en förnyad version av flaggskeppet Volvo FH16. Den är utrustad med en ny 16-liters motor med upp till 660 hästkrafter, vilket gör den till världens starkaste serietillverkade lastbil.

Motsvarande flaggskepp för den amerikanska lastbilsmarknaden är Volvo VT-serien, som lanserades 2005. Med sina 625 hästkrafter är Volvo VT den starkaste lastbilen i Nordamerika. Under året vidareutvecklades produktprogrammet med fler hyttvarianter, bland annat en medelhög hytt, för att nå fler kundsegment.

På miljöområdet driver Volvo Lastvagnar utvecklingen inom lastbilsbranschen. Det nya motorprogrammet uppfyller inte bara den nya miljölagstiftningen i Europa utan har också avsevärt lägre bränsleförbrukning än sina föregångare.

I Nordamerika infördes den 1 januari 2007 nya avgasbestämmelser. För att möta dessa lagkrav lanserade Volvo Lastvagnar ett helt nytt motorprogram för den nordamerikanska marknaden. Dessutom presenterades Volvo I-Shift för amerikanska kunder. Det är den första automatiserade Volvo-växellåda som introduceras i Nordamerika.

I Europa presenterades under 2006 också Volvo FL och Volvo FE, som vänder sig till en bredare kategori av distributionskunder, till exempel hantverkare, frukthandlare och bagare. För dessa kunder har Volvo Lastvagnar arbetat fram ett helt nytt affärskoncept som gör att de snabbt och enkelt kan köpa en nyckelfärdig lastbil med påbyggnad, bakgavelhiss och alla tänkbara stödtjänster, som till exempel servicekontrakt.



Produktion

2006 ökade antalet tillverkade lastbilar i jämförelse med 2005 till 106.884 i antal (104.515). I Europa tillverkades 56.023 enheter (48.644) vilken var en ökning med 15 procent.

I USA ökade tillverkningen med 16 procent till 37.281 (32.256) medan Brasilien minskade med 1 procent till 8.286 (8.330).

I samband med introduktionen av de nya Volvo FH och Volvo FM lastbilarna 2005 tillverkades färre antal lastbilar i början av 2006 på grund av omställning i produktionen av de nya lastbilarna, vilket medförde att leveranserna legat på en lägre nivå i jämförelse med 2005. Emellertid kom man under årets sista månader ikapp och tillverkningen låg totalt sett på samma nivå som 2005.

I USA har tillverkningen legat på en hög nivå och i början av 2007 kombinerade man Volvos fordon och Macks fjärrlastbilar på samma produktionslinje i fabriken i New River Valley.

I augusti 2006 invigdes den nya fabriken i Durban i Sydafrika där montering sker av Volvo FM och Volvo FH lastbilar.

I Umeå har under 2006 tillverkats 58.000 lastbilshyttor vilket är nästan fördubbling sedan 1993 och nytt rekord.

Under 2006 annonserade Volvo Lastvagnar målsättningen att samtliga produktionsenheter i Europa blir koldioxidneutrala. Redan 2005 presenterade Volvo initiativet att göra Tuvefabriken i Göteborg koldioxidneutral. Detta innebär bland annat en satsning på energi från vindkraftverk.

Antal tillverkade fordon

Volvo Lastvagnar	2005	2006
Volvo FH	42.951	41.302
Volvo VN, VT och VHD	32.256	37.281
Volvo FM9, 10 och 12	20.102	20.704
Volvo FL, FE	5.052	4.799
Volvo NH	2.312	556
Volvo VM	1.842	2.242
Totalt	104.515	106.884

Antal levererade fordon

Volvo Lastvagnar	2005	2006
Västra Europa	35.560	39.011
Östra Europa	7.073	10.217
Nordamerika	32.151	37.145
Sydamerika	7.723	7.940
Asien	17.678	7.501
Övriga marknader	3.511	3.705
Totalt	103.696	105.519

Ambitioner 2006

- Framgångsrika introduktioner och produktionsomställningar.
- Introducera motorer i samtliga lastbilar som klarar kommande emissionskrav i Europa och USA.
- Bibehålla en hög aktivitet i utvecklingen av alternativa drivlinor.
- Vidareutveckla återförsäljarledet.

Utfall 2006

- Nya produkter väl mottagna på marknaden.
- God bränsleekonomi för nya motorprogrammet.
- Presentation av hybridkoncept i lastbil.
- Fortsatt utbyggnad av återförsäljarnätverket med tolv nya verkstäder i Europa.

Ambitioner 2007

- Hantera den kraftiga nedgången i efterfrågan som förväntas i Nordamerika.
- Säkra produktionskapaciteten för marknaden i Europa som är fortsatt stark.
- Fortsätta utveckla kundrelationer i linje med den återförsäljarstrategi som implementerats.
- Kraftigare fokusering på kommunikation av företagets kärnvärden.

I hela Europa finns ett kraftigt ökande transportbehov och särskilt mellan öst och väst, vilket leder till ett ökat behov av tunga lastbilar.



Lastbilar - stark efterfrågan under 2006

Världsmarknaden för tunga lastbilar har även under 2006 legat på en mycket hög nivå vilken är en följd av den goda konjunktur som gynnat transporter på väg de senaste åren.

Totalmarknad

>>> Aldrig har så många lastbilar sålts främst i Europa och Nordamerika vilket inneburit att de tidigare rekordsiffrorna för 2005 överträffats. Och intrycket är att efterfrågan i Europa visar på en fortsatt positiv utveckling, speciellt i den östra delen av Europa där de nya EU-medlemsländerna visar på en kraftig ökning av sålda lastbilar.

Utvecklingen i Asien under 2006 visar på en god ekonomisk tillväxt på flertalet marknader, där stora marknader som Kina och Indien visat på ökad försäljning av tunga lastbilar.

I Brasilien har marknaden för lastbilar minskat bland annat till följd av en stark inhemsk valuta i förhållande till den amerikanska dollarn vilket förorsakat problem inom den viktiga exporten av jordbruksprodukter.

Under 2006 ökade totalmarknaden i Europa 27 med 7 procent till 295.038 (276.822), varav västra Europa ökade med 4 procent och de nya

EU-länderna ökade med hela 34 procent. I Ryssland ökade antalet importerade lastbilar med 90 procent.

I Nordamerika ökade totalmarknaden för tunga lastbilar (klass 8) med 13 procent till 348.866 (307.973) varav USA ökade med 12 procent till 284.008 (252.792).

Marknaden i Brasilien minskade med 9 procent till 39.873 fordon. Av de större marknaderna i Asien ökade Japan med 6 procent, Kina 29 procent och Indien 41 procent. I Mellanöstern minskade totalmarknaden med 50 procent, mycket beroende på att marknaden i Iran minskade med hela 94 procent.

Marknadsandelar

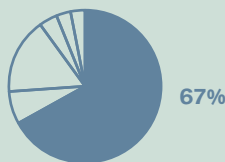
Under 2006 var Volvo Lastvagnars marknadsandel i Europa 27,14 procent, en minskning med 0,1 procentenheter jämfört med 2005. Minskningen berodde främst på en lägre andel i Storbritannien vilket delvis motverkades av

ökad andel i Italien och Frankrike. Renault Trucks marknadsandel i Europa var 10,6 procent för tunga lastbilar (10,7). I segmentet för medeltunga lastbilar (10–16 ton) var Renault Trucks marknadsandel 15,3 procent (15,8) och Volvo Lastvagnars marknadsandel var 3,8 procent (5,3). Utvecklingen inom Volvo Lastvagnar berodde främst på lägre leveranser i samband med omställningen till de nya distributionslastbilarna.

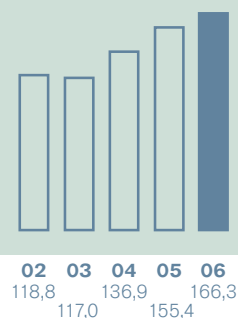
I Ryssland uppgick Volvo Lastvagnars andel av importerade lastbilar till 25,6 procent.

I Nordamerika minskade Macks marknadsandel med 0,4 procentenheter till 9,2 procent, minskningen berodde på en kombination av faktorer hänförliga till produktförnyelse, leveransproblem i samband med redkordhög volym, samt regionala nedgångar inom vissa marknadssegment. Volvo Lastvagnars marknadsandel i Nordamerika ökade med 0,3 procentenheter till 10,2 procent.

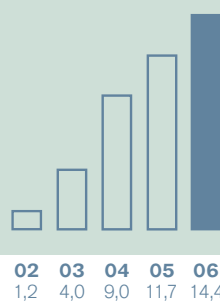
Nettoomsättning i procent av Volvokoncernens omsättning



Nettoomsättning¹, Mdr kr



Rörelseresultat^{1,2}, Mdr kr



Rörelsemarginal^{1,2}, %



¹ År 2004, 2005 och 2006 är redovisade enligt IFRS och 2002 och 2003 enligt dåvarande svenska redovisningsprinciper. Se not 1 och 3.

² Exklusive justering av goodwill 2006.



På den brasilianska marknaden ökade Volvo Lastvagnar marknadsandelen med 1,7 procentenheter till 15,3 procent.

Resultat

Nettoomsättningen för Volvos lastbilsverksamhet uppgick till 166.306 Mkr vilket justerat för ändrade valutakurser motsvarade en ökning med 7%. Den ökade omsättningen berodde på en ökad försäljning i framförallt Europa, Nordamerika och Sydamerika.

I Nordamerika drevs efterfrågan av en fortsatt god ekonomi i USA, vilket resulterade i ett ökat transportbehov. Dessutom valde kunder att köpa lastbilar innan nya avgaskrav trädde i kraft den 1 januari 2007. I hela Europa finns ett kraftigt ökande transportbehov och särskilt mellan öst och väst, vilket leder till ett ökat behov av tunga lastbilar. En betydande faktor är en stark ekonomisk utveckling i Europa. Den kraftigaste ökningen sker i östra Europa, där de

nya medlemsländerna i EU bidrar starkt. Även länder utanför EU i östra Europa har en mycket gynnsam utveckling och förväntas under 2007 ha en fortsatt stor efterfrågan på transporter och därmed tunga lastbilar. Totalt levererade Volvokoncernens lastbilsverksamhet 219.931 lastbilar under 2006, vilket är 3% fler än föregående år.

Lastbilars rörelseresultat förbättrades till 14.369 Mkr (11.717), exklusive justering av goodwill på -1.712 var ökningen 23% jämfört med 2005. Det förbättrade resultatet är framför allt hänförligt till Nordamerika, där både Mack Trucks och Volvo Lastvagnar ökade lönsamheten genom en god prisrealisering och ökande volymer. I Europa fortsatte Volvo Lastvagnar att förbättra sin intjäning medan lönsamheten för Renault Trucks minskade något.

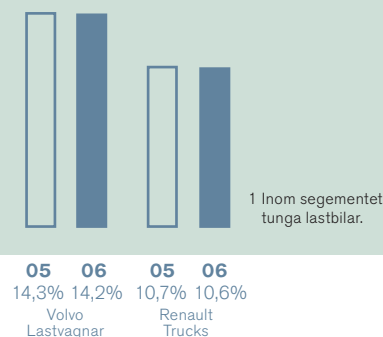
Nettoomsättning per marknad

	2004	2005	2006
Europa	77.431	79.706	88.323
Nordamerika	35.154	46.129	50.605
Sydamerika	5.223	7.657	9.213
Asien	12.378	13.551	8.975
Övriga marknader	6.693	8.353	9.190
Totalt	136.879	155.396	166.306

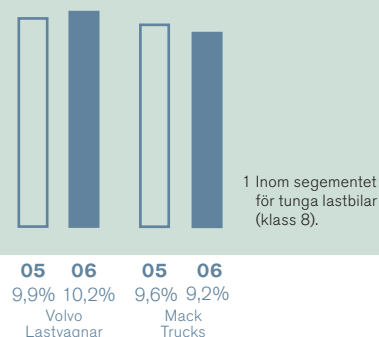
Antal levererade fordon

	2004	2005	2006
Västra Europa	90.746	91.087	97.074
Östra Europa	11.920	12.535	17.343
Nordamerika	49.273	64.974	70.499
Sydamerika	9.190	11.248	11.646
Asien	24.881	25.706	12.817
Övriga marknader	7.209	8.829	10.552
Totalt	193.219	214.379	219.931

Marknadsandelar Europa¹



Marknadsandelar Nordamerika¹



Bussar - nytt produktprogram ökar kundernas produktivitet

Ny modern design, nya säkerhetslösningar och effektiva drivlinor med sänkt bränsleförbrukning. Volvo Bussar förnyade en stor del av sitt produktprogram under 2006, ett produktprogram som hjälper kunderna att höja sin produktivitet.

>>> Med dagens höga bränslepriser har Volvo Bussars kunder bränsleförbrukningen i fokus. Volvo har valt den katalytiska reningstekniken SCR för att klara de nya emissionskraven, huvudsakligen för att bränsleförbrukningen då blir lägre. Tillsammans med förbättringar i växellådor och drivaxlar, sänker det bränslekostnaden för kunderna.

Volvo Bussar ligger i täten när det gäller miljövänliga motorer. Redan nu kan kunderna köpa Volvomotorer som klarar emissionskrav som inte föreslås träda i kraft i Europa förrän 2009. Under året lanserades också en ny gasmotor med mycket låga emissionsnivåer, en motor som kan drivas på biogas från förnyelsebara energikällor.

Inom turist- och expressbussbranschen är det viktigt med en snygg exteriör och interiör

design på bussen för att passagerarna ska trivas. Under 2006 lanserades Volvo 9700 och Volvo 9900 med en ny, modern exteriör design och med ett brett urval av inredningsalternativ. Volvo Bussar var också först i bussvärlden med att lansera ett främre underkörningsskydd, som minskar risken för skador på förare och passagerare i en personbil vid en frontalkollision med en buss.

Stadsbussen 7700 fick också en ny design och den nya 9-litersmotorn, vilken ger en bekvämare och effektivare körning i stadstrafik.

Under året lanserade Volvo Bussar sin första stadsbuss i Indien. Staden Bangalore köpte 50 exemplar av den moderna, luftkonditionerade stadsbussen med lågt insteg.

Volvo Bussars dotterföretag i Kanada, Nova Bus, lanserade under året en ledbussvariant av sin stadsbuss Nova LFS.

Konjunkturcykelns topp nära

Den totala bussmarknaden i världen låg på en fortsatt hög nivå i stora delar av världen under 2006, men det finns tecken på att konjunkturcykeln inom bussbranschen globalt sett nu närmar sig toppen och snart vänder nedåt. Dock är den ekonomiska tillväxten i Asien fortsatt stark och bussförsäljningen fortsätter att öka i många länder.

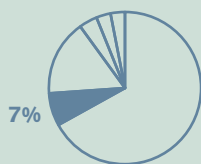
Räknar på livscykelkostnaden

Utvecklingen mot större bussoperatörer fortsätter. De fokuserar allt mer på livscykelkostnaden, vilket ökar kravet på bränsleförbrukning, kvalitet och eftermarknadstjänster.

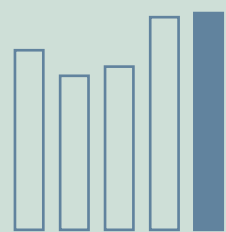
Regionala myndigheter ställer höga krav när det gäller bussarnas miljöpåverkan. Det har lett till att allt fler busstillverkare forskar kring och utvecklar bussar med alternativa drivlinor och för alternativa bränslen.



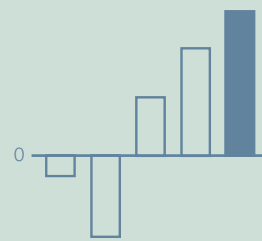
Nettoomsättning i procent av Volvokoncernens omsättning



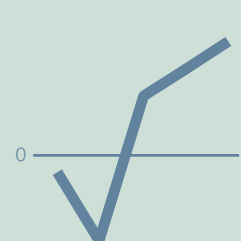
Nettoomsättning¹, Mdr kr



Rörelseresultat^{1,2}, Mkr



Rörelsemarginal^{1,2}, %



¹ År 2004, 2005 och 2006 är redovisade enligt IFRS och 2002 och 2003 enligt dåvarande svenska redovisningsprinciper. Se not 1 och 3.

² Exkl nedskrivning av aktier i Henlys Group 2003 och 2004.



Höga leveranser i Kina

Volvo levererade 10.360 (10.675) bussar och busschassier under 2006. Ökad försäljning redovisas från främst Nordamerika, Sydamerika och Asien. Under året levererades 1.300 av en total order på 2.000 midibussar till Shanghai i Kina.

Volvo Bussars marknadsandelar stärktes i exempelvis Mexiko, Kina och Nordamerika. Däremot tappade affärsområdet marknadsandelar i Europa, mycket beroende på hård prispress. Volvo Bussar är dock fortfarande marknadsledare i Norden och Storbritannien.

Förbättrat resultat

Nettoomsättningen var under 2006 i stort sett oförändrad jämfört med året innan, 16.856 Mkr (16.589).

Rörelseresultatet steg från 470 Mkr till 633 Mkr. Det starkare resultatet förklaras bland annat av en bättre produkt- och marknadsmix och av ett ökat kostnadsfokus med bland annat effektivare produktionsmetoder och en ökad användning av komponenter som är gemensamma med Volvo Lastvagnar. I rörelseresultatet ingår också en positiv effekt på 47 Mkr efter en avslutad tvist om exportkrediter i Brasilien.

Ökad produktion

Under året producerade Volvo 10.440 (10.406) bussar och busschassier. Företaget beslöt under året att starta ett joint venture-företag i Indien, som ska bygga en fabrik i landet för tillverkning av busskarosser för i första hand den indiska marknaden.

Antal levererade fordon

	2004	2005	2006
Västra Europa	3.073	3.385	3.246
Östra Europa	344	338	324
Nordamerika	1.388	1.546	1.741
Sydamerika	624	2.297	1.170
Asien	2.341	2.554	3.349
Övriga marknader	462	555	530
Totalt	8.232	10.675	10.360

Nettoomsättning per marknad

Mkr	2004	2005	2006
Europa	6.948	7.142	7.509
Nordamerika	2.960	4.247	4.910
Sydamerika	521	2.641	1.537
Asien	1.632	1.612	2.003
Övriga marknader	661	947	897
Totalt	12.722	16.589	16.856

Ambitioner 2006

- Resultatförbättringsprogrammet inom Volvo Bussar ska fortsätta.
- Sänkta produktkostnader, bland annat genom ökad standardisering och förbättrad produktionsprocess.
- Förnyelse av motorprogrammet för att klara Euro 4 och Euro 5.
- Förbättrad kundservice genom utökad samarbete med återförsäljare och serviceverkstäder.

Utfall 2006

- Förbättringsprogrammet har inneburit en ökad effektivisering inom både försäljning och det industriella systemet på global basis.
- Produktionsprocessen har förenklats och lett till kortare produktionsstider.
- Samtliga nya motorer för Euro 4/Euro 5 är i produktion.
- Närmare 100 av Volvo Lastvagnars serviceverkstäder i Europa har valts ut för att också kunna ge service på bussarnas karosser.

Ambitioner 2007

- Resultatförbättringsprogrammet inom Volvo Bussar ska fortsätta.
- Korta ledtiderna från beställning till faktureringsring.
- Ytterligare förstärka positionen i Kina och Indien.
- Samtliga medarbetare ska vara involverade i förbättringsprogrammet VU.



Anläggningsmaskiner - ökad omsättning och stärkt lönsamhet

Volvo Anläggningsmaskiner har vuxit avsevärt de senaste åren. Kunder över hela världen har visat sin uppskattning för Volvo Anläggningsmaskiners omfattande investeringar i nya produkter och bolaget kan idag erbjuda ett av branschens mest moderna produktutbud.

>>> Utöver själva maskinerna erbjuds tjänster såsom finansiering, reservdelar, begagnade maskiner, renoverade reservdelar och utrustning, serviceavtal, redskap och möjligheten att hyra maskiner och utrustning.

Genom det förnyade och breddade produktutbudet nås nya kundsegment. De nyligen lanserade grävmaskinerna för demolerings- och skogsarbete är goda exempel på hur bolaget närmar sig fler marknadssegment.

Volvo Anläggningsmaskiners produkter och tjänster erbjuds i fler än 125 länder över hela världen genom egna eller fristående återförsäljare.

Uthyrning är den del av branschen som växer snabbast, och Volvo Anläggningsmaskiner har idag närmare 135 uthyrningsanläggningar, främst i Nordamerika och Europa.

Växande totalmarknad

År 2006 var ytterligare ett år med goda marknadsförhållanden. Totalmarknaden i Volvo Anläggningsmaskiners segment ökade med 10 procent. I Nordamerika sjönk marknaden med 4 procent, i Europa ökade marknaden med 11 procent medan övriga marknader ökade med 21 procent. Tillväxten är ett resultat av en allmänt god konjunktur för branschen.

Statliga och privata investeringar i infrastrukturella projekt bidrog till försäljningsökningen inom tunga anläggningsmaskiner. Den nordamerikanska marknaden för tunga anläggningsmaskiner växte 3 procent, medan marknaden i Europa steg med 15 procent. Andra marknader ökade med 22 procent.

Totalmarknaden för kompakta anläggningsmaskiner ökade under 2006 med 6 procent jämfört med föregående år. Den nordamerikanska marknaden minskade med 8 procent

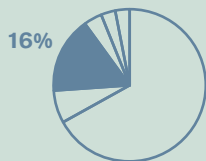
medan den europeiska marknaden gick upp med 9 procent och andra marknader växte med 20 procent.

Branschutveckling

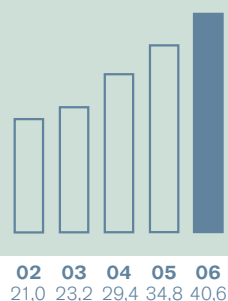
Utvecklingen inom den globala anläggningsbranschen har de senaste åren varit väldigt intensiv. Leverantörer, tillverkare och återförsäljare har arbetat hårt för att möta en mycket stor efterfrågan från kunderna. I vissa fall har det varit brist på komponenter och råvaror såsom däck och stål, vilket i sin tur lett till långa leveranstider.

Hårdare regler när det gäller avgaser och buller samt kundernas krav på lägre bränsleförbrukning och lägre driftskostnader har tvingat branschen att satsa mer på forskning och utveckling inom dessa områden. För många maskiner är bränslekostnaden en tredjedel av de årliga driftskostnaderna, men för vissa maskiner kan den vara så hög som 50 procent.

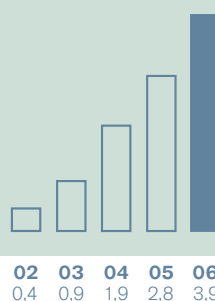
Nettoomsättning i procent av Volvokoncernens omsättning



Nettoomsättning¹, Mdr kr



Rörelseresultat¹, Mdr kr



Rörelsemarginal¹, %



¹ År 2004, 2005 och 2006 är redovisade enligt IFRS och 2002 och 2003 enligt dåvarande svenska redovisningsprinciper. Se not 1 och 3.



Ökade leveranser

Under 2006 ökade Volvo Anläggningsmaskiner sina leveranser. Till exempel ökade volymerna av Volvos grävmaskiner med 20 procent. De höga leveranserna är ett resultat av nya produkter och förbättrad distribution. Antalet sålda maskiner under 2006 steg med 11 procent och nådde en rekordnivå på mer än 37.000 enheter.

Stark resultatutveckling

Volvo Anläggningsmaskinernas nettoomsättning steg med 17 procent till 40.564 Mkr (34.816). Justerat för valutakurseffekter var ökningen 17 procent. Ökningen är i huvudsak en effekt av ökade volymer, förbättrad distribution och en fördelaktig produkt- och marknadsmix.

Rörelseresultatet förbättrades med 41 procent under året och uppgick till 3.888 Mkr (2.752), vilket ger en rörelsemarginal på 9,6 procent (7,9). Resultat- och marginalförbätt-

ringen förklaras av en fördelaktig produkt- och marknadsmix, högt kapacitetsutnyttjande och en god kontroll på försäljnings- och administrationskostnaderna samt en aktiv prishantering.

Förvärv

Volvo Anläggningsmaskiner meddelade i september 2006 sin avsikt att förvärva motsvarande 70 procent av aktierna i Shandong Lingong Construction Machinery CO (Lingong), en stor kinesisk tillverkare av anläggningsmaskiner med ett omfattande återförsäljarnätverk i Kina. Förvärvet slutfördes i januari 2007.

Kina är världens näst största marknad för anläggningsmaskiner och världens största marknad för hjullastare. Den kinesiska marknaden förväntas växa ytterligare, och Volvo Anläggningsmaskiner avser att aktivt delta i denna tillväxt.

Sedan Lingong grundades 1972 har bolaget etablerat sig som en av de ledande aktörerna

Nettoomsättning per marknad

Mkr	2004	2005	2006
Europa	13.453	15.524	18.759
Nordamerika	8.601	10.337	11.280
Sydamerika	922	1.238	1.358
Asien	4.961	5.717	6.903
Övriga marknader	1.423	2.000	2.264
Totalt	29.360	34.816	40.564

på en marknad med hård konkurrens, med en marknadsandel på 11 procent för hjullastare i Kina under 2005. Lingong är ett tekniskt avancerat bolag med mycket moderna produktionsanläggningar.

Produkter

Den viktigaste lanseringen under 2006 var den nya hjullastaren L350F. Utrustad med Volvos 16 liters dieselmotor, är L350F den största hjullastaren i Volvos historia och innebär att bolaget kan vända sig till nya kundsegment.

Ambitioner 2006

- Utveckla grävmaskinsaffären ytterligare.
- Kapitalisera på de investeringar som gjorts i Korea, Kina och Tyskland.
- Fortsätta den fokuserade satsningen på eftermarknaden och på uthyrningsverksamheten samt sänka kostnaderna för försäljning och administration.
- Fortsätta utvecklingsprogrammet för återförsäljare.
- Nya produkter och tjänster för nya segment och kunder.

Utfall 2006

- Ökade produktionsvolymer i Korea, Kina och Tyskland.
- Uthyrning och eftermarknadstjänster ökade med 111% respektive 13%.
- Försäljnings- och administrationskostnader hölls konstanta trots en ökad aktivitetsnivå.
- Samtliga Volvo Anläggningsmaskinernas återförsäljare deltar i "Partnership Development Program".
- Produktintroduktioner i nya segment såsom demolerings- och skogsarbete.

Ambitioner 2007

- Fortsatt utvecklad grävmaskinsaffär.
- Inträde på den inhemska marknaden för hjullastare i Kina.
- Fortsatt uppgradering av det industriella systemet för att möta kundernas efterfrågan.
- Fokuserad strategi för Indien och Ryssland.
- Tillväxt inom tjänster.
- Fortsatt fokus på redskap för att kunna nå nya segment och kunder.

Med framåtriktade propellrar och styrbara drivenheter står Volvo Penta IPS för något helt nytt i marinindustrin.



Volvo Penta - innovativ tradition

Volvo Penta grundades 1907 i samband med att den första marinmotorn, B1, konstruerades. Pentaverken blev snart en etablerad motortillverkare som 1927 levererade motorn till Volvos första personbil. Volvo förvärvade Pentaverken 1935, och sedan dess ingår Volvo Penta som en del i Volvokoncernen.

>>> Volvo Penta har skrivit marinhistoria genom en rad banbrytande innovationer, exempelvis Aquamaticdrevet och de motroterande propellrarna Duoprop, som båda hör till marinindustrins viktigaste innovationer någonsin.

På senare år märks Volvo Penta IPS, drivsystemet med de framåtriktade propellrarna, och joysticken som på samma sätt innebär ett radikalt nytänkande i sättet att framdriva båtar.

Skapar konkurrensfördelar

IPS-systemet är ett tydligt exempel på hur produktutveckling bidrar till att skapa konkurrensfördelar för Volvo Pentas kunder – världsledande båtbyggare som exempelvis Bavaria, Beneteau/Jeanneau, Cranchi, Sessa Marine, Azimut, Tiara, Four Winns, Mustang och Intermarine.

Genom att installera IPS-systemet kan båtbyggarna minska installationstiderna med upp till 75 procent jämfört med traditionell rak axel,

vilket möjliggör en mer rationell produktion. Samtidigt kan båtbyggarna erbjuda slutkunden en tystare och renare båt med upp till 30 procent lägre bränsleförbrukning – och dessutom med avsevärt bättre prestanda och manövreringsegenskaper.

Volvo Penta jobbar på samma sätt med sina industrimotorkunder. Genom att skapa kundfördelar som exempelvis kortare installationstider, förbättrad bränsleekonomi, miljöegenskaper och prestanda samt globalt servicestöd bidrar Volvo Penta till förbättrad konkurrenskraft för kunder som exempelvis Kalmar Industries och Atlas Copco.

Stark marknad i Europa

Den totala Europamarknaden för såväl marinmotorer som industrimotorer var stark under 2006. I Nordamerika avmattades totalmarknaden för marinmotorer, medan industrimotorerna hade en stabilare efterfrågan. Total-

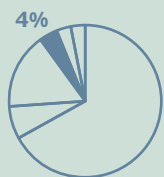
marknaden i Asien var fortsatt svag, främst på grund av låg efterfrågan på dieseldrivna generatoraggregat i Kina. Däremot var utvecklingen på många marknader i övriga delar av världen positiv, exempelvis Turkiet och Sydafrika.

Nya marknadsandelar

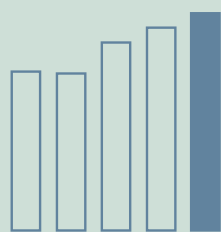
Volvo Penta har fortsatt att ta marknadsandelar i de flesta delar av verksamheten, inte minst på inombordsmarknaden där volymerna för Volvo Penta IPS stadigt ökat. Vid utgången av året fanns drygt 100-talet båtmodeller från världens största båtbyggare med det nya drivsystemet.

På industrimotorsidan är dieseldrivna generatoraggregat, så kallade gensets, den i särklass viktigaste produkten för Volvo Penta som under året stärkt sina globala marknadsandelar i detta segment.

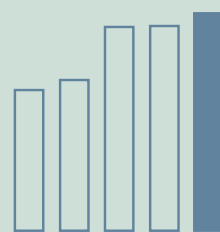
Nettoomsättning i procent av Volvokoncernens omsättning



Nettoomsättning¹, Mdr kr



Rörelseresultat¹, Mkr



Rörelsemarginal¹, %



¹ År 2004, 2005 och 2006 är redovisade enligt IFRS och 2002 och 2003 enligt dåvarande svenska redovisningsprinciper. Se not 1 och 3.



Finansiell utveckling

Volvo Pentas finansiella utveckling har under hela 2000-talet kännetecknats av god försäljningstillväxt och hög lönsamhet. Denna utveckling fortsatte under 2006. Försäljningen på 10.485 Mkr och rörelseresultatet på 1.002 Mkr är de högsta hittills i Volvo Pentas historia. Rörelsemarginalen uppgick till 9,6% (9,6).

Kapacitetsökning i Vara

För att möta den ökade efterfrågan på de egenutvecklade marinmotorerna D4 och D6, investerades 100 miljoner kronor i Varafabriken som därmed ökade årskapaciteten till cirka 18.000 motorer. De senaste fem åren har Volvo Penta satsat totalt cirka 800 miljoner kronor i Varafabriken som mer än fördubblat produktionen och antalet anställda.

Elektronik ger bättre båtliv

Volvo Penta har på senare år gått i bräschen för att införa elektroniken i marinindustrin. För slutkunden innebär detta kundvärde i form av renare och tystare motorer med bättre prestanda samtidigt som båtbyggarna kan effektivisera sin produktion.

Elektroniken möjliggör också en ny typ av funktioner – exempelvis Volvo Pentas nya joystick som gör tilläggning av båtar betydligt enklare och säkrare. Volvo Penta är det enda företaget i fritidsbåtbranschen som idag kan erbjuda denna funktion.

Tillväxt inom segmentet industrimotorer

Volvo Penta säljer idag omkring 20.000 motorer per år för industriellt bruk och bidrar därigenom till betydande dieselmotorsynergier för Volvokoncernen. Volvo Penta fokuserar nu på

att dra fördel av koncernens nya generation av dieselmotorer för ytterligare tillväxt i industrimotoraffären. Det ska ske dels genom fortsatt stark tillväxt inom kärnsegmentet, dieseldrivna generatoraggregat, men även via en bredare kundbas inom olika typer av mobila applikationer, exempelvis terminaltruckar, stenkrossar och kompressorer.

Nettoomsättning per marknad

Mkr	2004	2005	2006
Europa	4.907	5.102	5.822
Nordamerika	2.500	2.832	2.815
Sydamerika	142	208	221
Asien	1.324	1.427	1.359
Övriga marknader	184	207	268
Totalt	9.057	9.776	10.485

Ambitioner 2006

- Säkerställa effektivare produktions- och logistiklösningar för Volvo Pentas kunder.
- Fortsatt fokus på kostnadskontroll och positivt kassaflöde.
- Säkerställa en fortsatt framgångsrik lansering av Volvo Penta IPS.

Utfall 2006

- Successivt kortade leveranstider. Beslut om ökad kapacitet i Varafabriken.
- Förbättrat rörelseresultat och stark rörelsemarginal.
- Stärkta marknadsandelar i inombordssegmentet.

Ambitioner 2007

- Ökad tillväxt och starkt fokus på lönsamhet.
- Breddad kundbas inom industrimotorer.
- Leveransprecision och kortade ledtider i produktionssegmentet.

Förutsättningarna för flygbranschen fortsatte att vara goda under 2006. Flygbolagens passagerartrafik ökade med 4,5% under året.

Volvo Aero - en kompetent affärspartner

Volvo Aero erbjuder sina kunder och partners ansvar för utveckling och tillverkning av avancerade motorkomponenter till flygplan och rymdraketer. Företagets teknologiarbete – med bland annat en världsledande roll inom lättviktskonstruktioner – är något som blir allt mer efterfrågat i flygbranschen och som bidrar till att ge Volvo Aero ett ökat engagemang i nya flygmotorer.



Specialiserad kompetens

>>> Lättviktsdesign, som är ett av Volvo Aeros styrkeområden, har en stor inverkan på bränslekonsumtionen och därför också på miljön, något som flygbranschen fokuserar på i hög grad idag.

Genom att använda sig av Volvo Aeros kompetens inom lättviktskonstruktion, simulering och nya patenterade tillverkningsmetoder kan motortillverkarna korta ledtiden för utvecklingen av motorn, samtidigt som den blir tystare och lättare. Resultatet blir sänkta kostnader och sänkt vikt, två avgörande parametrar för framtidens flygmotorer. Sänkt vikt innebär att bränsleförbrukningen minskar och därmed minskas också utsläppen av koldioxid och kväveoxid.

Teknologierna bygger på framgångsrika synergier mellan civilt och militärt flyg och inom rymdområdet, där Volvo Aero också har en viktig roll inom det europeiska rymdsamarbetet.

Flera viktiga milstolpar

Volvo Aero är inne i en expansiv period med många nya produktionsstarter för flygmotor-komponenter. Under 2006 gjordes ett 20-tal nya produktionsstarter, det största antalet någonsin. Bolaget har gjort stora investeringar i forskning och utveckling samt i moderna maskinanläggningar.

Under året fortsatte utvecklingsarbetet av GENx-motorn, den största enskilda investeringen i Volvo Aeros historia. I början av året stod det klart att Volvo Aero kommer att tillverka sex olika komponenter till GENx-motorn. I mars genomfördes det första marktestet av motorn, med lyckat resultat och på utsatt tid.

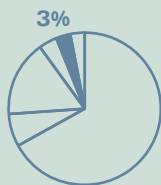
Volvo Aero har också fortsatt arbetet med att erhålla en position i de flygmotorprogram som om några år kommer att finnas i de plan som ersätter storsäljarna Airbus A320 och Boeing 737. Under året blev det klart att Volvo Aero kommer att vara med och demonstrera ny tek-

nologi i den amerikanska motortillverkaren Pratt & Whitneys nya växlade turbomotor vilket är ett första strategiskt steg mot att positionera Volvo Aero för framtiden i detta viktiga marknadssegment.

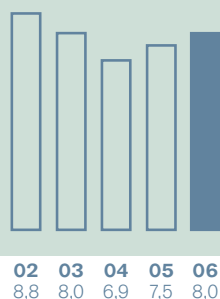
Genom förvärvet, 2004, av Aero-Craft i Newington, Connecticut, USA, breddas produktportföljen med fläkthus. Ett antal kontrakt på fläkthus har tecknats, till exempel till motorer som GENx, Trent 1000 och GE90. Under 2006 togs det första spadtaget till utbyggnaden av Aero-Crafts anläggning i Newington.

Volvo Aero Services har tecknat ett femårigt avtal med Emirates Airlines som ger bolaget ensamrätt att sälja överskottet av Emirates reservdelslager för flygplan och flygmotorer. I samband med detta öppnar Volvo Aero Services ett distributionscenter för reservdelar i Dubai. Logistikservicen kommer att hanteras av Volvo Parts, på uppdrag av Volvo Aero Services.

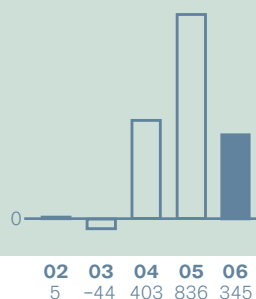
Nettoomsättning i procent av Volvokoncernens omsättning



Nettoomsättning¹, Mdr kr



Rörelseresultat¹, Mkr



Rörelsemarginal¹, %



¹ År 2004, 2005 och 2006 är redovisade enligt IFRS och 2002 och 2003 enligt dåvarande svenska redovisningsprinciper. Se not 1 och 3.



Marknaden

Förutsättningarna för flygbranschen fortsatte att vara goda under 2006. Flygbolagens passagerartrafik ökade med 4,5% under året. Trafiktillväxten varierade dock mellan olika regioner. De europeiska flygbolagen hade den största tillväxten, följt av flygbolagen i Asien och Stillahavsområdet samt USA. När det gäller andelen använda platser i flygplanen, så noterades ännu ett rekordår.

2007 väntas bli den första året med lönsamhet för världens flygbolag sedan år 2000. Flygets internationella branschorganisation IATA menar dock att flygbolagen måste ha en fortsatt mycket hög beläggning och dessutom öka effektiviteten inom andra områden om branschen ska lyckas uppnå den vinst på 2,5 miljarder dollar som prognosticerats för 2007.

Orderingången för större civila flygplan nådde rekordnivåer och i december 2006 var det totala antalet beställningar på nya flygplan 4.988, vilket motsvarar mer än fem års produktion i nuva-

rande takt. Orderingången för större civila flygplan var 1.882 under 2006, vilket visserligen var en minskning med 12% jämfört med 2005, men ändå bland de starkaste som noterats i modern tid. Airbus och Boeing levererade 832 flygplan under 2006, en ökning med 25% jämfört med föregående år. Den pågående produktionsökningen väntas hålla i sig, som ett resultat av de välfyllda orderböckerna i kombination med flygbolagens förbättrade ekonomi.

Resultat

Volvo Aeros nettoomsättning ökade under 2006 med 7% till 8.048 Mkr (7.538). Försäljningsökningen hänför sig huvudsakligen till ökade volymer, framför allt inom tillverkningen av motorkomponenter.

Rörelseresultatet uppgick till 345 Mkr (836). Det minskade resultatet beror bland annat på fortsatta lönsamhetsproblem inom eftermarknadsaffären. Detta var också en av anledningarna till att Volvo Aero i november fattade inrikt-

ningsbeslutet att avveckla motorunderhållsverksamheten i Bromma. Resultatet för 2006 påverkades negativt av kostnader för avvecklingen med 258 Mkr.

Utvecklingen inom tillverkning av motorkomponenter fortsatte att vara stark, med ökad tillverkning och högre försäljningsvolym av nya reservdelar. Den positiva utvecklingen motverkades delvis av många produktionsstarter av nya motorkomponenter, vilka hade en negativ påverkan på kapacitetsutnyttjandet i tillverkningsanläggningarna. Högre priser på råmaterial hade också en negativ effekt på resultatet.

Rörelsemarginalen sjönk till 4,3% (11,1).

Nettoomsättning per marknad

Mkr	2004	2005	2006
Europa	3.179	3.406	3.613
Nordamerika	3.127	3.612	3.815
Sydamerika	138	168	173
Asien	400	284	356
Övriga marknader	81	68	91
Totalt	6.925	7.538	8.048

Ambitioner 2006

- Möta utmaningar inom konstruktion och tillverkning, inte minst i arbetet med den nya GENx-motorn.
- Leverera motorkomponenter med fortsatt hög precision, utan att tappa kostnadsfokus.
- Nya utvecklingsuppdrag för Gripen-motorn, RM12.
- Öka volymer och lönsamhet på eftermarknaden.

Utfall 2006

- Utmaningarna uppfyllda, såväl tidsmässigt, tekniskt som kostnadsmässigt.
- Leveransmålet uppfyllt.
- Ambitioner delvis uppfyllda, men det krävs en fortsatt dialog med politiker och myndigheter för att få till stånd en mer långsiktig lösning.
- Målet till viss del uppfyllt, men lönsamheten alltjämt otillfredsställande. Bland annat av den anledningen har Volvo Aero beslutat att lägga ner underhållsverksamheten i Bromma.

Ambitioner 2007

- Vidareutveckla Volvo Aeros teknologierbjudande, för att säkra en roll i framtidens motorprogram.
- Fullfölja vårt åtagande vad gäller utveckling och produktion av den nya GENx-motorn.
- Expandera Volvo Aeros komponentaffär.
- Ökade volymer och förbättrad lönsamhet i eftermarknadsaffären.

Håkan Thörner, delägare i Ragnesands, samarbetar med Ulf Jönsson från Volvo både vad gäller tjänster och produkter, senaste bussaffären omfattar såväl finansiering och serviceavtal.



Financial Services - viktig del i helhetserbudandet

Finansiella tjänster är viktiga för Volvokoncernen. De ökar kundtillfredsställelse, konkurrensfördelar, lönsamhet och tillväxt. Genom Financial Services erbjuds traditionella finansieringstjänster såsom avbetalningsavtal, operationell och finansiell leasing samt finansiering av återförsäljare. På många marknader tillhandahålls även försäkrings- och uthyrningstjänster och andra erbjudanden.

>>> I grund och botten handlar ett framgångsrikt finansieringsbolag om relationer. Detta kan Financial Services intyga för vart och ett av de nära 60 marknader där Financial Services har verksamhet. 2006 präglades av intensivt arbete för att anpassa Financial Services till kundernas verksamheter. Som exempel kan nämnas de nya kundfinansieringsverksamheter som startades på de växande marknaderna i Kina, Ungern och Slovakien. I Europa introducerades också ny regional struktur för att förbättra synergier, genomlysning och tillgänglighet. Den amerikanska säljorganisationen stärktes och omstrukturerades efter produktkategorier.

Vid slutet av 2006 överfördes ansvaret för fastighets- och bankverksamheterna till AB Volvo, vilket innebär att affärsområdet från och med 2007 är en ren kundfinansieringsverksamhet.

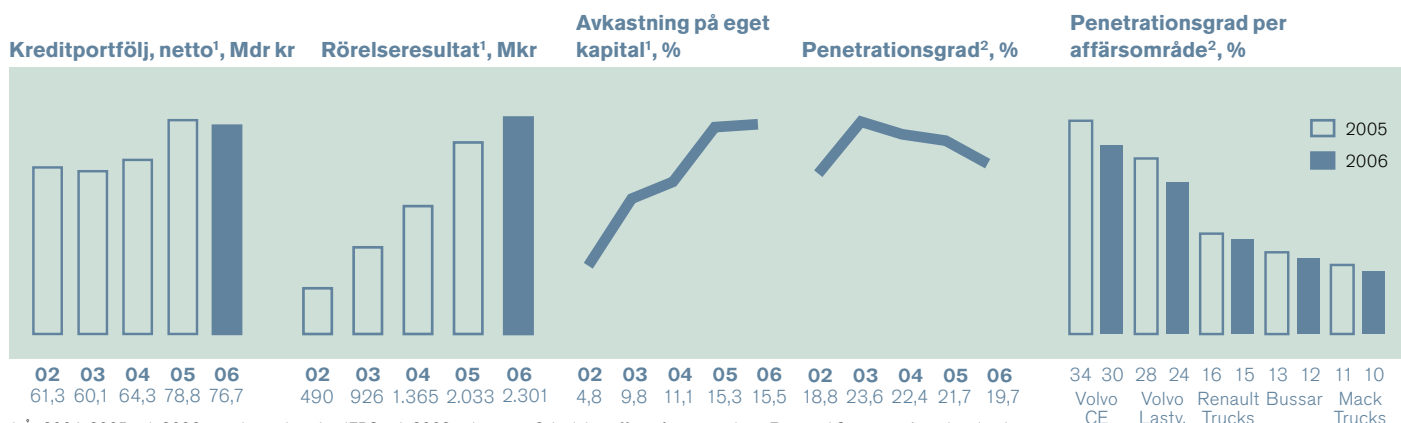
Marknadstillväxt

Det strategiska initiativ kallat "Commercial Focus" (CF), som lanserades 2005, har gjort det möjligt för Financial Services att ta ett bättre grepp om de tillväxtpotentialer som finns. CF-initiativet är en centraliserad affärsstrategi utformad för att tillhandahålla högkvalitativa finansiella lösningar genom att ta till vara på de lokala och internationella affärsteamens kunskaper och erfarenheter. Målet är att integrera Financial Services verksamhet med affärsområdenas säljprocess, öka djupet och bredden i produkt erbjudandet och förbättra leveransen av tjänster till nyckelkunder.

Inom fastighetsbolaget Danafjord, startades ett antal projekt som syftade till att möta Volvokoncernens växande behov av kontorslokaler och fastigheter för lättare produktion. Till exempel investerades i nya huvudkontor för Volvo 3P och Volvo Powertrain, båda i Lundby i

Göteborg. Icke-strategiska fastigheter såldes eller förbereddes för försäljning under året. Uthyrningsgraden vid slutet av 2006 var 99,7% (99,9), och 49% (52) av uthyrningen gick till externa kunder. 89% (81) av kontrakten sträcker sig fem år framåt i tiden eller mer.

Volvo Treasury, koncernens internbank, koordinerar koncernens globala finansieringsstrategi och den finansiella infrastrukturen. Volvo Treasury är också ansvarigt för hanteringen av alla räntebärande tillgångar och skulder och för genomförandet av transaktioner i utländsk valuta. År 2006 var ett starkt intjäningsår för Volvo Treasury med bra värdeskapande både i förvaltningen av tillgångar och i hanteringen av utländska valutor.



1 År 2004, 2005 och 2006 är redovisade enligt IFRS och 2002 och 2003 enligt dåvarande svenska redovisningsprinciper. Se not 1 och 3.

2 Andelen affärer finansierade av Financial Services på marknader där finansiering erbjuds.



Stark resultatutveckling

Rörelseresultatet för 2006 uppgick till 2.301 Mkr, en ökning med 13% från 2.033 Mkr 2005. Både avkastningen på eget kapital på 15,5% (15,3) och soliditeten vid årsslutet på 11,5% (11,2) ligger inom ramarna som satts av Financial Services. Alla regioner inom kundfinansieringsverksamheten presterade bättre än föregående år. Financial Services har under året effektivt hanterat riskerna i varje enskild produktlinje samtidigt som man levererat en skäligen avkastning. Man har också framgångsrikt hanterat de minskade räntemarginalerna, som orsakats av stigande räntor.

Under 2006 kännetecknades marknaden av en god tillgång på kapital och en stark konkurrens från andra långgivare, vilket ökade utmaningen för Financial Services att nå uppsatta mål för volymer och penetrationsgrad. Under 2006 uppgick nyfinansieringsvolymen

till 35,3 miljarder kronor, vilket är en ökning med mer än 2,2 miljarder kronor jämfört med 2005. Den 31 december 2006 uppgick de totala tillgångarna till 84 miljarder kronor (86), varav 77 miljarder kronor kan hänföras till kreditportföljen. Justerat för valutakurseffekter växte kreditportföljen med 5,3 % (9,6) under året.

Bortskrivningarna under 2006 uppgick till 259 Mkr, vilket motsvarar en rekordlåg nivå på årsbasis om 0,33% (0,40). Den 31 december 2006 uppgick de totala kreditreserverna till 1.578 Mkr (1.751). Andelen kreditreserver i förhållande till kreditportföljen uppgick till 2,01% (2,17). Den ökade tillväxten kommer att ske med bibehållen riskprofil.

Resultaträkning i sammandrag

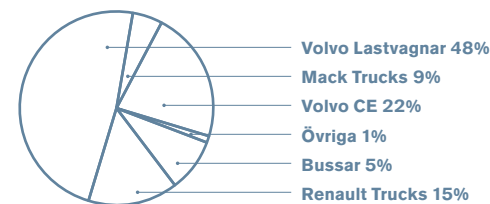
Mkr	2004	2005	2006
Nettoomsättning	9.598	7.549	8.969
Resultat efter finansiella poster	1.365	2.033	2.301
Skatter	-430	-609	-756
Periodens resultat	935	1.424	1.545

Fördelning av kreditportfölj, netto

%	2004	2005	2006
Operationell leasing ¹	20	1	0
Finansiell leasing ¹	25	40	40
Avbetalningskontrakt	38	41	42
Återförsäljarfinansiering	16	17	17
Övriga kundkrediter	1	1	1

¹ Förändringen 2005 avser IFRS påverkan på klassificering av leasingkontrakt.

Kundkreditportfölj per affärsområde, %



Ambitioner 2006

- Expandera kundfinansieringen på tillväxtmarknader.
- Noggrant följa och anpassa verksamheten till den ekonomiska utvecklingen.
- Bibehålla låga kostnader för finansiering av koncernens verksamhet.

Utfall 2006

- Öppnade kundfinansieringsbolag i Kina, Ungern och Slovakien.
- Fokus på räntemarginaler och riskhantering.
- Finansiering till väldigt låg kostnad samt en stark likviditet.

Ambitioner 2007

- Förbättra kundtillfredsställelsen.
- Förbättra aktiviteter kring rekrytering, utveckling och behållande av medarbetare.
- Ta vara på marknadstillväxt.
- Använda bättre teknologi och processer för att förbättra produktivitet och kundservice.
- Skärpa aktiviteter kring riskhantering.

Bolagsstyrningsrapport

Under 2006 har styrelsen särskilt fokuserat på frågor kring Volvokoncernens strategi avseende Asien. Styrelsen har därutöver också beslutat om förnyade finansiella mål för Volvokoncernen.



Styrelsen på besök i Volvo Lastvagnars fabrik i Gent.

Organ för koncernens styrning

>>> Styrning av Volvokoncernen sker via ett antal organ. På årsstämman utövar aktieägarna sin rösträtt med avseende på bland annat sammansättningen av Volvos styrelse och valet av externa revisorer. En valberedning föreslår kandidater till styrelseledamöter, styrelseordförande och externa revisorer. Styrelsen ansvarar för koncernens långsiktiga utveckling och strategi samt för att fortlöpande kontrollera och utvärdera bolagets verksamhet. Styrelsen utser vidare verkställande direktör i AB Volvo, tillika koncernchef. Styrelsens arbetsuppgifter bereds delvis av dess revisionskommitté och dess ersättningskommitté. Koncernchefen leder koncernens löpande verksamhet i enlighet med styrelsens riktlinjer.

Koncernchefen leder koncernens löpande verksamhet genom i huvudsak två olika organ, koncernledningen, respektive styrelserna i affärsområdena. Koncernledningen består av de personer som rapporterar direkt till koncernchefen. Koncernledningen hade vid utgången av 2006 17 medlemmar inklusive koncernchefen och bestod av cheferna för koncernens åtta affärsområden samt av chefen för affärsenheten Volvo Powertrain, tillika teknisk direktör i Volvokoncernen. Koncernledningen bestod därutöver av vice verkställande direktören och tillika ställföreträdande koncernchefen, ekonomi- och finanschefen samt av cheferna för koncernens stabsenheter. Koncernledningsmötena leds av koncernchefen och vid dessa behandlas bland annat koncernövergripande frågor och frågor som berör mer än ett affärsområde samt förmedlas information kring koncernens utveckling. Koncernchefen eller ställföreträdande koncernchefen är styrelseordförande i styrelserna för affärsområdena och dessa består i övrigt till största delen av andra medlemmar ur koncernledningen. Genom affärsområdesstyrelserna sker styrning och uppföljning av affärsområdenas finansiella utveckling, affärsplaner och mål samt fattas beslut om bland annat investeringar.

Svensk kod för bolagsstyrning

Volvo tillämpar "Svensk kod för bolagsstyrning" ("Koden").

Under perioden den 1 januari 2006 till och med den 31 december 2006 har Volvo inte avvikit från någon av de regler i Koden som varit tillämpliga under sagda period, med undantag för punkten 4.2.1. Avvikelsen består i att Tom Hedelius är medlem i ersättningskommittéen trots att han, enligt Koden, inte är oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen.

Denna bolagsstyrningsrapport har inte granskats av bolagets revisorer. Bolagets revisorer har inte heller granskat styrelsens rapport över organiseringen av den interna kontrollen beträffande den finansiella rapporteringen.

Valberedning

Valberedningens uppgift är att på aktieägarnas uppdrag till årsstämman framlägga förslag till ordförande och övriga ledamöter i styrelsen samt styrelsearvode uppdelat mellan ordförande, övriga ledamöter och eventuell ersättning för arbete i styrelsens kommittéer. De år då val av revisor för Volvo skall äga rum skall valberedningen lämna förslag till val och arvodering av revisor med utgångspunkt i den beredning av frågan som skett av Volvos revisionskommitté.

I samband med att valberedningen föreslår ordförande och övriga ledamöter i styrelsen skall valberedningen uttala sig om de personer som föreslås är att anse som oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen respektive större aktieägare i bolaget. Valberedningens förslag skall meddelas Volvo i så god tid att förslaget kan presenteras i kallelsen till årsstämman och samtidigt presenteras på Volvos hemsida.

Valberedningen, som utsågs på Volvos årsstämma 2006, bestod av Volvos styrelseordförande Finn Johnsson, Eva Halvarsson, representerande Andra AP-fonden, Björn Lind, representerande SEBFonder, Curt Källströmer, representerande Svenska Handelsbanken och

Thierry Moulouguet, representerande Renault SA. Valberedningen har inom sig utsett Curt Källströmer till ordförande. För valberedningens arbete gäller den instruktion som fastställdes av Volvos årsstämma 2006. Under november 2006 blev Lars Förberg, representerande Violet Partners LP, ny ledamot istället för Eva Halvarsson eftersom Violet Partners LP ersatt Andra AP-fonden som Volvos röstmassigt fjärde största ägare. Eva Halvarsson utsågs samtidigt till adjungerad ledamot av valberedningen.

Valberedningens förslag inför årsstämman 2007 kommer att återfinnas på Volvos hemsida.

Styrelsen

Under 2006 bestod AB Volvos styrelse av åtta stämmevalda ledamöter. Därutöver hade styrelsen tre ordinarie ledamöter och två suppleanter utsedda av arbetstagarorganisationer. Volvos koncernchef, Leif Johansson, var styrelseledamot.

Under 2006 hölls sex ordinarie möten och två extra möten.

Styrelsen har antagit en arbetsordning för sitt arbete som innehåller regler om hur arbetet skall fördelas mellan styrelsens ledamöter, antalet ordinarie styrelsemöten, ärenden som skall behandlas vid ordinarie styrelsemöten samt styrelseordförandens åligganden. Vidare innehåller arbetsordningen riktlinjer för revisionskommittén respektive ersättningskommitténs arbete. Styrelsen har även utfärdat skriftliga anvisningar, där det anges hur den finansiella rapporteringen till styrelsen skall ske, arbetsfördelningen mellan styrelse och verkställande direktören samt under vilka omständigheter den vice verkställande direktören skall ersätta den verkställande direktören.

Årsstämman beslutar om de stämmevalda styrelseledamöternas arvoden. Vid bolagsstämman den 5 april 2006 beslutades att för tiden intill nästa årsstämma hållits skulle till styrelsen utgå ett fast arvode om 4.775.000 kronor att fördelas mellan ledamöterna enligt följande. Styrelsens ordförande skulle tillerkännas 1.350.000 kronor och övriga leda-

möter sammanlagt 2.700.000 kronor att fördela mellan ledamöterna enligt styrelsens bestämmande. Ordföranden i revisionskommittén skulle vidare tillerkännas 250.000 kronor och övriga två ledamöter i revisionskommittén 125.000 kronor var samt ledamöterna i ersättningskommittén 75.000 kronor vardera.

Under året har styrelsen gått igenom affärsplaner och strategiska mål för Volvokoncernens olika verksamheter. Styrelsen har vidare regelbundet granskat AB Volvos och koncernens ekonomiska ställning och verkat för att säkerställa att det finns effektiva system för uppföljning och kontroll av Volvokoncernens verksamhet och ekonomiska ställning. I samband härmed har revisionskommittén svarat för beredningen av styrelsens arbete med att kvalitetssäkra bolagets finansiella rapportering genom att granska delårsrapporter och årsredovisning. I samband därmed har styrelsen också under 2006 sammanträffat med bolagets revisorer. Vidare har styrelsen fortlöpande utvärderat verkställande direktörens arbete.

Under 2006 har styrelsen särskilt fokuserat på frågor kring Volvokoncernens strategi avseende Asien och därvid fattat beslut om förvärv av aktier i Nissan Diesel Motor Co Ltd samt om inledande av diskussioner kring den kommersiella verksamheten inom Dongfeng Motor Co Ltd. Styrelsen har därutöver också under året diskuterat samt beslutat om förnyade finansiella mål för Volvokoncernen. I tillägg därtill har styrelsen också regelbundet behandlat ärenden rörande andra avyttringar, förvärv och etableringar av nya verksamheter, samt ärenden i samband med investeringar i produktförnyelse och produktutveckling inom koncernens affärsområden.

Styrelsens arbete bedrivs i första hand inom ramen för formella styrelsemöten samt möten i styrelsens kommittéer. Därutöver upprätthålls en löpande kontakt mellan koncernchefen och styrelsens ordförande för att diskutera den pågående verksamheten och säkerställa att styrelsens beslut verkställs. På sidorna 84–85 redovisas varje styrelseledamöts ålder, utbildning, huvudsakliga yrkeserfarenhet, andra sty-

Styrelsens sammansättning samt närvaro under möten 1 januari 2006–31 december 2006

	Styrelse	Revisionskommittén	Ersättningskommittén
Finn Johnsson	8		4
Per-Olof Eriksson	8	4	
Tom Hedelius	8		4
Leif Johansson	8		
Louis Schweitzer	7		4
Philippe Klein ¹	5		
Ying Yeh ¹	4	3	
Peter Bijur ¹	4	3	
Ken Whipple ²	3	1	
Haruko Fukuda ²	2	1	
Patrick Faure ²	1		
Olle Ludvigsson, arbetstagarrepresentant	8		
Johnny Rönnkvist, arbetstagarrepresentant	8		
Martin Linder, arbetstagarrepresentant	7		
Totalt antal möten	8	4	4

¹ Invaldes i styrelsen vid årsstämman 2006.

² Lämnade styrelsen i samband med årsstämman 2006.

relseuppdrag, aktieinnehav i Volvo, och antal år som ledamot i Volvos styrelse.

Styrelsen genomförde under 2006 den årliga utvärderingen av sitt arbete. Styrelseordföranden har informerat valberedningen om resultatet av utvärderingen.

Oberoendefrågor

Styrelsen i Volvo är föremål för de oberoendekrav som följer av Stockholmsbörsens regelverk, Koden och NASDAQ:s regelverk samt bestämmelserna i Sarbanes-Oxley Act (SOX). Nedan följer en kort redogörelse för Stockholmsbörsens respektive Kodens regelverk. Oberoendekraven innebär i huvuddrag att endast en person från bolagets ledning får ingå i styrelsen, att en majoritet av ledamöterna i styrelsen skall vara oberoende från bolaget och bolagsledningen samt att åtminstone två av de ledamöter som är oberoende från bolaget och bolagsledningen också skall vara oberoende från bolagets större aktieägare. Koden uppställer dessutom krav på att en majoritet av ledamöterna i revisionskommittén skall vara

oberoende från bolaget samt att åtminstone en ledamot skall vara oberoende från bolagets större aktieägare. Vad beträffar ersättningskommittén uppställer Koden kravet att ledamöterna i ersättningskommittén, med undantag för styrelseordföranden om denne är ledamot i ersättningskommittén, skall vara oberoende från bolaget och bolagsledningen.

Mot bakgrund av ovanstående krav på styrelsens oberoende har valberedningen, avseende de styrelseledamöter som valdes på årsstämman 2006, för bolaget redovisat följande uppfattning om deras oberoende från bolaget och bolagsledningen samt från bolagets större aktieägare:

Finn Johnsson, Peter Bijur, Philippe Klein, Louis Schweitzer och Ying Yeh är samtliga oberoende från bolaget och bolagsledningen.

Leif Johansson är, såsom Volvos koncernchef, inte oberoende från bolaget och bolagsledningen.

Tom Hedelius och Per-Olof Eriksson har varit styrelseledamöter i Volvo sedan den 19 januari 1994. De har således varit styrelseledamöter i mer än tolv år och är därmed enligt Koden inte att anse som oberoende från bolaget och bolagsledningen.

Philippe Klein och Louis Schweitzer är anställd respektive styrelseordförande i Renault SA och representerar Renault SA i bolagets styrelse. Då Renault SA kontrollerar mer än 10 procent av aktierna och rösterna i Volvo är dessa personer således enligt Koden inte att anse som oberoende i förhållande till en av bolagets större aktieägare.

Revisionskommittén

I december 2002 inrättade styrelsen en revisionskommitté, främst i syfte att utöva tillsyn över koncernens ekonomiska redovisning och rapportering samt revisionen av bokslutet. Revisionskommittén svarar för beredningen av styrelsens arbete med att kvalitetssäkra bolagets finansiella rapportering genom att granska delårsrapporter och årsredovisning. Revisionskommittén har vidare till uppgift att fastställa riktlinjer för vilka andra tjänster än

revision som bolaget får upphandla av bolagets revisor samt att ge riktlinjer för och beslut om transaktioner med till Volvo närstående bolag och personer. Ansvar för att utvärdera såväl interna som externa revisorers arbete, liksom att biträda valberedningen med resultatet av utvärderingen samt vid framtagandet av förslag till revisorer åvilar revisionskommittén.

Fram till årsstämman 2006 bestod revisionskommittén av styrelseledamöterna Haruko Fukuda, Ken Whipple och Per-Olof Eriksson, ordförande. Efter årsstämman 2006 bestod revisionskommittén av styrelseledamöterna Peter Bijur, Ying Yeh och Per-Olof Eriksson, ordförande. Under år 2006 hade revisionskommittén tre ordinarie möten och ett extra möte.

Revisionskommittén har träffat de externa revisorerna samt chefen för internrevisionen i samband med ordinarie möten. Revisionskommittén har även träffat de externa revisorerna utan närvaro av representanter från bolagsledningen.

Ersättningskommittén

I april 2003 inrättade styrelsen en ersättningskommitté i syfte att bereda och besluta i frågor om ersättning till högre chefer i koncernen. Kommittén skall lämna rekommendationer till styrelsen avseende styrelsens beslut om anställnings- och avlöningsvillkor för verkställande direktören och vice verkställande direktören i AB Volvo, principerna för ersättningar, inklusive pensioner och avgångsvederlag, till övriga koncernledningen, samt principerna för rörlig lön, aktiebaserade incitamentsprogram, pensioner och avgångsvederlag för andra högre chefer i koncernen. Ersättningskommittén beslutar även om individuella anställningsvillkor för övriga ledamöter i koncernledningen i enlighet med de av styrelsen fastställda principerna.

Under 2006 bestod ersättningskommittén av styrelseledamöterna Tom Hedelius, Louis Schweitzer och Finn Johnsson, ordförande. Under 2006 hade ersättningskommittén fyra möten.

Koncernledningen

Sidorna 82–83 innehåller uppgifter om koncernchefen och medlemmarna i koncernledningen med avseende på ålder, utbildning, styrelseuppdrag, aktieinnehav i Volvo och tidpunkt för anställning i Volvo.

Extern revision

Volvos revisorer väljs av årsstämman för en period av tre eller fyra år. Nuvarande revisorer valdes på 2003 års bolagsstämma. Nästa val av revisorer kommer att äga rum på årsstämman 2007. Volvos revisor är PricewaterhouseCoopers AB ("PwC"). Två delägare i PwC, Göran Tidström och Olov Karlsson, ansvarar för revisionen av Volvo. Göran Tidström är huvudansvarig revisor.

Revisorerna rapporterar resultatet av sin granskning till aktieägarna genom revisionsberättelsen, som de framlägger för årsstämman. Därtill avger revisorerna en detaljerad redogörelse över utförd granskning inför revisionskommittén samt till styrelsen i dess helhet en gång om året.

Utöver revisionen utför PwC vissa andra tjänster för Volvo. Under 2006 rörde det bland annat rådgivning vid bolagets utökade utvärderingsförfarande av den interna kontrollen i enlighet med SOX, Section 404, vilken är gällande första gången per 2006. PwC har även lämnat viss skatterelaterad rådgivning och utfört andra revisionsrelaterade tjänster. När PwC anlitas för att tillhandahålla andra tjänster än den ordinarie revisionen, sker det i enlighet med de av revisionskommittén beslutade reglerna för godkännande i förväg av tjänsternas art och omfattning samt ersättning för dessa. Volvo bedömer att utförandet av de aktuella tjänsterna inte äventyrar PwC:s oberoende.

Närmare upplysningar om revisorsarvoden finns i not 35 i koncernens noter.

Organisering av den interna kontrollen beträffande finansiell rapportering

Volvo har sedan länge haft internkontrollprocesser.

Volvo följer internkontrollprinciper framtagna

av the Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO). COSO-principerna består av fem sammanhängande delar där ett antal mål måste uppfyllas i varje del. Delarna är kontrollmiljö, riskvärdering, kontrollaktiviteter, information samt kommunikation och övervakning.

Volvo har en internervisionsfunktion där en väsentlig uppgift är att säkerställa att bolaget efterlever det internkontrollsystem som bolaget tillämpar. Chefen för internervisionsfunktionen rapporterar direkt till koncernchefen och till koncernens finansdirektör samt till styrelsens revisionskommitté.

Under 2005 och 2006 har Volvo fortsatt det arbete som inleddes 2004 med att se över och dokumentera relevanta processer i syfte att säkerställa att den interna kontrollen över den finansiella rapporteringen är väl fungerande och väl dokumenterad. Under 2006 slutfördes arbetet och de relevanta processerna testades.

Eftersom AB Volvos B-aktier är registrerade hos Securities and Exchange Commission (SEC) i USA är Volvo föremål för reglerna i SOX. SOX, Section 404, kräver att Volvo i samband med avgivandet av den amerikanska årsredovisningen, Form 20-F, avseende 2006 inlämnar en rapport från Volvos koncernchef samt från Volvos finansdirektör rörande Volvos interna kontroll beträffande den finansiella rapporteringen. Rapporten, som är en del av Form 20-F, kommer att innehålla en bedömning av effektiviteten i den interna kontrollen beträffande den finansiella rapporteringen vid utgången av 2006. Rapporten kommer därutöver att innehålla ett uttalande från koncernchefen och från Finansdirektören huruvida den interna kontrollen beträffande den finansiella rapporteringen är effektiv eller ej samt ett uttalande beträffande vilket internkontrollsystem som används för att utvärdera effektiviteten. Om materiella brister identifieras i den interna kontrollen över den finansiella rapporteringen kommer dessa att beskrivas i rapporten. PwC kommer att avge ett revisorsutlåtande avseende den interna kontrollen beträffande den

finansiella rapporteringen. Avsikten är att Form 20-F kommer att publiceras i maj 2007.

Disclosure Committee

Under 2004 inrättades en så kallad Disclosure Committee. Kommittén bidrar till att säkerställa att Volvo uppfyller sina skyldigheter enligt såväl tillämplig lagstiftning som tillämpliga börsregler att i god ordning offentliggöra kurspåverkande information till de finansiella marknaderna.

I kommittén ingår cheferna för avdelningarna Finans, Internrevision, Investerarrelationer, Juridik, Ekonomistyrning samt Redovisning och rapportering.

Principerna för ersättning och övriga anställningsvillkor för koncernledningen

Årsstämman 2006 beslutade om principer för ersättning och övriga anställningsvillkor för medlemmarna i Volvos koncernledning ("Ersättningspolicy") i enlighet med punkt 4.2.2 i Koden. De beslutade principerna, vilka överensstämmer med vad som tillämpats historiskt inom Volvo, kan sammanfattas enligt följande.

Den övergripande principen är att ersättningar och andra anställningsvillkor för bolagsledningen skall vara konkurrenskraftiga för att säkerställa att Volvo kan attrahera och behålla kompetenta personer i koncernledningen. Den fasta lönen skall vara konkurrenskraftig och återspegla individens ansvarsområde och prestation. Utöver fast lön kan rörlig lön utgå. Den rörliga lönen får uppgå till högst 50 procent av den fasta lönen och vara baserad på Volvokoncernens och/eller befattningshavares koncernbolags uppfyllande av vissa förbättringsmål. Förbättringsmålen beslutas av styrelsen i AB Volvo och kan hänföra sig till exempelvis rörelseresultat eller kassaflöde. Utöver fast och rörlig lön utgår normalt andra sedvanliga förmåner såsom tjänstebil och företagshälsövård. I individuella fall kan även bostadsförmån och andra förmåner utgå. De medlemmar av koncernledningen som är bosatta i Sverige erbjuds, utöver pensionsförmåner som följer av lag eller av kollektivavtal, en premiebestämd

Styrelsen på besök hos Volvo Anläggningsmaskiner i Shanghai.



pension innebärande att storleken på individens pension utgörs av summan av inbetalade premier och eventuell avkastning. I individuella fall kan andra pensionslösningar övervägas. De medlemmar av koncernledningen som är bosatta utanför Sverige erbjuds pensionslösningar som är konkurrenskraftiga i det land där personen är bosatt. För de medlemmar av koncernledningen som är bosatta i Sverige gäller beträffande uppsägning och avgångsvederlag att uppsägningstiden från företags sida är 12 månader samt 6 månader från den anställdes sida. Därutöver är den anställde berättigad till ett avgångsvederlag om 12 månadslöner om uppsägningen gjorts av Volvo. I individuella fall kan andra principer för uppsägningstid och avgångsvederlag övervägas. De medlemmar som är bosatta utanför Sverige erbjuds i denna del villkor som är konkurrenskraftiga i det land där personen är bosatt.

En mer detaljerad redogörelse för ersättningen till verkställande direktören och principerna för ersättning till högre chefer finns i not 34 i koncernens noter.

Inför årsstämman 2007 har styrelsen beslutat föreslå förnyade Riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare. Förslaget kommer att återfinnas på Volvos hemsida.

Utestående aktie- och aktiekursrelaterade incitamentsprogram

En redogörelse för utestående aktie- och aktiekursrelaterade incitamentsprogram återfinns i not 34 i koncernens noter.

Koncernledning

Leif Johansson

Verkställande direktör och koncernchef

Född 1951, civ ing. Verkställande direktör i AB Volvo och koncernchef sedan 1997. I Volvo sedan 1997. **Styrelseledamot** i Bristol-Myers Squibb Company, Svenska Cellulosa Aktiebolaget SCA, Svenskt Näringsliv samt Teknikföretagen. Ledamot av Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademien. Ledamot av AB Volvos styrelse sedan 1997. **Innehav i Volvo, eget och närståendes:** 50.562 aktier, varav 43.538 B-aktier samt 50.000 personaloptioner.

Jorma Halonen

Vice verkställande direktör och ställföreträdande koncernchef

Född 1948, civ ek. Vice verkställande direktör i AB Volvo och ställföreträdande koncernchef sedan 2004. Verkställande direktör i Volvo Lastvagnar 2001–2004. Tidigare karriär inom Scania 1990–2001. Medlem av Volvos koncernledning sedan 2002. I Volvo sedan 2001. **Vice styrelseordförande:** Nissan Diesel. **Innehav i Volvo:** 4.000 B-aktier samt 25.000 personaloptioner.



Paul Vikner

Verkställande direktör i Mack Trucks

Född 1949, fil kand. Verkställande direktör i Mack Trucks, Inc. sedan 2001. Vice verkställande direktör, Försäljning och marknadsföring, Mack Trucks, Inc. 1996–2001. Tidigare inom Iveco Trucks, Nordamerika, och Isuzu Trucks, Nordamerika, 1972–1994. Medlem av Volvos koncernledning sedan 2004. I Volvo sedan 2001. **Innehav i Volvo:** 2.000 B-aktier.

Stefano Chmielewski

Verkställande direktör i Renault Trucks

Född 1952, civ ing. Verkställande direktör i Renault Trucks sedan 2003. Medlem av Volvos koncernledning sedan 2003. I Volvo sedan 2001. **Innehav i Volvo:** Inga.



Staffan Jufors

Verkställande direktör i Volvo Lastvagnar

Född 1951, civ ek. Verkställande direktör i Volvo Lastvagnar sedan 2004. Verkställande direktör i AB Volvo Penta 1998–2004. Medlem av Volvos koncernledning sedan 1998. I Volvo sedan 1975. **Styrelseledamot:** EBP AB. **Innehav i Volvo:** 4.208 aktier, varav 3.054 B-aktier.

Håkan Karlsson

Verkställande direktör i Volvo Bussar

Född 1961, civ ing. Verkställande direktör i Volvo Bussar AB sedan 2003. Verkställande direktör i Volvo Logistics 2000–2003. Medlem av Volvos koncernledning sedan 2003. I Volvo sedan 1986. **Innehav i Volvo:** 4.442 aktier, varav 4.175 B-aktier.



Tony Helsham

Verkställande direktör i Volvo Anläggningsmaskiner

Född 1954, civ ing. Verkställande direktör i Volvo Anläggningsmaskiner sedan 2000. Verkställande direktör och koncernchef i Euclid Hitachi Heavy Equipment 1995–1998. Verkställande direktör i Volvo Construction Equipment Korea 1998–2000. Medlem av Volvos koncernledning sedan 2000. I Volvo sedan 1985. **Innehav i Volvo:** Inga.

Göran Gummesson

Verkställande direktör i Volvo Penta

Född 1947. Verkställande direktör i Volvo Penta sedan 2004. Tidigare ett antal befattningar inom Volvo Penta sedan 1991, chef för Volvo Pentas europeiska verksamhet 1998–2004. Medlem av koncernledningen sedan 2004. I Volvo sedan 1991. **Innehav i Volvo:** 6.439 B-aktier.



Olof Persson

Verkställande direktör i Volvo Aero

Född 1964, civ ek. Verkställande direktör i Volvo Aero sedan 1 juli 2006. Medlem av Volvos koncernledning sedan 2006. I Volvo sedan 2006. **Styrelseledamot:** Bombardier Transportation Sweden AB. **Innehav i Volvo:** Inga.

Salvatore L Mauro

Verkställande direktör i Volvo Financial Services

Född 1960, civ ek. Verkställande direktör i Volvo Financial Services sedan 2001. Verkställande direktör i Volvo Car Finance Europe 1999–2001. Medlem av Volvos koncernledning sedan 2001. I Volvo sedan 1985. **Innehav i Volvo:** 1.003 amerikanska depåbevis (ADRs).





Stefan Johnsson
Direktör

Född 1959, civ ek. Direktör i AB Volvo med ansvar för affärsenheter och personalfrågor. Medlem av Volvos koncernledning sedan 1998. Direktör i AB Volvo och finansdirektör för Volvokoncernen 1998–2005. Verkställande direktör i Volvo Group Finance Sweden 1994–1998. I Volvo sedan 1987. **Styrelseledamot:** Stiftelsen Chalmers Tekniska Högskola. **Innehav i Volvo:** 4.075 aktier varav 4.000 B-aktier.

Per Löjdquist
Direktör

Född 1949. Direktör i AB Volvo. Medlem av Volvos koncernledning sedan 1997 med ansvar för information och varumärkesfrågor. I Volvo sedan 1973. **Styrelseledamot:** Västsvenska Industri- och Handelskammaren och Nilörngruppen AB. **Innehav i Volvo:** 8.463 aktier, varav 5.289 B-aktier.



Lars-Göran Moberg
Verkställande direktör i Volvo Powertrain

Född 1943, civ ing. Verkställande direktör i Volvo Powertrain sedan 2001. Medlem av Volvos koncernledning sedan 2001. I Volvo sedan 1995. **Innehav i Volvo:** 9.858 aktier varav 9.652 B-aktier samt 25.000 personaloptioner.

Eva Persson
Direktör

Född 1953, jur kand. Direktör i AB Volvo och chefsjurist i Volvokoncernen. Medlem av Volvos koncernledning sedan 1997 med ansvar för juridik, skatter och säkerhet. I Volvo sedan 1988. Sekreterare i AB Volvos styrelse sedan 1997. **Styrelseledamot:** Handelsbanken Region Väst och Andra AP-fonden. Ledamot i Näringslivets Börskommitté. **Innehav i Volvo:** 500 aktier, varav 248 B-aktier.



Jan-Eric Sundgren
Direktör

Född 1951, civ ing., teknisk doktor och professor i materialfysik. Direktör i AB Volvo med ansvar för omvärlds- och miljöfrågor. Medlem av Volvos koncernledning sedan 1 augusti 2006. I Volvo sedan 2006. **Styrelseledamot:** Lindholmen Science Park AB, Meritea AB, Ledamot av Kungliga ingenjörsvetenskapsakademien. **Innehav i Volvo:** Inga.

Pär Östberg
Direktör

Född 1962, civ ek. Direktör i AB Volvo och finansdirektör för Volvokoncernen sedan 2005. Medlem av Volvos koncernledning sedan 2005 och ansvarig för finans, koncernstrategi och affärsutveckling. Pär Östberg började på Volvo 1990 och har innehaft ett antal olika positioner inom finansområdet, senast som ekonomi- och finanschef på Renault Trucks. **Innehav i Volvo:** 1.000 B-aktier.



Fred Bodin
Direktör

Född 1947, jur kand. Verkställande direktör i Volvo Aero AB 1997–2006. Chefsjurist i Volvokoncernen 1988–1997. Medlem av Volvos koncernledning sedan 1993. I Volvo sedan 1981. **Innehav i Volvo:** Inga.

Förändringar i koncernledningen

Direktör **Michel Gigou**, medlem av koncernledningen sedan 2002 gick i pension den 30 april 2006. Michel Gigou hade i koncernledningen bland annat ansvar för Volvos verksamhet i Kina. Detta ansvar togs över av Jorma Halonen.

Under 2006 utökades Volvos koncernledning med **Jan-Eric Sundgren**, tidigare rektor för Chalmers. Jan-Eric Sundgren har bland annat ansvar för kontakter med myndigheter, universitet och högskolor. Han arbetar också med teknik- och forskningsfrågor inom Volvokoncernen och har det koncernövergripande ansvaret för omvärlds- och miljöfrågor.

Olof Persson tillträdde som verkställande direktör för Volvo Aero den 1 juli 2006. Från och med detta datum ingår han också i Volvos koncernledning. Han efterträdde **Fred Bodin**, som gick i pension den 20 februari 2007. Olof Persson var tidigare chef för den kanadensiska flygplans- och tåg tillverkaren Bombardiars division för tåg och tunnelbanor, Mainline and Metros.

Styrelse och revisorer

Styrelseledamöter valda av årsstämman

Finn Johnsson

Styrelseordförande
Ordförande i ersättningskommittén

Född 1946, civ ek. **Styrelseordförande:** Luvata Oy, Thomas Concrete Group AB, Unomedical A/S, KappAhl AB samt City Airline. **Styrelseledamot:** Skanska AB och AB Industrivärden. Ledamot i AB Volvos styrelse sedan 1998. Styrelseordförande sedan februari 2004. **Innehav i Volvo:** 4.000 aktier varav 2.000 B-aktier.

Huvudsaklig arbetslivserfarenhet: Maskindivisionen på Swedish Match, verkställande direktör Arenco Machine Co., USA, verkställande direktör Swedish Match Europe och Swedish Match Asia, verkställande direktör Tarkett AB, vice verkställande direktör Stora AB, verkställande direktör Industri AB Euroc, verkställande direktör United Distillers, Storbritannien, verkställande direktör i Mölnlycke Health Care AB.

Peter Bijur

Ledamot i revisionskommittén

Född 1942, MBA Marketing, BA Political Science
Styrelseledamot: Gulfmark Offshore Inc.
Ledamot i AB Volvos styrelse sedan 2006.
Innehav i Volvo: Inga.

Huvudsaklig arbetslivserfarenhet: Peter Bijur är idag pensionerad och har innehaft ett flertal befattningar inom oljebolaget Texaco. Han lämnade bolaget 2001 som vd och ordförande.



Per-Olof Eriksson

Ordförande i revisionskommittén

Född 1938, civ ing., tekn dr h c.
Styrelseordförande: Callans Trä AB, Odlander, Fredriksson & Co samt Cross Country Systems AB.
Styrelseledamot: Assa Abloy AB, Elkem AS, Investment AB Öresund, KTH Holding AB, Senea AB samt Södersjukhuset AB. Ledamot i Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademien. Ledamot i AB Volvos styrelse sedan 1994. **Innehav i Volvo, eget och närstående:** 6.200 A-aktier.

Huvudsaklig arbetslivserfarenhet: Ingenjör Uddeholms AB, ett flertal befattningar i Sandvikkoncernen (i Sverige, Tyskland och Storbritannien), verkställande direktör och koncernchef Seco Tools AB, verkställande direktör och koncernchef Sandvik AB.

Tom Hedelius

Ledamot i ersättningskommittén

Född 1939, civ ek., ekon dr h c. **Styrelseordförande:** AB Industrivärden, Bergman & Beving AB samt Anders Sandrews stiftelse.
Hedersordförande: Svenska Handelsbanken.
Vice styrelseordförande: Addtech AB, Lagercrantz Group AB samt Jan Wallander och Tom Hedelius stiftelse. **Styrelseledamot:** Svenska Cellulosa Aktiebolaget SCA och Lundbergs AB. Ledamot i AB Volvos styrelse sedan 1994. **Innehav i Volvo, eget och närstående:** 2.693 aktier, varav 693 B-aktier.

Huvudsaklig arbetslivserfarenhet: AB Industrikredit, ett flertal befattningar inom Svenska Handelsbanken (kreditchef, vice verkställande direktör, verkställande direktör och koncernchef, styrelseordförande).



Leif Johansson

Född 1951, civ ing. Verkställande direktör i AB Volvo och koncernchef sedan 1997. I Volvo sedan 1997. Ledamot i AB Volvos styrelse sedan 1997.
Styrelseledamot: Bristol-Myers Squibb Company, Svenska Cellulosa Aktiebolaget SCA, Svenskt Näringsliv samt Teknikföretagen. **Ledamot:** Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademien. **Innehav i Volvo, eget och närstående:** 50.562 aktier, varav 43.538 B-aktier samt 50.000 personaloptioner.

Huvudsaklig arbetslivserfarenhet: Projektkonsult Indevo, vd-assistent Centro Maskin Morgårdshammar, verkställande direktör Husqvarna Motorcyklar, divisionschef Office Machine Facit Sweden, verkställande direktör Facit, divisionschef AB Electrolux, Vitvaror, verkställande direktör AB Electrolux, Vitvaror, vice verkställande direktör AB Electrolux, verkställande direktör AB Electrolux, koncernchef Electrolux.

Philippe Klein

Född 1957. Arbetar på Renault SA och sitter i företagets ledningsgrupp. Ledamot i AB Volvos styrelse sedan 2006. **Innehav i Volvo:** Inga.

Huvudsaklig arbetslivserfarenhet: Ett flertal befattningar inom Renault, bland annat ansvarig för Renaults industrisystem. Efter Renaults allians med Nissan 1999 tjänstgjorde han under fyra år hos Nissans vd.



Louis Schweitzer

Ledamot i ersättningskommittén

Född 1942, jur kand. **Styrelseordförande:** Renault och AstraZeneca Plc. **Styrelseledamot:** Electricité de France, BNP-Paribas, Véolia samt L'Oréal. Ledamot i AB Volvos styrelse sedan 2001. **Innehav i Volvo:** 2.000 B-aktier.

Huvudsaklig arbetslivserfarenhet: Tjänsteman vid franska budgetdepartementet, stabchef hos Laurent Fabius (budgetminister, sedan industri- och forskningsminister och slutligen premiärminister), ordförande i franska kommissionen för jämställdhet (sedan 2005), ett flertal befattningar inom Renault SA (finansdirektör och vice verkställande direktör, verkställande direktör och Chief Operating Officer, koncernchef, styrelseordförande).

Ying Yeh

Ledamot i revisionskommittén

Född 1948, BA, Literature & International Relations. Koncernchef & Styrelseordförande för Kodak North Asia Region. Ledamot i AB Volvos styrelse sedan 2006. **Innehav i Volvo:** Inga

Huvudsaklig arbetslivserfarenhet: Journalist NBC, New York. Ett flertal olika positioner på USA's utrikesdepartement i Burma, Hong Kong, Taiwan och Beijing. Ett flertal positioner på Eastman Kodak koncernen i Kina.



Styrelseledamöter och suppleanter utsedda av arbetstagarorganisationer



Martin Linder

Född 1973. Representant för de anställda. I Volvo sedan 1994. Ledamot i AB Volvos styrelse sedan 2004.
Innehav i Volvo: Inga.



Olle Ludvigsson

Född 1948. Representant för de anställda. I Volvo sedan 1968. Suppleant i AB Volvos styrelse 1983–1988, ledamot sedan 1988.
Innehav i Volvo: 155 aktier, varav 105 B-aktier.



Johnny Rönnkvist

Född 1947. Representant för de anställda. I Volvo sedan 1965. Ledamot i AB Volvos styrelse sedan 1999.
Innehav i Volvo: 285 aktier, varav 50 B-aktier.



Berth Thulin

Född 1951. Representant för de anställda. I Volvo sedan 1975. Suppleant i AB Volvos styrelse sedan 1999.
Innehav i Volvo: 100 B-aktier.



Margareta Öhlin

Född 1947. Representant för de anställda. I Volvo sedan 1983. Suppleant i AB Volvos styrelse sedan 2005.
Innehav i Volvo: Inga.

Styrelsens sekreterare

Eva Persson

Född 1953, jur kand. Direktör i AB Volvo och chefsjurist i Volvokoncernen. Sekreterare i Volvos styrelse sedan 1997. **Innehav i Volvo:** 500 aktier, varav 248 B-aktier.

Revisorer

PricewaterhouseCoopers AB

Göran Tidström

Auktoriserad revisor
Huvudansvarig revisor

Revisor i bolaget sedan 2006.

Övriga uppdrag: Revisor i Securitas, Telia Sonera och Trelleborg. Styrelseordförande i EFRAG (European Financial Reporting Group) och styrelseledamot i IFAC (International Federation of Accountants).

Född 1946

Olov Karlsson

Auktoriserad revisor

Revisor i bolaget sedan 1998.

Övriga uppdrag: Revisor i Pergo AB och Trelleborg AB.

Född 1949

Finansiell information 2006

87	Resultaträkning
88	Balansräkning
89	Förändringar i eget kapital
90	Kassaflödesanalys
91	Koncernens noter
138	Moderbolaget AB Volvo
149	AB Volvos innehav av aktier
152	Förslag till vinstfördelning
153	Revisionsberättelse för AB Volvo
154	11-årsöversikt

sid	Not	Volvokoncernen	sid	Not	Moderbolaget
91	1	Redovisningsprinciper	142	1	Redovisningsprinciper
96	2	De viktigaste källorna till osäkerheter i uppskattningarna	142	2	Administrationskostnader
97	3	Övergången till IFRS	143	3	Övriga rörelseintäkter och rörelsekostnader
104	4	Förvärv och avyttringar av aktier och andelar i dotterföretag	143	4	Resultat från aktier och andelar i koncernföretag
105	5	Joint ventures	143	5	Resultat från aktier och andelar i intresseföretag
106	6	Intressebolag	143	6	Resultat från övriga aktier och andelar
106	7	Segmentsrapportering	143	7	Ränteintäkter och räntekostnader
108	8	Övriga rörelseintäkter och rörelsekostnader	143	8	Övriga finansiella intäkter och kostnader
109	9	Resultat från andelar i intresseföretag	143	9	Bokslutsdispositioner
109	10	Resultat från övriga aktier och andelar	144	10	Inkomstskatter
109	11	Övriga finansiella intäkter och kostnader	144	11	Immateriella och materiella anläggningstillgångar
110	12	Inkomstskatter	145	12	Aktier och andelar
111	13	Minoritetsandelar i periodens resultat och eget kapital	146	13	Övriga kortfristiga fordringar
111	14	Immateriella och materiella anläggningstillgångar	146	14	Kortfristiga placeringar hos koncernföretag
114	15	Aktier och andelar	146	15	Obeskattade reserver
115	16	Långfristiga fordringar i kundfinansieringsverksamhet	146	16	Avsättningar för pensioner
116	17	Övriga långfristiga fordringar	147	17	Långfristiga skulder
116	18	Varulager	147	18	Övriga kortfristiga skulder
116	19	Kortfristiga fordringar i kundfinansieringsverksamhet	147	19	Eventualförpliktelser
117	20	Övriga kortfristiga fordringar	147	20	Kassaflöde
117	21	Kortfristiga placeringar	148	21	Finansiella risker och instrument
117	22	Likvida medel	148	22	Personal
117	23	Eget kapital			
119	24	Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser			
123	25	Övriga avsättningar			
123	26	Långfristiga skulder			
124	27	Kortfristiga skulder			
125	28	Ställda panter			
125	29	Eventualförpliktelser			
126	30	Kassaflöde			
126	31	Leasing			
127	32	Transaktioner med närstående			
127	33	Statliga stöd			
127	34	Personal			
131	35	Ersättning till revisorer			
131	36	Mål och policy med avseende på finansiell risk			
133	37	Finansiella instrument			

Resultaträkning

Mkr		2004	2005	2006
Nettoomsättning	not 7	211.076	240.559	258.835
Kostnad för sålda produkter		-164.170	-186.662	-199.054
Bruttoresultat		46.906	53.897	59.781
Forsknings- och utvecklingskostnader	not 7	-7.614	-7.557	-8.354
Försäljningskostnader		-19.369	-20.778	-21.213
Administrationskostnader		-5.483	-6.301	-6.551
Övriga rörelseintäkter och rörelsekostnader	not 8	-618	-588	-3.466
Resultat från andelar i intresseföretag	not 7,9	27	-557	61
Resultat från övriga aktier och andelar	not 10	830	37	141
Rörelseresultat	not 7	14.679	18.153	20.399
Ränteintäkter och liknande resultatposter		821	654	666
Räntekostnader och liknande resultatposter		-1.254	-972	-585
Övriga finansiella intäkter och kostnader	not 11	-1.210	181	-181
Resultat efter finansiella poster		13.036	18.016	20.299
Inkomstskatter	not 12	-3.129	-4.908	-3.981
Periodens resultat		9.907	13.108	16.318
Hänförligt till:				
Moderbolagets aktieägare		9.867	13.054	16.268
Minoritetsandelens resultat	not 13	40	54	50
		9.907	13.108	16.318
Resultat i kronor per aktie före utspädning	not 23	23:58	32:22	40:20
Resultat i kronor per aktie efter utspädning	not 23	23:55	32:16	40:17

Balansräkning

Mkr		31 december, 2004	31 december, 2005	31 december, 2006
Tillgångar				
Anläggningstillgångar				
Immateriella anläggningstillgångar	not 14	17.612	20.421	19.117
Materiella anläggningstillgångar				
Fastigheter, maskiner och inventarier		29.764	33.997	33.269
Förvaltningsfastigheter		1.387	1.071	1.110
Tillgångar i operationell leasing		19.534	20.839	20.501
55.907				54.880
Finansiella anläggningstillgångar				
Intressebolag	not 15	913	195	5.794
Övriga aktier och andelar	not 15	1.090	556	1.096
Långfristiga fordringar i kundfinansieringsverksamhet	not 16	25.187	31.184	32.089
Uppskjutna skattefordringar	not 12	5.078	5.332	6.663
Övriga långfristiga fordringar	not 17	2.763	3.127	4.400
40.394				50.042
Summa anläggningstillgångar		103.328	116.722	124.039
Omsättningstillgångar				
Varulager	not 18	28.598	33.937	34.211
Kortfristiga fordringar				
Fordringar i kundfinansieringsverksamhet	not 19	26.006	33.282	32.653
Aktuell skattefordran		1.426	855	1.221
Övriga fordringar	not 20	29.864	35.464	34.399
69.601				68.273
Anläggningstillgångar för försäljning	not 4	-	-	805
Kortfristiga placeringar	not 21	25.955	28.834	20.342
Likvida medel	not 22	8.791	8.113	10.757
Summa omsättningstillgångar		120.640	140.485	134.388
257.207				258.427
Summa tillgångar				
Eget kapital och skulder				
Eget kapital				
Aktiekapital	not 23	2.649	2.554	2.554
Övrigt tillskjutet kapital		-	-	-
Reserver		-71	2.924	1.664
Balanserade vinstmedel		57.481	59.968	66.418
Periodens resultat		9.867	13.054	16.268
Eget kapital hänförligt till moderbolagets aktieägare		69.926	78.500	86.904
Minoritetsintresse		229	260	284
Summa eget kapital		70.155	78.760	87.188
Långfristiga avsättningar				
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	not 24	14.703	11.986	8.692
Avsättning för uppskjutna skatter	not 12	515	2.265	4.422
Övriga långfristiga avsättningar	not 25	7.296	7.012	6.750
21.263				19.864
Långfristiga skulder				
Obligationslån	not 26	27.612	27.570	23.179
Övriga lån		12.799	15.985	15.530
Övriga långfristiga skulder		4.653	5.339	6.748
48.894				45.457
Kortfristiga avsättningar				
	not 25	7.182	9.279	9.799
Kortfristiga skulder				
Lån	not 27	21.396	31.330	28.247
Skulder hänförliga till anläggningstillgångar för försäljning	not 4	-	-	280
Leverantörsskulder		30.813	35.693	38.080
Aktuell skatteskuld		1.753	1.726	1.801
Övriga kortfristiga skulder		25.091	30.262	27.711
99.011				96.119
Summa eget kapital och skulder				
258.427				258.427
Ställda panter				
	not 28	3.046	3.255	1.960
Eventualförpliktelser	not 29	9.189	7.850	7.726

Förändringar i Eget kapital

Mkr	Eget kapital hänförligt till moderbolagets aktieägare					Minoritets- intresse	Totalt eget kapital
	Aktiekapital	Övriga reserver	Omräknings- differenser	Balanserade vinstmedel	Total		
Enligt balansräkning 1 januari, 2004	2.649	-	-	69.666	72.315	217	72.532
Omräkningsdifferenser	-	-	-151	-	-151	-6	-157
Omräkningsdifferenser avseende säkringsredovisning för nettoinvesteringar i utlandsverksamhet	-	-	80	-	80	-	80
Resultat netto redovisat direkt över eget kapital	-	-	-71	-	-71	-6	-77
Periodens resultat	-	-	-	9.867	9.867	40	9.907
Periodens totala intäkter och kostnader	-	-	-71	9.867	9.796	34	9.830
Kontantutdelning	-	-	-	-3.356	-3.356	-9	-3.365
Utdelning av aktier i Ainax AB	-	-	-	-6.310	-6.310	-	-6.310
Återköp egna aktier not 23	-	-	-	-2.532	-2.532	-	-2.532
Aktierelaterade ersättningar not 34	-	-	-	14	14	-	14
Övriga förändringar	-	-	-	-1	-1	-13	-14
Enligt balansräkning 31 december, 2004	2.649	-	-71	67.348	69.926	229	70.155
IFRS Övergångseffekt, IAS 39	-	1.007	-	-659	348	-	348
IAS 39 Finansiella garantier, IFRIC 4	-	-	-	-10	-10	-	-10
Enligt balansräkning 1 januari, 2005	2.649	1.007	-71	66.679	70.264	229	70.493
Omräkningsdifferenser	-	24	3.543	-	3.567	24	3.591
Omräkningsdifferenser avseende säkringsredovisning för nettoinvesteringar i utlandsverksamhet	-	-	-220	-	-220	-	-220
Investeringar i noterade bolag: not 15, 23							
Vinst/förlust vid omvärdering bokad mot eget kapital	-	83	-	-	83	-	83
Förändring av säkringsreserv	-	-1.442	-	-	-1.442	-	-1.442
Resultat netto redovisat direkt över eget kapital	-	-1.335	3.323	-	1.988	24	2.012
Periodens resultat	-	-	-	13.054	13.054	54	13.108
Periodens totala intäkter och kostnader	-	-1.335	3.323	13.054	15.042	78	15.120
Kontantutdelning	-	-	-	-5.055	-5.055	-28	-5.083
Återköp egna aktier not 23	-	-	-	-1.764	-1.764	-	-1.764
Aktierelaterade ersättningar not 34	-	-	-	23	23	-	23
Nedsättning av aktiekapital not 23	-95	-	-	95	-	-	-
Övriga förändringar	-	-	-	-10	-10	-19	-29
Enligt balansräkning 31 december, 2005	2.554	-328	3.252	73.022	78.500	260	78.760
Omräkningsdifferenser	-	-	-2.743	-	-2.743	-20	-2.763
Omräkningsdifferenser avseende säkringsredovisning för nettoinvesteringar i utlandsverksamhet	-	-	149	-	149	-	149
Investeringar i noterade bolag: not 15, 23							
Vinst/förlust vid omvärdering bokad mot eget kapital	-	383	-	-	383	-	383
Förändring av säkringsreserv not 23	-	999	-	-	999	-	999
Resultat netto redovisat direkt över eget kapital	-	1.382	-2.594	0	-1.212	-20	-1.232
Periodens resultat	-	-	-	16.268	16.268	50	16.318
Periodens totala intäkter och kostnader	-	1.382	-2.594	16.268	15.056	30	15.086
Kontantutdelning	-	-	-	-6.775	-6.775	-7	-6.782
Aktierelaterade ersättningar not 34	-	-	-	159	159	-	159
Förändringar i Nissan Diesels eget kapital	-	-	-	-65	-65	-	-65
Övriga förändringar	-	-67	19	77	29	1	30
Enligt balansräkning 31 december, 2006	2.554	987	677	82.686	86.904	284	87.188

Kassaflödesanalys

Mkr		2004	2005	2006			
Den löpande verksamheten							
	Rörelseresultat	14.679	18.153	20.399			
	Avskrivningar som belastat detta resultat	not 14 10.003	9.894	12.384			
	Övriga ej kassapåverkande poster	not 30 -30	413	652			
Förändringar i rörelsekapital:							
	Ökning (-)/minskning (+) av fordringar	-4.017	-1.253	-475			
	Ökning (-)/minskning (+) av fordringar i kundfinansieringsverksamhet	not 30 -7.382	-7.773	-5.188			
	Ökning (-)/minskning (+) av varulager	-2.243	-2.438	-3.111			
	Ökning (+)/minskning (-) av skulder och avsättningar	4.797	-983	1.106			
	Erhållna räntor och liknande poster	1.047	2.430	737			
	Erlagda räntor och liknande poster	-335	-2.341	-585			
	Övriga finansiella poster	-25	-70	-29			
	Betalda inkomstskatter	-1.194	-2.023	-4.388			
Kassaflöde från den löpande verksamheten		15.300	14.009	21.502			
Investeringsverksamheten							
	Investeringar i anläggningar	-7.405	-10.271	-9.969			
	Investeringar i leasingtillgångar	-4.360	-4.549	-4.611			
	Försäljning av anläggningar och leasingtillgångar	2.444	2.646	3.240			
	Aktier och andelar, netto	not 30 15.064	336	-5.817			
	Förvärvade och avyttrade dotterföretag och andra affärsenheter, netto	not 4, 30 -141	650	510			
	Räntebärande fordringar inklusive kortfristiga placeringar, netto	-6.413	-811	-1.359	-12.547	7.650	-8.997
Återstår efter nettoinvesteringar		14.489	1.462	12.505			
Finansieringsverksamheten							
	Ökning (+)/minskning (-) av obligationslån och övriga lån	not 30 -8.840	3.564	-2.609			
	Kontantutdelning till AB Volvos aktieägare	-3.356	-5.055	-6.775			
	Återköp av egna aktier	-2.532	-1.764	-			
	Utdelning till minoritetsägare	-9	-28	-7			
	Övrigt	38	-14.699	15	-3.268	35	-9.356
Förändring av likvida medel exklusive omräkningsdifferenser		-210	-1.806	3.149			
	Omräkningsdifferenser på likvida medel	-205	1.128	-505			
Förändring av likvida medel		-415	-678	2.644			
	Likvida medel vid årets början	not 22 9.206	8.791	8.113			
	Likvida medel vid årets slut	not 22 8.791	8.113	10.757			

I kassaflödesanalysen har effekterna av större förvärv och avyttringar av koncernföretag för respektive år exkluderats från övriga förändringar i balansräkningen. Även effekten av valutakursförändringar vid

omräkning av utländska koncernföretag har exkluderats eftersom dessa effekter inte påverkar kassaflödet. I likvida medel ingår Kassa och bank.

Noter och kommentarer

Belopp i miljoner kronor (Mkr) där annat ej anges. Beloppen inom parentes anger 2005 samt 2004 års värden.

Not 1 Redovisningsprinciper

Koncernredovisningen för AB Volvo och dess dotterföretag är upprättad i enlighet med IFRS, International Financial Reporting Standards, utgivna av IASB, International Accounting Standard Board, sådana de antagits av Europeiska Unionen, EU. De delar av IFRS som ej antagits av EU har ingen materiell påverkan på denna rapport. Denna årsredovisning är upprättad i enlighet med IAS 1, Utformning av finansiella rapporter samt i enlighet med den svenska Årsredovisningslagen. Vidare har RR 30 Kompletterande redovisningsregler för koncerner tillämpats, utgiven av Redovisningsrådet.

I samband med upprättandet av denna finansiella rapport har företagsledningen gjort uppskattningar och antaganden vilka påverkar det redovisade värdet av tillgångar och skulder samt ansvarsförbindelser vid bokslutstidpunkten och redovisade intäkter och kostnader. Det verkliga utfallet i framtiden avseende vissa transaktioner kan avvika från det uppskattade utfallet då denna finansiella rapport upprättades. Avvikelse av detta slag kommer att påverka utfallet i finansiella rapporter för kommande redovisningsperioder.

Förändrade redovisningsprinciper

Volvo har från och med 2005 tillämpat IFRS för sin finansiella rapportering. Detta har skett i enlighet med övergångsreglerna i IFRS 1 med retroaktiv omräkning från övergången, den 1 januari 2004. Den generella regeln är att omräkningar av den finansiella rapporteringen för tidsperioden efter dagen för övergången ska behandlas som om IFRS hade tillämpats historiskt. Alla jämförelsesiffror för 2004, i tabeller och noter, är omräknade. Vissa undantag från den generella regeln finns dock, de viktigaste för Volvo är:

- IAS 39, Finansiella instrument: Redovisning och värdering, vilken tillämpas från och med den 1 januari 2005.
- Upphörande av avskrivning av immateriella tillgångar med obestämbar nyttjandeperiod (t.ex. goodwill) som i enlighet med IFRS 1 bara ska tillämpas retroaktivt från dagen för övergången, den 1 januari 2004.

Enligt en förordning från EU ska alla noterade företag inom EU från och med 2005 tillämpa IFRS. Beskrivning av övergången från svenska redovisningsprinciper till IFRS finns i not 3 Övergång till IFRS.

För beskrivning av tidigare svenska redovisningsprinciper som Volvo har tillämpat, hänvisas till 2004 års årsredovisning.

Nya redovisningsprinciper 2005

Följande IFRS standarder var tillämpliga från och med 2005, i enlighet med respektive rekommendations övergångsbestämmelse eller i enlighet med IFRS 1, IAS 39, Finansiella instrument: Redovisning och värdering samt IFRS 5, Anläggningstillgångar som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter. Ingen av dessa rekommendationer kräver retroaktiv tillämpning varför jämförelseåret 2004 inte är omräknat med avseende på dessa. Volvo har valt att tillämpa tillägget till IAS 39 avseende säkring av kommersiella kassaflöden, relaterat till koncerninterna flöden, i förtid från och med 1 januari 2005.

Nya redovisningsprinciper 2006

Från och med 2006 tillämpar Volvo den uppdaterade standarden IAS 21, Effekterna av ändrade valutakurser, vilken inte har någon väsentlig påverkan på Volvos redovisade finansiella ställning. Avseende tillämpningen av IFRIC 4, Fastställande huruvida ett avtal

innehåller ett leasingavtal, samt tillägget till standarden IAS39, Finansiella Instrument, avseende Finansiella garantikontrakt är jämförelseåret omräknat. Effekten på Volvos eget kapital uppgår till -10 Mkr avseende ingående balans 2005 samt 2 Mkr för periodens resultat 2005. IFRIC 5 Rätter till intressen i fonder för nedläggning, återställande och miljöåterställande åtgärder, IFRIC 6 Skulder som uppstår till följd av deltagande på specifik marknad – elektrisk och elektronisk avfallsutrustning, har inte haft någon väsentlig påverkan avseende Volvos finansiella ställning.

Nya redovisningsprinciper 2007

Vid upprättandet av koncernredovisningen per 31 december 2006 har ett flertal standarder och tolkningar publicerats vilka ännu inte trätt ikraft. Nedan följer en preliminär bedömning av den påverkan som införandet av dessa standarder och uttalanden kan få på Volvo-koncernens finansiella rapporter:

IAS 1 tillägg – Utformning av finansiella rapporter: Upplysningar om kapital
Tillägget trädde i kraft den 1 januari 2007. Detta tillägg bedöms i dagsläget innebära utökade tilläggsupplysningar avseende bl.a. definition av kapital, kapitalstruktur och policyer för hantering av kapital.

IFRS 7 Finansiella instrument: Upplysningar

Standarden trädde i kraft den 1 januari 2007. För Volvokoncernen bedöms denna standard innebära att ytterligare tilläggsupplysningar måste lämnas i form av riskanalys förknippat med koncernens finansiella instrument.

IFRS 8 Operativa segment*

Standarden träder i kraft den 1 januari 2009 och gäller för räkenskapsår som påbörjas fr.o.m detta datum. Standarden behandlar indelningen av företags verksamhet i olika segment. Enligt standarden ska företaget ta utgångspunkt i den interna rapporteringens struktur och bestämma rapporteringsbara segment efter denna struktur. Volvo gör bedömningen att implementeringen av IFRS 8 inte kommer att medföra någon förändring av antalet segment.

IFRIC 7 Tillämpning av inflationsjusteringsmetoden

enligt IAS 29 Redovisning i höginflationsländer

Tolkningssuttalandet trädde i kraft den 1 mars 2006 och gäller för räkenskapsår som påbörjades efter den 1 mars 2006. Koncernen har för närvarande inte verksamhet i några länder där övergång till höginflationsredovisning är aktuell.

IFRIC 8 Tillämpningsområde för IFRS 2

Tolkningssuttalandet trädde i kraft den 1 maj 2006 och gäller för räkenskapsår som påbörjades efter den 1 maj 2006. Enligt IFRIC 8 omfattar reglerna i IFRS 2 varor och tjänster som erhålls i utbyte mot eget kapitalinstrument även om dessa varor eller tjänster, helt eller delvis, inte specifikt kan identifieras. Detta uttalande är inte tillämpligt för koncernen då denna typ av transaktioner inte förekommer.

IFRIC 9 Omvärdering av inbäddade derivat

Tolkningssuttalandet trädde ikraft den 1 juni 2006 och gäller för räkenskapsår som påbörjades efter den 1 juni 2006. Uttalandet utgör ett förtydligande av IAS 39 avseende inbäddade derivat, främst vad gäller ändrad bedömning av inbäddade derivat till följd av att marknadsförutsättningar ändras.

Noter och kommentarer

Valutakurser		Genomsnittskurs			Kurs 31 december		
Land	Valuta	2004	2005	2006	2004	2005	2006
Brasilien	BRL	2,5388	3,0947	3,3927	2,5125	3,4215	3,2190
Danmark	DKK	1,2285	1,2471	1,2420	1,2126	1,2651	1,2146
Euro	EUR	9,1408	9,2943	9,2649	9,0163	9,4393	9,0593
Japan	JPY	0,0680	0,0679	0,0635	0,0638	0,0679	0,0579
Kanada	CAD	5,6495	6,1864	6,5096	5,4635	6,8435	5,9235
Norge	NOK	1,0926	1,1611	1,1516	1,0890	1,1770	1,0955
Storbritannien	GBP	13,4515	13,5849	13,5822	12,7163	13,7388	13,4938
Sydkorea	KRW	0,0065	0,0073	0,0077	0,0064	0,0079	0,0074
USA	USD	7,3655	7,4791	7,3791	6,6138	7,9538	6,8738

IFRIC 10 Delårsrapportering och nedskrivningar*

Tolkingsuttalandet trädde i kraft den 1 november 2006 och gäller för räkenskapsår som har börjat efter detta datum. I tolkningen slås fast att nedskrivning i en tidigare delårsrapport inte kan återföras i en följande rapport för del- eller helår. Koncernen kommer att tillämpa IFRIC 10 från och med den 1 januari 2007 men detta förväntas inte ha någon inverkan på koncernens räkenskaper.

IFRIC 11 IFRS 2 Återköp av egna aktier och transaktioner mellan koncernbolag*

Tolkingsuttalandet träder i kraft den 1 mars 2007 och gäller för räkenskapsår som påbörjas efter detta datum. Tolkningen klargör hanteringen avseende klassificeringen av aktierelaterade ersättningsåtaganden där bolaget återköper aktier för att reglera sitt åtagande samt redovisningen av optionsprogram i dotterbolag som tillämpar IFRS. Koncernen kommer att tillämpa IFRIC 11 från och med den 1 januari 2008 men detta förväntas inte ha någon väsentlig inverkan på koncernens räkenskaper.

IFRIC 12 Servicekoncessionsarrangemang*

Tolkingsuttalandet träder i kraft den 1 januari 2008 och gäller för räkenskapsår som påbörjas efter detta datum. Utlåtandet behandlar de arrangemang där ett privat företag ska uppföra en infrastruktur för att tillhandahålla offentlig service för en specific tidsperiod. Företaget får betalt för denna service under avtalets löptid. Koncernen kommer att tillämpa IFRIC 12 från och med den 1 januari 2008 men detta förväntas inte ha någon inverkan på koncernens räkenskaper.

Koncernredovisning

Koncernredovisningen omfattar moderföretaget, dotterföretag, joint ventures och intresseföretag. Med dotterföretag avses de företag i vilka Volvo innehar mer än 50% av aktiernas röstvärde eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande över. Joint ventures avser företag över vilka Volvo har ett gemensamt bestämmande inflytande tillsammans med ett eller flera utomstående företag. Med intresseföretag avses företag över vilka Volvo har ett betydande inflytande, i normalfallet när Volvos innehav motsvarar mer än 20% fast mindre än 50% av röstvärdet.

Koncernredovisningen utarbetas enligt de principer som anges i IAS 27, Koncernredovisning och separata finansiella rapporter, eliminering sker därmed av koncerninterna transaktioner samt vinster vid transaktioner med intressebolag.

Samtliga företagsförvärv har redovisats enligt förvärvsmetoden. Volvo tillämpar IFRS 3, Rörelseförvärv, för förvärv efter den 1 januari 2004, i enlighet med IFRS 1 övergångsbestämmelser. Volvo har valt att inte räkna om tidigare förvärv. Volvo värderar förvärvade identifierbara tillgångar, såväl materiella som immateriella, och skulder till

verkligt värde. Överskjutande belopp jämfört med köpeskillingen redovisas som goodwill, eventuellt understigande belopp, så kallad negativ goodwill, redovisas över resultaträkningen.

Avyttrade företag ingår i koncernens redovisning till och med tidpunkten för avyttringen. Företag som förvärvats under löpande år ingår i koncernens redovisning från och med förvärvstidpunkten.

Joint ventures redovisas enligt klyvningsmetoden.

Innehav i intresseföretag redovisas enligt kapitalandelsmetoden. I koncernens resultaträkning utgörs Resultat från andelar i intresseföretag av koncernens andel av intresseföretagens redovisade resultat, i förekommande fall reducerat med nedskrivning på övervärden samt effekten av tillämpning av olika redovisningsprinciper. Resultat från andelar i intresseföretag redovisas i rörelseresultatet då dessa investeringar är av rörelsekaraktär.

Flertalet av intresseföretagen intas av praktiska skäl i Volvokoncernens bokslut med en viss tidsförskjutning, normalt ett kvartal. Utdelning från intresseföretagen ingår inte i koncernens resultat. I koncernens balansräkning förändras det redovisade värdet på aktieinnehaven med Volvos andel av respektive företags resultat efter skatt minskat med nedskrivning på övervärden och erhållna utdelningar.

Omräkning till kronor vid konsolidering av bolag i utländsk valuta

AB Volvos funktionella valuta är svenska kronor. Varje koncernbolags redovisning för koncernändamål sker i den valuta där bolaget har majoriteten av sina intäkter och kostnader; normalt är detta valutan i det land där bolaget är beläget. AB Volvos och Volvokoncernens rapportvaluta är svenska kronor. Vid upprättandet av koncernens bokslut omräknas samtliga poster i resultaträkningarna för utländska dotterföretag och joint ventures (med undantag för företag i höginflationsländer) till svenska kronor enligt de genomsnittliga valutakurserna under räkenskapsåret (genomsnittskurser). Samtliga tillgångs- och skuldposter i balansräkningarna omräknas till valutakurserna vid respektive årsskiftet (balansdagens kurser). De förändringar av koncernens eget kapital som uppstår genom variationer i balansdagskurserna jämfört med kurserna vid föregående årsskifte redovisas direkt i eget kapital som en särskild komponent.

De ackumulerade omräkningsdifferenser som är hänförliga till ett visst dotterföretag, joint venture respektive intressebolag återförs till resultatet som en del av det resultat som uppkommer vid avyttring eller likvidation av sådant bolag.

För dotterföretag som är verksamma i länder med hög inflation, tillämpas IAS 29, Redovisning i höginflationsländer. Volvo tillämpar redovisning baserad på anskaffningsvärdena. Inflationsdifferenser påverkar årets resultat. Volvo har för närvarande inga dotterbolag med en funktionell valuta som betraktas som höginflationsvaluta.

* Dessa standarder/tolkningar är ej antagna av EU vid denna tidpunkt.

Fordringar och skulder i utländsk valuta

Fordringar och skulder i utländsk valuta värderas till balansdagens kurs, såväl i de enskilda koncernföretagen som i koncernens bokslut. Omräkningsdifferenser på operationella tillgångar och skulder hänförs till rörelseresultatet, medan omräkningsdifferenser på finansiella tillgångar och skulder hänförs till övriga finansiella intäkter och kostnader.

Valutaswapavtal marknadsvärderas, realiserade valutakursvinster redovisas som kortfristiga fordringar och realiserade valutakursförluster redovisas som kortfristiga skulder.

Valutakursdifferenser på lån och andra finansiella instrument i utländsk valuta, vilka valutasäkras nettotillgångar i utländska dotterföretag och intresseföretag, redovisas mot omräkningsdifferenser på dessa företags egna kapital.

Valutakursvinster och förluster avseende övriga tillgångar och skulder i utländsk valuta, såväl på årets betalningar som på värderingen vid årets slut, påverkar resultatet det år de uppkommer. Viktigare valutakurser använda i koncernbokslutet anges ovan.

Nettoomsättning och intäktsredovisning

Koncernens redovisade nettoomsättning avser i huvudsak intäkter från försäljning av varor och tjänster. Nettoomsättningen har i förekommande fall reducerats med värdet av lämnade rabatter samt varureturner.

Intäkter från försäljning av varor redovisas i samband med att väsentliga risker och förmåner som är förknippade med varornas ägande har överförts till utomstående parter, normalt i samband med leverans till kunder. Om försäljningen av varor är kombinerad med en återköpsöverenskommelse eller en restvärdesgaranti redovisas transaktionen som en operationell leasing under förutsättning att väsentliga risker förknippade med varan kvarstår hos Volvo. Intäkter från försäljning av verkstadstjänster och dylikt redovisas i samband med att tjänsten utförs. Hyres- och ränteutgifter i samband med finansiell leasing eller avbetalningskontrakt redovisas utfördelat över underliggande kontraktperiod. Intäkter för servicekontrakt fördelas över kontraktens löptid med hänsyn tagen till hur kostnaderna förknippade med kontrakten fördelas över tiden.

Ränteutgifter redovisas löpande och utdelningsintäkter när de erhålls.

Leasing - Volvo som leasegivare

Leasingavtal definieras i två kategorier, operationella och finansiella, beroende på avtalens finansiella innebörd. De operationella leasingavtalen redovisas som anläggningstillgångar, Tillgångar i operationell leasing. Intäkter från operationell leasing redovisas jämnt fördelat över leasingperioden. För dessa tillgångar tillämpas linjär avskrivning enligt villkoren i åtagandet och avskrivningsbeloppet anpassas för att överensstämma med beräknat försäljningsvärde då åtagandet löper ut. Bedömt nedskrivningsbehov belastar resultaträkningen omgående. Produkternas bedömda försäljningsvärde vid åtagandets upphörande följs kontinuerligt på individuell basis.

Finansiella leasingavtal redovisas som långfristiga respektive kortfristiga fordringar i kundfinansieringsverksamhet. Intäkten från ett finansiellt leasingavtal fördelas mellan ränteutgift och amortering av fordran i kundfinansieringsverksamheten.

Enligt IAS 14, Segmentsrapportering, ska operationella leasingkontrakt omklassificeras till finansiella i segmentet Volvo Financial Services rapportering om restvärdet i dessa kontrakt är garanterade av något annat av Volvos affärsområden till Volvo Financial Services. I Volvokoncernens konsoliderade balansräkning redovisas dessa leasingavtal fortfarande som operationella leasingkontrakt. Omklassificeringen från operationella till finansiella leasingkontrakt påverkar också resultaträkningen vad avser försäljning och avskrivningar. Volvo Financial Services försäljning reduceras på grund av omklassificeringen likväl som avskrivningarna, vilket påverkar kassaflödet från

den löpande verksamheten. Volvokoncernens konsoliderade balans- och resultaträkning redovisar dock fortfarande leasingkontrakten som operationella och redovisar därmed högre såväl försäljning som avskrivningar.

Investeringar i övriga bolag

Volvo redovisar aktier och andelar i noterade bolag i enlighet med IAS 39, Finansiella instrument: Redovisning och värdering, med undantag av de investeringar som kan klassas som intressebolag och joint venture. Bolag som är noterade på finansiell börs redovisas till marknadsvärde på balansdagen. Volvo klassificerar denna typ av investeringar som "tillgängliga för försäljning" enligt IAS 39. Realiserade vinster och förluster som har att göra med förändringar i verkligt värde redovisas i en separat del av det egna kapitalet om inte nedgången av värdet är annat än temporär. Om värdenedgången anses väsentlig eller annat än temporär ska värdet skrivas ned över resultaträkningen. IAS 39 tillämpas från och med 1 januari 2005 och skillnaden i värdering jämfört med god redovisningssed i Sverige och 2004 års redovisningsprinciper är att alla sådana investeringar 2004 värderas till anskaffningskostnaden, om inte en bestående värdenedgång kan konstateras. Skillnaden mellan värderingen per 31 december 2004 och 1 januari 2005 har redovisats i eget kapital. För onoterade aktier och andelar, där inte verkligt värde kan fastställas på ett tillförlitligt sätt, värderas dessa till anskaffningsvärde reducerat för eventuell nedskrivning.

Redovisning av finansiella tillgångar och skulder

Volvo redovisar kortfristiga placeringar i enlighet med IAS 39 baserat på en klassificering av denna typ av tillgångar i en kategori som värderas till verkligt värde med förändringar i värdet redovisat i resultaträkningen.

Volvo tillämpar IAS 39, från och med den 1 januari 2005, avseende tidpunkten för när en finansiell tillgång ska avföras från balansräkningen. Detta sker när väsentligen alla risker och förmåner har blivit överförda till en extern part. Motsvarande principer tillämpas avseende finansiella tillgångar i Volvos segmentredovisning. För jämförelse året 2004 tillämpar Volvo inte IAS 39 och i enlighet med god redovisningssed i Sverige skulle finansiella tillgångar överföras när reglering har skett eller om ägandet av den finansiella tillgången har överlåtit till en extern part.

Finansiella skulder redovisas till amorterat anskaffningsvärde. Transaktionskostnader i samband med upptagande av finansiella skulder amorteras över lånets löptid som en finansiell kostnad.

Kundfordringar

Kundfordringar redovisas initialt till verkligt värde, vilket i normalfallet motsvarar nominellt belopp. I det fall betalningsvillkor överstiger ett år upptas fordran till det diskonterade nuvärdet. Avsättning för osäkra fordringar görs löpande efter bedömning om kundernas betalningsförmåga har förändrats.

Säkringsredovisning

I enlighet med IAS 39 som tillämpas av Volvo från och med den 1 januari 2005, ska vissa finansiella instrument rapporteras till verkligt värde i balansräkningen. För att säkringsredovisning ska kunna ske måste följande kriterier vara uppfyllda; positionen som säkras är identifierad och exponerad för marknadsvärdet förändringar, till exempel kurs- eller ränteförändringar, avsikten med lånet/instrumentet är att utgöra en säkring samt att säkringen effektivt skyddar den underliggande positionen mot förändringar i marknadsvärdet. Finansiella instrument som används i syfte att skydda framtida valutaflöden betraktas som en säkring om flödet med stor sannolikhet bedöms inträffa.

– För de finansiella instrument som används för säkring av prognostiserade interna kassaflöden och prognostiserad elkonsumention

Noter och kommentarer

sker marknadsvärdering. En separat del av det egna kapitalet debiteras eller krediteras, förutsatt att de uppställda villkoren för kassaflödessäkrad redovisning är uppfyllda. I den omfattning som villkoren inte är uppfyllda, kommer orealiserade vinster och förluster omgående redovisas i resultaträkningen. Vinster och förluster avseende säkringar redovisas vid samma tidpunkt som vinster och förluster på de poster som säkrats påverkar koncernens konsoliderade egna kapital. Orealiserade och realiserade vinster och förluster avseende säkringar redovisas i rörelseresultatet under övriga rörelseintäkter och rörelsekostnader.

– För finansiella instrument som används för säkring av ränte- och valutarisk på lån har Volvo tidigare fram till och med 2004 tillämpat säkringsredovisning i enlighet med god redovisningssed i Sverige. Skillnaden den 1 januari 2005 mellan det ingående värdet enligt god redovisningssed i Sverige och det marknadsvärde som skall användas enligt IFRS förs till resultatet över det säkrade instrumentets löptid. Under de mer komplexa reglerna i IAS 39 har Volvo valt att inte tillämpa säkringsredovisning. Skillnaden mellan det ingående värdet enligt god redovisningssed i Sverige och det marknadsvärde som ska användas enligt IFRS avser orealiserade räntevinster/förluster hänförliga till perioden mellan rapporteringsdagen och det finansiella instrumentets förfallodag. Orealiserade vinster och förluster belastar finansnettot i resultaträkningen.

– Volvo tillämpar säkringsredovisning för vissa nettoinvesteringar i utlandsverksamhet. Det löpande resultatet från en sådan säkring redovisas i en separat del i eget kapital. Vid en eventuell avyttring redovisas det ackumulerade resultatet från säkringen i resultaträkningen.

Forsknings- och utvecklingskostnader

Volvo tillämpar IAS 38, Immateriella tillgångar, för redovisningen av forskning och utveckling. I enlighet med denna redovisningsrekommendation skall utgifter för utveckling av nya produkter, produktionssystem och programvaror redovisas som immateriella tillgångar om sådana utgifter med hög säkerhet kommer att leda till framtida ekonomiska fördelar för företaget. Anskaffningsvärdet för sådan immateriell tillgång ska skrivas av över dess bedömda nyttjandeperiod. Reglerna innebär att höga krav ställs för att utgifter för utveckling skall redovisas som tillgång. Till exempel skall en ny produkts eller programvaras tekniska funktionalitet kunna påvisas innan utgifter för dess utveckling börjar redovisas som tillgång. Detta innebär i normalfallet att utgifter aktiveras endast under industrialiseringsfasen av ett produktutvecklingsprojekt. Övriga utgifter avseende forskning och utveckling belastar rörelsens resultat när de uppstår.

Värdering, avskrivningar och nedskrivningar av immateriella- och materiella anläggningstillgångar

Volvo tillämpar anskaffningsvärden för värdering av immateriella- och materiella anläggningstillgångar. Lånekostnader under anskaffningsperioden för en anläggningstillgång kostnadsförs. Avskrivningar bestäms med ledning av tillgångarnas anskaffningsvärden, i förekommande fall reducerade med nedskrivningar, och bedömda nyttjandeperioder.

Avskrivningstid

Typbundna verktyg	2–8 år
Tillgångar i operationell leasing	3–5 år
Maskiner	5–20 år
Byggnader och förvaltningsfastigheter	25–50 år
Markanläggningar	20 år
Produkt- och programvaruutveckling	3–8 år

Vid deltagande i flygmotorprojekt i samarbete med andra företag erlägger Volvo Aero i vissa fall en inträdesavgift för att delta i projektet. Dessa inträdesavgifter aktiveras som en immateriell tillgång och skrivs av över 5–10 år.

Upplysningar om förvaltningsfastigheters värde beräknas enligt direktavkastningsmetoden. Beräkningen utförs av koncernens fastighetsförvaltande affärsenhet. Avkastningskravet är baserat på faktiska förhållanden på fastighetsmarknaden för jämförbara fastigheter med jämförbart läge.

Goodwill redovisas som immateriell anläggningstillgång med obestämbar nyttjandeperiod. Årligen genomförs prövning av ett eventuellt nedskrivningsbehov genom en beräkning av tillgångens återvinningsvärde. Om det beräknade återvinningsvärdet understiger det redovisade värdet görs en nedskrivning till tillgångens återvinningsvärde.

Likaledes sker en prövning av ett eventuellt nedskrivningsbehov om det vid bokslutstidpunkten föreligger en indikation på att en anläggningstillgång har minskat i värde.

Leasing - Volvo som leasetagare

Volvo utvärderar leasingavtal enligt IAS 17, Leasingavtal. I det fall Volvo har väsentligen de ekonomiska riskerna och fördelarna som är förknippade med ägandet, så kallad finansiell lease, redovisar Volvo tillgången med tillhörande åtagande i balansräkningen till det lägsta av leasingobjektets verkliga värde eller nuvärdet av minimileaseavgifterna. De framtida leasingavgifterna redovisas som lån. Leasingobjektet skrivs av enligt Volvos principer för respektive anläggningstillgång. Leasingavgifterna fördelas mellan amortering och räntekostnader. I det fall leasingavtalet bedöms vara så kallad operationell lease belastas resultatet löpande över kontraktstiden.

Anläggningstillgångar som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter

Volvo tillämpar IFRS 5, Anläggningstillgångar som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter från och med 2005. Det pågår ständigt processer avseende försäljningar av tillgångar eller grupper av tillgångar till mindre värden. I de fall kriterierna för att klassificeras som en anläggningstillgång som innehas för försäljning är uppfyllda och tillgången eller gruppen av tillgångar är av annat än av mindre karaktär redovisas tillgången, gruppen av tillgångar, och till dem hörande skulder på en separat rad i balansräkningen. Tillgången, gruppen av tillgångar, provas om nedskrivningsbehov föreligger och värderas, om så är fallet, till verkligt värde efter avdrag för försäljningskostnader.

Varulager

Varulagret är upptaget till det lägsta av anskaffningsvärde enligt den så kallade först-in-först-ut-principen respektive netto försäljningsvärde. Anskaffningsvärdet bygger på en standardkostnadsmetod inkluderande kostnader för alla direkta tillverkningskostnader samt hänförlig andel av kapacitets- och andra tillverkningsrelaterade omkostnader. Omprövning sker regelbundet av standardkostnaden och anpassning sker efter aktuella förhållanden. Kostnader för forskning och utveckling, försäljning, administration, samt för lånekostnader ingår ej. Nettoförsäljningsvärdet beräknas som försäljningspris reducerat med till försäljningen hänförliga kostnader.

Aktierelaterade ersättningar

Volvo tillämpar IFRS 2, Aktierelaterade ersättningar för de nya aktiebaserade incitamentsprogrammen som antogs av bolagsstämorna 2004, 2005 och 2006. IFRS 2 gör skillnad på ersättningar som regleras med kontanter och ersättningar som regleras med egetkapitalinstrument, i Volvos fall aktier. Volvos program omfattar både kontant- och aktieersättning. För aktiebaserad ersättning skall marknadsvärdet bestämmas vid tilldelningsdagen och bokföras som

kostnad över intjänandeperioden med eget kapital som motbokning. Marknadsvärdet beräknas enligt börskurs reducerat med utdelning som är förknippad med aktien före det att aktien kommer att delas ut. Tillkommande sociala avgifter redovisas som skuld, med löpande omvärdering, enligt URA 46 (Uttalande av Redovisningsrådets akut-grupp). Kontantbaserad ersättning omvärderas löpande vid varje bokslutstillfälle och redovisas som kostnad över intjänande perioden samt som en kortfristig skuld. Löpande görs en bedömning om de villkor som ska uppfyllas för att utdelning ska ske väntas uppfyllas. Vid en ändrad bedömning justeras kostnaden. Tidigare redovisades aktieersättningen till marknadsvärde och som en upplupen kostnad över intjäningsperioden med en uppdatering vid varje rapporterings-tillfälle.

Pensioner och liknande förpliktelser

För pensioner och liknande förpliktelser tillämpar Volvo IAS 19 Ersättningar till anställda. I enlighet med IAS 19 skall aktuariella beräkningar upprättas för samtliga förmånsbestämda planer i syfte att fastställa nuvärdet av förpliktelser avseende oantastbara förmåner för nuvarande och tidigare anställda. Aktuariella beräkningar upprättas årligen och baseras på aktuariella antaganden vilka fastställs i anslutning till bokslutstidpunkten. Förändringar av förpliktelsernas nuvärde till följd av förändrade aktuariella antaganden behandlas som aktuariella vinster eller förluster vilka resultatförs över de anställdas genomsnittliga återstående tjänstgöringsperiod i den mån de överstiger det så kallade korridorgränsvärdet för respektive plan. Avvikelser mellan förväntad avkastning på förvaltningstillgångar och verklig avkastning behandlas som aktuariella vinster eller förluster. Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser i Volvokoncernens balansräkning motsvarar förpliktelsernas nuvärde vid bokslutstidpunkten, med avdrag för det verkliga värdet av förvaltningstillgångar, oredovisade aktuariella vinster eller förluster samt oredovisade antastbara kostnader avseende tjänstgöring under tidigare perioder.

I enlighet med IFRS övergångsregler fastställdes en ingående skuld beräknad per den 1 januari 2004 i enlighet med IAS 19 och de aktuariella vinsterna och förlusterna nollställdes. Som tillägg till IAS 19 har Volvo tillämpat URA 43, i enlighet med Redovisningsrådets rekommendationer, för fastställande av svenska pensionsskulder.

För avgiftsbaserade planer redovisas kostnaderna för premierna löpande.

Avsättningar för restvärdesrisker

Restvärdesrisker är hänförliga till operationella leasingavtal eller försäljningstransaktioner kombinerade med återköpsavtal eller restvärdesgarantier. Restvärdesrisker avser att Volvo i framtiden kan tvingas avyttra begagnade produkter med förlust, om värdeutvecklingen för dessa produkter är sämre än vad som förutsågs vid avtalens ingång. Avsättningar för restvärdesrisker sker löpande utifrån bedömning av de begagnade produkternas framtida nettoförsäljningsvärden. Vid bedömning av framtida nettoförsäljningsvärden beaktas nuvarande priser, förväntad framtida prisutveckling, förväntad lagerhållningstid samt förväntade direkta och indirekta försäljningskostnader. I fall där restvärdesrisker avser produkter vilka redovisas som anläggningstillgångar i Volvos balansräkning beaktas riskerna genom avskrivningar eller nedskrivningar på värdet av dessa tillgångar. I fall där restvärdesrisker avser produkter vilka ej redovisas som tillgångar i Volvos balansräkning beaktas riskerna under rubriken kortfristiga avsättningar.

Garantikostnader

Beräknade kostnader för produktgarantier belastar rörelsens kostnader i samband med att produkterna säljs. Beräknade kostnader omfattar såväl förväntade kontraktuella förpliktelser samt så kallad goodwillåtaganden och fastställs utifrån historisk statistik med hän-

syn till kända förändringar avseende produktkvalitet, åtgärdande-kostnad eller dylikt. Kostnader för kampanjer i samband med specifika kvalitetsproblem belastar rörelsens kostnader i samband med att kampanjen beslutas.

Strukturkostnader

Strukturkostnader redovisas som en separat post i resultaträkningen om dessa är hänförliga till en väsentlig förändring av koncernens struktur. I andra fall redovisas strukturkostnader som en del av Övriga rörelseintäkter och rörelsekostnader. En avsättning för beslutade strukturåtgärder redovisas när en detaljerad plan för åtgärdernas genomförande föreligger samt när denna plan kommunicerats till dem som berörs.

Uppskjuten skatt, bokslutsdispositioner och obeskattade reserver

Skattelagstiftningen i Sverige och andra länder har ibland andra regler än vad som följer av god redovisningssed vad gäller tidpunkt för beskattning och mätning av vissa affärshändelser. Uppskjuten skatt redovisas på skillnader vilka härigenom uppstår mellan det skattemässiga värdet och det redovisade värdet av tillgångar och skulder, så kallade temporära skillnader, samt även på skattemässiga underskottsavdrag. Vad beträffar värderingen av uppskjutna skattefordringar, det vill säga värdet av framtida skattereduktioner, gäller att uppskjutna skattefordringar redovisas om det är sannolikt att beloppen kan utnyttjas mot framtida skattepliktiga överskott.

Uppskjutna skatter på temporära skillnader på andelar i dotterbolag och intresseföretag redovisas endast där det är sannolikt att skillnaden kommer att återföras inom en nära framtid.

Skattelagarna i Sverige och i vissa andra länder ger företag möjlighet att skjuta upp skattebetalning genom avsättning till obeskattade reserver. I koncernens balansräkning behandlas dessa såsom temporära skillnader, d v s uppdelning sker mellan uppskjuten skatteskuld och eget kapital. I koncernens resultaträkning fördelas skatteeffekten av en avsättning till eller upplösning av en obeskattade reserv mellan uppskjuten skatt och årets resultat.

Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalysen upprättas enligt IAS 7, Kassaflödesanalys, indirekt metod. Utländska koncernföretags kassaflöden omräknas till genomsnittskurser. Förändringar i koncernstruktur, förvärv och försäljningar, redovisas netto exkluderande likvida medel, under Förvärv och avyttringar av dotterföretag och andra affärsenheter och ingår i kassaflödet från investeringsverksamheten. Det redovisade operativa kassaflödet för 2005 har påverkats av införandet av IAS 39. För kassaflödesberäkningen har den justerade öppningsbalansen per den 1 januari 2005 använts.

Likvida medel utgörs av Kassa och bank samt delar av Kortfristiga placeringar, vars förfallodag infaller inom tre månader vid tidpunkten för investeringen. Kortfristiga placeringar utgörs av räntebärande värdepapper, till övervägande del med längre löptid än tre månader. Dessa placeringar avser dock värdepapper med hög likviditet vilka lätt kan omvandlas till kassamedel. Enligt IAS 7 är vissa investeringar i marknadsnoterade värdepapper undantagna från definitionen för likvida medel i kassaflödesanalysen om ett sådant instruments förfallodag infaller senare än tre månader efter att investeringen gjordes.

Resultat per aktie

Resultat per aktie beräknas som periodens resultat hänförligt till moderbolagets aktieägare dividerat med genomsnittligt utestående antal aktier per rapporteringsperiod. För beräkning av resultat efter utspädning per aktie justeras antal genomsnittligt utestående aktier med värdet av de aktierrelaterade ersättningsprogrammen samt personaloptionsprogrammet omräknat till antal aktier.

Noter och kommentarer

Not 2 De viktigaste källorna till osäkerheter i uppskattningarna

De viktigaste källorna till osäkerheter i uppskattningarna

Volvos viktigaste redovisningsprinciper finns beskrivna i Not 1 Redovisningsprinciper och har anpassats till IFRS sådana de antagits av EU. Upprättandet av Volvos konsoliderade bokslut kräver att ett antal uppskattningar och antaganden görs vilka kan påverka värdet på rapporterade tillgångar, skulder och avsättningar vid tidpunkten för bokslutet. Därutöver påverkas också det rapporterade värdet på försäljning och kostnader under de presenterade perioderna. För att upprätta bokslutet har Volvo tvingats göra bästa möjliga bedömning av ett antal belopp i bokslutet med hänsyn tagen till dess relevans och betydelse. Användandet av ovan nämnda redovisningsprinciper kräver att ett antal uppskattningar och antaganden görs, men då framtida resultat idag är okända kan dessa bedömningar resultera i att verkligt utfall inte stämmer med gjorda uppskattningar. I enlighet med IAS 1 ska företaget upplysa särskilt om vilka av redovisningsprinciperna som kan komma att beröras av gjorda uppskattningar och antaganden och som, om utfallsdata inte stämmer med gjorda uppskattningar, kan ha en betydande inverkan på bokslutet. De redovisningsprinciper som används av Volvo och som anses uppfylla dessa kriterier presenteras nedan.

Nedskrivning av goodwill, övriga immateriella tillgångar och övriga långfristiga tillgångar

Fastigheter, maskiner och inventarier, immateriella tillgångar undantaget goodwill och särskilda övriga långfristiga tillgångar ska amorteras över uppskattad nyttjandeperiod. Uppskattad nyttjandeperiod är baserad på en uppskattning av tidsperioden som tillgången kommer att generera intäkter. Om det vid bokslutstidpunkten föreligger indikation på att en materiell eller immateriell anläggningstillgång har minskat i värde beräknas tillgångens återvinningsvärde. Återvinningsvärdet är det högre beloppet av tillgångens nettoförsäljningspris och dess värde vid brukande, vilket baseras på företagsledningens uppskattning av framtida kassaflöden. Om det beräknade värdet understiger det redovisade värdet görs en nedskrivning till tillgångens återvinningsvärde. För att bestämma värdet vid brukande används som tidigare nämnts uppskattade framtida kassaflöden, vilka baseras på interna affärsplaner och prognoser. Även om företagsledningen anser att uppskattade framtida kassaflöden är rimliga kan andra antaganden gällande kassaflöden i hög grad påverka gjorda värderingar. Immateriella och materiella anläggningstillgångar uppgår till 73.997 varav 8.849 utgörs av goodwill. Nedskrivningsbehovet för goodwill och andra immateriella tillgångar med obestämbar nyttjandeperiod undersöks årligen genom beräkning av värdet per bokslutstidpunkten. Dessa beräkningar kräver att företagsledningen fastställer det verkliga värdet av Volvos kassagenererande enheter, rapporterade enheter enligt US GAAP, baserat på prognosticerade kassaflöden och interna affärsplaner och prognoser. Volvo har sedan 2002 genomfört liknande beräkningar i enlighet med US GAAP. Inget nedskrivningsbehov har identifierats för perioden 2002 till 2006.

Avsättningar för restvärdesrisker

Volvo är genom upprättandet av operationella leasingkontrakt och försäljning med återköpsavtal utsatt för restvärdesrisker i sin verksamhet. Produkterna som Volvo har restvärdesåtaganden för, främst lastbilar, är i balansräkningen vanligtvis upptagna som tillgångar i operationell leasing. För dessa produkter tillämpas linjär avskrivning enligt villkoren i åtagandet och avskrivningsbeloppet anpassas för

att överrensstämma med beräknat försäljningsvärde då åtagandet löper ut. Bedömt nedskrivningsbehov belastar resultaträkningen omgående. Produkternas bedömda försäljningsvärde vid åtagandets upphörande följs kontinuerligt på individuell basis. Vid bedömning av framtida nettoförsäljningsvärde beaktas produkternas nuvarande begagnatpris, värdet av tilläggsutrustning, antal körda mil, nuvarande skick, förväntad framtida prisutveckling, alternativa distributionskanaler, ledtider för lager, reparations- och renoveringskostnader, hanteringskostnader och indirekta kostnader i samband med försäljning av begagnade produkter. Avsättning för restvärdesrisker uppgår till 781.

Intäktsredovisning

Intäkter från försäljning av varor redovisas i samband med att väsentliga risker och förmåner som är förknippade med varornas ägande har överförts till utomstående parter, normalt i samband med leverans till kunder. Om försäljningen av varor är kombinerad med en återköpsöverenskommelse eller en restvärdesgaranti redovisas transaktionen som en operationell leasing under förutsättning att väsentliga risker förknippade med varan kvarstår hos Volvo. I vissa fall påtar sig Volvo återköpsöverenskommelse eller restvärdesgarantier efter det att Volvo har sålt produkten till en oberoende part eller i kombination med en utfästelse från kunden att vid ett eventuellt återköp köpa en ny Volvo-produkt. I sådana fall kan det föreligga bedömningsfrågor avseende om väsentliga risker och förmåner har överförts till kunden eller inte. Om sådan bedömning skulle visa sig felaktig kommer Volvos redovisade intäkter samt resultat för perioden att minska och istället fördelas över flera rapportperioder.

Uppskjuten skatt

Enligt IFRS ska temporära skillnader av uppskjuten skatt redovisas. Förändringarna kan dels bero på skillnader mellan det skattepliktiga värdet och det rapporterade värdet av tillgångar och skulder, dels på outnyttjade uppskjutna underskottsavdrag. Volvo redovisar värderingsreserv för uppskjutna skattetillgångar som inte bedöms kunna realiseras baserat på gällande prognos. I händelse av att utfallsiffror inte stämmer med prognos eller att kommande tidsperioder justeras i prognoserna kan förändringar behövas göras i värderingsreserven som väsentligt kan påverka företagets finansiella position och resultat för perioden. Per den 31 december 2006 uppgick värderingsreserven till 213 av värdet på uppskjutna skatter. Efter värderingsreserven, har 10.069 tagits upp i Volvokoncernens balansräkning som uppskjutna skattetillgångar.

Inkuransreserv

Varulagret är upptaget till det lägre beloppet av anskaffningsvärde enligt den s k först in-först ut-principen och nettoförsäljningsvärde. Verkligt värde är justerat med bedömd värdeminskning för utgångna artiklar, överdimensionerat lager, fysiska skador, ledtider för lager, hanterings- och försäljningsomkostnader. Om verkligt värde är lägre än anskaffningskostnaden upprättas en värdereserv för lagerinkurans. Det totala lagervärdet, efter gjorda inkuransreserveringar, var per den 31 december 2006 34.211.

Avsättning för kreditförluster

Upprättandet av reserver för kreditförluster på fodringar från kundfinansieringsverksamheten är avhängigt de antaganden som görs för förfallna betalningar, antalet återtagna produkter och återvunna

fordringar på underliggande säkerheter. Per den 31 december 2006 uppgick reserven för kreditförluster till 2,01% av Volvo Financial Services totala kreditportfölj som uppgick till 77 miljarder.

Pensioner och liknande förpliktelser

Avsättningar och kostnader för ersättningar efter avslutad anställning, huvudsakligen pensioner och sjukvårdsförmåner, är avhängiga de antaganden som görs när beloppen räknas fram. Särskilda antaganden och aktuariella beräkningar görs för varje land där Volvo har verksamhet. Antagandena avser diskonteringsräntor, kostnadstrender för sjukvård, inflation, löneökningstakt, förväntad avkastning på förvaltningstillgångar, avgångsintensitet, mortalitet och andra faktorer. Antaganden gällande diskonteringsränta är baserade på avkastningen på långa företagsobligationer eller långa obligationsräntan per 31 december 2006. Kostnadstrender för sjukvårdskostnader är baserade på historiska data samt kort- och långtidsprognoser. Inflationstantaganden är baserade på analyser av externa marknadsindikatorer. Antaganden om löneökningstakt avspeglar historisk lönekostnadsutveckling, kortsiktiga framtidsutsikter och förväntad inflation. Takten på pensionsavgångar och mortalitet baseras främst på officiell mortalitetsstatistik. Volvo ser årligen över aktuariella antaganden och gör justeringar av dessa när detta anses lämpligt. Utfall som avviker från prognos ackumuleras och amorteras över framtida tidsperioder. För mer information gällande kostnader och antaganden för ersättningar efter avslutad anställning se not 24. Per 31 december 2006 uppgick avsättningarna för ersättningar efter avslutad anställning till 6.651.

Kostnader för produktgarantier

Beräknade kostnader för produktgaranti belastar rörelsens kostnader i samband med att produkterna säljs. Beräknade kostnader omfattar såväl förväntade kontraktuella förpliktelser samt s k goodwill-åtaganden (garantiåtaganden utöver kontraktuell garanti eller kampanjer som genomförs enligt bestämd policy eller för att upprätthålla en god affärsrelation med kunden). Avsättningar för produktgarantier fastställs utifrån historisk statistik med hänsyn till kända förändringar avseende garantianspråk, garantiperioder,

genomsnittlig tid från att fel uppstår till att garantikrav inkommer till företaget och förväntade förändringar i kvalitetsindex. Skillnader mellan verklig och beräknad garantikostnad påverkar redovisade kostnader och avsättningar under kommande tidsperioder. Återbetalning från leverantörer, vilka minskar kostnaderna för garantiåtaganden, redovisas när de anses vara säkra. Per 31 december 2006 uppgick avsättningarna för garantikostnader till 8.411.

Rättsliga processer

Volvo tar bara upp skuldförbindelser i koncernens redovisning när företaget har en förpliktelse från tidigare inträffade händelser där ett ekonomiskt ansvar är troligt och Volvo kan göra en rimlig bedömning av beloppets storlek. I dessa fall räknas avsättningens storlek fram och belastar sedan balansräkningen. I de fall då villkoren inte uppfylls kan ansvarsförbindelserna komma att redovisas i för detta avsedda noter. En ansvarsförbindelse redovisas då en möjlig förpliktelse inträffat och dess utgång bestäms av externa faktorer utanför Volvos kontroll och sannolikheten för att ansvarsförbindelsen realiserar är oklar och storleksordningen inte bestämbar. Realisering av ansvarsförbindelser som inte redovisats eller blivit upptagna i årsredovisning kan ha väsentlig påverkan på Volvos finansiella ställning. Volvo granskar viktigare utestående rättsfall och processernas utveckling regelbundet för att uppskatta behovet av avsättningar i koncernens redovisning. Volvo tar hänsyn till ett antal faktorer när avsättningsbedömning görs, bland annat vilken typ av rättstvist, stämning eller upptaxering som är aktuell, storleken på eventuella skadestånd som beslutats av den domstol som tvisten avgörs i, utvecklingen av tvisten (även utvecklingen efter tidpunkten som redovisning löper till men innan datumet för redovisningens utgående), uppfattningar från juridiska ombud och andra rådgivare, erfarenheter från liknande fall och beslut fattade av Volvos ledning angående företagets planerade agerande avseende tvister, stämningar eller upptaxeringar. Gjorda uppskattningar behöver dock inte nödvändigtvis reflektera utgången av avgjorda rättstvister och skillnader mellan utfall och uppskattning kan väsentlig påverka företagets finansiella ställning och ha en ofördelaktigt inverkan på rörelseresultat och likviditet.

Not 3 Övergång till IFRS

Den här noten är inkluderad i 2006 års årsredovisning för läsarens bekvämlighet och beskriver 2005 års övergång till IFRS

Övergången till IFRS 2005

Volvokoncernens finansiella rapportering har fram till 2004 upprättats i enlighet med god redovisningssed i Sverige ("Swedish GAAP"). Från och med 2005 måste dock samtliga börsnoterade företag inom den Europeiska unionen (EU) upprätta sina konsoliderade finansiella rapporter i enlighet med International Financial Reporting Standards ("IFRS") sådana de antagits av EU. Syftet med nedanstående presentation är att beskriva och förklara inverkan som övergången till IFRS har på Volvos finansiella rapportering. Volvos tidigare redovisningsprinciper beskrivs i 2004 års årsredovisning i noten 1. Nedanstående presentation fokuserar på de områden där övergången till IFRS har inneburit ett byte av redovisningsprincip för Volvo.

Följder av övergång och omräkning

I enlighet med IFRS övergångsregler (IFRS 1) tillämpar Volvo IFRS i sin finansiella rapportering från och med 1 januari 2005 med retro-

aktiv tillämpning från tidpunkten för övergång till IFRS, 1 januari, 2004. Den generella regeln är att omräkningar av de finansiella rapporterna för tidsperioden efter dagen för övergången ska behandlas som om IFRS hade tillämpats historiskt. Vissa undantag från den generella regeln finns dock, de viktigaste för Volvo är:

- IAS 39 Finansiella Instrument: Redovisning och värdering vilken kan tillämpas från och med den 1 januari 2005.
- Upphörande av avskrivning av immateriella tillgångar med obestämbar nyttjande period (t.ex. goodwill) som i enlighet med IFRS 1 bara ska tillämpas retroaktivt från dagen för övergången, den 1 januari 2004.
- IFRS 3, Rörelseförvärv, tillåter tillämpning från och med den 1 januari 2004, utan omräkning av tidigare förvärv.
- IFRS 2 Aktierelaterade ersättningar, gäller för aktierelaterade ersättningar som beviljats efter den 7 november, 2002.

Bifogade resultat- och balansräkningar samt andra specifikationer är upprättade i enlighet med IFRS och innehåller därför följande omräkningar och övergångseffekter.

Noter och kommentarer

Kapitalisering och avskrivning av utvecklingskostnader

Från och med 1 januari 2001 har Volvo tillämpat RR 15 "Immateriella tillgångar" i enlighet med god redovisningssed i Sverige. Enligt denna redovisningsstandard ska kostnader hänförliga till utveckling av nya och existerande produkter och mjukvara bli kapitaliserade och avskrivna under sin beräknade nyttjandeperiod. Övergångsreglerna för RR 15 tillät inte någon retroaktiv tillämpning. Enligt övergångsreglerna för IFRS ska redovisningsstandarden IAS 38, vilken i huvudsak överensstämmer med RR 15 vad avser redovisning av utvecklingskostnader tillämpas retroaktivt för utvecklingskostnader som uppkommit före 2001. De omräkningar och övergångseffekter som redovisningsförändringen resulterade i avser således retroaktiv kapitalisering och avskrivning av utvecklingskostnader som inträffat före 2001.

Minoritetsintresse

I enlighet med IFRS betraktas minoritetsintresse som en separat del av det egna kapitalet och är inkluderat i periodens resultat i resultaträkningen.

Upphörande av avskrivning av immateriella tillgångar med obestämbar nyttjandeperiod

Enligt god redovisningssed i Sverige ska samtliga immateriella tillgångar skrivas av under deras uppskattade nyttjandeperiod. I enlighet med IFRS ska immateriella tillgångar som anses ha obestämbar nyttjandeperiod inte skrivas av. Dessa tillgångar skall istället vara föremål för en årlig prövning av eventuella nedskrivningsbehov. Volvo har fastslagit att immateriella tillgångar med obestämbar nyttjandeperiod endast omfattar behandlingen av goodwill. Volvo har valt att inte tillämpa IFRS 3, Rörelseförvärv, historiskt i enlighet med övergångsreglerna till IFRS. De omräkningar och övergångseffekter som redovisningsförändringen resulterade i avser således återföring av avskrivningar på goodwill som belastat resultaträkningen för 2004 och det utgående goodwillvärdet per den 31 december 2004 vilket ökat med motsvarande belopp, justerat för valutaeffekter.

Ersättningar till anställda

Volvo har från och med den 1 januari 2003 tillämpat RR 29, "Ersättningar till anställda", i enlighet med god redovisningssed i Sverige. RR 29 överensstämmer i allt väsentligt med IFRS redovisningsstandard IAS 19. Den enda skillnaden mellan god redovisningssed i Sverige och IFRS är övergångsdatumet. I enlighet med övergångsreglerna i RR 29 sattes aktuariella vinster och förluster som uppkommit före den första januari 2003 till noll och fördes till det egna kapitalet per dagen för övergången. Enligt övergångsreglerna i IFRS kan aktuariella vinster och förluster som uppkommit före första januari 2004 nollställas och föras till det egna kapitalet per övergångsdagen. De övergångseffekter som redovisningsförändringen resulterade i berör de aktuariella vinster och förluster som uppkommit mellan 1 januari 2003 och 1 januari 2004 och hur de redovisades. Som tillägg till IAS 19 tillämpar Volvo URA 43, i enlighet med Redovisningsrådets rekommendationer, för fastställande av svenska pensionsskulder.

Investeringar i övriga bolag

I överensstämmelse med IAS 39, som tillämpas av Volvo från och med 1 januari 2005, ska alla investeringar i bolag, med undantag av de investeringar som kan klassas som intressebolag, redovisas till marknadsvärde på balansräkningen. Enligt god redovisningssed i Sverige skulle alla sådana investeringar värderas till anskaffningskostnaden, om inte en bestående värdenedgång kunde konstateras. Enligt IAS 39 ska realiserade vinster och förluster som har att göra med marknadsvärdering redovisas i en separat del av det egna kapitalet om inte nedgången av värdet är annat än temporär. Övergångs-

effekten den 1 januari 2005 som kan hänföras till denna redovisningsförändring är huvudsakligen knuten till Volvos investering i Deutz AG.

Marknadsvärdering av derivat

I överensstämmelse med IAS 39, som tillämpas av Volvo från och med 1 januari 2005, ska alla finansiella derivat rapporteras till verkligt värde i balansräkningen. Skillnaden mellan IAS 39 och de redovisningsprinciper som gällde i god redovisningssed i Sverige beror på hur derivaten används.

– Finansiella instrument som används för säkring av prognostiserade kassaflöden och prognostiserad elkonsumtion:

I god redovisningssed i Sverige har Volvo använt säkringsredovisning för större delen av dessa derivat och instrumenten har således inte blivit redovisade på balansräkningen ("Off-balance sheet instruments"). Vinster och förluster på dessa kontrakt har belastat resultaträkningen då de olika kontrakten realiserats. Enligt IFRS har de finansiella instrumentens marknadsvärde, istället debiterats eller krediterats, en separat del av det egna kapitalet, förutsatt att de uppställda villkoren för kassaflödessäkrad redovisning är uppfyllda. I den omfattning som villkoren inte är uppfyllda, redovisas realiserade vinster och förluster i resultaträkningen.

– Finansiella instrument som används för säkring av ränte- och valutatarisk på lån:

Volvo har i enlighet med god redovisningssed i Sverige tillämpat säkringsredovisning för dessa derivat och det ingående värdet på derivaten har därför motsvarat de valuta- och räntevinster/förluster som uppstått fram till rapporteringsdagen. Under de mer komplexa reglerna i IAS 39 har Volvo valt att inte tillämpa säkringsredovisning. Skillnaden mellan det ingående värdet i god redovisningssed i Sverige och det marknadsvärde som använts enligt IFRS avser realiserade räntevinster/förluster hänförliga till perioden mellan rapporteringsdagen och det finansiella instrumentets förfallodag. Denna skillnad förs till resultatet över det säkrade instrumentets löptid. Realiserade vinster och förluster har belastat finansnettot på resultaträkningen.

Redovisning av finansiella tillgångar

I överensstämmelse med IAS 39, som tillämpas av Volvo från och med 1 januari 2005, ska finansiella tillgångar överföras från balansräkningen när väsentligen alla risker och förmåner har blivit överförda till en extern part. Enligt god redovisningssed i Sverige har finansiella tillgångar överförts när reglering har skett eller om ägandet av den finansiella tillgången har överlåtits till en extern part. Övergångseffekten av redovisningsförändringen som inträffade den 1 januari 2005 gäller i Volvos fall huvudsakligen finansieringsarrangemang rörande vissa återförsäljare där Volvo fortfarande stod för en del av risken. Sådana åtaganden gällande kreditrisk har tidigare, i överensstämmelse med god redovisningssed i Sverige, rapporterats som ansvarsförbindelser. Detta har framför allt påverkat segmentsrapporteringen och i mindre utsträckning Volvos konsoliderade balansräkning.

Konsolidering av temporära investeringar

Enligt god redovisningssed i Sverige har temporära investeringar i dotterbolag inte konsoliderats. Enligt IFRS ska samtliga dotterbolag ingå i konsolideringen. De omräkningar och övergångseffekter som redovisningsförändringen resulterade i avser huvudsakligen Volvos investering i "LB Smith distribution business". Denna verksamhet köptes i maj 2003 och den 31 december 2004 hade den större delen av verksamheten blivit avyttrad. 2004 års resultaträkning är omräknad med hänsyn till de delar av LB Smith som har avyttrats

under året. Den återstående delen som fortfarande ägs av Volvo konsoliderades till fullo enligt god redovisningssed i Sverige i fjärde kvartalet 2004.

IFRS 2 Aktierelaterade ersättningar

Volvo har fastställt att det nya aktiebaserade incitamentsprogrammet som antogs av bolagsstämman 2004 omfattas av IFRS 2, Aktierelaterade ersättningar. Dess påverkan var dock begränsad. IFRS 2 gör skillnad på ersättningar som regleras med kontanter och ersättningar som regleras med egetkapitalinstrument, i Volvos fall aktier. Volvos program inkluderade både kontant- och aktieersättning. Tidigare redovisades aktieersättningen till marknadsvärde och som en upplupen kostnad över intjäningsperioden med en uppdatering vid varje rapporteringstillfälle. Enligt IFRS 2 skall marknadsvärdet bestämmas vid tilldelningsdagen för den del som regleras med ett egetkapitalinstrument och bokföras som kostnad över intjänandeperioden med eget kapital som motbokning. Tillkommande sociala avgifter redovisas som skuld, med löpande omvärdering, enligt URA 46.

IFRS 5 Anläggningstillgångar som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter

IFRS 5 tillämpas framåttrikt från och med 1 januari 2005 i enlighet med IFRS 1. Volvo hade inte identifierat några anläggningstillgångar som skulle ha kunnat klassificerats som innehav för försäljning och som skulle haft någon väsentlig inverkan på balansräkningen per den 31 december 2004, inte heller någon resultateffekt för 2004 har identifierats. Avvecklade verksamheter avser väsentliga verksamheter, såsom rörelsegrenar, bestående av en eller flera kassagenererande enheter. Reglerna för avveckling av verksamhet har inte varit tillämpliga för Volvo under 2004 och 2005.

Andra övergångsregler enligt IFRS 1 och IFRS standarder

Vid tillämpningen av IFRS hade Volvo en möjlighet att välja att värdera materiella anläggningstillgångar till verkligt värde. Volvo har valt att inte tillämpa denna möjlighet utan fortsätter att tillämpa nuvarande principer, anskaffningsvärde reducerat med ackumulerade avskrivningar. Dessa principer tillämpas även för redovisning av förvaltningsfastigheter. I IFRS 1 finns ett val om hur man skall hantera effekterna av förändringar i utländska bolag i enlighet med IAS 21. En förstagångstillämpare av IFRS har möjlighet att sätta ackumulerade omräkningsdifferenser till noll för utlandsverksamheten. Volvo har valt denna möjlighet och har nollställt omräkningsdifferenserna per den 1 januari 2004. Antaganden gjorda under tidigare redovis-

ningsprinciper skall inte ändras vid övergången till IFRS om inte det finns objektiva bevis på att dessa var felaktiga. Volvo har inte gjort några ändrade antaganden i framtagandet av jämförelse information vid övergången till IFRS. Enligt SIC 12 skall enheter för speciella syften vara konsoliderade från den 1 januari 2004. Volvo har inte identifierat några sådana speciella enheter.

Definition av likvida medel i kassaflödesanalysen

Enligt god redovisningssed i Sverige har samtliga investeringar i marknadsnoterade värdepapper, kortfristiga placeringar, klassificerats som likvida medel i kassaflödesanalysen. I enlighet med Volvos finansiella riskpolicy skall samtliga sådana värdepapper uppfylla kraven på låg risk och hög likviditet. Enligt IFRS klassificeras inte vissa av dessa investeringar som likvida medel i kassaflödesanalysen om instrumentets förfallodag infaller senare än tre månader efter att investeringen gjordes. I årsbokslutet för 2004 uppfyllde inga kortfristiga placeringar IFRS kraven som likvida medel. Klassificeringen av likvida medel i kassaflödesanalysen påverkar inte Volvos beräkning av Volvos nettofinansiella ställning.

I övergången till IFRS görs följande omklassificering i kassaflödesanalysen. Fordringar i kundfinansieringsverksamhet, netto, redovisas inom Kassaflöde från den löpande verksamheten, i stället för att som hittills ha redovisats som kassaflöde från Investeringsverksamheten. Kassaflöden relaterade till kundfinansieringsverksamheten förekommer huvudsakligen i Financial Services (VFS). I Volvos kassaflödesanalys med VFS konsoliderat enligt kapitalandelsmetoden, redovisas förändringar i kundfinansieringsverksamheten numera som förändring av rörelsekapitalet, då Volvos verksamhet exklusive VFS inte har någon väsentlig kundfinansieringsverksamhet. I Volvos kassaflödesanalys inklusive VFS redovisas förändringar i kundfinansieringsverksamheten på en separat rad. Volvos redovisade Operativt kassaflöde berörs inte av omklassificeringen.

Klassificering av leasingkontrakt i segmentsredovisningen för Financial Services

Enligt IFRS ska operationella leasingkontrakt med slutkunder definieras i Financial Services rapportering som finansiella leasingkontrakt om restvärdet i dessa kontrakt är garanterade av något annat av Volvos affärsområden till VFS. I Volvokoncernens konsoliderade balansräkning redovisas dessa leasingavtal fortfarande som tillgångar i operationell leasing. I jämförelse med 2004 års bokslut omklassificerades cirka 12 miljarder svenska kronor från operationell leasing till finansiell leasing i VFS segmentsrapportering.

Kassaflödesanalys

Mdr kr	Tidigare presentation		IFRS	
	2004	2005	2004	2005
Löpande verksamheten				
Rörelseresultat	14,7	18,2	14,7	18,2
Avskrivningar	10,0	9,9	10,0	9,9
Övriga ej kassapåverkande poster	-0,1	0,4	-0,1	0,4
Förändring i rörelsekapital	-1,4	-4,7	-1,4	-4,7
Förändring i fordringar i kundfinansieringsverksamheten, netto			-7,4	-7,8
Finansiella poster och betalda inkomstskatter	-0,5	-2,0	-0,5	-2,0
Kassaflöde från den löpande verksamheten	22,7	21,8	15,3	14,0
Investeringsverksamheten				
Investeringar i anläggningar	-7,4	-10,3	-7,4	-10,3
Investeringar i leasingtillgångar	-4,4	-4,5	-4,4	-4,5
Försäljning av anläggningar och leasingtillgångar	2,4	2,6	2,4	2,6
Förändring i fordringar i kundfinansieringsverksamheten, netto	-7,4	-7,8		
Operativt kassaflöde	5,9	1,8	5,9	1,8

Noter och kommentarer

Finansiell ställning 31 december, 2004

Uppdaterad med samtliga skillnader mellan god redovisningssed i Sverige och IFRS förutom IAS 39, "Finansiell Instrument: Redovisning och värdering" och IFRS 5, "Anläggningstillgångar som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter". Den första kolumnen

är utgående balans per 31 december 2004 enligt svenska redovisningsprinciper. Effekten av IFRS är redovisat som IFRS justeringar och den tredje kolumnen visar den justerade utgående balansen per den 31 december 2004 i enlighet med IFRS. Denna balans har varit öppningsbalansen för rapportering under 2005.

Balansräkning 31 december, 2004

Mkr	Volvokoncernen, exkl Financial Services ¹			Financial Services			Volvokoncernen totalt ²		
	31 dec 2004	IFRS jus- teringar	31 dec 2004	31 dec 2004	IFRS jus- teringar	31 dec 2004	31 dec 2004	IFRS jus- teringar	31 dec 2004
Tillgångar									
Immateriella anläggningstillgångar	16.564	1.006	17.570	42		42	16.606	1.006	17.612
Fastigheter, maskiner och inventarier	27.260		27.260	3.891		3.891	31.151		31.151
Tillgångar i operationell leasing	8.477		8.477	12.817	-12.044	773	19.534		19.534
Aktier och andelar	10.116		10.116	193		193	2.003		2.003
Långfristiga fordringar i kundfinansieringsverksamhet	147		147	25.200	8.687	33.887	25.187		25.187
Långfristiga räntebärande fordringar	1.797		1.797	5		5	1.741		1.741
Övriga långfristiga fordringar	6.426	66	6.492	212		212	6.034	66	6.100
Varulager	28.291		28.291	307		307	28.598		28.598
Kortfristiga fordringar i kundfinansieringsverksamhet	83		83	26.207	3.324	29.531	26.006		26.006
Kortfristiga räntebärande fordringar	10.330		10.330	0		0	1.643		1.643
Övriga kortfristiga fordringar	30.043		30.043	1.628		1.628	29.647		29.647
Kortfristiga placeringar	25.839		25.839	116		116	25.955		25.955
Likvida medel	8.789		8.789	914		914	8.791		8.791
Tillgångar	174.162	1.072	175.234	71.532	-33	71.499	222.896	1.072	223.968
Eget kapital och skulder									
Eget kapital	69.409	746	70.155	8.306		8.306	69.409	746	70.155
Minoritetsintresse	229	-229	-	0		-	229	-229	-
Avsättning för pensioner och liknande förpliktelser	14.129	548	14.677	26		26	14.155	548	14.703
Övriga avsättningar	14.020	95	14.115	878	-33	845	14.898	95	14.993
Lån	13.968		13.968	57.860		57.860	61.807		61.807
Övriga skulder	62.407	-88	62.319	4.462		4.462	62.398	-88	62.310
Eget kapital och skulder	174.162	1.072	175.234	71.532	-33	71.499	222.896	1.072	223.968

1 Financial Services redovisat enligt kapitalandelsmetoden.

2 Volvokoncernen totalt är presenterad i enlighet med IFRS och är lika med den konsoliderade balansräkningen på sidan 53. De två föregående kolumnerna adderar inte till Volvokoncernen totalt på grund av (i) omklassificering

av leasingkontrakt och (ii) elimineringar av koncerninterna balanser. Vissa leasingkontrakt är redovisade som operationella leasingkontrakt i balansräkningen för Volvokoncernen totalt medans de är redovisade som finansiella leasingkontrakt i Financial Services segmentet.

Finansiell ställning 1 januari 2005

Uppdaterad med samtliga skillnader mellan god redovisningssed i Sverige och IFRS, även IAS 39 och IFRS 5. Effekterna av övergången till IAS 39 enligt IFRS 1 belastar det egna kapitalet per den

1 januari 2005. IFRS balansen som inkluderar effekterna av IAS 39 har använts som öppningsbalans för kassaflödesberäkningar under 2005.

Balansräkning 1 januari, 2005

Mkr	Volvokoncernen, exkl Financial Services ¹			Financial Services			Volvokoncernen totalt ²		
	31 dec 2004	IAS 39 justeringar	1 jan 2005	31 dec 2004	IAS 39 justeringar	1 jan 2005	31 dec 2004	IAS 39 justeringar	1 jan 2005
Tillgångar									
Immateriella anläggningstillgångar	17.570		17.570	42		42	17.612		17.612
Fastigheter, maskiner och inventarier	27.260		27.260	3.891		3.891	31.151		31.151
Tillgångar i operationell leasing	8.477		8.477	773		773	19.534		19.534
Aktier och andelar	10.116	-494	9.622	193		193	2.003	-494	1.509
Långfristiga fordringar i kundfinansieringsverksamhet	147	424	571	33.887	611	34.498	25.187	1.035	26.222
Långfristiga räntebärande fordringar	1.797		1.797	5		5	1.741		1.741
Övriga långfristiga fordringar	6.492	985	7.477	212		212	6.100	988	7.088
Varulager	28.291		28.291	307		307	28.598		28.598
Kortfristiga fordringar i kundfinansierings- verksamhet	83	430	513	29.531	298	29.829	26.006	727	26.733
Kortfristiga räntebärande fordringar	10.330		10.330	0		0	1.643		1.643
Övriga kortfristiga fordringar	30.043	4.040	34.083	1.628		1.628	29.647	1.690	31.337
Kortfristiga placeringar	25.839		25.839	116		116	25.955		25.955
Likvida medel	8.789		8.789	914		914	8.791		8.791
Tillgångar	175.234	5.385	180.619	71.499	909	72.408	223.968	3.946	227.914
Eget kapital och skulder									
Eget kapital	70.155	348	70.503	8.306		8.306	70.155	348	70.503
Minoritetsintresse	-		-	-		-	-		-
Avsättning för pensioner och liknande förpliktelser	14.677		14.677	26		26	14.703		14.703
Övriga avsättningar	14.115	439	14.554	845	-6	839	14.993	432	15.425
Lån	13.968	3.340	17.308	57.860	915	58.775	61.807	1.908	63.715
Övriga skulder	62.319	1.258	63.577	4.462		4.462	62.310	1.258	63.568
Eget kapital och skulder	175.234	5.385	180.619	71.499	909	72.408	223.968	3.946	227.914

1 Financial Services redovisat enligt kapitalandelsmetoden.

2 Volvokoncernen totalt är presenterad i enlighet med IFRS och är lika med den konsoliderade balansräkningen på sidan 53. De två föregående kolumnerna adderar inte till Volvokoncernen totalt på grund av (i) omklassificering

av leasingkontrakt och (ii) elimineringar av koncerninterna balanser. Vissa leasingkontrakt är redovisade som operationella leasingkontrakt i balansräkningen för Volvokoncernen totalt medans de är redovisade som finansiella leasingkontrakt i Financial Services segmentet.

Noter och kommentarer

Resultaträkning IFRS jämförelse 2004

VFS konsoliderat enligt kapitalandelsmetoden

Mkr där ej annat anges

	IFRS	Svensk GAAP
Nettoomsättning	202.171	201.496
Kostnad för sålda produkter	-158.453	-158.231
Bruttoresultat	43.718	43.265
Forsknings- och utvecklingskostnader	-7.614	-7.233
Försäljningskostnader	-18.317	-18.048
Administrationskostnader	-5.310	-5.321
Övriga rörelseintäkter och kostnader	7	-658
Resultat från Financial services	1.365	1.365
Resultat från intressebolag	2	2
Resultat från övriga aktieinnehav	828	828
Rörelseresultat	14.679	14.200
Ränteintäkter och liknande resultatposter	993	993
Räntekostnader och liknande resultatposter	-1.426	-1.404
Övriga finansiella intäkter och kostnader	-1.210	-1.210
Resultat efter finansiella poster	13.036	12.579
Minoritetsandelar i resultat	-	-40
Inkomstskatter	-3.129	-3.184
Periodens resultat	9.907	9.355
Hänförligt till:		
Moderbolagets aktieägare	9.867	-
Minoritetsandelar i resultat	40	-
	9.907	-
Avskrivningar		
Avskrivning på materiella tillgångar		
Industrial and Commercial	-5.540	-5.540
Financial Services	-3.066	-3.066
Totalt	-8.606	-8.606
Avskrivning på immateriella tillgångar		
Industrial and Commercial	-1.333	-1.635
Financial Services	-63	-63
Totalt	-1.396	-1.698
Resultat per aktie före utspädning	23:58	22:35
Resultat per aktie efter utspädning	23:55	22:33
Genomsnittligt antal aktier, miljoner	418,5	418,5

Operativa nyckeltal,

% av nettoomsättning	IFRS	Svensk GAAP
Bruttomarginal	21,6	21,5
Forsknings- och utvecklingskostnader	3,8	3,6
Försäljningskostnader	9,1	9,0
Administrationskostnader	2,6	2,6
Rörelsemarginal	7,3	7,0

Nettoomsättning

Mkr	IFRS	Svensk GAAP
Lastbilar	136.879	136.879
Bussar	12.722	12.722
Anläggningsmaskiner ¹	29.360	28.685
Volvo Penta	9.057	9.057
Volvo Aero	6.925	6.925
Övrigt	7.228	7.228
Nettoomsättning	202.171	201.496

¹ Konsolidering av temporära investeringar, LB Smith, januari-november.

Rörelseresultat

Mkr	IFRS	Svensk GAAP
Lastbilar	8.992	8.989
Bussar	253	185
Anläggningsmaskiner	1.898	1.572
Volvo Penta	940	937
Volvo Aero	403	377
Financial Services	1.365	1.365
Övriga enheter	8	-45
Rörelseresultat¹	13.859	13.380

Omvärdering av aktier 820 820

Rörelseresultat 14.679 14.200

¹ Exklusive omvärdering av aktier i Scania AB och Henlys Group Plc.

Rörelsemarginaler

%	IFRS	Svensk GAAP
Lastbilar	6,6	6,6
Bussar	2,0	1,5
Anläggningsmaskiner	6,5	5,5
Volvo Penta	10,4	10,3
Volvo Aero	5,8	5,4
Rörelsemarginal¹	6,9	6,6
Rörelsemarginal	7,3	7,0

¹ Exklusive omvärdering av aktier i Scania AB och Henlys Group Plc.

De viktigaste skillnaderna mellan god redovisningssed i Sverige och IFRS

De viktigaste skillnaderna för Volvo mellan god redovisningssed i Sverige och IFRS beskrivs nedan i anslutning till avstämningstabellerna för eget kapital och nettoresultat:

Omräkning av koncernens Eget Kapital i sammandrag

Mkr	040101	041231	050101
Eget kapital enligt god redovisningssed i Sverige	72.420	69.409	69.409
IFRS-justeringar:			
Kapitalisering och avskrivning av immateriella tillgångar	722	340	340
Minoritetsintresse	217	229	229
Återläggning avskrivningar på goodwill	0	665	665
Ersättning till anställda	-580	-473	-473
Investeringar i noterade bolag			-494
Marknadsvärdering av derivat			
- Kassaflöden i utländsk valuta			1.195
- Kontrakt för elförsörjning			-25
Konsolidering av temporära investeringar	-152	-	-
Aktierelaterade ersättningar	0	14	14
Uppskjuten skatt på IFRS-justeringar	-96	-29	-358
Totalt IFRS-justeringar	112	746	1.094
Eget kapital enligt IFRS	72.532	70.155	70.503

Omräkning av koncernens nettoresultat i sammandrag

Mkr	2004
Nettoresultat enligt god redovisningssed i Sverige	9.355
IFRS-justeringar:	
Kapitalisering och avskrivning av immateriella tillgångar	-382
Minoritetsintresse	40
Återläggning avskrivningar på goodwill	684
Ersättning till anställda	13
Konsolidering av temporära investeringar	142
Uppskjuten skatt på IFRS-justeringar	55
Totalt IFRS-justeringar	552
Periodens resultat enligt IFRS	9.907

Omräkning av koncernens finansiella nettoställning i sammandrag

Mdr kr	2004
Volvokoncernen exkl VFS	
Finansiell nettoställning 31 december, 2004 enligt god redovisning i Sverige	18,7
IFRS-justeringar:	
Ersättning till anställda	-0,5
Återlagda finansiella fordringar	-3,4
Totalt IFRS-justeringar	-3,9
Finansiell nettoställning 1 januari, 2005 enligt IFRS	14,8

Noter och kommentarer

Not 4 Förvärv och avyttringar av aktier och andelar i dotterföretag

AB Volvos innehav av aktier och andelar i koncernföretag per 31 december 2006 framgår av upplysningar på sidorna 149–151.

AB Volvos innehav av aktier. Nedan specificeras viktigare förvärv, etableringar och avyttringar inom koncernen.

Shandong Lingong Construction Machinery Co

Volvo Construction Equipment har förvärvat motsvarande 70% av aktierna i den kinesiska tillverkaren av anläggningsmaskiner, Shandong Lingong Construction Machinery Co (Lingong). Kina är världens största marknad för hjullastare med en totalmarknad på cirka 110.000 enheter 2005. Lingong är Kinas fjärde största tillverkare av hjullastare med ett omfattande återförsäljarnätverk i landet. Förutom 16 olika modeller av hjullastare har Lingong ett mindre antal modeller av grävlastare, grävmaskiner och markvältar.

I januari 2007 slutfördes förvärvet av 70% av aktierna i Lingong, efter att ha erhållit alla nödvändiga godkännanden från de kinesiska myndigheterna. Volvo CE har betalat 328 miljoner yuan, motsvarande drygt 300 Mkr, för 70 procent av aktierna i Lingong. Under 2005 uppgick bolagets rörelseresultat till 10 miljoner yuan på en omsättning om 2 miljarder yuan och hade ca 1800 anställda. Affären har endast marginell påverkan på Volvos finansiella ställning.

Avyttrad återförsäljarveksamhet

Under 2006 avyttrades ett flertal franska återförsäljarbolag inom affärsområdet lastbilar.

Celero Support AB

I november 2005 avyttrades Volvokoncernens servicebolag Celero Support AB till Coor Service Management för 680 Mkr före avdrag för bolagets nettoskuld. Försäljningen gav en reavinst på cirka 430 Mkr. Celero Support AB tillhandahåller olika kontors- och arbetsplatsjänster samt underhåll av industrianläggningar och fastigheter. Celero Support hade vid avyttringen 1.100 anställda och omsatte cirka 1,4 miljarder kronor.

Fastigheter

I februari 2005 ingick Volvo Financial Services via Volvokoncernens fastighetsbolag, Danafjord AB, en överenskommelse om försäljning av två helägda bolag, som äger fastigheter i Torslanda och Kalmar till ett värde av cirka 515 Mkr. Försäljningen gav en reavinst på 188 Mkr.

L.B. Smith (SABA Holding Inc.)

Den 2 maj 2003 köpte Volvo Anläggningsmaskiner tillgångarna i L.B. Smith, Inc. i USA för 189 M USD. Goodwill eller fast egendom ingick inte överenskommelsen. Merparten av verksamheterna avyttrades under 2004.

Renault V.I. och Mack

Under fjärde kvartalet 2004 undertecknade AB Volvo och Renault SA ett förlikningsavtal rörande den tvist bolagen har haft sedan 2001 angående Volvos förvärv av Renault V.I. och värdet på vissa tillgångar samt vissa garantikrav. Förlikningsbeloppet 108 M EUR har reducerat den goodwill som var hänförlig till förvärvet.

Prévost Car Inc.

Under fjärde kvartalet 2004 blev den nordamerikanska busstillverkaren Prévost Car Inc. ett helägt dotterbolag till AB Volvo Bussar. Som ett led i rekonstruktionen av busstillverkaren Henlys Group Plc, träffade Volvo en överenskommelse om att köpa resterande 50% av

aktierna. Prévost Car Inc. var tidigare ett 50/50 joint venture mellan Volvo och Henlys och rapporterades enligt klyvningsmetoden i Volvos koncernbokslut. Köpeskillingen som var 83 miljoner USD inkluderar även övertagandet av två efterställda lån. Prévost Car Inc. tillverkar lyxutrustade specialbussar och stadsbussar för den nordamerikanska marknaden med varumärkena Prévost och Nova.

Axeltillverkning

Under tredje kvartalet 2004 träffade Volvo och ArvinMeritor ett avtal om tillverkning av axlar, vilket innebar att ArvinMeritor tog över Volvos tillverkning av axlar samt gjuteriet i Lyon, Frankrike.

I tabellen nedan specificeras effekterna under 2006, 2005 och 2004 på Volvokoncernens balansräkning och kassaflödesanalys i samband med **förvärv av dotterföretag och andra affärsenheter:**

	2004	2005	2006
Immateriella anläggningstillgångar	-599	20	0
Fastigheter, maskiner och inventarier	300	124	73
Tillgångar i operationell leasing	115	0	0
Aktier och andelar	-260	-80	5
Varulager	630	129	131
Kortfristiga fordringar	958	257	91
Likvida medel	180	42	8
Övriga tillgångar	62	3	0
Minoritetsintresse	-20	-45	0
Avsättningar	-63	-4	-24
Lån	-347	-115	-20
Kortfristiga skulder	-448	-203	-69
Förvärvade nettotillgångar	508	128	195
Erlagda likvida medel	-508	-60	-167
Likvida medel enligt förvärvsanalyser	180	42	8
Påverkan på koncernens likvida medel	-328	-18	-159

Effekterna 2006, 2005 och 2004 inkluderar helägda dotterbolag som tidigare redovisats enligt kapitalandelsmetoden.

I tabellen nedan specificeras effekterna under 2006, 2005 och 2004 på Volvokoncernens balansräkning och kassaflödesanalys i samband med **avyttringar av dotterföretag och andra affärsenheter:**

	2004	2005	2006
Immateriella tillgångar	-	-	-2
Fastigheter, maskiner och inventarier	-440	-519	-181
Tillgångar i operationell leasing	-	-	-369
Varulager	-4	-41	-254
Övriga fordringar	181	-334	-416
Likvida medel	-	-114	-128
Övriga avsättningar	94	-12	84
Övriga skulder	50	888	723
Avyttrade nettotillgångar	-119	-132	-543
Erhållna likvida medel	187	782	797
Likvida medel i avyttrade företag	-	-114	-128
Påverkan på koncernens likvida medel	187	668	669

Anläggningstillgångar för försäljning Volvo Aero Engine Services (VAES)

Under fjärde kvartalet 2006 togs ett inriktningsbeslut om nedläggning av Volvo Aeros verksamhet i Bromma. Under november meddelades att Volvo Aero hade inlett MBL-förhandlingar om avveckling av Volvo Aero Engine Services (VAES) i Bromma, som sysslar med underhåll av stora flygmotorer. På senare år har volymerna för de motorer som underhålls i Bromma gått ner kraftigt. Enligt inriktningsbeslutet kommer verksamheten att successivt avvecklas under 2007. Kostnaderna för en nedläggning är beräknade till 258 Mkr. Vidstående tabells tillgångar och skulder är värderade till nettoförsäljningsvärde.

Anläggningstillgångar för försäljning¹

	2004	2005	2006
Materiella anläggningstillgångar	-	-	56
Finansiella anläggningstillgångar	-	-	22
Lager	-	-	480
Kortfristiga fordringar	-	-	247
Summa tillgångar	-	-	805
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	-	-	7
Övriga avsättningar	-	-	20
Övriga skulder	-	-	253
Summa Eget kapital och skulder	-	-	280

¹ Tillgångar och skulder balanserar ej då tabellen endast visar tillgångar och skulder i Volvo Aero Engine Services för försäljning.

5 Joint ventures

Joint ventures är företag över vilka Volvo har gemensamt bestämmande inflytande, tillsammans med en eller flera externa parter. Joint ventures redovisas enligt klyvningsmetoden, i överensstämmelse med IAS 31 Joint ventures. Volvos innehav av aktier i joint ventures framgår enligt nedan.

Andelar i joint ventures	Dec 31, 2006	
	Procentuellt innehav	Antal ägda aktier
Shanghai Sunwin Bus Corp., Kina	50	-
Xian Silver Bus Corp., Kina	50	-

Volvos andel av joint ventures redovisade resultat	2004	2005	2006
Nettoomsättning	492	345	630
Rörelseresultat	-27	-62	-9
Resultat efter finansiella poster	-32	-71	-17
Periodens resultat	-34	-71	-17

Volvos andel av joint ventures balansräkningar

	2004	2005	2006
Anläggningstillgångar	100	117	99
Omsättningstillgångar	394	386	359
Summa tillgångar	494	503	458
Eget kapital	228	207	168
Avsättningar	6	1	2
Långfristiga skulder	0	0	3
Kortfristiga skulder	260	295	285
Summa eget kapital och skulder	494	503	458

Per den 31 december 2006 finns inga garantier utgivna till förmån för joint ventures, varken av Volvo enskilt eller gemensamt med andra samägare. Vid samma tidpunkt uppgår Volvos andel av eventuella förpliktelser, utgivna av joint ventures till 0 (0; 6).

Medelantal anställda	2004		2005		2006	
	Antal	varav kvinnor, %	Antal	varav kvinnor, %	Antal	varav kvinnor, %
Shanghai Sunwin Bus Corp.	604	21	567	17	488	18
Xian Silver Bus Corp.	252	12	243	14	258	15
Totalt antal anställda	856	18	810	16	746	17

Noter och kommentarer

Not 6 Intressebolag

Nedan följer summerad finansiell information om Volvos intressebolag. Volvo konsoliderar intressebolag i enlighet med kapitalandels-

metoden. För mer information om Volvos andelar, se noterna 9 och 15.

	2004	2005	2006		Totalt
			Nissan Diesel ¹	Övriga bolag	
Resultaträkning					
Nettoomsättning	5.750	7.133	15.488	7.245	22.733
Kostnad för sålda produkter	-5.575	-6.914	-14.874	-7.167	-22.041
Finansiella intäkter och kostnader	-10	-16	-22	-21	-43
Resultat efter finansiella poster	165	203	592	57	649
Inkomstskatter	-8	-19	-310	-17	-327
Periodens resultat	157	184	282	40	322
Balansräkning	31 dec 2004	31 dec 2005	31 dec 2006	31 dec 2006	31 dec 2006
Anläggningstillgångar	2.099	792	10.292	1.093	11.385
Övriga långfristiga fordringar	88	15	7.984	11	7.995
Kortfristiga fordringar	9.637	9.270	10.666	7.494	18.160
Summa tillgångar	11.824	10.077	28.942	8.598	37.540
Eget kapital	981	688	8.334	996	9.330
Avsättningar	87	55	591	47	638
Långfristiga skulder	1.132	171	7.921	206	8.127
Kortfristiga skulder	9.624	9.163	12.096	7.349	19.445
Summa eget kapital och skulder	11.824	10.077	28.942	8.598	37.540

¹ Innehavet redovisas som ett intressebolag sedan förvärvet i mars månad, eftersom Volvo bedömer att betydande inflytande föreligger. Volvo redovisar resultatandelen i Nissan Diesel med ett kvartals fördröjning. Tabellen ovan

avser ställningen per 30 september 2006, vilket är den period då Volvo konsoliderar Nissan Diesel. Nissan Diesel har räkenskapsår 1 april-31 mars.

Not 7 Segmentsrapportering

Redovisning per affärsområde

Volvokoncernens verksamhet utgörs av åtta affärsområden, Volvo Trucks, Renault Trucks, Mack Trucks, Bussar, Anläggningsmaskiner, Volvo Penta, Volvo Aero samt Financial Services. Förutom de åtta affärsområdena ingår övrig verksamhet, som i huvudsak utgörs av affärsenheter vilkas syfte är att stödja affärsområdenas verksamhet. Bland affärsenheterna ingår Volvo Powertrain, Volvo 3P, Volvo IT, Volvo Logistics samt Volvo Parts.

Varje affärsområde, förutom Financial Services, har totalt ansvar för rörelseresultat, operativt kapital samt operativt kassaflöde.

Affärsområdet Financial Services ansvarar för sitt nettoresultat och balansräkning, där dock vissa restriktioner och principer fastställs centralt. I syfte att erhålla samordningsfördelar sker styrning och koordinering av treasuryverksamhet och skatter centralt. Volvokoncernens legala struktur grundar sig på en optimal hantering av treasury, skatter och administration och skiljer sig därför från den operativa strukturen.

Affärsenheterna är avsedda att stödja affärsområdenas verksamhet och är därför inte rapporterade affärsområden. I Volvokoncernens externa finansiella rapportering redovisas försäljning och rörelseresultat per produktområde. Resultat inom affärsenheterna Powertrain och Parts fördelas därvid till respektive produktområde.

Eftersom de tre lastbilsvarumärkena har gemensam produktutveckling, produktion och andra aktiviteter inom affärsenheter, såsom 3P och Powertrain, och även viss infrastruktur inom distributionsområdet, såsom återförsäljare, så rapporteras de tre lastbilsvarumärkena som ett segment.

Nettoomsättning	2004	2005	2006
Lastbilar	136.879	155.396	166.306
Bussar	12.722	16.589	16.856
Anläggningsmaskiner	29.360	34.816	40.564
Volvo Penta	9.057	9.776	10.485
Volvo Aero	6.925	7.538	8.048
Övrigt och elimineringsar	7.228	7.076	5.876
Volvokoncernen exklusive Financial Services	202.171	231.191	248.135
Financial Services	9.598	7.549	8.969
Elimineringsar	-693	1.819	1.731
Volvokoncernen totalt	211.076	240.559	258.835

Ovanstående försäljningssiffror inkluderar internförsäljning med följande belopp:

Försäljning till koncernbolag	2004	2005	2006
Lastbilar	690	752	933
Bussar	377	102	96
Anläggningsmaskiner	162	127	134
Volvo Penta	27	42	24
Volvo Aero	43	82	86
Övriga bolag	9.440	10.589	10.788
Elimineringar	-10.739	-11.694	-12.061
Volvokoncernen exklusive Financial Services	0	0	0
Financial Services	693	755	814
Eliminering	-693	-755	-814
Volvokoncernen totalt	0	0	0

Internförsäljning mellan affärsområden görs vanligtvis till standard-självkostnad inklusive kalkylränta och utvecklingskostnader. Internförsäljning från serviceföretag görs vanligtvis till marknadspris.

Rörelseresultat	2004	2005	2006
Lastbilar	8.992	11.717	12.657
Bussar	158	470	633
Anläggningsmaskiner	1.898	2.752	3.888
Volvo Penta	940	943	1.002
Volvo Aero	403	836	345
Financial Services	1.365	2.033	2.301
Övrigt	923	-598	-427
Volvokoncernen totalt	14.679	18.153	20.399

Rörelseresultatet 2004 inkluderar återföring av nedskrivning i Scania AB om 915 (redovisas under Övrigt) samt nedskrivning av Henlys Group plc om 95 (redovisas under Bussar). Rörelseresultatet 2006 inkluderar justering av goodwill om -1.712, vilket redovisas i Lastbilar.

Avskrivningar	2004	2005	2006
Lastbilar	5.306	5.307	7.820
Bussar	219	249	281
Anläggningsmaskiner	627	658	802
Volvo Penta	122	224	205
Volvo Aero	391	366	363
Övrigt	220	88	23
Volvokoncernen exklusive Financial Services	6.885	6.892	9.494
Financial Services	3.117	429	344
Omklassificering Koncernen vs segment Financial Services	-	2.573	2.545
Volvokoncernen totalt¹	10.002	9.894	12.383

¹ Varav nedskrivning 80 (72; 244).

Forsknings- och utvecklingskostnader	2004	2005	2006
Lastbilar	5.491	5.200	5.872
Bussar	484	569	603
Anläggningsmaskiner	1.033	1.083	1.008
Volvo Penta	311	413	445
Volvo Aero	209	225	288
Övrigt	86	67	138
Volvokoncernen totalt	7.614	7.557	8.354

Resultat från andelar i intressebolag	2004	2005	2006
Lastbilar	13	-6	23
Bussar	1	7	10
Anläggningsmaskiner	-	0	0
Volvo Penta	-	0	0
Volvo Aero	-1	68	8
Övrigt	-11	-637	19
Volvokoncernen exklusive Financial Services	2	-568	60
Financial Services	25	11	1
Volvokoncernen totalt	27	-557	61

Totala tillgångar	2004	2005	2006
Operativa tillgångar exklusive Financial Services: ¹			
Lastbilar	71.439	83.973	89.188
Bussar	8.017	10.499	9.646
Anläggningsmaskiner	16.858	21.437	24.040
Volvo Penta	3.242	3.700	3.931
Volvo Aero	8.695	10.118	10.102
Övrigt	3.881	2.938	644
Operativa tillgångar totalt exklusive Financial Services	112.132	132.665	137.551
Räntebärande finansiella tillgångar	46.312	43.939	43.126
Skattefordringar	6.259	5.986	7.476
Totala tillgångar i Financial Services	71.499	85.849	84.102
Övrigt och elimineringar	-12.234	-11.232	-13.828
Volvokoncernen totalt	223.968	257.207	258.427

¹ Definieras som Totala tillgångar minus Räntebärande finansiella tillgångar och Skattefordringar.

Eget kapital och skulder	2004	2005	2006
Operativa skulder, exklusive Financial Services: ¹			
Lastbilar	55.105	62.743	65.586
Bussar	3.324	4.728	4.565
Anläggningsmaskiner	6.602	9.350	11.177
Volvo Penta	1.620	1.820	2.111
Volvo Aero	3.695	4.622	4.186
Övrigt	2.788	2.793	956
Operativa skulder totalt exklusive Financial Services	73.134	86.056	88.581
Finansiella skulder	28.402	24.670	18.446
Skatteskulder	1.608	2.578	4.624
Skulder totalt i Financial Services	63.193	76.214	74.399
Övrigt och elimineringar	-12.524	-11.071	-14.811
Summa skulder	153.813	178.447	171.239
Eget kapital	70.155	78.760	87.188
Volvokoncernen totalt	223.968	257.207	258.427

¹ Definieras som Totala skulder minus Eget kapital, Finansiella skulder och Skatteskulder.

Noter och kommentarer

Andelar i intressebolag	2004	2005	2006
Lastbilar	37	47	5.498
Bussar	20	35	43
Anläggningsmaskiner	-	-	-
Volvo Penta	-	-	-
Volvo Aero	37	3	1
Financial Services	172	23	24
Övriga bolag	647	87	228
Volvokoncernen totalt	913	195	5.794

Lastbilar 2006 inkluderar investering i Nissan Diesel med 5.445.

Investeringar i anläggningstillgångar	2004	2005	2006
Lastbilar	5.030	7.190	6.260
Bussar	176	250	263
Anläggningsmaskiner	1.158	906	1.580
Volvo Penta	297	243	248
Volvo Aero	801	904	843
Övrigt	237	762	402
Volvokoncernen exklusive Financial Services	7.699	10.255	9.596
Financial Services	4.784	386	999
Omklassificering Koncernen vs segment Financial Services	-	4.210	3.439
Volvokoncernen totalt	12.483	14.851	14.034

Redovisning per marknadsområde

Nettoomsättning	2004	2005	2006
Europa	119.077	124.023	138.342
Nordamerika	54.769	69.743	74.928
Sydamerika	7.338	12.479	13.159
Asien	20.789	22.699	19.655
Övriga marknader	9.103	11.615	12.751
Volvokoncernen totalt*	211.076	240.559	258.835

* varav:

Sverige	14.606	15.334	13.805
USA	45.926	59.254	61.793
Frankrike	26.900	27.610	31.155

Totala tillgångar	2004	2005	2006
Sverige	79.578	86.865	81.173
Europa exklusive Sverige	77.909	86.530	91.163
Nordamerika	48.165	60.846	58.444
Sydamerika	6.526	10.131	10.766
Asien	7.757	9.460	11.512
Övriga marknader	4.033	3.375	5.369
Volvokoncernen totalt	223.968	257.207	258.427

Investeringar i anläggningstillgångar	2004	2005	2006
Sverige	3.690	5.935	3.970
Europa exklusive Sverige	6.305	5.770	7.395
Nordamerika	1.835	2.451	1.851
Sydamerika	247	296	280
Asien	362	259	421
Övriga marknader	44	140	117
Volvokoncernen totalt	12.483	14.851	14.034

Not 8 Övriga rörelseintäkter och rörelsekostnader

	2004	2005	2006
Vinster/förluster på valutarelaterade termins- och optionskontrakt	828	-566	481
Valutakursdifferenser på kundfordringar och leverantörsskulder	-86	481	-825
Vinster/förluster på försäljning av koncernbolag	69	697	286
Förändring av reserv för, samt bortskrivningar av osäkra fordringar, kundfinansiering	-545	-460	-189
Förändring av reserv för, samt bortskrivningar av osäkra fordringar, övrigt	37	-133	-273
Kostnader för industriell omlokalisering av Renault Trucks fabrik i Villaverde, Spanien	-470	-	-
Kostnader för stängning av Volvo Bussars fabrik i Heilbronn, Tyskland	-	-95	-
Kostnader för stängning av Volvo Aeros fabrik i Bromma, Sverige	-	-	-258
Volvos vinstdelningsprogram	-200	-419	-444
Justering av goodwill i Mack Trucks	-	-	-1.712
Övriga intäkter och kostnader	-250	-93	-532
Summa	-618	-588	-3.466

Not 9 Resultat från andelar i intresseföretag

Volvos resultatandel i intresseföretagen framgår enligt nedan.

Resultatandelar	2004	2005	2006
Nissan Diesel	-	-	39
JV Fonderie Venissieux	5	9	-12
Aviation Lease Finance	27	6	-
Thomas Hardie Commercials Ltd	8	5	3
Merkavim Metal Works Ltd	1	4	10
Peach County Holdings	-	-103	-
Övriga bolag	-12	-1	15
Delsumma	29	-80	55
Omvärdering och nedskrivning av aktier			
Peach County Holding	-	-550	-
Övriga bolag	-2	-2	-2
Delsumma	-2	-552	-2
Resultat vid försäljning av aktier och andelar i intresseföretag			
Aviation Lease Finance	-	71	-
Övriga bolag	-	4	8
Delsumma	0	75	8
Summa resultat från andelar i intresseföretag	27	-557	61

Not 10 Resultat från övriga aktier och andelar

Erhållen utdelning	2004	2005	2006
Innehav i Volvo Technology Transfer ¹	-	11	-
Övrigt	11	2	2
Delsumma	11	13	2
Omvärdering och nedskrivning av aktier			
Scania AB	915	-	-
Henlys Group Plc	-95	-	-
Innehav i Volvo Technology Transfer ¹	-13	-	-7
Smith Land & Improvement (SABA Holding)	-22	-	-
Övrigt	-8	-2	11
Delsumma	777	-2	4
Resultat vid avyttring av aktier			
Innehav i Volvo Technology Transfer ¹	1	40	130
Bilia	24	-	-
Övrigt	17	-14	5
Delsumma	42	26	135
Summa	830	37	141

¹ Volvos riskkapitalbolag.

Not 11 Övriga finansiella intäkter och kostnader

Mkr	2004	2005	2006
Finansiella instrument som värderas till verkligt värde via resultaträkningen	-	251	-61
Valutakursförluster på finansiella balansposter	-1	-20	-52
Finansiella intäkter och kostnader hänförliga till skatter	-	56	-22
Nedskrivning hänförlig till rekonstruktion av Henleys Group Plc	-1.196	-	-
Kostnader för Treasuryfunktion, kreditfaciliteter, m.m.	-13	-106	-46
Summa	-1.210	181	-181

Noter och kommentarer

Not 12 Inkomstskatter

Inkomstskatter fördelades enligt följande:

	2004	2005	2006
Aktuella skatter för perioden	-1.854	-2.568	-4.559
Justering av aktuella skatter för tidigare perioder	288	147	176
Uppskjutna skatter som uppkommit eller återförts under perioden	-1.662	-2.933	-2.116
Omvärdering av uppskjutna skattefordringar	99	446	2.518
Summa inkomstskatter	-3.129	-4.908	-3.981

Avsättning har skett för beräknade skattekostnader som bedöms kunna uppkomma till följd av tidigare taxeringsrevisioner i Volvokoncernen. Volvo utvärderar skatteprocesser regelbundet och reserverar för eventuellt utfall när det är sannolikt att Volvo kommer få betala mer skatt och det är möjligt att göra en rimlig bedömning av eventuellt utfall. Yrkanden för vilka reservering ej bedömts erforderlig motsvarar en kostnad om 983 (695; 1.433). Beloppet redovisas bland eventualförpliktelser.

Uppskjutna skatter avser inkomstskatter som skall betalas eller reduktioner av inkomstskatt i framtiden avseende skattepliktiga temporära skillnader, avdragsgilla temporära skillnader, utnyttjade underskottsavdrag eller andra utnyttjade skatteavdrag. Uppskjutna skattefordringar redovisas i balansräkningen i den omfattning det är sannolikt att avdragen kan utnyttjas mot framtida skattepliktiga överskott. Den 31 december 2006 uppgick värderingsreserven avseende avdragsgilla temporära skillnader, utnyttjade underskottsavdrag och andra utnyttjade skatteavdrag för vilka skattefordringar inte redovisats i balansräkningen till 213 (2.972; 2.592).

Uppskjutna skatter på 265 (-129; -) har per 31 december 2006 redovisats direkt som en minskning av eget kapital. Skatten är hänförlig till marknadsvärdering av derivat.

Vid utgången av 2006 uppgick koncernens utnyttjade underskottsavdrag till ca 5.900 (6.100; 10.100). Dessa underskott förfaller enligt nedanstående tabell.

Förfallotid	2004	2005	2006
Inom 1 år	200	400	500
Inom 2 år	700	500	100
Inom 3 år	600	100	100
Inom 4 år	300	300	0
Inom 5 år	200	100	200
Efter 6 år	8.100	4.700	5.000
Summa	10.100	6.100	5.900

Svensk inkomstskatt uppgår till 28%. De främsta orsakerna till skillnaden i skattesats mellan svensk inkomstskattesats och koncernens skattesats med utgångspunkt från resultat efter finansiella poster framgår av nedanstående tabell.

	2004, %	2005, %	2006, %
Svensk inkomstskattesats	28	28	28
Skillnad i olika verksamhetsländers skattesats	3	3	2
Realisationsvinster	-3	-1	0
Övriga ej skattepliktiga intäkter	-3	-1	-1
Övriga ej avdragsgilla kostnader	2	1	4
Skatter hänförliga till tidigare år	-2	-1	-1
Omvärdering av uppskjutna skattefordringar	-1	-2	-12
Övrigt, netto	0	0	0
Inkomstskattesats för koncernen	24	27	20

Upplösning av värderingsreserv för uppskjutna skattefordringar

Under tredje kvartalet beslutade AB Volvo att lösa upp en värderingsreserv för uppskjutna skattefordringar i dotterbolaget Mack Trucks. Bakom beslutet låg Volvos bedömning att bolaget har en långsiktigt högre lönsamhet. Redovisningen av de uppskjutna skattefordringarna minskade skattekostnaden i resultaträkningen för det tredje kvartalet med 2.048. I enlighet med gällande redovisningsregler gjorde Volvo en justering av goodwill med 1.712 som påverkade rörelseresultatet negativt. Den sammanlagda resultateffekten efter skatt för det tredje kvartalet blev positiv om 336.

Huvuddelen av den värderingsreserv som redovisades i Mack Trucks hänför sig till tidpunkten för förvärvet av Renault Trucks och Mack Trucks. I enlighet med IAS 12 ska en upplösning av värderingsreserv hänförlig till förvärv justeras mot tidigare redovisad goodwill. Vid ett förvärv värderas det förvärvade bolagets tillgångar och skulder till verkligt värde i det fall köpeskillingen överstiger de omvärderade nettotillgångarna redovisas goodwill. I normalfallet är en så kallad förvärvsbalans preliminär i tolv månader under vilken period den kan komma att ändras i det fall en annan bedömning görs av tillgångarnas nettovärde. Om ändring sker görs motsvarande förändring i goodwill. Senare uppkomna förändrade bedömningar justeras över resultaträkningen men påverkar inte goodwillvärdet. Ett undantag från denna huvudregel är i det fall en värderingsreserv har redovisats för uppskjutna skattefordringar. Om en sådan värderingsreserv återförs vid ett senare tillfälle, oavsett när i tiden, ska en sådan återföring redovisas som om man vid förvärvstidpunkten redovisade den uppskjutna skattefordrans värde och att detta värde ingick i det förvärvade bolagets nettotillgångar. Det påverkar således den ursprungliga goodwillberäkningen. Detta innebär att Volvo under övriga rörelseintäkter och rörelsekostnader redovisade en kostnad inom lastbilsverksamheten för tredje kvartalet för justering av goodwill om 1.712. Volvokoncernens resultat för perioden påverkades positivt med 336.

Specifikation av uppskjutna skattefordringar och skatteskulder	2004	2005	2006
Uppskjutna skattefordringar:			
Outnyttjade underskottsavdrag	3.223	2.125	1.935
Andra outnyttjade skatteavdrag	259	295	248
Internvinster i lager	294	544	526
Reserv för osäkra fordringar	587	644	463
Avsättningar för garantiåtaganden	966	1.449	1.357
Avsättningar för restvärderisker	544	576	398
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	4.366	4.541	2.701
Avsättningar för strukturåtgärder	220	120	17
Marknadsvärdering av derivat: Förändring av säkringsreserv	-	224	3
Övriga avdragsgilla temporära skillnader	2.347	2.670	2.634
Uppskjutna skattefordringar före avdrag för värderingsreserv	12.806	13.188	10.282
Värderingsreserv	-2.592	-2.972	-213
Uppskjutna skattefordringar efter avdrag för värderingsreserv	10.214	10.216	10.069

	2004	2005	2006
Uppskjutna skatteskulder:			
Extraavskrivningar fastigheter, maskiner och inventarier	2.047	2.347	2.514
Extraavskrivningar leasingtillgångar	815	1.297	1.226
LIFO-värdering varulager	160	217	182
Aktiverad produkt- och programvaruutveckling	1.445	1.970	2.113
Obeskattade reserver	126	112	635
Marknadsvärdering av derivat: Förändring av säkringsreserv	-	95	268
Övriga skattepliktiga temporära skillnader	1.058	1.111	890
Uppskjutna skatteskulder	5.651	7.149	7.828
Uppskjutna skattefordringar, netto¹	4.563	3.067	2.241

1 Ovanstående uppskjutna skattefordringar och skatteskulder redovisas i Volvos balansräkning delvis netto efter beaktande av kvittningsmöjligheter.

Det ansamlade belopp avseende outdelade vinstmedel i utländska dotterbolag, för vilket Volvo för närvarande har för avsikt att på obestämd tid, återinvestera utanför Sverige och för vilka uppskjutna skatter ej har beaktats är vid årets slut cirka 29 miljarder (17; 12). Skattereglerna varierar beroende på land, i vissa länder är utdelningen skattefri i andra föreligger kupongskatt.

Se not 36 avseende hur Volvo hanterar valutaexponering av eget kapital.

Not 13 Minoritetsandelar i periodens resultat och eget kapital

Minoritetsandelar i periodens resultat och eget kapital avsåg främst minoritetens andelar i Volvo Aero Norge AS (22%), Wuxi da Hao Power Co, Ltd (30%) samt Berliet Maroc S.A (30%).

Not 14 Immateriella och materiella anläggningstillgångar

Immateriella anläggningstillgångar, anskaffningsvärden	Goodwill ¹	Inträdesavgifter flygmotorprojekt	Kapitaliserade utvecklingskostnader	Övriga immateriella tillgångar	Summa immateriella anläggningstillgångar
Värde enligt balansräkning 2004	10.321	2.758	8.585	1.734	23.398
Värde enligt balansräkning 2005	11.072	2.971	11.817	1.784	27.644
Investeringar	-	121	2.917	28	3.066
Justering av goodwill	-1.712	-	-	-	-1.712
Försäljningar/utrangeringar	0	-11	-203	-13	-227
Förvärvade och avyttrade verksamheter ³	0	0	0	-6	-6
Omräkningsdifferenser	-420	0	-257	-108	-785
Omklassificeringar	-91	-168	14	327	82
Värde enligt balansräkning 2006	8.849	2.913	14.288	2.012	28.062

Noter och kommentarer

Akkumulerade avskrivningar	Goodwill	Inträdesavgifter flygmotorprojekt	Kapitaliserade utvecklings- kostnader	Övriga immateriella tillgångar	Summa immate- riella anlägg- ningstillgångar
Värde enligt balansräkning 2004	-	1.386	3.413	987	5.786
Värde enligt balansräkning 2005	-	1.437	4.690	1.096	7.223
Avskrivningar	-	128	1.584	138	1.850
Nedskrivningar	-	-	80	-	80
Försäljningar/utrangeringar	-	0	-160	-12	-172
Förvärvade och avyttrade verksamheter ³	-	0	-	-4	-4
Omräkningsdifferenser	-	0	-72	-49	-121
Omklassificeringar och övrigt	-	164	-17	-58	89
Värde enligt balansräkningen 2006	-	1.729	6.105	1.111	8.945
Nettovärde enligt balansräkning 2006⁴	8.849	1.184	8.183	901	19.117

Materiella anläggnings- tillgångar, anskaffningsvärde	Byggnader	Mark och mark- anläggningar	Maskiner och inventarier ²	Anläggningar under upp- förande inklusive förskotts- betalningar	Summa fastigheter, maskiner och inventarier	Tillgångar i operationell leasing	Summa materiella anläggnings- tillgångar
Värde enligt balansräkning 2004	16.928	3.988	39.530	2.435	62.881	30.999	93.880
Värde enligt balansräkning 2005	18.547	4.624	45.252	3.067	71.490	31.999	103.489
Investeringar	1.031	175	3.941	1.210	6.357	4.611	10.968
Försäljningar/ utrangeringar	-483	-106	-2.618	4	-3.203	-5.686	-8.889
Förvärvade och avyttrade verksamheter ³	-164	-3	-218	-	-385	-593	-978
Omräkningsdifferenser	-808	-201	-1.889	-164	-3.062	-1.202	-4.264
Omklassificeringar	461	-42	226	-1.049	-404	1.026	622
Värde enligt balansräkning 2006	18.584	4.447	44.694	3.068	70.793	30.155	100.948

Akkumulerade avskrivningar	Byggnader	Mark och mark- anläggningar	Maskiner och inventarier ²	Anläggningar under upp- förande inklusive förskotts- betalningar	Summa fastigheter, maskiner och inventarier	Tillgångar i operationell leasing	Summa materiella anläggnings- tillgångar
Värde enligt balansräkning 2004	6.732	441	24.557	-	31.730	11.465	43.195
Värde enligt balansräkning 2005	7.814	521	28.087	-	36.422	11.160	47.582
Avskrivningar ⁵	704	46	3.744	-	4.494	4.247	8.741
Försäljningar/utrangeringar	-498	-8	-1.976	-	-2.482	-3.223	-5.705
Förvärvade och avyttrade verksamheter ³	-130	-9	-138	-	-277	-224	-501
Omräkningsdifferenser	-321	-31	-1.132	-	-1.484	168	-1.316
Omklassificeringar och övrigt	23	8	-290	-	-259	-2.474	-2.733
Värde enligt balansräkningen 2006	7.592	527	28.295	-	36.414	9.654	46.068
Nettovärde enligt balansräkning 2006⁴	10.992	3.920	16.399	3.068	34.379	20.501	54.880

1 Inkluderar från dagen för övergången till IFRS, anskaffningskostnad 14.184 och ackumulerade avskrivningar 3.863.

2 Maskiner och inventarier avser i allt väsentligt produktionsutrustning.

3 Inkluderar dotterbolag och joint ventures som tidigare var redovisade enligt kapitalandelsmetoden.

4 Anskaffningsvärde minus ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar.

5 Varav nedskrivningar 80 (72, 244).

"Omklassificeringar och övrigt" består till stora delar av "tillgångar i operationell leasing", relaterade till försäljningstransaktioner med uppskjutna intäkter, vilka redovisas som operationell leasingintäkt. Tillgångar klassificerade som lager kommer, när den operationella leasingmodellen appliceras, att omklassas från "lager" till "tillgångar i operationell leasing", när försäljningstransaktionen äger rum. Om produkten returneras efter leasingperioden kommer tillgången åter

att omklassificeras från "tillgångar i operationell leasing" till "lager". När ett återköpsavtal löpt ut, utan att produkten returnerats, kommer anskaffningsvärdet och den ackumulerade avskrivningen att reverse-ras i "omklassificeringar och övrigt", under rubriken "tillgångar i operationell leasing". Merparten av övriga omklassificeringar och övrigt består av "anläggningar under uppförande", som klassificerats till respektive kategori inom "byggnader, maskiner och inventarier".

Avskrivningar per typ av anläggningstillgång	2004	2005	2006
Immateriella anläggningstillgångar	1.396	1.409	1.930
Byggnader, markanläggningar, maskiner och inventarier	4.182	4.370	4.494
Tillgångar i operationell leasing	4.425	4.115	4.247
Avskrivningar exklusive justering av goodwill	10.003	9.894	10.671
Justering av goodwill	-	-	1.712
Summa	10.003	9.894	12.383

Beslutade, men vid utgången av 2006 ännu ej genomförda investeringar i fastigheter, maskiner och inventarier uppgick till 6,8 miljarder kronor (7,8).

Goodwill

AB Volvo beslutade under det tredje kvartalet 2006 att lösa upp en värderingsreserv för uppskjutna skattefordringar i dotterbolaget Mack Trucks. Bakom beslutet ligger Volvos bedömning att bolaget har en långsiktigt högre lönsamhet. Redovisningen av de uppskjutna skattefordringarna minskade skattekostnaden i det tredje kvartalets resultaträkning med 2.048 Mkr. I enlighet med gällande redovisningsregler gjorde Volvo en justering av goodwill med 1.712 Mkr. Justeringen minskar det bokförda värdet på goodwill för de tre lastvagnsbolagen med samma andel som användes vid den ursprungliga fördelningen. Den resterande avvikelser i bokfört värde jämfört med föregående år består till övervägande del av omvärderingseffekter orsakat av skillnader i valutakurser.

Årligen, i samband med årsbokslutet, eller oftare om behov föreligger värderas Volvos verksamheter och jämförs med dess bokförda värde, med avseende att identifiera eventuellt nedskrivningsbehov av goodwilltillgångar. Volvos modell för värdering är baserad på en diskonterad kassaflödesmodell med en prognosperiod om fyra år. Värderingen görs på kassagenererande enheter, identifierade som Volvos verksamhetsområden eller Affärsområden. Goodwilltillgångarna är allokaterade till dessa kassagenererande enheter utifrån den förväntade framtida nyttan. Värderingen baseras på ledningens bästa bedömning om verksamhetens utveckling. Långsiktiga prognoser om marknadens tillväxt, två till fyra procent, och den egna verksamhetens utveckling i förhållande till denna ligger till grund. Volvo förväntas i modellen bibehålla en stabil kapitaleffektivitet över tid. Värderingen görs på nominella värden och en generell inflationstakt i linje med den europeiska målsättningen används. Volvo använder en diskonteringsränta som för 2006 är beräknad till 12% före skatt.

Under 2006 har värdet på Volvos verksamheter överstigit det bokförda värdet på goodwill för alla verksamhetsområden, varför inget

Investeringar per typ av anläggningstillgång	2004	2005	2006
Immateriella anläggningstillgångar	2.287	3.473	3.066
Fastigheter, maskiner och inventarier	5.790	6.829	6.357
Tillgångar i operationell leasing	4.406	4.549	4.611
Summa	12.483	14.851	14.034

nedskrivningsbehov har förelagat. För de specificerade kassagenererande enheterna har Volvo prövat värdet på goodwillen med rimliga möjliga förändringar i ovanstående antaganden, negativ justering med en procentenhet, varav ingen justering, var och en för sig, skulle ha en så stor effekt att det skulle föreligga något nedskrivningsbehov.

Goodwill per affärsområde	2005	2006
Volvo Lastvagnar	4.096	3.129
Renault Trucks	2.007	1.391
Mack Trucks	982	592
Bussar	1.134	1.055
Anläggningsmaskiner	2.480	2.329
Övriga affärsenheter	373	353
Totalt goodwill värde	11.072	8.849

Förvaltningsfastigheter

Med förvaltningsfastighet avses fastighet som innehas i syfte att erhålla hyresintäkter och/eller värdestegring. Förvaltningsfastigheternas anskaffningsvärde på balansdagen uppgick till 1.633 (1.534; 1.859) och årets investeringar till 81 (15; 20). De ackumulerade avskrivningarna uppgick på balansdagen till 523 (463; 472) varav årets avskrivningar 55 (53; 68). Förvaltningsfastigheternas verkliga värde på balansdagen uppgick till ca 1,9 miljarder kronor (1,9; 2,2). Värdet har beräknats enligt direktavkastningsmetoden. Avkastningskravet är baserat på faktiska förhållanden på fastighetsmarknaden för jämförbara fastigheter med jämförbart läge. Samtliga förvaltningsfastigheter har under året varit uthyrda. Årets resultat har påverkats av hyresintäkter från förvaltningsfastigheterna om 281 (272; 332) samt direkta kostnader om 50 (45; 66).

Noter och kommentarer

Not 15 Aktier och andelar

Koncernens innehav av aktier och andelar i utomstående företag	Organisations-nummer	Procentuellt innehav	Dec 31, 2004 Redovisat värde Mkr	Dec 31, 2005 Redovisat värde Mkr	Dec 31, 2006 Redovisat värde Mkr
Aktier och andelar i intresseföretag redovisade enligt kapitalandelsmetoden					
Nissan Diesel, Japan	-	19	-	-	5.445
Blue Chip Jet II HB, Sverige	969717-2105	50	-	-	148
Blue Chip Jet HB, Sverige	969639-1011	40	90	85	81
Merkavim Metal Works Ltd, Israel	-	27	20	26	34
Diamond Finance Ltd, Storbritannien	-	40	-	23	24
Thomas Hardie Commercials Ltd, Storbritannien	-	24	10	14	14
Fonderie Venissieux, Frankrike	-	49	15	21	23
Quingdao Sunwin Bus Corp, Kina	-	21	-	9	9
Arabian Vehicle & Truck Industry Ltd, Saudiarabien	-	25	9	9	9
Peach County Holdings Inc, USA	-	43	556	0	-
Aviation Lease Finance, USA	-	49	172	-	-
Småföretagarinvest AB (fd Arbustum Invest AB), Sverige	-	-	35	-	-
Övriga innehav			6	8	7
Redovisat värde i aktier och andelar i intresseföretag enligt koncernens balansräkning¹			913	195	5.794
Aktier och andelar i övriga bolag					
Deutz AG, Tyskland ²	-	7	670	253	740
Småföretagarinvest AB (fd Arbustum Invest AB)	556543-4247	17	-	32	14
Övriga innehav			420	271	342
Redovisat värde i aktier och andelar i övriga bolag enligt koncernens balansräkning			1.090	556	1.096
Summa innehav i aktier och andelar i utomstående företag			2.003	751	6.890

¹ Volvos andel av intresseföretagens egna kapital inklusive obeskattade reserver uppgick till 5.794 (195; 913). Övervärdet var 549 (0; 0).

² Deutz AG värderas från och med 1 januari 2005 till marknadsvärde enligt IAS 39, se mer noten 1 redovisningsprinciper och noten 3 Effekt av IFRS. Övergångseffekten har belastat eget kapital.

Marknadsvärdet av Volvos innehav av aktier och andelar i börsnoterade företag per den 31 december 2006 framgår i tabellen nedan. Från och med 2005 omvärderas noterade innehav löpande till gällande marknadsvärde. Omvärderingen redovisas mot eget kapital och uppgick till 392 (83; -).

	Redovisat värde	Marknadsvärde
Nissan Diesel, stamaktier	1.952	1.341
Nissan Diesel, preferensaktier	3.493	-
Summa innehav i börsnoterade intresseföretag	5.445	1.341
Innehav i onoterade övriga intresseföretag	349	-
Summa aktier och andelar i intresseföretag	5.794	1.341

Nissan Diesel

Den 21 mars 2006 köpte AB Volvo 40 miljoner aktier, motsvarande 13% av aktierna, i den japanska lastbilstillverkaren Nissan Diesel av Nissan Motor Co. Ltd. Köpeskillingen uppgick till cirka 1,5 miljarder kronor, med en option att förvärva Nissan Motors resterande 6% av aktierna i Nissan Diesel. Under tredje kvartalet utnyttjade AB Volvo optionen och köpte ytterligare 6% av aktierna i Nissan Diesel för cirka 500 Mkr. Totalt ägde AB Volvo 19% av aktierna per den 31

	Redovisat värde	Marknadsvärde
Deutz AG	740	740
Summa innehav i börsnoterade övriga företag	740	740
Innehav i onoterade företag ¹	356	-
Summa aktier och andelar i övriga bolag	1.096	740

¹ För onoterade aktier och andelar, där inte verkligt värde kan fastställas på ett tillförlitligt sätt, värderas dessa till anskaffningsvärde reducerat för eventuell nedskrivning.

december 2006. Dessutom har AB Volvo köpt samtliga 57,5 miljoner preferens aktier i Nissan Diesel från Nissan Motor och japanska banker för sammanlagt cirka 3,5 miljarder kronor. Det redovisade värdet för Nissan Diesel uppgick per den 31 december 2006 till 5.445 Mkr. Innehavet har redovisats som ett intressebolag eftersom Volvo bedömer att betydande inflytande föreligger. Jorma Halonen, vice verkställande direktör i AB Volvo och ställföreträdande koncernchef, utnämndes den 28 juni till vice styrelseordförande i Nissan Diesel.

Resultatandelen i Nissan Diesel redovisas med ett kvartals fördröjning. Se Viktiga händelser, sid 47, avseende att Volvo den 20 februari 2007 lade ett offentligt bud på Nissan Diesel.

Deutz

Volvos investering i Deutz AG har under 2006 utökats med 95 Mkr.

Peach County Holdings Inc

Under 2004, som ett led i rekonstruktionen av Henlys Group Plc, konverterades förlagslånet som utfärdats till Henlys, se not 11, delvis till aktier i Peach County Holdings (ägare till skolbusstillverkaren Blue Bird). Volvos innehav i Peach County Holdings Inc uppgick till 42,5%. Volvo skrev under fjärde kvartalet 2005 ned sitt aktieinnehav

i Peach County Holdings, Inc. med cirka 550 Mkr. Per den 31 december 2005 innehade Volvo 42,5% i det USA-baserade bolaget. Företaget utvecklades inte väl efter rekonstruktionen. Nedskrivningen gjordes som en följd av att Volvo beslutade att inte medverka i fortsatta finansieringsaktiviteter. Efter nedskrivning var värdet noll. Under januari 2006 genomgick Peach County Holdings, Inc. ett rekonstruktionsförfarande, och som en konsekvens av att Volvo valde att inte delta i den fortsatta rekonstruktionen makulerades Volvos aktier i bolaget.

Småföretagarinvest AB (fd Arbustum Invest AB)

Under 2005 har Volvo minskat sitt innehav i Småföretagarinvest AB till 17% och företaget är därmed inte längre ett intressebolag.

Förändring av Volvokoncernens innehav av aktier och andelar:

	2004	2005	2006
Enligt balansräkning 31 december föregående år	22.206	2.003	751
IFRS övergångseffekt	-	-494	-
Förvärv och avyttringar, netto	-20.740	-268	5.809
Omvärderingar	772	-552	-72
Nyemissioner och aktieägartillskott	45	28	45
Resultatandelar i intresseföretag	29	-80	55
Förändring i koncernstrukturen	-280	-90	0
Marknadsvärdering av aktieinnehav	-	83	392
Omräkningsdifferenser	-29	159	-30
Utdelningar	0	-2	-3
Övrigt	0	-36	-57
Enligt balansräkning den 31 december	2.003	751	6.890

Not 16 Långfristiga fordringar i kundfinansieringsverksamhet

	2004	2005	2006
Avbetalningsköp	14.726	17.865	17.475
Finansiell leasing	10.334	12.737	13.980
Övriga fordringar	127	582	634
Summa	25.187	31.184	32.089

Effektiv ränta för långfristiga fordringar i kundfinansieringsverksamhet var per den 31 december 2006 6,82%

De långfristiga fordringarna i kundfinansieringsverksamhet förfaller enligt följande:

2008	14.205
2009	9.631
2010	5.402
2011	1.944
2012 eller senare	907
Summa	32.089

Noter och kommentarer

Not 17 Övriga långfristiga fordringar

	2004	2005	2006
Övriga lån till utomstående	720	348	300
Förutbetalda pensioner	364	524	2.041
Övriga finansiella fordringar	672	1.514	1.394
Övriga fordringar	1.007	741	665
Summa	2.763	3.127	4.400

Not 18 Varulager

	2004	2005	2006
Färdiga produkter	17.861	21.617	20.396
Produktionsmaterial m m	10.737	12.320	13.815
Summa	28.598	33.937	34.211

Varulager som redovisats som kostnad för sålda produkter under perioden, 185.616 (172.567; 150.800).

Förändring av inkursansreserv	2004	2005	2006
Enligt balansräkning 31 december föregående år	2.246	2.124	2.401
Förändring av inkursansreserv redovisad över resultaträkningen	244	333	186
Utrangeringar	-226	-276	-169
Effekt av ändrade valutakurser	-85	177	-130
Omklassificeringar etc	-55	43	-273
Enligt balansräkning den 31 december	2.124	2.401	2.015

Not 19 Kortfristiga fordringar i kundfinansieringsverksamhet

	2004	2005	2006
Avbetalningsköp	10.382	13.174	12.034
Finansiell leasing	5.488	7.132	7.493
Återförsäljarfinansiering	8.850	12.067	11.703
Övriga fordringar	1.286	909	1.423
Summa	26.006	33.282	32.653

Effektiv ränta för kortfristiga fordringar i kundfinansieringsverksamhet var per den 31 december 2006 6,59%.

Not 20 Övriga kortfristiga fordringar

	2004	2005	2006
Kundfordringar	20.137	24.784	23.251
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	2.514	2.502	2.263
Mervärdesskatt	1.561	1.933	2.280
Lån till externa parter	1.350	345	537
Övriga finansiella fordringar ¹	981	1.671	2.344
Övriga fordringar	3.321	4.229	3.724
Summa efter avdrag för reserver för osäkra fordringar	29.864	35.464	34.399

¹ Avser marknadsvärde finansiella derivat.

Förändring av reserv för osäkra kundfordringar	2004	2005	2006
Enligt balansräkning 31 december föregående år	932	837	906
Förändring av reserv redovisad över resultaträkningen	-30	2	144
Upplösning av reserv hänförlig till konstaterade kundförluster	-174	-90	-108
Förvärvade och avyttrade bolag	1	9	45
Effekt av ändrade valutakurser	17	95	-39
Omklassificeringar etc	91	53	-9
Enligt balansräkning den 31 december	837	906	939

Not 21 Kortfristiga placeringar

Kortfristiga placeringar består huvudsakligen av räntebärande värdepapper och fördelar sig enligt nedan:

	2004	2005	2006
Statliga värdepapper	6.354	4.226	2.169
Bank och finansinstitut	371	464	7.101
Fastighetsfinansierande institut	19.220	24.020	11.072
Övrigt	10	124	-
Summa	25.955	28.834	20.342

Not 22 Likvida medel

	2004	2005	2006
Bankräkningar och kassa	5.787	5.652	6.702
Placeringslån i bank	3.004	2.461	4.055
Summa	8.791	8.113	10.757

Not 23 Eget kapital

Moderbolagets aktier är uppdelade i två serier, A och B. Båda serierna ger samma rättigheter, förutom att innehav av aktier i serie A berättigar till en röst per aktie medan innehav av aktier i serie B berättigar till en tiondels röst per aktie. Aktiens kvotvärde är 6 kronor.

Totalt aktiekapital vid årsskiftet 2004 uppgick till 2.649 och baserades på 441.520.885 registrerade aktier. Under 2005 nedsattes aktiekapitalet med 95 genom indragning utan återbetalning av

3.084.619 aktier av serie A och 12.752.222 aktier av serie B. Efter nedsättningen är aktiekapitalet 2.554 och baseras på 425.684.044 registrerade aktier.

Kontantutdelning beslutad av bolagsstämman 2006 uppgick till 16:75 (12:50; 8:00) per aktie eller totalt 6.775 (5.055; 3.356).

Fritt eget kapital i moderbolaget uppgick till 39.345 (41.220; 44.075) per den 31 december 2006.

Noter och kommentarer

Information avseende aktier	2004	2005	2006
Egna A-aktier	7.075.246	4.145.627	4.145.627
Egna B-aktier	24.315.797	17.074.908	16.739.827
Totalt egna aktier	31.391.043	21.220.535	20.885.454
Egna aktier i % av totalt registrerade aktier	7,1	5,0	4,9
Utestående A-aktier	131.529.699	131.374.699	131.374.699
Utestående B-aktier	278.600.143	273.088.810	273.423.891
Totalt utestående aktier	410.129.842	404.463.509	404.798.590
Totalt registrerade A-aktier	138.604.945	135.520.326	135.520.326
Totalt registrerade B-aktier	302.915.940	290.163.718	290.163.718
Totalt registrerade aktier	441.520.885	425.684.044	425.684.044
Genomsnittligt utestående aktier	418.528.078	405.242.037	404.663.051

Förändring av utestående Volvoaktier

31 december 2005	404.463.509
Aktierelaterat incitamentsprogram	335.081
	404.798.590

Förändring av övriga reserver

	Säkringsreserv	Verkligt värde-reserv	Totalt
Ingående balans 2006	-411	83	-328
Ökning av marknadsvärde på valutariskkontrakt under året	2.583	-	2.583
Skatt på ökat marknadsvärde	-723	-	-723
Ökning av marknadsvärde redovisat via resultaträkningen	-1.122	-	-1.122
Skatt på poster redovisade via resultaträkningen	314	-	314
Förändring av marknadsvärde på råvarukontrakt	-53	-	-53
Årets omvärdering avseende innehav Deutz	-	392	392
Årets omvärdering avseende aktier som innehas av Nissan Diesel	-	-9	-9
Övrigt	-67	-	-67
Utgående balans 2006	521	466	987

Resultat per aktie

Resultatet per aktie är beräknat genom att periodens resultat hänförligt till moderbolagets aktieägare divideras med moderbolagets genomsnittliga antal utestående aktier för räkenskapsåret. Utspätt resultat per aktie är beräknat genom att periodens resultat hänförligt till moderbolagets aktieägare divideras med det genomsnittliga antalet utestående aktier adderat med det genomsnittliga antalet aktier som skulle emitteras som en effekt av pågående aktierelaterade ersättnings- och personaloptionsprogram. Om det under året funnits potentiella aktier som lösts in eller förfallit under perioden inräknas även dessa i det genomsnittliga antalet aktier som används för att beräkna resultat per aktie efter utspädning. I den mån som personaloptioner inte är fullt ut intjänade justeras aktiens genomsnittliga pris.

Det aktierelaterade ersättningsprogrammet skapar en utspädningseffekt då de icke marknadsbaserade finansiella målen är uppfyllda för räkenskapsåret. Personaloptionsprogrammet ger likaså upphov till en utspädningseffekt genom att det tas hänsyn till skillnaden mellan lösenpris och aktiens genomsnittliga marknadspris för att beräkna hur många aktier som antas emitteras utan någon ersättning, det är enbart denna mängd aktier som har en effekt på det beräknade utspädda resultatet. Den mängd aktier som detta värde symboliserar understiger det totala potentiella antalet aktier hänförligt till personaloptionsprogrammet.

	2005	2006
Antalet aktier 31 dec, i miljoner	404,5	404,8
Genomsnittligt antal aktier före utspädning i miljoner	405,2	404,7
Genomsnittligt antal aktier efter utspädning i miljoner	405,9	405,0
Genomsnittligt aktiepris	319:11	391:94
Nettoresultat hänförligt till moderbolagets ägare	13.054	16.268
Resultat per aktie före utspädning	32:22	40:20
Resultat per aktie efter utspädning	32:16	40:17
Utspädningseffekt, antal aktier		
Aktierelaterat ersättningsprogram	166.250	72.583
Personaloptionsprogram	459.241	242.900
Antal potentiella aktier 31 dec	625.491	315.483

Det aktierelaterade ersättningsprogrammet faller ut om vissa ej marknadsbaserade ekonomiska mål uppfylls helt eller delvis. Kravet är uppfyllt 2006 och ger upphov till en utspädningseffekt uppgående till 72.583 aktier. Personaloptionsprogrammet ger upphov till en utspädningseffekt uppgående till 242.900 aktier. Hänsyn har i detta fall tagits till differensen mellan lösenpris och aktiens genomsnittliga värde under den aktuella perioden. Några andra transaktioner har inte ägt rum som har påverkat eller kommer att påverka sammansättningen av det redovisade aktiekapitalet.

Not 24 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser

Ersättningar efter avslutad anställning, såsom pensioner, sjukvårdsförmåner och andra ersättningar, erläggs till övervägande delen genom fortlöpande betalningar till fristående myndigheter eller organ som därmed övertar förpliktelserna mot de anställda, dvs genom skavgiftsbestämda planer. Resterande del fullgörs genom skförmånsbestämda planer där förpliktelserna kvarstår inom Volvokoncernen eller tryggas av egna stiftelser. Beträffande förmånsbestämda planer beräknas företagets kostnader samt värdet av utestående förpliktelser per balansdagen med hjälp av aktuariella beräkningar vilka syftar till att fastställa nuvärdet av utfärdade förpliktelser. Förmånsbestämda planer förekommer inom Volvokoncernen framförallt i dess amerikanska dotterföretag där de omfattar både pensioner och andra förmåner, t ex sjukvårdsförmåner. Andra väsentliga förmånsbestämda planer omfattar tjänstemän i den

svenska verksamheten (främst ITP-planen) samt anställda i Frankrike och Storbritannien. Ytterligare information avseende redovisningsprinciper lämnas i not 1.

I tabellerna nedan lämnas upplysningar om förmånsbestämda planer inom Volvokoncernen. Volvo redovisar skillnaden mellan utestående förpliktelser och förvaltningstillgångarnas värde justerat för aktuariella vinster eller förluster i balansräkningen. Upplysningarna avser tillämpade antaganden i aktuariella beräkningar, redovisade kostnader under räkenskapsperioden samt värdet av förpliktelser och förvaltningstillgångar vid periodens utgång. Dessutom specificeras förändringar av värden på förpliktelser och förvaltningstillgångar under perioden samt förhållandet mellan verkliga värden och redovisade värden per balansdagen.

Sammandrag av avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	2004	2005	2006
Förpliktelse	30.646	36.521	34.740
Förvaltningstillgångar	15.139	22.278	25.227
Förvaltningstillgångar i förhållande till förpliktelser	-15.507	-14.243	-9.513
Oredovisade aktuariella vinster (-) och förluster (+)	1.258	2.867	2.958
Oredovisade kostnader avseende tjänstgöring under tidigare perioder	-83	-86	-96
Avsättningar netto för pensioner och liknande förpliktelser	-14.332	-11.462	-6.651

Tillämpade antaganden i aktuariella beräkningar	2004 31 dec	2005 31 dec	2006 31 dec
Sverige			
Diskonteringsränta	5,00	4,00	4,00
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångar ¹	6,00	6,00	6,00
Förväntad löneökningstakt	3,20	3,20	3,20
Inflation	2,00	1,50	1,50
USA			
Diskonteringsränta	5,75	5,75	5,50
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångar ¹	7,65	7,65	7,65
Förväntad löneökningstakt	3,50	3,50	3,50
Inflation	2,50	2,50	2,50
Frankrike			
Diskonteringsränta	4,75	4,00	4,25
Förväntad löneökningstakt	3,00	3,00	3,00
Inflation	2,00	2,00	2,00
Storbritannien			
Diskonteringsränta	5,25	4,80	5,00
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångar ¹	6,25	5,20-6,50	5,00-5,80
Förväntad löneökningstakt	3,50	3,80-4,00	4,00-4,60
Inflation	2,50	2,75	3,00

¹ Tillämpas för påföljande räkenskapsperiod. Dessa antaganden återspeglar den förväntade långfristiga avkastningen på förvaltningstillgångarna baserat på den historiska avkastningen för olika kategorier av investeringar och vägt enligt stiftelsens investeringspolicy. Den förväntade avkastningen har beräknats netto efter administrativa kostnader och tillämpliga skatter.

Noter och kommentarer

Årets pensionskostnader	2004	2005	2006
Förmåner intjänade under året	616	788	870
Räntekostnader	1.306	1.315	1.285
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångar	-931	-1.133	-1.359
Aktuariella vinster och förluster ¹	-17	-107	48
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare perioder:			
- antastbara	7	-4	-56
- oantastbara	38	-20	0
Reduceringar och regleringar	-28	-362	-28
Förmåner i samband med uppsägningar	729	124	135
Årets kostnader avseende förmånsbestämda pensionsplaner	1.720	601	895
Årets kostnader avseende avgiftsbestämda pensionsplaner	2.681	3.135	2.844
Årets pensionskostnader	4.401	3.736	3.739

¹ Aktuariella vinster och förluster redovisas för varje plan som intäkt eller kostnad, då det ackumulerade beloppet överstiger den s k korridoren. I sådana fall fördelas intäkten eller kostnaden över de anställdas genomsnittliga återstående tjänstgöringstid.

Årets kostnader avseende förmånsbestämda planer utöver pensionsplaner	2004	2005	2006
Förmåner intjänade under året	196	188	132
Räntekostnader	349	323	348
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångar	-12	-15	-4
Aktuariella vinster och förluster ¹	6	1	1
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare perioder:			
- antastbara	-1	-1	-9
- oantastbara	5	4	-17
Reduceringar och regleringar	-	-	3
Förmåner i samband med uppsägningar	47	24	8
Årets kostnader	590	524	462

¹ Aktuariella vinster och förluster redovisas för varje plan som intäkt eller kostnad, då det ackumulerade beloppet överstiger den s k korridoren. I sådana fall fördelas intäkten eller kostnaden över de anställdas genomsnittliga återstående tjänstgöringstid.

En ökning av sjukvårdskostnader med en procentenhet varje år skulle öka värdet av ackumulerade förpliktelser per den 31 december 2006 med ca 193 samt årets kostnader med ca 18. En minskning med en procentenhet skulle minska värdet på ackumulerade

förpliktelser med ca 164 samt minska årets kostnader med ca 15. Beräkningar gjorda per den 31 december 2006, visar en årlig ökning av det vägda genomsnittet för sjukvårdsförmåner per capita med 10%. Ökningstakten antas sjunka gradvis till 5% och därefter kvarstå på den nivån.

Förpliktelser i förmånsbestämda planer	Sverige Pensioner	USA Pensioner	Frankrike Pensioner	Storbritannien Pensioner	USA Övriga förmåner	Övriga planer	Summa
Förpliktelser, 1 januari 2004	5.332	10.707	2.333	2.986	6.278	1.595	29.231
Förvärvade och avyttrade bolag samt övriga förändringar	140	-	-85	138	-	-	193
Förmåner intjänade under året	176	206	19	82	193	136	812
Räntekostnader	280	668	115	172	348	72	1.655
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare perioder:							
- antastbara	-	3	-66	-	-	-	-63
- oantastbara	-46	66	-	-	-	22	42
Förmåner i samband med uppsägningar	88	-	205	-	-	483	776
Reduceringar och regleringar	-35	-5	-	-	-	35	-5
Tillskjutna medel från arbetstagare	-	-	-	30	-	1	31
Aktuariella vinster (-) och förluster (+)	573	683	74	215	364	39	1.948
Omräkning av utländska valutor	-	-1.103	-19	-76	-576	29	-1.745
Utbetalda ersättningar	-271	-704	-497	-101	-532	-124	-2.229
Förpliktelser, 31 december 2004	6.237	10.521	2.079	3.446	6.075	2.288	30.646

	Sverige Pensioner	USA Pensioner	Frankrike Pensioner	Stor- britannien Pensioner	USA Övriga förmåner	Övriga planer	Summa
Förpliktelser i förmånsbestämda planer							
Förvärvade och avyttrade bolag samt övriga förändringar	-125	81	-	-	6	-1	-39
Förmåner intjänade under året	203	304	37	80	184	169	977
Räntekostnader	303	637	97	195	321	83	1.636
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare perioder:							
- antastbara	-	3	-	-12	-	-	-9
- oantastbara	-72	44	-	-	1	11	-16
Förmåner i samband med uppsägningar	104	-	-	-	-	44	148
Reduceringar och regleringar	-371	-	-	-	-	-	-371
Tillskjutna medel från arbetstagare	-	-	-	34	-	-2	32
Aktuariella vinster (-) och förluster (+)	810	281	-12	714	-66	151	1.878
Omräkning av utländska valutor	-	2.171	92	287	1.222	238	4.010
Utbetalda ersättningar	-248	-763	-435	-109	-592	-224	-2.371
Förpliktelser, 31 december 2005	6.841	13.279	1.858	4.635	7.151	2.757	36.521
varav							
Fonderade förmånsbestämda planer	6.342	12.962	-	4.135	3.772	1.744	28.955
Förvärvade och avyttrade bolag samt övriga förändringar	-54	-	14	-	-44	301	217
Förmåner intjänade under året	248	246	41	103	104	190	932
Räntekostnader	277	686	70	220	345	92	1.690
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare perioder:							
- antastbara	-	6	2	-	-8	-	-
- oantastbara	4	-	8	-	-17	6	1
Förmåner i samband med uppsägningar	122	-	-	-	-	-2	120
Reduceringar och regleringar	-146	-15	-4	-	1	-1	-165
Tillskjutna medel från arbetstagare	-	-	-	33	-	-	33
Aktuariella vinster (-) och förluster (+)	113	437	10	173	201	44	978
Omräkning av utländska valutor	-	-1.844	-69	-86	-962	-213	-3.174
Utbetalda ersättningar	-263	-778	-359	-91	-572	-350	-2.413
Förpliktelser, 31 december 2006	7.142	12.017	1.571	4.987	6.199	2.824	34.740
varav							
Fonderade förmånsbestämda planer	6.560	11.830	-	4.451	3.978	1.996	28.815
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde i fonderade planer							
Förvaltningstillgångar, 1 januari 2004	3.592	6.727	-	2.254	111	1.062	13.746
Förvärvade och avyttrade verksamheter samt övriga förändringar	129	15	-	114	-	18	276
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångar	217	517	-	151	12	46	943
Aktuariella vinster (+) och förluster (-)	141	174	-	73	-10	5	383
Tillskjutna medel från arbetsgivare	-	1.153	-	83	106	105	1.447
Tillskjutna medel från arbetstagare	-	-	-	30	-	1	31
Omräkning av utländska valutor	-	-730	-	-55	-20	1	-804
Utbetalda ersättningar	-	-693	-	-98	-	-92	-883
Förvaltningstillgångar, 31 december 2004	4.079	7.163	-	2.552	199	1.146	15.139
Förvärvade och avyttrade verksamheter samt övriga förändringar	-97	-35	-	-13	-	4	-141
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångar	294	604	-	166	15	69	1.148
Aktuariella vinster (+) och förluster (-)	461	-65	-	271	-9	15	673
Tillskjutna medel från arbetsgivare	1.188	2.225	-	906	18	103	4.440
Tillskjutna medel från arbetstagare	-	-	-	78	-	8	86
Omräkning av utländska valutor	-	1.577	-	220	37	147	1.981
Utbetalda ersättningar	-	-741	-	-108	-70	-129	-1.048
Förvaltningstillgångar, 31 december 2005	5.925	10.728	-	4.072	190	1.363	22.278
Förvärvade och avyttrade verksamheter samt övriga förändringar	-	-	-	-	-	164	164
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångar	347	753	-	204	4	55	1.363
Aktuariella vinster (+) och förluster (-)	233	323	-	94	3	64	717
Tillskjutna medel från arbetsgivare	-	2.858	-	646	38	181	3.723
Tillskjutna medel från arbetstagare	-	-	-	33	-	2	35
Omräkning av utländska valutor	-	-1.674	-	-78	-24	-130	-1.906
Utbetalda ersättningar	-111	-762	-	-91	-72	-111	-1.147
Förvaltningstillgångar, 31 december 2006	6.394	12.226	-	4.880	139	1.588	25.227

Noter och kommentarer

Avsättningar netto för pensioner och liknande förpliktelser	Sverige Pensioner	USA Pensioner	Frankrike Pensioner	Stor- britannien Pensioner	USA Övriga förmåner	Övriga planer	Summa
Förvaltningstillgångar i förhållande till förpliktelser, 31 december 2004	-2.158	-3.358	-2.079	-894	-5.876	-1.142	-15.507
Oredovisade aktuariella vinster (-) och förluster (+)	456	277	69	162	240	54	1.258
Oredovisade kostnader avseende tjänstgöring under tidigare perioder	-	2	-66	-3	-9	-7	-83
Avsättningar netto för pensioner och liknande förpliktelser, 31 december 2004	-1.702	-3.079	-2.076	-735	-5.645	-1.095	-14.332
varav redovisade under rubriken							
Förutbetalda pensioner (fordringar)	2	166	-	-	133	70	371
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	-1.704	-3.245	-2.076	-735	-5.778	-1.165	-14.703
Förvaltningstillgångar i förhållande till förpliktelser, 31 december 2005	-916	-2.551	-1.858	-563	-6.961	-1.394	-14.243
Oredovisade aktuariella vinster (-) och förluster (+)	755	770	223	592	326	201	2.867
Oredovisade kostnader avseende tjänstgöring under tidigare perioder	-	3	-67	-12	-12	2	-86
Avsättningar netto för pensioner och liknande förpliktelser, 31 december 2005	-161	-1.778	-1.702	17	-6.647	-1.191	-11.462
varav redovisade under rubriken							
Förutbetalda pensioner (fordringar)	-	145	-	35	253	91	524
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	-161	-1.923	-1.702	-18	-6.900	-1.282	-11.986
Förvaltningstillgångar i förhållande till förpliktelser, 31 december 2006	-748	209	-1.571	-107	-6.060	-1.236	-9.513
Oredovisade aktuariella vinster (-) och förluster (+)	626	798	224	649	412	249	2.958
Oredovisade kostnader avseende tjänstgöring under tidigare perioder	-	8	-25	-	-71	-8	-96
Avsättningar netto för pensioner och liknande förpliktelser, 31 december 2006	-122	1.015	-1.372	542	-5.719	-995	-6.651
varav redovisade under rubriken							
Förutbetalda pensioner (fordringar)	-	1.412	-	542	87	-	2.041
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	-122	-397	-1.372	-	-5.806	-995	-8.692

Förvaltningstillgångarnas fördelning på tillgångsslag	2006	%
Aktier, Volvo	51	0
Aktier och aktiefonder	12.709	51
Obligationer och värdepapper	10.076	40
Anläggningar	313	1
Likvida medel etc	2.078	8
Summa	25.227	100

Aktuariella vinster och förluster	2006
Erfarenhetsbaserade justeringar av förpliktelser	-530
Erfarenhetsbaserade justeringar av förvaltningstillgångarna	717
Effekter av ändrade aktuariella antaganden	-448
Aktuariella vinster (+) och förluster (-), netto	-261

Volvos pensionsstiftelse i Sverige bildades 1996 för tryggnad av förpliktelse rörande ålderspension till tjänstemän i Sverige enligt ITP-planen. I samband med bildandet tillfördes stiftelsen ett förvaltningskapital uppgående till 2.456 vilket motsvarade värdet på pensionsförpliktelserna vid denna tidpunkt. Sedan bildandet har ytterligare kapital om netto 1.420, varav 0 under 2006, tillförts stiftelsen. Förvaltningskapitalet i Volvos svenska pensionsstiftelse placeras i svenska och utländska aktier och fonder samt i räntebärande värdepapper enligt en fördelning som beslutas av stiftelsens styrelse. Den 31 december 2006 uppgick värdet av stiftelsens förvaltningskapital till 6.394 (5.925; 4.079), varav 45% (58; 55) var placerat i aktier eller aktiefonder. Värdet av utfärdade pensionsförpliktelser hänförliga till ITP-planen uppgick vid samma tidpunkt till 6.560 (6.342; 5.366). Svenska företag kan trygga nya pensionsförpliktelser genom avsättningar i balansräkningen eller genom överföring av medel till pensionsstiftelsen. En kreditförsäkring måste dessutom tecknas avseende värdet av utfärdade förpliktelser. Utöver förmåner beträffande ålderspension omfattar ITP-planen även t ex kollektiv familjepension vilken Volvo finansierar genom en försäkring hos försäkringsbolaget Alecta. Enligt ett uttalande från Redovisningsrådets akutgrupp är detta en förmånsbestämd plan som omfattar flera

arbetsgivare. För räkenskapsåret 2006 har Volvo inte haft tillgång till information från Alecta som möjliggjort redovisning av denna plan såsom en förmånsbestämd plan. Planen har således redovisats som en avgiftsbestämd plan. Alectas konsolideringsgrad uppgår till 143,1% (128,5; 128,0).

Pensionsförpliktelser för Volvos dotterföretag i USA tryggs i huvudsak genom överföringar av medel till fristående pensionsplaner. Per utgången av 2006 uppgick det sammanlagda värdet av pensionsförpliktelser i sådana fristående planer till 11.830 (12.962; 10.287). Det sammanlagda värdet av förvaltningskapital i dessa planer uppgick vid samma tidpunkt till 12.226 (10.728; 7.163), varav 60% (60; 64) var placerat i aktier eller aktiefonder. Enligt regelverket för tryggnad av pensionsförpliktelser föreskrivs vissa minimivärden avseende värdet på förvaltningstillgångar i förhållande till värdet på förpliktelser. Under 2006 överförde Volvo medel uppgående till 2.858 (2.225; 1.153) till pensionsplanerna för att optimera koncernens kapitalstruktur.

Under 2006 har Volvo därutöver överfört extra medel till pensionsplanerna i Storbritannien med 646 (906; 83).

Volvo beräknar att under 2007 överföra ett belopp ej överstigande 1 miljard kronor till pensionsplaner.

Not 25 Övriga avsättningar

	Värde enligt balansräkning 2004	Värde enligt balansräkning 2005	Avsättningar och återföringar	Förvärvade och avyttrade bolag	Omräkningsdifferenser	Omklassificeringar	Värde enligt balansräkning 2006	Varav förfall inom 12 månader	Varav förfall efter 12 månader	
Garantiåtaganden	6.742	8.163	6.262	-5.789	-13	-530	318	8.411	4.746	3.665
Avsättningar i försäkringsverksamhet	312	388	-26	-	-	-	-	362	-	362
Strukturåtgärder	571	372	174	-100	-	-16	-1	429	375	54
Avsättningar för restvärderisker	987	931	9	20	-22	-84	-73	781	539	242
Avsättningar för servicekontrakt	1.512	1.623	394	-324	4	-51	31	1.677	928	749
Övriga avsättningar	4.354	4.814	3.554	-3.588	-42	-382	533	4.889	3.211	1.678
Summa	14.478	16.291	10.367	-9.781	-73	-1.063	808	16.549	9.799	6.750

Not 26 Långfristiga skulder

Nedanstående uppställning visar koncernens långfristiga skulder där de största lånen är fördelade per valuta. Merparten är emitterade av Volvo Treasury AB. Uppgifter om lånevillkor avser 31 december

2006. Volvo säkrar valuta- och ränterisker med hjälp av derivatinstrument. Se vidare not 36.

Obligationslån	Faktisk ränta, %	Effektiv ränta per december 31, 2006, %			
		2004	2005	2006	
GBP 2004/2006	5,18	-	1.905	-	
SEK 1999-2006/2008-2011	2,50-5,20	3,77-7,27	4.798	4.931	8.973
JPY 2001-2005/2008-2011	0,42-1,50	0,85-1,34	542	475	231
CZK 2003-2005/2008-2010	2,69-4,50	2,88-3,19	380	400	389
USD 1998-2006/2008	5,00-5,98	4,97-5,33	2.150	1.788	1.614
EUR 1997-2006/2008-2011	3,56-6,12	2,49-4,10	17.546	19.928	11.623
NOK 2006/2008	3,59	4,40	-	-	329
Övriga obligationslån			291	48	20
Summa			27.612	27.570	23.179

Noter och kommentarer

Övriga lån	Faktisk ränta per december 31, 2006, %	Effektiv ränta per december 31, 2006, %	2004	2005	2006
USD 1999-2005/2008-2011	4,07-5,75	4,98-5,23	5.360	6.193	4.466
EUR 2003-2006/2008-2010	3,85-3,99	3,98-4,00	2.596	2.735	3.238
GBP 2005-2006/2008-2010	5,62-5,67	5,43-5,47	1.269	1.859	1.048
CAD 2002-2006/2008-2012	4,58-5,03	4,11-4,16	1.557	1.950	2.281
MXN 2005/2010	7,54-7,91	7,37-7,38	-	835	693
JPY 2006/2013	0,80	1,54	-	-	654
CHF 2006/2009-2011	2,22-2,24	2,63-2,80	-	-	1.127
Övriga lån	2,80-15,69		2.017	2.413	2.023
Summa övriga långfristiga lån¹			12.799	15.985	15.530
Förutbetalda leasing intäkter			1.377	1.689	2.201
Restvärdesskulder			3.122	2.931	4.187
Övriga långfristiga finansiella skulder			-	476	123
Övriga långfristiga skulder			154	243	237
Summa			45.064	48.894	45.457

1 Varav finansiella derivat 93 (394; 243).

Säkerheter är ställda för 657 (1.501; 1.422) av ovanstående lån.

De långfristiga lånen förfaller till betalning enligt följande:

2008	18.303
2009	8.980
2010	5.604
2011	4.470
2012	628
2013 eller senare	724
Summa	38.709

Den övervägande delen av övriga långfristiga skulder förfaller till betalning inom 5 år.

Vid årets slut uppgick beviljade men ej utnyttjade kreditfaciliteter, vilka kan utnyttjas utan förbehåll, till ca 23.2 miljarder kronor (20.9; 19.1). Av dessa faciliteter var ca 22.8 miljarder kronor s k stand-by faciliteter för upplåning med varierande löptider fram till slutet av 2013. Det utgår en avgift för beviljade kreditfaciliteter vilken redovisas under övriga finansiella intäkter och kostnader i resultaträkningen.

Not 27 Kortfristiga skulder

Balansräkningens belopp för lån omfattar:

	2004	2005	2006
Banklån	4.267	5.204	4.475
Övriga lån ¹	17.129	26.126	23.772
Summa	21.396	31.330	28.247

1 Varav finansiella derivat 147 (1.009; 612).

Banklån innefattar kortfristig del av långfristiga skulder med 1.442 (2.243; 2.259). Övriga lån innefattar kortfristig del av långfristiga skulder med 18.967 (18.983; 13.324) samt commercial papers med 4.043 (5.413; 2.667).

Av koncernens kortfristiga skulder utgjorde 67.591 (67.681; 57.657) eller 70% (68; 73) ej räntebärande skulder.

Balansräkningens belopp för övriga kortfristiga skulder omfattar:

	2004	2005	2006
Förskott från kunder	2.298	2.460	2.538
Löner och källskatter	4.987	5.680	5.745
Mervärdesskatt	1.193	1.351	1.292
Upplypna kostnader och förutbetalda intäkter	9.094	11.201	10.929
Förutbetalda leasingintäkter	1.141	1.406	1.546
Restvärdesskulder	1.873	1.840	1.594
Övriga finansiella skulder	642	1.762	814
Övriga skulder	3.863	4.562	3.253
Summa	25.091	30.262	27.711

Banklån för vilka säkerheter har ställts uppgick vid årets utgång till 157 (186; 194). Motsvarande belopp för andra kortfristiga skulder utgjorde 1.294 (1.685; 1.578).

Not 28 Ställda panter

	2004	2005	2006
Inteckningar i fast egendom	205	593	310
Tillgångar i operationell leasing	1.665	1.700	609
Företagsinteckningar	374	350	367
Fordringar	319	360	576
Varulager	13	16	-
Bankräkningar, lån och placeringar	470	230	98
Övriga ställda panter	-	6	-
Summa	3.046	3.255	1.960

Skulder för vilka ovanstående panter ställts som säkerhet uppgick vid årets utgång till 2.108 (3.372; 3.194).

Not 29 Eventualförpliktelser

	2004	2005	2006
Kreditgarantier			
- utfärdade för intresseföretag	110	13	-
- utfärdade för kunder och övriga	2.471	1.267	1.109
Skatteanspråk	1.433	695	983
Övriga eventualförpliktelser	5.175	5.875	5.634
Summa	9.189	7.850	7.726

Redovisade belopp avseende eventualförpliktelser avser Volvokoncernens riskexponering brutto. De redovisade beloppen har således inte reducerats med hänsyn till värdet av erhållna motgarantier eller andra säkerheter i fall då en legal kvittningsrätt saknas. Den 31 december 2006 uppgick det beräknade värdet av erhållna motgarantier eller andra säkerheter, t ex i form av beräknade nettoförsäljningsvärden avseende begagnade produkter till till 3.650 (4.479; 5.135).

Skatteanspråk avser framställda eller förväntade yrkanden mot Volvokoncernen, för vilka reservering ej bedömts erforderlig. Övriga eventualförpliktelser avser huvudsakligen återköpsgarantier.

Rättsliga processer

I mars 1999 var en Volvo FH 12 lastbil inblandad i en brand i Mont Blanc tunneln. Branden, som varade i 50 timmar, orsakade avsevärda skador på tunneln. 39 personer omkom i branden och 34 fordon blev instängda i tunneln. Mont Blanc tunneln öppnades åter för trafik under 2002. En expertgrupp har utsetts av en domstol i Nanterre, Frankrike, för att utreda orsakerna till branden och vilka skador den orsakade. Det är för närvarande inte möjligt att förutse resultatet av denna undersökning eller andra pågående franska legala aktiviteter rörande branden. Utredningen avseende eventuellt straffrättsligt ansvar för branden avslutades i oktober 2003 och rättegången angående vållande till annans död startade i Bonneville (Frankrike) den 31 januari 2005 och pågick fram till senare delen av april 2005. Dom avkunnades den 27 juli 2005. Volvo Lastvagnar AB var en av 16 parter som åtalades för vållande till annans död. Volvo Lastvagnar frikändes och behövde inte betala något skadestånd till kärandena i rättegången. Volvo Lastvagnars frikännande avseende straffrättsligt ansvar är slutgiltigt. Några av de kårande har överklagat utslaget avseende skadestånd och dessa förhandlingar pågår följaktligen fortfarande. En stämningsansökan mot vissa Volvobolag

och tillverkaren av trailern har getts in till en domstol i Nanterre av det franska bolag som skötte driften av tunnelns försäkringsbolag. Käranden begär ersättning för den skada som påstås ha orsakats det franska driftsbolaget. Käranden har vidare begärt att målet skall vilandeförklaras i avvaktan på att ovan nämnda expertgrupp har avgivit sin rapport. Domstolen i Nanterre har därefter beslutat att den inte är behörig domstol utan att en domstol i Bonneville, vid vilken ett flertal andra mål är anhängiga rörande branden, är behörig domstol. Med anledning härav är det sannolikt att det till slut är domstolen i Bonneville som kommer att pröva alla civilrättsliga tvister som anhängiggjorts i Frankrike mot Volvobolag rörande Mont Blanc tunnelbranden. Volvobolag är även inblandade i rättegångar beträffande angränsande frågor i Aosta och Turin, Italien samt Bryssel, Belgien. Trots att de sammanlagda kraven uppgår till betydande belopp, kan Volvo för närvarande inte förutse resultatet av dessa rättegångar, med undantag för den tidigare nämnda rättegången avseende straffrättsligt ansvar i vilken Volvo Lastvagnar frikändes.

Mellan 1985 och 1995 ingick Volvo Aero Norway A/S (VAN) och Snecma flera avtal avseende leveranser av komponenter från VAN avsedda för motorn Snecma CFM56. Dessa flygmotorprogram utgör långsiktiga avtal, med en förväntad giltighet på mer än 30 år. Under 2005 inledde Snecma ett skiljedomsförfarande mot VAN, med begäran om att skiljedomstolen skall fastställa att Snecma har rätt att beräkna den ersättning som enligt avtalen utgår till VAN på ett annat sätt än vad som varit den gängse och obestridda tolkningen av avtalen under nära tjugo års fullgörande. En dom till Snecmas fördel skulle innebära att ersättningen avsevärt skulle minskas. Det är svårt att bedöma storleken på en sådan minskning av ersättningsnivåerna eftersom ersättningen till VAN, som idag utgör fasta belopp, i stället skulle baseras på storleken på de faktiska betalningar som Snecma erhåller från sina kunder. VAN saknar tillgång till relevant information för att i ett sådant fall beräkna storleken på ersättningen. VAN har avisat Snecmas krav. Skiljedomsförfarandet beräknas avslutas under första halvåret 2007.

Volvo har erhållit en begäran om tillhandahållande av dokumentation från Securities and Exchange Commission ("SEC") i USA i samband med SEC:s undersökning av Förenta Nationernas "Oil for food" program. Volvo samarbetar med undersökningen. Volvo är också medvetet om att även svenska och franska myndigheter undersöker "Oil for food" programmet.

Globala företag som Volvo är i mellanåt involverade i skatteprocesser av varierande omfattning och i olika stadier. Volvo utvärderar detta regelbundet och reserverar för eventuella utfall när det är sannolikt att man kommer att få betala mer skatt och det är möjligt att göra en rimlig bedömning av eventuellt utfall.

Volvo är inblandat i ett antal andra rättegångar av mindre betydelse. Volvo bedömer inte att dessa sammantaget medför någon betydande påverkan på koncernens finansiella ställning.

Not 30 Kassaflöde

Övriga ej kassapåverkande poster avsåg riskreserveringar och förluster avseende osäkra kundfordringar och kundfinansieringsfordringar, 476 (602; 551), resultat vid försäljning av dotterföretag och andra affärsenheter, -281 (-717; 95), Orealiserade valutakurseffekter på kundfordringar och leverantörsskulder 143 (vinst 41; förlust 39), incitamentsprogram 258, nedskrivning av aktier i Peach County Holdings Inc 2005, samt omvärdering av aktier i Scania AB och Henlys Group Plc 2004 - (550; -820), avsättning för industriell omlokalisering och avtalspensioner, - (-; 530), IFRS övergångseffekt - (-; -177) samt övrigt 56 (21; -58).

Nettoinvesteringar i kundfinansieringsfordringar medförde under 2006 ett negativt kassaflöde om 5,2 miljarder kronor (7,8; 7,4). Härav reducerades likvida medel med 26,0 miljarder kronor (23,4; 19,4) avseende nyinvesteringar i finansiella leasingkontrakt och avbetalningskontrakt.

Nettoinvesteringar i aktier och andelar under 2006 påverkade kassaflödet negativt med 5,8 miljarder kronor (positivt 0,3; positivt 15,1), främst relaterat till investeringen i Nissan Diesel. Nettoinvesteringar under 2004 hänför sig i huvudsak till försäljningen av Volvos innehav av B-aktier i Scania.

Kassaflöde från förvärvade och avyttrade dotterföretag och andra affärsenheter, netto uppgick under 2006 till 0,5 miljarder (0,6; -0,1).

Förändringen i räntebärande fordringar inklusive kortfristiga placeringar, netto uppgick under 2006 till 7,7 miljarder kronor (-1,3; -6,4).

Årets förändring av obligationslån och övriga lån minskade likvida medel med 2,6 miljarder kronor (ökning 3,6; minskning 8,8). Årets nyupplåning, främst emission av obligationslån, tillförde 69,3 miljarder kronor (41,6; 19,1). Årets amorteringar uppgick till 72,2 miljarder kronor (33,4; 28,9).

Not 31 Leasing

Volvo som leasegivare

Framtida inbetalningar från ej annullerbara finansiella och operationella leasingkontrakt (minimileaseavgifter) vid årets slut uppgick till 31.808 (34.406; 25.181). De framtida inbetalningarna fördelas sig enligt följande:

	Finansiell leasing	Operationell leasing
2007	8.725	3.900
2008-2011	15.338	6.091
2012 och senare	281	344
Summa	24.344	10.335
Reserv för osäkra fordringar avseende framtida inbetalningar	-425	
Ej intjänade finansiella intäkter	-2.446	
Nuvärde av framtida inbetalningar från ej annullerbara leasingkontrakt	21.473	

Volvo som leasetagare

Framtida hyresutbetalningar (minimileaseavgifter) avseende ej annullerbara hyreskontrakt vid årets slut uppgick till 3.234 (4.396; 4.142). De framtida hyresutbetalningarna fördelas sig enligt följande:

	Finansiell leasing	Operationell leasing
2007	165	841
2008-2011	186	1.508
2012 och senare	6	528
Summa	357	2.877

Hyreskostnader fördelas enligt följande:

	2004	2005	2006
Finansiell leasing:			
Variabla avgifter	-30	0	0
Operationell leasing:			
Variabla avgifter	-27	-34	-38
Hyresutbetalning	-910	-1.000	-1.468
Leasingavgifter avseende objekt som vidareuthyrs	28	23	15
Summa	-939	-1.011	-1.491

Redovisat värde på tillgångar under finansiella leasingavtal:

	2004	2005	2006
Anskaffningsvärde:			
Byggnader	526	459	151
Mark och markanläggningar	66	75	72
Maskiner och inventarier	236	198	114
Tillgångar i operationell leasing	1.065	875	888
Summa	1.893	1.607	1.225

Ackumulerade avskrivningar:

	2004	2005	2006
Byggnader	-56	-79	-49
Mark och markanläggningar	-	-	-
Maskiner och inventarier	-46	-39	-35
Tillgångar i operationell leasing	-518	-470	-609
Summa	-620	-588	-693

Redovisat värde enligt balansräkning:

	2004	2005	2006
Byggnader	470	380	102
Mark och markanläggningar	66	75	72
Maskiner och inventarier	190	159	79
Tillgångar i operationell leasing	547	405	279
Summa	1.273	1.019	532

Not 32 Transaktioner med närstående

Volvokoncernen har mellanhavanden med vissa intresseföretag. Mellanhavandena består huvudsakligen av försäljning av fordon till återförsäljare. Affärsmässiga villkor och marknadspris används vid köp och försäljning av varor och tjänster till/från intresseföretag.

	2004	2005	2006
Försäljning till intresseföretag	279	381	156
Köp från intresseföretag	73	296	288
Fordringar hos intresseföretag 31 december	174	206	40
Skulder till intresseföretag 31 december	70	65	39

Koncernens innehav av aktier i intresseföretag visas i Not 15, Aktier och andelar.

Volvokoncernen har också mellanhavanden med Renault SA och dess dotterbolag. Försäljning till och köp från Renault SA uppgick till 336 (182; 277) och 4.031 (3.493; 3.242). Fordringar hos och skulder till Renault SA uppgick till 97 (57; 81) och 1.176 (762; 554) var-dera per den 31 december 2006. Försäljningen var huvudsakligen från Renault Trucks till Renault SA och utgjordes av komponenter och reservdelar. Inköpen gjordes huvudsakligen av Renault Trucks från Renault SA och bestod till största delen av lätta lastbilar. Renault Trucks har en licens från Renault SA för användandet av varumärket "Renault". Under 2005 erhöll Renault Trucks 500.000 euro från Renault SA som kompensation för ett gemensamt utvecklingsprojekt.

Under 2005 sålde AB Volvo fastigheter till marknadspris till medlemmar i koncernledningen för totalt 17. Inga liknande transaktioner har ägt rum under 2006.

Not 33 Statliga stöd

Under 2006 har statliga stöd uppgående till 216 (173; 165) erhållits, varav 141 (143; 137) har redovisats i resultaträkningen. Stöden har huvudsakligen erhållits från EU-kommissionen och svenska staten.

Not 34 Personal

I enlighet med årsstämmans beslut 2006 skall styrelsens arvode utgöra ett fast belopp om 4.775.000 kronor att fördelas mellan ledamöterna enligt följande. Styrelsens ordförande erhöll enligt årsstämmans beslut 1.350.000 kronor och övriga ledamöter sammanlagt

2.700.000 kronor. Därutöver 250.000 kronor till ordföranden i revisionskommittén och 125.000 kronor till övriga ledamöter i revisionskommittén samt 75.000 kronor till envar av ledamöterna i ersättningskommittén.

Ersättning till ledande befattningshavare, kronor

	Fast lön	Rörlig lön	Övriga förmåner och ersättningar ¹	Pensioner ⁴
Styrelsens ordförande	1.425.000	-	-	-
VD och koncernchef	11.354.968	5.527.560	2.067.434	14.625.220
Övriga koncernledningen ²	49.834.705	19.890.289	64.558.513	43.768.764
Totala ersättningar och förmåner	62.614.673	25.417.849	66.625.947	58.393.984
Totala kostnader³	80.243.527	32.494.979	85.581.958	70.140.948

1 I övriga förmåner för VD och koncernchef ingår 1.460.000 avseende tilldelade aktier under 2006, och för övriga koncernledningen 6.935.000 avseende tilldelade aktier samt 2.882.809 avseende kontantersättning, för de koncernledningsmedlemmar som ej är bosatta i Sverige, relaterat till det aktiebaserade incitamentsprogrammet. Därtill ingår, för övriga koncernledningen 49.432.538 för inlösen av personaloptioner.

2 Koncernledningen bestod, utöver VD och koncernchef, av 16 medlemmar vid årets slut.

3 Totala kostnaderna för ledande befattningshavare inkluderar sociala avgifter på löner och förmåner, särskild löneskatt på pensioner samt tillkommande kostnader för övriga förmåner. Kostnaden för övriga förmåner inkluderar kostnader redovisade tidigare år relaterat till options- och aktieincitamentsprogram uppgående till cirka 60 Mkr.

4 I början av 2005 gjordes som tidigare aviserats en engångsbetalning på 34 Mkr när Leif Johansson övergick till premiebestämd pensionsplan. 20,8 Mkr av detta belopp redovisas som en kostnad för 2005, resterande 13,2 Mkr redovisas ovan. För tiden efter det att Leif Johansson fyllt 55 år under 2006 har premier uppgående till 1.425.220 betalats.

Noter och kommentarer

VDs anställningsvillkor

Leif Johansson, VD i AB Volvo och koncernchef för Volvokoncernen har en fast årslön och kan utöver den fasta lönen erhålla en rörlig lön. Den rörliga lönedelen baseras på koncernens rörelseresultat och kassaflöde och är maximerad till 50% av den fasta lönen. För 2006 motsvarade den rörliga lönedelen 48,7 % av den fasta årslönen. Leif Johansson deltar även i koncernens långsiktiga incitamentsprogram. Under 2006 erhöll Leif Johansson 4.000 aktier, då de finansiella målen för 2005 uppfylldes.

Leif Johanssons pensionsförmåner utgörs av så kallad premiebestämd pension, vilket innebär att Leif Johanssons pension blir summan av inbetalda premier och eventuell avkastning. Någon bestämd tidpunkt för pensionering föreligger ej. Pensionsmedförande lön utgörs av 12 gånger den aktuella månadslönen, Volvos interna förmånsvärde för tjänstebil samt av en genomsnittligt intjänad rörlig lönedel, maximerad till 50% av lönen, under de senaste fem kalenderåren. Se tabell på föregående sida, not fyra för årets pensionspremie.

Leif Johansson har sex månaders uppsägningstid från sin sida och 12 månaders uppsägningstid från AB Volvos sida. Leif Johansson har inte någon rätt till avgångsvederlag.

Rörlig lön

Medlemmarna av koncernledningen och ett antal högre chefer erhåller rörlig lön utöver den fasta lönen. Den rörliga lönen baseras i de flesta fall på Volvokoncernens och/eller den egna verksamhetens uppfyllande av vissa förbättringsmål. Förbättringsmålen beslutas av styrelsen i AB Volvo och kan hänföra sig till exempelvis rörelseresultat eller kassaflöde. Rörlig lön kan uppgå till högst 50% av den fasta lönen.

Avgångsvederlag

Anställningsavtalen för medlemmar av koncernledningen samt vissa andra högre chefer innehåller regler om avgångsvederlag vid uppsägning från företagets sida. Reglerna innebär att den anställde vid uppsägning från företagets sida, är berättigad till avgångsvederlag motsvarande 12 eller 24 månadslöner beroende på ålder vid uppsägningen.

För avtal ingångna efter våren 1993 avräknas, om den anställde påbörjar annat arbete, 75% av inkomsten från det nya arbetet från avgångsvederlaget. För avtal ingångna efter våren 2004 avräknas hela inkomsten från det nya arbetet från avgångsvederlaget. Dessutom har åldersgränsen vid uppsägningen tagits bort, och med få undantag är avgångsvederlaget 12 månadslöner.

Pension

Enligt äldre avtal kan vissa högre chefer erhålla förtida ålderspension från 60 års ålder. Pensionen intjänas successivt fram till pensionsåldern och är fullt intjänad vid 60 års ålder. Fram till ordinarie pensionsålder utgår då 70% av den pensionsmedförande lönen.

Några nya 60-årsavtal skrivs inte längre utan denna förmånsbaserade pensionsplan har ersatts av en premiebestämd pensionsplan, utan bestämd tidpunkt för pensionering. Premien utgör 10% av den pensionsmedförande lönen.

Även tidigare förmånsbestämda pensionsplaner från ordinarie pensionsålder med 50% av den pensionsmedförande lönen har ersatts av ett premiebestämt system. Premien utgör 30.000 kr + 20% av den pensionsmedförande lönen över 30 inkomstbasbelopp.

Pensionsmedförande lön utgörs av 12 gånger den aktuella månadslönen, Volvos interna förmånsvärde för tjänstebil samt av en genomsnittligt intjänad rörlig lönedel, maximerad till 50% av lönen, under de senaste fem kalenderåren.

Incitamentsprogram

AB Volvo har för närvarande två utestående incitamentsprogram för vissa högre chefer; ett personaloptionsprogram (med lösen 2006–2008) samt ett aktierelaterat program (tilldelning 2007).

Personaloptionsprogram

Lösenperiod pågår från den 2 maj 2006 till och med den 1 maj 2008. Kursen för Volvos B-aktie, för optioner som lösts in under 2006, har i genomsnitt varit 375 kr med ett spann från 322 kr till 469 kr.

Aktierelaterat incitamentsprogram

Bolagsstämman fattade 2005 beslut om ett aktierelaterat incitamentsprogram för vissa högre chefer i Volvokoncernen. Tilldelning skedde i april 2006 med motsvarande 167.833 aktier och baserades på att vissa av styrelsen fastlagda finansiella mål för bolaget var uppfyllda för räkenskapsåret 2005. Tilldelningen skedde med Volvos egna aktier, 100.833, samt i kontantersättning, motsvarande 67.000 aktier. Börskursen vid tilldelning var 365 kr. Den totala kostnaden för det aktiebaserade incitamentsprogrammet 2005/2006 uppgick till 70 Mkr, varav 21 Mkr under 2006 och 49 Mkr under 2005, och avser kostnader för ersättning både i aktier och i kontanter. Årsstämman fattade 2006 beslut om ett liknande program med tilldelning 2007.

Tilldelningen kommer att ske 2007, då de av styrelsen fastlagda finansiella målen för räkenskapsåret 2006 har uppfyllts. Volvos kostnad, inklusive sociala avgifter, för incitamentsprogrammet beräknas att uppgå till cirka 248 Mkr då kursen för Volvo B-aktien, vid årsstämman 2006, exklusive utdelning, 16:75, för 2006 samt för 2007, var 341:50 kr, samt att kursen per den 31 december 2006 uppgick till 471:50. Bolagsstämman beslutade att bolagets egna aktier kan användas som tilldelning i detta program.

Styrelsen avser föreslå årsstämman att fatta beslut om ett aktiebaserat incitamentsprogram för ledande befattningshavare i Volvokoncernen avseende räkenskapsåret 2007. Programmet motsvarar det program som godkändes av årsstämman 2006. Programmet innebär att kretsen deltagande ledande befattningshavare (inklusive medlemmarna i koncernledningen) uppgår till högst 240 personer samt att det maximala antalet Volvoaktier som kan tilldelas uppgår till 518.000, varav koncernchefen Leif Johansson kan erhålla högst 8.000 aktier och envar av övriga deltagare högst 2.000–4.000 aktier. Antalet aktier som kan komma att tilldelas föreslås vara beroende av graden av uppfyllelse av vissa av styrelsen fastlagda finansiella mål för bolaget för räkenskapsåret 2007. Under förutsättning att nämnda mål uppfylls i sin helhet och att kursen för Volvos B-aktie vid programmets implementering är 567 kronor, kommer Volvos kostnad inklusive sociala avgifter för incitamentsprogrammet att uppgå till omkring 317 Mkr. Förslaget innefattar att av AB Volvo innehavda egna aktier skall få användas för att fullgöra bolagets förpliktelser under programmet. Om årsstämman beslutar i enlighet med styrelsens förslag om aktiesplit 6:1 och ett automatiskt inlösenförfarande skall antalet aktier ovan multipliceras med 5. Deltagare i incitamentsprogrammet som inte är bosatt i Sverige vid tidpunkten för tilldelning av aktier skall, istället för aktier, erhålla ett kontant belopp motsvarande marknadsvärdet på aktierna vid tilldelningstidpunkten.

Finansiella instrument och aktier	2003/2008	
	personaloptioner	antal
Styrelsens ordförande	-	Aktier 1
VD och koncernchef	50.000	8.000
Övriga koncernledning	55.000	60.667
Högre chefer	159.750	415.333
Totalt	264.750	484.000

1 I tabellen redovisas ersättning i kontanter med motsvarande värde i antal aktier. Av 484.000 kommer 267.667 aktier tilldelas och en kontantersättning motsvarande 216.333 aktier har utlovats.

Sammanfattning av optionsprogram	Tilldelningsdatum	Totalt antal utestående optioner			Lösenpris	Lösenperiod	Värde/option	Intjänande-tid, år
		31 dec 2004	31 dec 2005	31 dec 2006				
1998, köpoptioner ¹	28 april, 2000	101.830	-	-	302,12	28 apr 2000– 27 apr 2005	55,75	e/t
2002, personaloptioner ²	2 maj, 2003	945.000	938.750	264.750	156,19	2 maj 2006 – 1 maj 2008	32,00	3

1 Köpoptionerna gav innehavaren rätt att från en tredje part för varje option förvärva en B-aktie i Volvo. Optionspriset grundade sig på en marknadsmässig värdering av UBS Warburg. Optionerna finansieras till hälften av företaget och till hälften av optionsinnehavarens rörliga lönedel.

2 I januari 2000 togs ett beslut att införa ett incitamentsprogram för vissa högre chefer inom Volvokoncernen i form av så kallade personaloptioner. Beslutet avsåg tilldelning av optioner för år 2000, 2001 och 2002. Befattningshavarna har inte erlagt någon betalning för optionerna. Personaloptionerna ger innehavaren rätt att lösa in sina optioner alternativt erhålla det värde som utgörs av skillnaden mellan den då aktuella aktiekursen och fastställd lösenkurs vid tilldelning. Det teoretiska optionsvärdet vid tilldelning är baserat på Black & Scholes optionsvärderingsmodell. För de optio-

ner som tilldelades under 2003 har bolagsstämman beslutat att Volvos egna aktier kan användas för programmet. Omräkning har skett av lösenkurs och det antal aktier som varje option berättigar till. Lösenkursen uppgick tidigare till 163 kronor per aktie och varje option berättigade till förvärv av en aktie. Enligt villkoren för optionsprogrammet skall omräkning ske under vissa omständigheter, såsom extrautdelningar, nyemissioner och utdelningar av aktier. Vid 2004 års bolagsstämma i AB Volvo beslutades om en utdelning till Volvos aktieägare av aktier i Ainax AB. Till följd härav har, i enlighet med optionsvillkoren, en omräkning skett av lösenkursen och av antalet aktier som varje option berättigar innehavaren att förvärva. Den nya lösenkursen uppgår till 156,19 kronor per aktie och varje option berättigar optionsinnehavaren till att förvärva 1,04363 B-aktier i Volvo.

Årets kostnad för incitamentsprogram

Förändringar i åtaganden redovisas i resultaträkningen. Årets kostnader för personaloptionsprogrammet uppgick till 58 Mkr samt för det aktierelaterade incitamentsprogrammet för 2005/2006 till 21 Mkr och för det aktierelaterade incitamentsprogrammet 2006/2007

till 166 Mkr, totalt 245 Mkr (192, 66). Kostnaderna för incitamentsprogrammen avser både kontantersättning samt kostnader för ersättning i aktier inklusive sociala avgifter. Per den 31 december 2006 uppgick skulden för personaloptionsprogrammet samt det aktiebaserade incitamentsprogrammet till 219 Mkr (277, 128).

Förändring av antalet utestående optioner per program

Antal optioner	Program	
	2000	2002
31 dec 2003	96.245	1.050.000
Tilldelade	-	-
Förfallna	-	-105.000
Utnyttjade	-96.245	-
31 dec 2004	-	945.000
Tilldelade	-	-
Förfallna	-	-6.250
Utnyttjade	-	-
31 dec 2005	-	938.750
Tilldelade	-	-
Förfallna	-	-5.000
Utnyttjade	-	-669.000
31 dec 2006	-	264.750

Noter och kommentarer

Medelantal anställda	2004		2005		2006	
	Antal	Varav kvinnor, %	Antal	Varav kvinnor, %	Antal	Varav kvinnor, %
AB Volvo						
Sverige	136	54	144	50	160	51
Dotterbolag						
Sverige	27.034	18	27.699	19	26.722	19
Västra Europa	26.325	14	25.894	14	26.380	15
Östra Europa	2.731	16	3.481	15	4.225	16
Nordamerika	13.057	19	13.778	20	14.609	20
Sydamerika	3.040	12	3.656	14	3.874	13
Asien	4.114	16	4.273	15	4.075	15
Övriga marknader	1.759	11	2.259	12	2.255	12
Koncernen totalt	78.196	16	81.184	17	82.300	17

Styrelseledamöter och andra befattningshavare	2004		2005		2006	
	Antal på balansdagen	Varav kvinnor, %	Antal på balansdagen	Varav kvinnor, %	Antal på balansdagen	Varav kvinnor, %
AB Volvo						
Styrelseledamöter	11	9	11	9	11	9
Verkställande direktörer och andra ledande befattningshavare	17	6	17	6	17	6
Koncernen						
Styrelseledamöter	1.017	15	1.010	10	939	11
Verkställande direktörer och andra högre chefer	1.276	16	1.305	16	1.422	15

Löner och ersättningar	2004			2005			2006		
	Styrelse och VD ¹	varav tantiem	Övriga anställda	Styrelse och VD ¹	varav tantiem	Övriga anställda	Styrelse och VD ¹	varav tantiem	Övriga anställda
AB Volvo									
Sverige	33,4	11,6	106,3	42,8	9,8	97,9	33,4	11,2	170,8
Dotterbolag									
Sverige	79,3	15,5	9.041,7	84,6	15,6	9.475,6	93,1	29,3	9.760,8
Västra Europa	442,3	10,9	8.905,3	436,0	6,3	9.267,6	442,0	8,0	9.380,7
Östra Europa	14,5	0,2	367,0	25,2	2,0	472,9	37,6	2,9	521,8
Nordamerika	209,1	10,2	5.292,7	199,4	17,9	5.965,5	187,5	6,8	6.537,0
Sydamerika	7,2	0,0	363,9	9,3	0,0	529,4	22,1	4,1	617,9
Asien	49,9	0,7	724,9	58,9	1,0	957,2	56,7	1,7	1.053,7
Övriga marknader	12,7	0,0	394,5	26,7	0,0	467,5	28,6	0,9	481,7
Koncernen totalt	848,4	49,1	25.196,3	882,9	52,6	27.233,6	901,0	64,9	28.524,4

Löner, ersättningar och sociala kostnader	2004			2005			2006		
	Löner och ersättningar	Sociala kostnader	varav pensionskostnader	Löner och ersättningar	Sociala kostnader	varav pensionskostnader	Löner och ersättningar	Sociala kostnader	varav pensionskostnader
AB Volvo²	139,7	80,7	48,7	140,7	78,6	46,7	204,2	141,6	104,9
Dotterbolag	25.905,0	10.964,8	4.365,2	27.975,9	10.392,1	3.688,9	29.221,3	10.047,2	3.634,2
Koncernen totalt³	26.044,7	11.045,5	4.413,9	28.116,6	10.470,7	3.735,6	29.425,5	10.188,8	3.739,1

1 Inklusive nuvarande och tidigare styrelseledamöter, VD och vice VD.

2 **Moderbolagets** pensionskostnader för styrelse och VD framgår av not 22 moderbolagets redovisning.

3 Av **koncernens** pensionskostnader avser 181,7 (125,5; 157,8) styrelse och VD. Koncernens utestående pensionsförpliktelser till dessa uppgår till 461,2 (573,8; 838,3).

Kostnaden för icke-monetära förmåner uppgick i **koncernen** till 1.247,0 (1.055,9) varav till styrelser och verkställande direktörer i koncernbolag 43,7 (47,6).

Kostnaden för icke-monetära förmåner i **moderbolaget** uppgick till 10,1 (14,6) varav till bolagets styrelse och VD 1,3 (3,7).

Not 35 Ersättning till revisorer

Revisionsarvoden	2004	2005	2006
Revisionsarvoden till PricewaterhouseCoopers	78	78	130
Revisionsarvoden till övriga revisionsbyråer	2	1	1
Totalt	80	79	131

Övriga ersättningar till PricewaterhouseCoopers

Revisionsnära tjänster	20	28	20
Ersättning för skattetjänster	16	17	14
Totalt	36	45	34

Arvoden och övriga ersättningar till externa revisorer

	116	124	165
--	------------	------------	------------

Med revisionsuppdrag avses granskning av årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning, övriga arbetsuppgifter som det ankommer på bolagets revisorer att utföra samt rådgivning eller annat biträde som föranleds av iakttagelser vid sådan granskning eller genomförandet av sådana övriga arbetsuppgifter. Allt annat är andra uppdrag.

Not 36 Mål och policy med avseende på finansiell risk

Volvos finansiella instrument, förutom derivat består av banklån, finansiella leasingavtal, leverantörsskulder, kundfordringar, aktier och andelar samt kassa och kortfristiga placeringar.

De huvudsakliga finansiella riskerna som uppstår som en effekt av hanteringen av finansiella instrument utgörs av ränterisk, valutarisk, likviditetsrisk samt kreditrisk. Samtliga dessa risker hanteras i enlighet med fastställd finansiell policy.

Ränterisk

Med ränterisk avses risker för att ändrade räntenivåer påverkar koncernens resultat och kassaflöde (kassaflödesrisk) eller det verkliga värdet av finansiella tillgångar och skulder (prisrisk). Genom att matcha räntebindingstiden för finansiella tillgångar och skulder minskas exponeringen. Ränteswap används för att förändra/påverka räntebindingstiden för koncernens finansiella tillgångar och skulder. Valutaränteswap möjliggör upplåning i utländska valutor från olika marknader utan att tillföra valutarisk. Volvo innehar även standardiserade ränteterminskontrakt (futures) och FRA:s (forward rate agreements). Merparten av dessa kontrakt används för att säkra räntenivåer för kort upplåning eller placering.

Kassaflödesrisk

Påverkan av ändrade räntenivåer på framtida valuta- och ränteflöden avser främst koncernens kundfinansieringsverksamhet och finansnetto. Inom kundfinansieringsverksamheten skall matchningsgraden för räntebinding på in- och utlåning enligt policy överstiga 80%. Vid utgången av 2006 var denna matchningsgrad 100%. Volvos räntebärande tillgångar, vid sidan av tillgångar i kundfinansieringsverksamheten, bestod vid utgången av 2006 främst av likvida tillgångar placerade i räntebärande värdepapper med korta löptider. Målsättningen är att genom användningen av derivatinstrument nå en räntebindingstid på sex månader för de likvida tillgångarna i Volvos industriella verksamhet. Den 31 december 2006 var, efter beaktande av derivatinstrumentet, den genomsnittliga räntan på dessa tillgångarna 3,5%. Volvos finansiella skulder, fränsett lån avsedda för finansiering av kreditportföljen i kundfinansieringsverksamheten, omfattade vid samma tidpunkt främst avsättningar för pensioner och liknande för-

pliktelse. Utestående lån hade, efter hänsyn taget till derivatinstrument, räntevillkor motsvarande en räntebindingstid på sex månader och den genomsnittliga räntan vid årsskiftet uppgick till 6,3%.

Prisrisk

Exponering för prisrisk till följd av ändrade räntenivåer avser finansiella tillgångar och skulder med längre räntebindingstid ("fast ränta"). En jämförelse mellan redovisade värden och verkliga värden av Volvos samtliga finansiella tillgångar och skulder samt derivatinstrument framgår av not 37 Finansiella instrument. Efter övergången till IFRS 2005 överensstämmer bokförda värden med marknadsvärden.

Vid ett antagande att marknadsräntorna för samtliga valutor plötsligt steg en procentenhet (100 räntepunkter) från räntenivån den 31 december 2006 skulle Volvos räntenetto, med alla andra variabler oförändrade, under en tolv månadersperiod påverkas positivt med 236. Vid ett antagande om att marknadsräntorna på motsvarande sätt sjönk med en procentenhet (100 räntepunkter), skulle Volvo's räntenetto påverkas negativt med motsvarande belopp.

Av tabellen nedan framgår resultat effekt i för Volvo viktiga valutor om räntenivån förändras med 1 procentenhet.

Belopp i Mkr	Resultateffekt
SEK	314,9
USD	-1,0
EUR	-17,1
CAD	-9,2
JPY	-8,8
KRW	13,1

Det bör uppmärksammas att ovanstående känslighetsanalyser baseras på antaganden som sällan förekommer i verkligheten. Marknadsräntor stiger eller sjunker i verkligheten oftast inte vid en tidpunkt. I känslighetsanalysen antas vidare en parallellförskjutning av avkastningskurvan samt att räntor på både tillgångar och skulder påverkas på samma sätt av ändrade marknadsräntor. Effekten av verkliga

Noter och kommentarer

ränteförändringar kan därför avvika från från ovanstående analys. Av nedanstående tabell framgår de finansiella tillgångarnas redovisade värden i takt med när de förfaller till betalning. Dessa tillgångar är i samtliga fall utsatta för en ränterisk.

Mkr	Tillgångar med fast ränta	Tillgångar med rörlig ränta	Summa finansiella tillgångar
2007	13.804	25.655	39.459
2008–2009	75	1.523	1.598
2010 och senare	32	–	32
	13.911	27.178	41.089

Exklusive nettobelopp för pensionsfordran, 2,032 Mkr samt räntebärande anläggningstillgångar tillgängliga för försäljning 5 Mkr.

Valutarisker

Innehållet i den redovisade balansräkningen kan påverkas av förändringar i olika valutakurser. Valutarisker i Volvos verksamhet är relaterade till förändringar i värdet av kontrakterade och förväntade framtida betalningsflöden (kommersiell valutaexponering), förändringar i värdet av lån och placeringar (finansiell valutaexponering) samt förändringar i värdet av tillgångar och skulder i utländska dotterföretag (valutaexponering av eget kapital). Målet för Volvos valutariskhantering är att kortsiktigt minimera negativa effekter på Volvos resultat och finansiella ställning till följd av valutakursförändringar.

Kommersiell valutaexponering

I syfte att säkra värdet av framtida betalningsflöden i utländska valutor använder Volvo terminskontrakt och valutoptioner. Enligt koncernens valutapolicy säkras 50–80% av det prognosticerade nettoflödet i respektive valuta för de kommande 6 månaderna, 30–60% för månad 7 till 12 och kontrakterade flöden efter 12 månader skall normalt säkras. Från och med 2007 har beslut fattats om förändringar i koncernens valutapolicy. Prognosticerade nettoflöden i respektive valuta för de kommande 6 månaderna skall säkras till 75%, för månad 7 till 12 skall säkring ske till 50% och för kontrakterade flöden efter 12 månader skall säkring normalt ske. Nominellt belopp avseende samtliga utestående termins- och optionskontrakt den 31 december 2006 uppgick till 57,2 miljarder kronor. Verkligt värde för dessa kontrakt uppgick vid samma tidpunkt till 764 (–732).

Vid ett antagande om att den svenska kronan vid en tidpunkt apprecierades med 10% mot samtliga utländska valutor skulle det verkliga värdet på utestående kontrakt uppgå till 3.252. Om värdet av den svenska kronan istället vid en tidpunkt devalverades med 10% skulle det verkliga värdet på utestående kontrakt uppgå till –1.724. I verkligheten förändras normalt inte valutakurser vid en tidpunkt och i samma riktning och den verkliga effekten av valutakursförändringar kan därför avvika från ovanstående känslighetsanalys.

Finansiell valutaexponering

Lån och placeringar i koncernens dotterföretag sker huvudsakligen genom Volvo Treasury i lokala valutor och därigenom minimeras finansiell valutaexponering i respektive företag. Volvo Treasury använder olika derivatinstrument för att kunna tillhandahålla ut- och inlåning i olika valutor utan att öka företagets egen risk. Volvokoncernens finansiella nettoställning påverkas av förändrade valutakurser eftersom finansiella tillgångar och skulder är fördelade mellan koncernföretag vilka bedriver sin verksamhet i olika valutor.

Valutaexponering av eget kapital

Det koncernmässiga värdet av tillgångar och skulder i utländska dotterföretag påverkas av gällande valutakurser i samband med att omräkning av tillgångar och skulder sker till svenska kronor. För att minimera valutaexponering av eget kapital optimeras fortlöpande storleken på eget kapital i utländska dotterföretag med hänsyn till kommersiella och legala förutsättningar. Kurssäkring av eget kapital kan förekomma i fall då ett utländskt dotterföretag bedöms som överkapitaliserat. Nettotillgångar i utländska dotter- och intresseföretag uppgick vid utgången av 2006 till 43,6 (33,7) miljarder kronor. Av detta belopp var 3,6 (0,8) miljarder kronor kurssäkrat genom lån i utländska valutor. Av de lån som använts som säkringsinstrument förfaller 2,8 miljarder till betalning under 2010 och resterande 0,8 miljarder under 2011. Kurssäkringsbehov avseende investeringar i intresseföretag och övriga företag avgörs från fall till fall.

Kreditrisker

Volvos kreditgivning styrs av koncernövergripande policies och regler för kundklassificering. Kreditportföljen skall innehålla en sund fördelning mellan olika kundkategorier och branscher. Kreditriskerna hanteras genom aktiv kreditbevakning, rutiner för uppföljning och i förekommande fall återtagande av produkter. Vidare bevakas fortlöpande att erforderliga reserveringar sker för osäkra fordringar.

Kreditportföljen inom Volvos kundfinansieringsverksamhet uppgick den 31 december 2006 till cirka 77 miljarder kronor. Kreditrisken inom denna portfölj fördelas mellan ett stort antal enskilda kunder och återförsäljare. Säkerheter finns i form av de finansierade produkterna. I kreditgivningen eftersträvas en balans mellan riskexponering och förväntad avkastning. Volvokoncernens finansiella tillgångar förvaltas till största delen av Volvo Treasury och placeras på penning- och kapitalmarknaderna. Alla placeringar måste uppfylla kraven på låg kreditrisk och hög likviditet. Motparter för både placeringar och derivattransaktioner bör enligt Volvos kreditpolicy erhållit en rating om A eller bättre hos något av de väletablerade kreditrating-instituten.

Vid användning av derivatinstrument uppkommer en motpartsrisk vilket innebär att en potentiell vinst inte blir realiserad om motparten inte fullföljer sin del av kontraktet. När det är möjligt tecknas kvittningsavtal (s k master netting agreements) med respektive motpart för att reducera exponeringen. Motpartsriskeexponeringen för futureskontrakt begränsas genom daglig eller månatlig kontantörföring motsvarande värdeförändringen på öppna kontrakt. Beräknad bruttoexponering för motpartsrisiker avseende valutaterminskontrakt, ränteswappar och ränteterminskontrakt, optioner och råvarukontrakt uppgick den 31 december 2006 till 1.158 (891), 2.621 (2.468), 78 (51) samt 25 (54).

Likviditetsrisker

Volvo försäkras sig om att hålla en god finansiell beredskap genom att ständigt hålla en viss andel av omsättningen i likvida tillgångar. En god balans mellan kort och lång upplåning samt upplåningsberedskap i form av kreditfaciliteter skall säkra det långsiktiga finansieringsbehovet.

Finansiella tillgångar som hanteras inom ramen för IAS 39 klassificeras antingen som

- finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultaträkningen,
- lån och fordringar,
- tillgångar som hålles till förfall och
- tillgångar som är tillgängliga för försäljning (available for sale).

Transaktionskostnader inkluderas i tillgångarnas verkliga värden förutom i de fall då värdeförändringar redovisas över resultaträkningen. Transaktionskostnader som uppstår i samband med upptagande av finansiella skulder amorteras över lånets löptid som en finansiell kostnad. Inbäddade derivat skiljs från tillhörande huvudkontrakt i tillämpliga fall. Kontrakt innehållande inbäddade derivat värderas till sina verkliga värden över resultaträkningen om kontraktets inboende risk och övriga egenskaper visar på en nära relation till det inbäddade derivatet. Gjord klassificering av finansiella tillgångar utvärderas kvartalsvis, och om nödvändigt justeras gjord klassificering.

Köp och försäljningar av finansiella tillgångar och skulder redovisas på affärsdagen. En finansiell tillgång avförs balansräkningen när väsentligen alla risker och förmåner förknippade med tillgången har överförts till en extern part.

Marknadsvärde för tillgångar fastställs utifrån gällande marknadspriser i de fall sådana finns. Om marknadspriser inte finns tillgängligt fastställs det verkliga värdet för enskilda tillgångar med hjälp av olika värderingstekniker.

Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultaträkningen

En finansiell tillgång värderad till verkligt värde via resultaträkningen utgör en av följande kategorier. Antingen (1) handlas det med det finansiella instrumentet eller så har den i enlighet med (2) den s.k. fair value option vid initial redovisning klassificerats på detta sätt. För att den förstnämnda kategorin skall vara tillämplig krävs att tillgången förvärvades med huvudsyfte att säljas inom en snar framtid och att den ingår i en portfölj och det finns ett bevisat mönster av kortfristiga realiseringar av vinster. Samtliga Volvos finansiella instrument som värderats till verkligt värde via resultaträkningen tillhör kategori 1.

Derivat, inklusive inbäddade derivat som separerats från sina huvudkontrakt, klassificeras som om de innehas för handel om de inte utgör part i en bevisligen effektiv säkringsredovisning eller utgör en finansiell garanti. Vinster och förluster på dessa tillgångar redovisas i resultaträkningen.

Ett finansiellt kontrakt innehållande ett eller flera inbäddade derivat klassificeras i sin helhet som en finansiell tillgång vars värdeförändringar redovisas via resultaträkningen om inte:

- det inbäddade derivatet inte påverkar det framtida kassaflödet hänförligt till det finansiella tillgången.
- separering av det inbäddade derivatet krävs.

Gjorda kortfristiga placeringar värderas till sina verkliga värden och förändringen av dessa värden redovisas via resultaträkningen. Kortfristiga placeringar vilka huvudsakligen består av räntebärande finansiella instrument redovisas i not 21.

Volvo klassificerar finansiella derivat som finansiella tillgångar vars värdeförändringar redovisas via resultaträkningen om de bevisligen inte används i en effektiv säkring. Samtliga derivat redovisas nedan i denna not.

Finansiella tillgångar som hålles till förfall

Finansiella tillgångar som hålles till förfall utgör tillgångar med fasta betalningar och förfallotid samt att Volvo har en intention samt förmåga att inneha tillgången till förfall. Efter initial värdering värderas dessa tillgångar till upplupet anskaffningsvärde i enlighet med effektivräntemetoden med justering för eventuella nedskrivningar. Vinster och förluster redovisas i resultaträkningen när tillgången avyttras eller skrivs ned samt i takt med att den upplupna räntan redovisas. Volvo har för närvarande inga placeringar klassificerade i denna kategori.

Lånefordringar och kundfordringar

Lånefordringar och kundfordringar utgör icke derivativa finansiella tillgångar med fasta eller fastställbara betalningsplaner och som inte handlas med på en aktiv marknad. Lån och fordringar redovisas efter initial värdering till upplupet anskaffningsvärde i enlighet med effektivräntemetoden. Vinster och förluster redovisas i resultaträkningen när lånen eller fordringarna avyttras eller skrivs ned samt i takt med att den upplupna räntan redovisas.

Kundfordringar redovisas initialt till verkligt värde, vilket i normalfallet motsvarar nominellt belopp. I det fall betalningsvillkor överstiger ett år upptas fordran till det diskonterade nuvärdet. Avsättning för osäkra fordringar görs löpande efter genomförd bedömning rörande om kundernas betalningsförmåga har förändrats.

Volvo särredovisar olika lån och fordringar. Av not 16, Långfristiga fordringar i kundfinansieringsverksamhet framgår att det i huvudsak utgörs av fordringar gällande avbetalningsköp och finansiell leasing. Av not 17 Övriga långfristiga fordringar framgår bland annat Övriga lån till utomstående. Av not 19, Kortfristiga fordringar i kundfinansieringsverksamhet framgår Avbetalningsköp, finansiell leasing samt återförsäljarfinansiering och av not 20 Övriga kortfristiga fordringar framgår huvudsakligen kundfordringar.

Tillgångar som är tillgängliga för försäljning

Kategorin inkluderar tillgångar som är tillgängliga för försäljning eller som inte har klassificerats som någon av de övriga tre kategorierna. De värderas initialt till sina verkliga värden plus transaktionskostnader. Värdeförändringar redovisas direkt mot eget kapital. När tillgången säljs återförs de ackumulerade värdeförändringarna till resultaträkningen. Orealiserade värdenedgångar redovisas i eget kapital om inte nedgången anses vara annat än temporär. Om värdenedgången är väsentlig eller har varat under en längre tid ska värdet skrivas ned över resultaträkningen. Om händelsen som föranledde nedskrivningen inte längre föreligger kan den reverseras över resultaträkningen om det inte rör sig om egetkapitalinstrument.

Intjänad eller betald ränta hänförligt till dessa tillgångar redovisas i resultaträkningen som en del av finansnettot i enlighet med effektivräntemetoden. Erhållen utdelning hänförligt till dessa tillgångar redovisas i resultaträkningen som Resultat från övriga aktier och andelar.

Volvo redovisar aktier och andelar i noterade bolag till marknadsvärde på balansdagen, med undantag av de investeringar som kan klassas som intressebolag och joint ventures. Innehav i onoterade bolag för vilka marknadsvärde ej är tillgängligt redovisas till anskaffningsvärde. Volvo klassificerar denna typ av investeringar som tillgångar som är tillgängliga för försäljning. Av not 15 Aktier och andelar framgår Volvos innehav i aktier och andelar i börsnoterade företag.

Noter och kommentarer

Nedskrivningar

Finansiella tillgångar som värderas till verkligt värde via resultaträkningen

Nedskrivning blir inte aktuellt att redovisa för denna kategori tillgångar eftersom de löpande omvärderas till sina verkliga värden via resultaträkningen.

Tillgångar som värderas till upplupet anskaffningsvärde

Volvo genomför regelbundna kontroller för att säkerställa att redovisat värde av tillgångar värderade till upplupet anskaffningsvärde såsom lån och fordringar ej har sjunkit vilket skulle föranleda en nedskrivning redovisad i resultaträkningen. Nedskrivningen utgörs av differensen mellan redovisat värde och nuvärdet av det uppskattade framtida betalningsflödena hänförligt till den enskilda tillgången med beaktande av verkligt värde på eventuell säkerhet. Diskonteringen av framtida kassaflöden genomförs utifrån den effektiva ränta som användes initialt.

Inledningsvis skall nedskrivningsbehovet bedömas för respektive enskild tillgång. Om det på objektiva grunder inte kan fastställas att en eller flera tillgångar behöver skrivas ned, grupperas tillgångarna i enheter utifrån exempelvis likartad kreditrisk för att sedan bedöma nedskrivningsbehovet kollektivt. Enskilt nedskrivna tillgångar eller tillgångar som under tidigare perioder skrivits ned inkluderas inte i den kollektiva bedömningen.

Om förutsättningarna för en genomförd nedskrivning vid ett senare tillfälle inte längre visar sig föreligga och detta kan relateras till en inträffad händelse efter nedskrivningstillfället, reverseras nedskrivningen i resultaträkningen så länge som det redovisade värdet inte överstiger det upplupna anskaffningsvärdet vid reverseringstillfället.

När det gäller kundfordringar, skall avsättningar göras när det är fastställt att Volvo inte kommer att erhålla fordringens fulla värde enligt de ursprungliga villkoren. De exkluderas först när fordringarna bedöms som värdelösa och likvid inte kommer att erhållas.

Tillgångar som är tillgängliga för försäljning

Om en tillgång som är tillgänglig för försäljning behöver skrivas ned görs det med skillnaden mellan tillgångens anskaffningsvärde (eventuellt justerat för upplupen ränta om det rör sig om denna typ av tillgång) och dess verkliga värde. Rör det sig istället om eget kapital instrument såsom aktier skall en gjord nedskrivning inte reverseras över resultaträkningen. Däremot skall nedskrivningar som har gjorts på skuld – instrument (räntebärande instrument) helt eller delvis återföras i resultaträkningen, i det fall en händelse som bevisligen har inträffat efter det att nedskrivningen genomfördes identifieras och som påverkar värderingen av tillgången.

Säkringsredovisning

Volvo använder finansiella derivat, exempelvis valutaterminer, ränteterminer och ränteswapar för att hantera upp- och nedgångar i räntevärdet och eller valutafluktuationer. Derivatet värderas initialt till

sina verkliga värden och omvärderas vid påföljande tillfällen till sina verkliga värden via resultaträkningen om de bevisligen inte inkluderas i ett effektivt säkrings samband. Derivat redovisas som en tillgång när de innehar ett positivt värde och som skuld när de innehar ett negativt värde. Vinster och förluster på derivat som inte uppfyller kraven för säkringsredovisning redovisas i resultaträkningen. För 2006 redovisades 10 Mkr i resultatet avseende ineffektiva kassaflödessäkringar. Följande typer av säkringar kan användas:

- Verkligt värdesäkring används för att säkra sig mot en risk avseende förändringar i tillgångars och skulders verkliga värde eller mot ett ännu ej redovisat finansiellt åtagande.
- Kassaflödessäkring används för att säkra sig mot förändringar i framtida kassaflöden som antingen är beroende av en enskild risk hänförligt till en tillgång eller skuld eller en trolig framtida transaktion med avseende ett ännu ej redovisat finansiellt åtagande.
- Säkring av utländska nettoinvesteringar.

För att säkringsredovisning ska kunna användas måste ett antal kriterier vara uppfyllda; positionen som säkras är identifierad och exponerad för kurs- och ränteförändringar, avsikten med lånet/ instrumentet är att utgöra en säkring samt att säkringen effektivt skyddar den underliggande positionen mot förändringar i dess värde. Finansiella instrument som används i syfte att skydda framtida valutaflöden betraktas som en säkring om flödet med stor sannolikhet bedöms inträffa.

För att få tillämpa säkringsredovisning enligt IAS 39 skall effektiviteten i säkringen ligga inom intervallet 80–125%. När det gäller kassaflödessäkringar redovisas effektiv del av säkringen mot eget kapital och ineffektivitet mot resultaträkningen.

De finansiella instrument som används för att säkra prognosticerade kassaflöden och prognosticerad elkonsument värderas till sina verkliga värden över balansräkningens eget kapital, förutsatt att de uppställda villkoren för kassaflödessäkrad redovisning är uppfyllda. Derivatens verkliga värden utgörs huvudsakligen av deras marknadsvärden. I den omfattning som villkoren för säkringsredovisning inte är uppfyllda, redovisas värdeförändringar hänförliga till derivaten från den tidpunkt säkringen senast var effektiv i resultaträkningen. Värdeförändringar, det vill säga vinster och förluster avseende säkringar redovisas vid samma tidpunkt som vinster och förluster på de poster som säkrats och vars värdeförändring påverkar koncernens konsoliderade egna kapital.

Volvo tillämpar också säkringsredovisning för vissa nettoinvesteringar i utlandsverksamhet. Det löpande resultatet från en sådan säkring redovisas i en separat del i eget kapital. Vid en eventuell avyttring redovisas det ackumulerade resultatet från säkringen i resultaträkningen.

Upplysning om redovisade respektive verkliga värden

I nedanstående tabell jämförs de redovisade värdena och de verkliga värdena avseende finansiella instrument.

	31 dec, 2004		31 dec, 2005		31 dec, 2006	
	Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde
Tillgångar						
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultaträkningen						
Volvokoncernens utestående valutarisk kontrakt – kommersiell exponering	-	-	560	560	1.074	1.074
Volvokoncernens utestående råvarukontrakt	-	-	54	54	25	25
Volvokoncernens utestående ränterisk kontrakt – finansiell exponering	-	-	2.823	2.823	2.661	2.661
	-	-	3.437	3.437	3.760	3.760
Investeringar som hålls till förfall	-	-	-	-	-	-
Lånefordringar och kundfordringar						
Kundfinansieringsfordringar	51.193	51.948	64.466	65.365	64.742	64.832
Lån till utomstående och övriga räntebärande fordringar	2.098	2.126	680	643	840	840
	53.291	54.074	65.146	66.008	65.582	65.672
Finansiella tillgångar som kan säljas						
Aktier och andelar för vilka:						
ett marknadsvärde kan beräknas ¹	670	169	253	253	740	740
ett marknadsvärde ej kan beräknas ²	420	-	303	-	356	-
	1.090	169	556	253	1.096	740
Summa	54.381	54.243	69.139	69.698	70.438	70.172
Skulder						
Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen						
Volvokoncernens utestående valutarisk kontrakt – kommersiell exponering	-	-	1.292	1.292	310	310
Volvokoncernens utestående råvarukontrakt	-	-	11	11	47	47
Volvokoncernens utestående ränterisk kontrakt – finansiell exponering	-	-	2.675	2.675	820	820
	-	-	3.978	3.978	1.177	1.177
Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde						
Långfristiga obligationslån och övriga lån	40.411	41.441	43.626	43.944	38.818	40.575
Kortfristiga banklån och övriga lån	21.396	20.360	30.321	30.463	28.100	27.032
	61.807	61.801	73.947	74.407	66.918	67.607
Summa	61.807	61.801	77.925	78.385	68.095	68.784
Derivatinstrument³						
Volvokoncernens utestående valutarisk kontrakt – kommersiell exponering	176	1.371	-	-	-	-
Volvokoncernens utestående råvarukontrakt	-	-25	-	-	-	-
Volvokoncernens utestående ränterisk kontrakt – finansiell exponering	252	924	-	-	-	-

1 Avser Volvos ägande i Deutz AG värderade till marknadsvärde.

2 Onoterade aktier och andelar, där marknadsvärde inte kan fastställas på ett tillförlitligt sätt, har värderats till anskaffningsvärde. Ingen enskild av dessa aktieposter representerar något materiellt belopp.

3 Verkligt värde för derivatinstrument redovisas från och med 2005 i balansräkningen i enlighet med IAS39. Verkligt värde överensstämmer med bokfört värde för dessa instrument.

4 Verkligt värde för finansiella instrument har uppskattas med avseende på ränterisk.

Noter och kommentarer

Olika kategorier av finansiella instrument behandlas i separata noter som angivits ovan. Nedan följer en redovisning av derivatinstrument och optioner.

Finansiella tillgångar som värderas till verkligt värde via resultaträkningen

Utestående derivatinstrument för hantering av valuta- och ränterisker relaterade till finansiella tillgångar och skulder för vilka säkringsredovisning inte tillämpas

	31 dec, 2004			31 dec, 2005			31 dec, 2006		
	Nominellt belopp	Redovisat värde	Verkligt värde	Nominellt belopp	Redovisat värde	Verkligt värde	Nominellt belopp	Redovisat värde	Verkligt värde
Ränteswappar									
- fordran	76.667	1.659	2.919	101.483	2.348	2.348	92.651	2.412	2.412
- skuld	68.018	-1.585	-2.144	116.824	-2.222	-2.222	30.578	-598	-598
Ränteterminskontrakt									
- fordran	47.156	168	168	29.090	120	120	114.886	209	209
- skuld	30.872	-182	-182	27.001	-112	-112	80.331	-197	-197
Valuteterminskontrakt									
- fordran	17.120	286	286	18.619	355	355	8.077	124	124
- skuld	8.273	-82	-107	14.474	-331	-331	18.423	-124	-124
Köpta optioner									
- fordran	-	-	-	-	0	0	-	21	21
- skuld	200	-	-4	502	-5	-5	200	-4	-4
Utställda optioner									
- fordran	133	0	0	0	0	0	603	3	3
- skuld	1.946	-12	-12	822	-5	-5	442	-5	-5
Totalt		252	924		148	148		1.841	1.841

Förändring i marknadsvärde på ovanstående instrument redovisas i finansnettot, se not 11 Övriga finansiella intäkter och kostnader.

Utestående termins- och optionskontrakt för valutakurrsäkring av kommersiella valutarisker för vilka säkringsredovisning tillämpas

	31 dec, 2004			31 dec, 2005			31 dec, 2006		
	Nominellt belopp	Redovisat värde	Verkligt värde	Nominellt belopp	Redovisat värde	Verkligt värde	Nominellt belopp	Redovisat värde	Verkligt värde
Valuteterminskontrakt									
- fordran	26.203	264	1.775	37.754	536	536	28.930	1.034	1.034
- skuld	9.982	-88	-511	36.980	-1.272	-1.272	18.494	-304	-304
Köpta optioner									
- fordran	2.831	-	112	4.769	51	51	5.423	54	54
- skuld	-	-	-	3	-3	-3	-	-	-
Utställda optioner									
- fordran	233	-	0	-	-	-	-	-	-
- skuld	2.729	-	-5	4.142	-44	-44	4.394	-20	-20
Delsumma		176	1.371		-732	-732		764	764
Råvaruteterminskontrakt									
- fordran	-10	-	7	394	54	54	94	25	25
- skuld	243	-	-32	71	-11	-11	-510	-47	-47
Totalt		176	1.346		-689	-689		742	742

Av de finansiella instrument som redovisas i tabellen ovan har kontrakt med ett marknadsvärde av 754 använts för säkringsredovisning.

Säkringsredovisning

Kassaflödessäkringar

Finansiella instrument som används för säkring av valutarisk i prognosticerade kassaflöden och elkonsumtion har i enlighet med IAS 39 redovisats till marknadsvärde vilket debiterats eller krediterats en separat del av eget kapital förutsatt att de upptäckta villkoren för

kassaflödessäkrad redovisning är uppfyllda. I den omfattning som villkoren inte är uppfyllda har värdeförändringar redovisats i resultaträkningen. Positiva och negativa värdeförändringar med avseende på säkringsinstrument redovisas vid samma tidpunkt som värdeförändringar med avseende på de poster som säkrast påverkar koncernens konsoliderade egna kapital. Av tabell i not 23 Eget Kapital framgår hur valutariskreserven har förändrats under året.

Volvokoncernens utestående termins- och optionskontrakt för säkring av kommersiella valuta risker

Miljoner		Valutor			Övriga	Marknads-
		USD	GBP	EUR	valutor	värde
					Netto SEK	
Förfalloår 2007	belopp	1.748	253	790	5.944	
Förfalloår 2008	belopp	184	-	-	-	
Förfalloår 2009	belopp	51	-	-	-	
Totalt		1.983	253	790	5.944	
Genomsnittlig kontraktskurs		7,29	13,43	9,15		
Marknadsvärde av utestående terminskontrakt		598	7	39	120	764

Säkrad andel av prognosticerade framtida flöden ligger för samtliga perioder inom ramen för Volvos valutapolicy.

Volvo testar alla kassaflödessäkringar för effektivitet när de ingås. Säkringen bedöms vara effektiv när det prognosticerade framtida kassaflödets valutafluktuation och förfallotidpunkt överensstämmer med säkringsinstrumentets. Säkringsrelationen testas löpande fram till förfallotidpunkten. Om de identifierade relationerna inte längre bedöms effektiva redovisas valutafluktuationen på säkringsinstrumentet från den tiden säkringen senast bedömdes effektiv, i koncernens resultaträkning. För 2006 har Volvo redovisat en intäkt om 10 Mkr (-3) avseende ineffektivitet på kassaflödessäkringar.

Säkring av pris på framtida elkonsumtion anses vara effektiv när förutbestämda faktorer som påverkar elpriset överensstämmer i prognoser över framtida elförbrukning och designerat säkringsinstrument. Under 2006 har inga ineffektiva säkringar av framtida elkonsumtion identifierats.

Säkring av ränte- och valutarisk på lån

Avseende finansiella instrument som används för säkring av ränte- och valutarisk på lån har Volvo valt att inte använda säkringsredovisning. Orealiserade vinster och förluster fram till det finansiella instrumentets slutdag har för dessa derivat har belastat finansnettot.

Säkring av nettoinvesteringar i utlandet

Volvo tillämpar säkringsredovisning för vissa nettoinvesteringar i utlandsverksamhet. Det löpande resultatet från en sådan säkring redovisas som en separat post inom eget kapital. Vid utgången av 2006 redovisas 63 Mkr i eget kapital avseende säkring av nettoinvesteringar i utlandsverksamhet. 37 Mkr har redovisats i resultatet avseende avslutade säkringar.

Moderbolaget AB Volvo

Organisationsnummer 556012-5790.

Förvaltningsberättelse

Under året förvärvade AB Volvo 58,2 miljoner aktier, motsvarande 19% av aktierna, i den japanska lastbilstillverkaren Nissan Diesel. Köpeskillingen uppgick till cirka 2,0 miljarder kronor. AB Volvo har dessutom köpt samtliga 57,5 miljoner preferensaktier i Nissan Diesel för cirka 3,5 miljarder kronor.

I resultat från aktier och andelar i koncernföretag ingår utdelningar med 399 Mkr (9.161; 101), erhållna koncernbidrag och transferprisjusteringar om netto 8.721 Mkr (5.360; 5.673) samt nedskrivningar av aktieinnehav med 192 Mkr (8.420; 1.364). Inlösen av preferensaktier i VNA Holding Inc gav i moderbolaget en realisationsförlust på 363 Mkr.

Bokfört värde av aktier och andelar i koncernföretag uppgick till 40.419 Mkr (40.812; 40.393), varav 39.870 Mkr (40.298; 39.878) avsåg aktier i helägda dotterbolag. Dotterbolagens motsvarande egna kapital (inklusive kapitalandel i obeskattade reserver men exklusive minoritetens andel) uppgick till 76.232 Mkr (67.804; 55.831).

Av aktier och andelar i utomstående företag avsåg 5.642 Mkr (0; 0) intresseföretag som i koncernbokslutet redovisas enligt kapitalandelsmetoden. De delar av intresseföretagens egna kapital som motsvarar AB Volvos ägarandel var 180 Mkr (85; 90). I aktier och andelar i intresseföretag ingår 19% av aktierna i Nissan Diesel bokförda till 2.001 Mkr. Börsvärdet på dessa aktier uppgick vid årsskiftet till 1.341 Mkr. Dessutom ingår preferensaktier i Nissan Diesel bokförda till 3.493 Mkr. I aktier och andelar i utomstående företag ingår börsnoterade aktier i Deutz AG bokförda till 740 Mkr, vilket motsvarar börsvärdet vid årsskiftet. Innehavet i Deutz AG omvärderas till marknadsvärde från och med den 1 januari 2005 med anledning av tillämpning av ny redovisningsprincip, IAS 39 Finansiella instrument, från samma tidpunkt. Se även not 1 Redovisningsprinciper.

Finansiella nettotillgångar/skulder uppgick till -3.589 Mkr (6.052; 5.541).

Eget riskbärande kapital (eget kapital med tillägg av obeskattade reserver) uppgick till 51.240 Mkr eller 89% av balansomslutningen. Vid utgången av 2005 var motsvarande andel 92%.

Resultaträkning

Mkr		2004	2005	2006
Nettoomsättning		531	663	764
Kostnad för sålda tjänster		-531	-663	-764
Bruttoresultat		0	0	0
Försäljningskostnader		-	-56	-16
Administrationskostnader	not 2	-471	-955	-621
Övriga rörelseintäkter och rörelsekostnader	not 3	5	7	5
Resultat från aktier och andelar i koncernföretag	not 4	4.409	6.620	8.565
Resultat från aktier och andelar i intresseföretag	not 5	-1	0	7
Resultat från övriga aktier och andelar	not 6	851	-1	0
Rörelseresultat		4.793	5.615	7.940
Ränteintäkter och liknande resultatposter	not 7	294	114	56
Räntekostnader och liknande resultatposter	not 7	-238	-31	-67
Övriga finansiella intäkter och kostnader	not 8	111	-108	126
Resultat efter finansiella poster		4.960	5.590	8.055
Bokslutsdispositioner	not 9	1.524	0	-2.000
Inkomstskatter	not 10	-1.338	-1.230	-1.706
Periodens resultat		5.146	4.360	4.349

Balansräkning

Mkr		31 december, 2004	31 december, 2005	31 december, 2006
Tillgångar				
Anläggningstillgångar				
Rättigheter	not 11	0	0	0
Fastigheter, maskiner och inventarier	not 11	21	16	16
Finansiella anläggningstillgångar				
Aktier och andelar i koncernföretag	not 12	40.393	40.812	40.419
Aktier och andelar i utomstående företag	not 12	691	271	6.400
Uppskjutna skattefordringar	not 10	987	198	197
Övriga långfristiga fordringar		12	11	11
Summa anläggningstillgångar		42.104	41.308	47.043
Omsättningstillgångar				
Kortfristiga fordringar hos koncernföretag		7.274	7.186	10.541
Övriga kortfristiga fordringar	not 13	1.143	114	89
Kortfristiga placeringar hos koncernföretag	not 14	6.558	7.047	-
Kassa och bank		50	0	29
Summa omsättningstillgångar		15.025	14.347	10.659
Summa tillgångar		57.129	55.655	57.702
Eget kapital och skulder				
Eget kapital				
Bundet eget kapital				
Aktiekapital (425.684.044 aktier à 6 kronor)		2.649	2.554	2.554
Reservfond		7.241	7.337	7.337
		9.890	9.891	9.891
Fritt eget kapital				
Fria fonder		-	83	515
Balanserade vinstmedel		38.929	36.777	34.481
Periodens resultat		5.146	4.360	4.349
		44.075	41.220	39.345
Summa eget kapital		53.965	51.111	49.236
Obeskattade reserver	not 15	4	4	2.004
Avsättningar				
Avsättningar för pensioner	not 16	419	200	185
Övriga avsättningar		2	71	31
		421	271	216
Långfristiga skulder				
Skulder till koncernföretag	not 17	6	6	6
Kortfristiga skulder				
Lån från koncernföretag		1.627	795	-
Leverantörsskulder		58	64	72
Övriga skulder till koncernföretag		749	2.505	5.757
Aktuell skatteskuld		-	441	50
Övriga kortfristiga skulder	not 18	299	458	361
		2.733	4.263	6.240
Summa eget kapital och skulder		57.129	55.655	57.702
Ställda panter		-	-	-
Eventualförpliktelser	not 19	120.738	133.595	126.276

Förändringar i Eget kapital

Mkr	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital			Total	Summa eget kapital
	Aktiekapital	Reservfond	Överkursfond	Fond för verkligt värde	Balanserade vinstmedel		
Enligt balansräkning 31 december 2003	2.649	7.241	-	-	50.878	50.878	60.768
Effekt av byte av redovisningsprincip	-	-	-	-	235	235	235
Enligt balansräkning 1 januari 2004	2.649	7.241	-	-	51.113	51.113	61.003
Kontantutdelning	-	-	-	-	-3.356	-3.356	-3.356
Utdelning av aktier i Ainax AB	-	-	-	-	-6.310	-6.310	-6.310
Återköp av egna aktier	-	-	-	-	-2.532	-2.532	-2.532
Aktierelaterade ersättningar	-	-	-	-	14	14	14
Periodens resultat	-	-	-	-	5.146	5.146	5.146
Enligt balansräkning 31 december 2004	2.649	7.241	-	-	44.075	44.075	53.965
Effekt av byte av redovisningsprincip	-	-	-	-	-501	-501	-501
Enligt balansräkning 1 januari 2005	2.649	7.241	-	-	43.574	43.574	53.464
Nedsättning av aktiekapital	-95	-	-	-	-	-	-95
Avsättning till reservfond	-	95	-	-	-	-	95
Kontantutdelning	-	-	-	-	-5.055	-5.055	-5.055
Återköp av egna aktier	-	-	-	-	-1.764	-1.764	-1.764
Aktierelaterade ersättningar	-	1	-	-	22	22	23
Omvärdering av innehav i noterade bolag	-	-	-	83	-	83	83
Periodens resultat	-	-	-	-	4.360	4.360	4.360
Enligt balansräkning 31 december 2005	2.554	7.337	-	83	41.137	41.220	51.111
Kontantutdelning	-	-	-	-	-6.775	-6.775	-6.775
Aktierelaterade ersättningar	-	-	40	-	119	159	159
Omvärdering av innehav i noterade bolag	-	-	-	392	-	392	392
Periodens resultat	-	-	-	-	4.349	4.349	4.349
Enligt balansräkning 31 december 2006	2.554	7.337	40	475	38.830	39.345	49.236

Aktiekapitalets fördelning på olika aktieslag m m framgår av kommentar till koncernens bokslut (not 23). Moderbolaget tillämpar från den 1 januari 2005 Redovisningsrådets rekommendation RR 32

Redovisning för juridiska personer, med retroaktiv tillämpning från den 1 januari 2004. För närmare beskrivning av effekterna se not 1 Redovisningsprinciper och not 3 övergång till IFRS.

Kassaflödesanalys

Mkr	2004	2005	2006
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat	4.793	5.615	7.940
Avskrivningar som belastat detta resultat	1	1	1
Övriga ej kassapåverkande poster not 20	-4.726	1.222	-2.676
Förändringar i rörelsekapital:			
Ökning (-)/minskning (+) av fordringar	111	13	-155
Ökning (+)/minskning (-) av skulder och avsättningar	-20	-40	-163
Erhållna räntor och liknande poster	282	272	325
Erlagda räntor och liknande poster	-210	-220	-314
Övriga finansiella poster	32	26	21
Betalda/erhållna inkomstskatter	75	-	-2.066
Kassaflöde från den löpande verksamheten	338	6.889	2.913
Investeringsverksamheten			
Investeringar i anläggningar	-2	0	0
Försäljning av anläggningar	4	7	-
Aktier och andelar i koncernföretag, netto not 20	-670	348	-162
Aktier och andelar i utomstående företag, netto not 20	15.082	1	-5.737
Räntebärande fordringar inklusive kortfristiga placeringar, netto not 20	0	14.414	988
		1.344	-
Återstår efter nettoinvesteringar	14.752	8.233	-2.986
Finansieringsverksamheten			
Ökning (+)/ minskning (-) av lån not 20	-3.180	-975	2.743
Utdelning till AB Volvos aktieägare	-3.356	-5.055	-6.775
Återköp av egna aktier	-2.532	-9.068	-1.764
		-7.794	-
Förändring av likvida medel	5.684	439	-7.018
Likvida medel vid årets början	924	6.608	7.047
Likvida medel vid årets slut	6.608	7.047	29

Likvida medel

I likvida medel ingår Kassa och bank samt likvida placeringar hos Volvo Treasury.

Noter och kommentarer

Noter

Belopp i miljoner kronor (Mkr) där ej annat anges. Belopp inom parentes anger tidigare års värde.

Inköp och försäljning mellan koncernföretag

Av nettoomsättningen avsåg 664 (567; 426) koncernföretag, medan inköpen från koncernföretag uppgick till 380 (356; 126).

Ersättning till revisorer

Arvoden och övriga ersättningar till externa revisorer uppgick för verksamhetsåret 2006 till 28 (31; 26), varav 20 (10; 13) avseende revision, fördelat på PricewaterhouseCoopers 20 (10; 13) och övriga 0 (0; 0), samt 8 (21; 13) avseende konsultationer utförda av PricewaterhouseCoopers.

Not 1 Redovisningsprinciper

En redogörelse för Volvos redovisningsprinciper återfinns i kommentar till koncernens bokslut not 1.

Moderbolaget tillämpar från och med den 1 januari 2005 Redovisningsrådets rekommendation RR 32:05 Redovisning för juridiska personer med retroaktiv omräkning från den 1 januari 2004. Rekommendationen innebär att juridiska personer vars värdepapper på balansdagen är noterade på svensk börs eller auktoriserad marknadsplats som huvudregel skall tillämpa de IFRS/IAS som tillämpas i koncernredovisningen. Jämförelsesiffror för 2004, i tabeller och noter, omräknades i förekommande fall i 2005 års årsredovisning. IAS 39 Finansiella instrument: Redovisning och värdering, tillämpas i moderbolaget från och med den 1 januari 2005. Moderbolaget tillämpar även RR 32:06 för det undantag i tillämpningen av IAS 39 som avser redovisning och värdering av finansiella garantiavtal till förmån för dotter- och intresseföretag.

Volvokoncernen tillämpar IAS 19 Ersättningar till anställda i sin finansiella rapportering. I moderbolaget tillämpas liksom tidigare år FAR:s Rekommendation Nr 4 Redovisning av pensionsskuld och pensionskostnad. Detta innebär skillnader vid redovisning av förmånsbaserade planer avseende pensioner samt vid värdering av förvaltningsstillgångar placerade i Volvos pensionsstiftelse.

Skillnaden mellan avskrivningar enligt plan och skattemässigt gjorda avskrivningar redovisas i moderbolaget som ackumulerade överavskrivningar, vilka ingår i obeskattade reserver. I koncernens balansräkning görs en uppdelning av dessa mellan uppskjuten skatteskuld och eget kapital.

Redovisning av koncernbidrag har skett i enlighet med Redovisningsrådets Akutgrupps uttalande. Koncernbidragen redovisas bland Resultat från aktier och andelar i koncernföretag.

RR 32:05 har för moderbolaget främst haft betydelse inom följande tre områden:

Redovisning av säkringar

RR 32:05 medger inte säkringsredovisning i juridisk person av nettoinvesteringar i utlandsverksamhet. Moderbolaget har tidigare säkrat aktier i ett utländskt dotterbolag med ett lån i motsvarande valuta. Detta lån har redovisats till anskaffningskurs och således inte

omvärderats. Enligt IAS 21 skall lån i utländsk valuta räknas om till balansdagens kurs. Övergångseffekten den 1 januari 2004 redovisas i eget kapital medan omvärderingar från och med 2004 redovisas via resultaträkningen.

Aktierelaterade ersättningar

De aktiebaserade incitamentsprogram som antagits av bolagsstämman fr o m 2004 omfattas av IFRS 2, Aktierelaterade ersättningar.

Investeringar i bolag

I överensstämmelse med IAS 39 skall alla investeringar i bolag, med undantag av de investeringar som kan klassas som intressebolag, redovisas till marknadsvärde över balansräkningen. Övergångseffekten den 1 januari 2005 som kan hänföras till denna redovisningsförändring är knuten till AB Volvos investering i Deutz AG.

De viktigaste förändringarna för moderbolaget genom införandet av RR 32:05 är ytterligare beskrivet nedan i avstämningstabellerna för eget kapital och nettoresultat.

Omräkning av eget kapital i sammandrag

Mkr	040101	041231	050101
Eget kapital enligt 2004 års årsredovisning	60.768	53.668	53.668
Omvärdering av lån	235	283	283
Aktierelaterade ersättningar	-	14	14
Investeringar i noterade bolag	-	-	-501
Eget kapital efter byte av redovisningsprincip	61.003	53.965	53.464

Omräkning av nettoresultat i sammandrag

Mkr	2004
Nettoresultat enligt 2004 års årsredovisning	5.098
Omvärdering av lån	66
Uppskjuten skatt	-18
Nettoresultat efter byte av redovisningsprincip	5.146

Not 2 Administrationskostnader

I administrationskostnader ingår avskrivningar på 1 (1; 1) varav 1 (1; 1) avser maskiner och inventarier och 0 (0; 0) byggnader.

Not 3 Övriga rörelseintäkter och rörelsekostnader

Övriga rörelseintäkter och rörelsekostnader inkluderar vinstdelning till de anställda med 2 (1; 0).

Not 4 Resultat från aktier och andelar i koncernföretag

Av resultatet avser 399 (9.161; 101) utdelningar från koncernföretag. Av utdelningarna avser 300 anteciperad utdelning från Volvo Financial Services AB. Aktierna i Volvo Information Technology AB och Kommersiella Fordon Europa AB har skrivits ned med 32 respektive 160. År 2005 skrevs aktierna i Volvo Global Trucks AB ned med 8.420.

Transferprisjusteringar och koncernbidrag uppgår netto till 8.721 (5.360; 5.673). Inlösen av preferensaktierna i VNA Holding Inc har inneburit en realisationsförlust på 363. 2005 innebar avyttringen av Celero Support AB en realisationsvinst på 518.

Not 5 Resultat från aktier och andelar i intresseföretag

Resultat från aktier och andelar i intresseföretag som i koncernbokslutet redovisas enligt kapitalandelsmetoden uppgick till 7 vilket avser utdelning från Nissan Diesel. Resultatandelen i Blue Chip Jet I HB uppgår till 0 (0; -1).

Not 6 Resultat från övriga aktier och andelar

År 2004 gjordes omvärderingar av aktieinnehav med 820, vilket avsåg återföring av tidigare års nedskrivning av Scania AB med 915

och nedskrivning av Henlys Group Plc med 95. Försäljning av samtliga aktier i Bilja AB medförde en realisationsvinst på 28.

Not 7 Ränteintäkter och räntekostnader

Av ränteintäkter och liknande resultatposter, 56 (114; 294), utgjorde räntor från koncernföretag 56 (112; 289) och av räntekostnader och liknande resultatposter, 67 (31; 238), avsåg 61 (31; 213) räntor till koncernföretag.

2004 ingick ränteswappar i ränteintäkter med 53 och i räntekostnader med 112. Från och med 2005 redovisas dessa netto och ingår i räntekostnaderna med 1 (3).

Not 8 Övriga finansiella intäkter och kostnader

Bland övriga finansiella intäkter och kostnader ingår valutakursdifferenser på lån, intäkter för garantiprovisioner från koncernföretag, kostnader för bekräftade kreditfaciliteter och kostnader för Volvo-aktiens registrering på olika fondbörser. År 2004 ingår även återbetalda räntor och kvarskatteavgifter med anledning av en skatte-

dom i kammarrätten samt kostnader i samband med utdelning av aktierna i Ainax AB till Volvos aktieägare. Valutakursdifferenser på lån har räknats om för 2004 med anledning av nya redovisningsprinciper. För ytterligare information se not 1 Redovisningsprinciper.

Not 9 Bokslutsdispositioner

	2004	2005	2006
Avskrivning utöver plan	-1	0	0
Periodiseringsfonder	1.525	-	-2.000
Summa	1.524	0	-2.000

Noter och kommentarer

Not 10 Inkomstskatter

	2004	2005	2006
Aktuell skatt	92	-331	-1.705
Uppskjuten skatt	-1.430	-899	-1
Summa inkomstskatter	-1.338	-1.230	-1.706

Aktuell skatt fördelas enligt följande:

	2004	2005	2006
Aktuell skatt för perioden	-	-331	-1.740
Justering av aktuell skatt för tidigare perioder	92	-	35
Summa aktuell skatt	92	-331	-1.705

Yrkanden till följd av tidigare genomförd taxeringsrevision för vilka reservering ej bedömts erforderlig motsvarar en kostnad om - (-; 135). Beloppet ingår bland eventalförpliktelser.

Uppskjuten skatt avser en beräknad skatt på förändringen av underskottsavdrag samt så kallade temporära skillnader. Uppskjutna skattefordringar redovisas i den mån det är sannolikt att beloppet kan utnyttjas mot framtida skattepliktiga överskott.

Uppskjuten skatt på förändring av underskottsavdrag uppgår till - (-942; -1.427) och på förändring av övriga temporära skillnader till -1 (43; -3). Inkomstskatter på 110 avseende tidigare perioder har i samband med byte av redovisningsprincip redovisats direkt mot eget kapital den 1 januari 2004.

De främsta orsakerna till skillnaden mellan skatt enligt gällande skattesats (28%) och redovisad inkomstskatt för perioden framgår av nedanstående tabell.

	2004	2005	2006
Resultat före skatt	6.484	5.590	6.055
Inkomstskatt enligt gällande skattesats (28%)	-1.815	-1.565	-1.695
Realisationsvinster och -förluster	184	149	-102
Skattefria utdelningar	46	2.565	114
Ej skattepliktiga omvärderingar av aktieinnehav	-153	-2.358	-54
Övriga ej avdragsgilla kostnader	26	-24	-15
Övriga ej skattepliktiga intäkter	282	3	11
Justering av aktuell skatt för tidigare perioder	92	-	35
Periodens inkomstskatt	-1.338	-1.230	-1.706

Specifikation av uppskjutna skattefordringar

	2004	2005	2006
Underskottsavdrag	942	-	-
Reserv för osäkra fordringar	1	1	1
Avsättningar för pensionsförpliktelser	154	177	196
Övriga avdragsgilla temporära skillnader	0	20	-
Övriga skattepliktiga temporära skillnader	-110	-	-
Uppskjutna skattefordringar	987	198	197

Not 11 Immateriella och materiella anläggningstillgångar

Anskaffningsvärde	Värde enligt balansräkning	Värde enligt balansräkning	Försäljningar/ utrangeringar	Värde enligt balansräkning
	2004	2005		2006
Rättigheter	52	52	-	52
Summa immateriella anläggningstillgångar	52	52	-	52
Byggnader	9	6	-	6
Mark och markanläggningar	4	3	-	3
Maskiner och inventarier	49	48	0	48
Summa materiella anläggningstillgångar	62	57	0	57

Ackumulerade avskrivningar	Värde enligt balansräkning	Värde enligt balansräkning	Årets avskrivningar ¹	Försäljningar/ utrangeringar	Värde enligt balansräkning	Nettovärde enligt balansräkning
	2004 ²	2005 ²	2006 ¹	2006 ²	2006 ³	
Rättigheter	52	52	-	-	52	0
Summa immateriella anläggningstillgångar	52	52	-	-	52	0
Byggnader	1	1	0	0	1	5
Mark och markanläggningar	-	0	0	-	0	3
Maskiner och inventarier	40	40	1	-1	40	8
Summa materiella anläggningstillgångar	41	41	1	-1	41	16

Taxeringsvärdet för byggnader var 3 (3; 5) samt för mark 2 (1; 2). Investeringar i materiella anläggningstillgångar uppgick till 0 (0; 2). Beslutade men vid utgången av 2006 ännu ej genomförda investeringar uppgick till 3 (0; 0).

1 Inklusive nedskrivningar.

2 Inklusive ackumulerade nedskrivningar.

3 Anskaffningsvärde minus ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar.

Not 12 Aktier och andelar

Innehavet av aktier och andelar specificeras i AB Volvos innehav av aktier, sid 149-151. Förändringar av innehavet av aktier och andelar framgår nedan:

	Koncernföretag			Utomstående företag		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006
Enligt balansräkning 31 december föregående år	41.329	40.393	40.812	813	691	271
Övergångseffekt investeringar i noterade bolag	-	-	-	-	-501	-
Förvärv/nyteckningar/utdelningar	133	8.682	491	-	-	5.737
Avyttringar	-81	-26	-1.053	-25	-2	-
Aktieägartillskott	376	183	361	-	-	-
Nedskrivningar	-1.364	-8.420	-192	-97	0	-
Omvärdering av investeringar i noterade bolag	-	-	-	-	83	392
Enligt balansräkning 31 december	40.393	40.812	40.419	691	271	6.400

Aktier och andelar i koncernföretag

Under första kvartalet 2006 överfördes 491 till det nybildade bolaget Volvo Automotive Finance (China) Ltd för Volvokoncernens framtida kundfinansieringsverksamhet i Kina.

Aktieägartillskott lämnades till ZAO Volvo Vostok, 34, Volvo Information Technology AB, 300 och Volvo Italia Spa med 27.

Inlösen av preferensaktier i VNA Holding Inc innebar en minskning av innehavet med 1.053.

Nedskrivning gjordes vid årsskiftet av innehaven i Volvo Information Technology AB och Kommersiella Fordon Europa AB med 32 respektive 160.

2005: Samtliga aktier i Volvo Lastvagnar AB, 8.678, erhöles som utdelning från Volvo Global Trucks AB, varefter aktierna i Volvo Global Trucks AB skrevs ned med 8.420 och avyttrades koncerninternt till bokfört värde.

Aktieinnehavet i servicebolaget Celero Support AB med bokfört värde 25 avyttrades.

Aktieägartillskott lämnades till Volvo Financial Services AB med 183.

2004: Resterande 2% av aktierna i Kommersiella Fordon Europa AB förvärvades för 28 genom tvångsinlösen. Förvärvskostnaderna ökade med 4 och vid årsskiftet skrevs innehavet ned med 643.

25% av aktierna i VFS Servizi Finanziari Spa förvärvades koncerninternt för 101.

Avyttring skedde koncerninternt av aktieinnehaven i sju vilande koncernföretag med totalt bokfört värde på 82.

Aktieägartillskott lämnades till Alviva AB med 2 och till Celero Support AB med 10, varefter aktierna skrevs ned med motsvarande belopp.

Aktieägartillskott lämnades också till Volvo Bussar AB, 18, Volvo Global Trucks AB, 1 och till Volvo Financial Services AB, 345.

Nedskrivning gjordes vid årsskiftet av innehaven i Sotrof AB, 600, Volvo China Investment Co Ltd, 99 och Volvo Penta UK, 10.

Aktier och andelar i utomstående bolag

Den 21 mars 2006 förvärvade AB Volvo 40 miljoner aktier, motsvarande 13% av aktierna, i den japanska lastbilstillverkaren Nissan Diesel av Nissan Motor, med en option på Nissan Motors resterande 6% inom fyra år. Köpeskillingen uppgick till 1.505. Innehavet redovisas som ett intressebolag, eftersom Volvo bedömer att betydande inflytande föreligger.

Under tredje kvartalet utnyttjade AB Volvo sin option och köpte ytterligare 6% av aktierna i Nissan Diesel av Nissan Motor för 496. Totalt äger AB Volvo nu 19% av aktierna i Nissan Diesel. Dessutom

har AB Volvo köpt samtliga 57,5 miljoner preferensaktier i Nissan Diesel från Nissan Motor och japanska banker för sammanlagt 3.493. Köpeskillingen för preferensaktierna har lagts till värdet och redovisas som innehav i intressebolag. De preferensaktier som Volvo förvärvat kan under perioden 2008-2014 i omgångar konverteras till aktier. Preferensaktierna skulle efter full konvertering komma att motsvara 165,1 miljoner aktier, vilket tillsammans med dagens 19-procentiga innehav motsvarar 46,5% av röster och kapital i Nissan Diesel. Den totala köpeskillingen för 46,5% av röster och kapital i Nissan Diesel uppgår till 5.494.

Under året har kapital på 148 lämnats till det nybildade handelsbolaget Blue Chip Jet II HB.

Henlys Group Plc har likviderats under 2006. Innehavet har varit helt nedskrivet sedan 2004.

Moderbolaget tillämpar från och med den 1 januari 2005 IAS 39 Finansiella instrument: Redovisning och värdering, och i överensstämmelse med denna skall alla investeringar i bolag, med undantag av de investeringar som kan klassas som intressebolag, redovisas till marknadsvärde i balansräkningen. Omvärderingen av AB Volvos innehav i det börsnoterade bolaget Deutz AG har inneburit en ökning av värdet med 392 under 2006. Innehavet har dessutom ökat med 95 genom förvärv av ytterligare aktier.

2005: AB Volvos innehav i Deutz AG omvärderades till marknadsvärde. Övergångseffekten den 1 januari 2005 uppgick till -501, varefter värdet ökade med 83 under året. Se även not 1 Redovisningsprinciper.

2004: AB Volvo avyttrade samtliga sina B-aktier i Scania AB till Deutsche Bank för 14.905. Till följd av försäljningen gjordes en nedskrivning av AB Volvos innehav i Scania AB under det fjärde kvartalet 2003. Affären genomfördes som ett led i Volvos åtagande gentemot EU-kommissionen att avyttra Scania-aktierna senast den 23 april 2004. Efter försäljningen ägde AB Volvo cirka 27,3 miljoner A-aktier i Scania AB. Innehavet omvärderades till börskursen den 15 april vilket innebar en positiv resultat-effekt 2004 på 915. Vid AB Volvos bolagsstämma den 16 april 2004 godkändes styrelsens förslag att överföra alla A-aktier i Scania till Ainax AB och att därefter dela ut dessa till Volvos aktieägare. Värdet av utdelningen av Ainax uppgick till 6.310. Aktierna i Ainax delades ut till Volvos aktieägare den 8 juni 2004.

Under 2004 skrevs Volvos innehav i Henlys Group Plc ned helt och en kostnad på 95 togs därvid mot resultatet.

Aktieinnehavet i Bilia AB med bokfört värde 25 avyttrades. Andelarna i Blue Chip Jet II HB skrevs ned med 1.

Noter och kommentarer

Not 13 Övriga kortfristiga fordringar

	2004	2005	2006
Kundfordringar	14	14	17
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	135	72	35
Övriga fordringar	994	28	37
Summa	1.143	114	89

Reserven för osäkra fordringar uppgick vid årets utgång till 5 (5; 5).

Av övriga fordringar år 2004 utgjorde 979 en fordran på Renault SA. AB Volvo och Renault SA undertecknade ett förlikningsavtal avseende den tvist som bolagen haft sedan 2001 rörande Volvos förvärv av Renault V.I. I enlighet med förlikningsavtalet överförde Renault SA EUR 108 M till AB Volvo den 26 januari 2005.

Not 14 Kortfristiga placeringar hos koncernföretag

Kortfristiga placeringar hos koncernföretag omfattar likvida placeringar hos Volvo Treasury på – (7.047; 6.558).

Not 15 Obeskattade reserver

Sammansättning och förändring av obeskattade reserver	Värde enligt balansräkning 2004	Boksluts-dispositioner 2005	Värde enligt balansräkning 2005	Boksluts-dispositioner 2006	Värde enligt balansräkning 2006
Periodiseringsfond	–	–	–	2.000	2.000
Akkumulerade överavskrivningar					
Mark	3	–	3	–	3
Maskiner och inventarier	1	0	1	0	1
Summa	4	0	4	2.000	2.004

Not 16 Avsättningar för pensioner

Avsättningar för pensioner och liknande förmåner motsvarar det försäkringstekniskt beräknade värdet för åtaganden som ej försäkrats hos tredje part eller tryggats genom överföring av medel till pensionsstiftelser. Det inkluderar åtaganden som förfaller till betalning inom ett år. AB Volvo har försäkrat pensionsborgenärernas rättigheter hos tredje part. Av redovisat belopp avsåg 0 (0; 26) avtalsenliga åtaganden inom ramen för PRI-systemet. Under 2005 medförde övergången från förmånsbestämda pensionsplaner till premiebestämda system för vissa högre chefer en minskning av avsättningar för pensioner. För ytterligare information se kommentar till koncernens bokslut not 34.

Volvos Pensionsstiftelse bildades 1996 för tryggnad av pensionsåtaganden enligt ITP-planen. I samband med bildandet tillfördes stiftelsen ett förvaltningskapital uppgående till 224 vilket motsvarade värdet på pensionsförpliktelserna vid denna tidpunkt. Sedan bildandet har ytterligare kapital om netto 25 tillförts stiftelsen.

Pensionskostnaderna i AB Volvo uppgick till 90 (93; 79).

Kapitalvärdet av samtliga pensionsförpliktelser i AB Volvo uppgick vid 2006 års utgång till 576. Dessa har tryggats dels genom "Avsättningar för pensioner" och dels genom medel i pensionsstiftelser. På AB Volvo belöpande tillgångar i pensionsstiftelserna värderade till marknadsvärde översteg motsvarande förpliktelser med 71.

Not 17 Långfristiga skulder

De långfristiga lånen förfaller till betalning enligt följande:

2012 eller senare	6
Summa	6

Not 18 Övriga kortfristiga skulder

	2004	2005	2006
Löner och källskatter	53	59	72
Övriga skulder	156	279	136
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	90	120	153
Summa	299	458	361

Inga säkerheter är ställda för de kortfristiga skulderna. Övriga skulder har räknats om för 2004 med anledning av nya redovisningsprinciper. För ytterligare information se not 1 Redovisningsprinciper.

Not 19 Eventualförpliktelser

Av eventualförpliktelserna 126.276 (133.595; 120.738) var 126.244 (133.462; 120.591) lämnade för koncernföretag.

Garantier för olika kreditprogram ingår med belopp som motsvarar kreditramarna. Dessa uppgår till 120.612 (127.987; 115.266), varav för koncernföretag 120.587 (127.982; 115.261).

Vid utgången av respektive år uppgick utnyttjat belopp till 62.194 (67.908; 53.142), varav för koncernföretag 62.162 (67.776; 53.130).

Not 20 Kassaflöde

Övriga ej kassapåverkande poster

	2004	2005	2006
Omvärderingar av aktieinnehav	545	8.421	192
Utdelningar, transferprisjusteringar och koncernbidrag	-5.273	-6.940	-3.296
Resultat vid försäljning av aktier	-27	-519	363
Övrigt	29	260	65
Summa	-4.726	1.222	-2.676

Ytterligare information framgår av not 4, 5 och 6.

Aktier och andelar i koncernföretag, netto

	2004	2005	2006
Investeringar	-703	-197	-853
Försäljningar	33	545	691

Nettoinvesteringar i aktier och andelar i koncernföretag

	2004	2005	2006
Nettoinvesteringar i aktier och andelar i koncernföretag	-670	348	-162

Investeringar och försäljningar av koncernföretag framgår av not 12.

Aktier och andelar i utomstående företag, netto

	2004	2005	2006
Investeringar	-	-	-5.737
Försäljningar	15.082	1	0

Nettoinvesteringar i aktier och andelar i utomstående bolag

	2004	2005	2006
Nettoinvesteringar i aktier och andelar i utomstående bolag	15.082	1	-5.737

Avyttring av aktieinnehavet i Scania AB innebar 2004 ett positivt kassaflöde om 15.029.

Övriga investeringar och försäljningar av utomstående företag framgår av not 12.

Räntebärande fordringar inklusive kortfristiga placeringar, netto

	2004	2005	2006
Nya lämnade lån	0	-	-
Erhållna amorteringar	-	988	-

Förändring räntebärande fordringar, netto

	2004	2005	2006
Förändring räntebärande fordringar, netto	0	988	-

Ökning/minskning av lån

	2004	2005	2006
Nyupptagna lån	-	-	3.433
Amorteringar	-3.180	-975	-690
Förändring lån, netto	-3.180	-975	2.743

Noter och kommentarer

Not 21 Finansiella risker och instrument

En redogörelse för Volvos redovisningsprinciper avseende finansiella instrument återfinns i not 1, not 36 och not 37 i kommentarer till koncernens bokslut. Säkringstransaktioner för AB Volvo utförs av Volvo Treasury AB. Moderbolaget har använt sig av ränteswappar för

att säkra finansiella skulder i koncernföretag. Swapparna har förfalloår mellan 2007 och 2009. Under 2004 har AB Volvo valutasäkrat kortfristig fordran och skuld avseende avtalat förlikningsbelopp mellan AB Volvo och Renault SA (Se not 13). Dessa kontrakt förföll den 26 januari, 2005.

Utestående derivatinstrument för hantering av valuta- och ränterisker relaterade till finansiella tillgångar och skulder

	31 december 2004			31 december 2005			31 december 2006		
	Nominellt belopp	Redovisat värde	Marknadsvärde	Nominellt belopp	Redovisat värde	Marknadsvärde	Nominellt belopp	Redovisat värde	Marknadsvärde
Ränteswappar									
- skuld	4.563	-17	-17	-	-	-	5.430	-4	-4
- fordran	-	-	-	6.284	13	13	-	-	-
Valutaterminkontrakt									
- fordran	1.942	13	13	-	-	-	-	-	-

Not 22 Personal

Löner och ersättningar uppgick till 204 (141; 140). De sociala kostnaderna uppgick till 142 (125; 111) varav pensionskostnader 105 (93; 79). Härav avsåg 32 (4; 53) styrelse och VD. Bolagets utestående pensionsförpliktelser till dessa uppgick till 141 (211; 400).

Antalet anställda var vid årets slut 176 personer (144; 144). Uppgifter om medelantal anställda, löner och ersättningar inklusive personaloptionsprogram samt könsfördelning av styrelse och ledande befattningar finns i kommentar till koncernens bokslut not 34.

Sjukfrånvaro	2004	2005	2006
Total sjukfrånvaro av ordinarie arbetstid, %	2,2	2,1	1,4
varav sammanhängande sjukfrånvaro på 60 dagar eller mer utgör, %	70,9	64,6	44,0
Sjukfrånvaro av ordinarie arbetstid			
Män, %	0,8	1,2	0,8
Kvinnor, %	3,6	3,0	2,1
29 år eller yngre, %	0,9	0,4	0,7
30-49 år, %	1,2	2,3	0,9
50 år eller äldre, %	3,6	2,2	2,4

AB Volvos innehav av aktier

AB Volvos innehav av aktier och andelar i utomstående företag	Organisationsnummer	Procentuellt innehav ¹	31 dec, 2005 Redovisat värde, Mkr	31 dec, 2006 Redovisat värde, Mkr
Nissan Diesel, Japan	-	19	-	5.494
Deutz AG, Tyskland	-	7	253	740
Blue Chip Jet II HB, Sverige	969717-2105	50	-	148
Blue Chip Jet I HB, Sverige	969639-1011	40	0	0
Övriga innehav			18	18
Summa redovisat värde, utomstående företag			271	6.400

1 Procenttalen avser såväl andel av kapitalet som andel av röstvärdet.

AB Volvos innehav av aktier och andelar i väsentliga koncernföretag	Organisationsnummer	Procentuellt innehav	31 dec, 2005 Redovisat värde, Mkr	31 dec, 2006 Redovisat värde, Mkr
Volvo Lastvagnar AB, Sverige	556013-9700	100	8.678	8.678
Volvo Truck Center Sweden AB, Sverige	556072-7777	100	-	-
Volvo Finland AB, Finland	-	100	-	-
VTC Holland Holding NV, Nederländerna	-	100	-	-
Volvo Europe Finance NV, Belgien	-	100	-	-
Volvo Europa Truck NV, Belgien	-	100	-	-
Volvo Otomotiv Turk Ltd STI, Turkiet	-	100	-	-
Volvo Trucks de Mexico, Mexiko	-	100	-	-
Volvo India Ltd, Indien	-	100	-	-
Volvo Commercial Vehicles Australia Pty, Australien	-	100	-	-
Volvo Holding Sverige AB, Sverige	556539-9853	100	7.634	7.634
BRS Ltd, Storbritannien	-	100	-	-
Mack Canada Inc, Kanada	-	100	-	-
Volvo Construction Equipment North America, Kanada	-	100	-	-
Volvo Polska Sp.O.O., Polen	-	100	-	-
Volvo Southern Africa, Pty Ltd, Sydafrika	-	100	-	-
Volvo do Brasil Veiculos Ltda, Brasilien	-	100	-	-
Banco Volvo (Brasil) SA, Brasilien	-	100	-	-
Laponia Sudeste Ltda, Brasilien	-	100	-	-
Volvo Holding France SA, Frankrike	-	100	-	-
Volvo Trucks France SAS, Frankrike	-	100	-	-
Volvo Compact Equipment SAS, Frankrike	-	100	-	-
Volvo CE Europe SAS, Frankrike	-	100	-	-
VFS Finance France SAS, Frankrike	-	100	-	-
VFS Location France SAS, Frankrike	-	100	-	-

AB Volvos innehav av aktier och andelar i väsentliga koncernföretag (forts.)	Organisations-nummer	Procentuellt innehav	31 dec, 2005 Redovisat värde, Mkr	31 dec, 2006 Redovisat värde, Mkr
Renault Trucks SAS, Frankrike	-	100	-	-
Renault Trucks UK Ltd, Storbritannien	-	100	-	-
Renault Trucks Deutschland GmbH, Tyskland	-	100	-	-
Renault VI España SA, Spanien	-	100	-	-
Renault Trucks España, Spanien	-	100	-	-
Renault Trucks Italia Spa, Italien	-	100	-	-
Mack Trucks Inc., USA	-	100	3.225	3.225
Mack de Venezuela CA, Venezuela	-	100	-	-
Mack Trucks Australia Pty Ltd, Australien	-	100	-	-
Volvo Bussar AB, Sverige	556197-3826	100	1.877	1.877
Volvo Bussar Säfte AB, Sverige	556058-3485	100	-	-
Volvo Bus Finland Oy, Finland	-	100	-	-
Prévost Car inc, Kanada	-	100	-	-
Volvo Construction Equipment NV, Nederländerna	-	100	2.582	2.582
Volvo Construction Equipment AB, Sverige	5566021-9338	100	-	-
Volvo Maskin AS, Norge	-	100	-	-
Volvo Construction Equipment Europe Ltd, Storbritannien	-	100	-	-
Volvo Construction Equipment Europe GmbH, Tyskland	-	100	-	-
Volvo Compact Equipment GmbH & Co KG, Tyskland	-	100	-	-
Volvo Motor Graders Ltd, Kanada	-	100	-	-
AB Volvo Penta, Sverige	556034-1330	100	421	421
Volvo Aero AB, Sverige	556029-0347	100	2.885	2.885
Volvo Aero Engine Services AB, Sverige	556328-9171	100	-	-
Volvo Aero Norge AS, Norge	-	78	-	-
VNA Holding Inc., USA	-	100	3.510	2.456
Volvo Group North America Inc., USA	-	100	-	-
Volvo Trucks Canada Inc., Kanada	-	100	-	-
Arrow Trucks Sales Inc., USA	-	100	-	-
Volvo Construction Equipment North America Inc., USA	-	100	-	-
Volvo Penta of The Americas Inc., USA	-	100	-	-
Volvo Aero Services LP, USA	-	100	-	-
Volvo Commercial Finance LLC The Americas, USA	-	100	-	-
VFS US LLC, USA	-	100	-	-
Volvo Treasury North America, USA	-	100	-	-
Volvo Treasury Canada Inc., Kanada	-	100	-	-

AB Volvos innehav av aktier och andelar i väsentliga koncernföretag (forts.)	Organisationsnummer	Procentuellt innehav	31 dec, 2005 Redovisat värde, Mkr	31 dec, 2006 Redovisat värde, Mkr
Volvo Financial Services AB, Sverige	556000-5406	100	1.413	1.413
VFS International AB, Sverige	556316-6064	100	-	-
VFS Financial Services BV, Nederländerna	-	100	-	-
VFS Financial Services (UK) Ltd, Storbritannien	-	100	-	-
VFS Deutschland GmbH, Tyskland	-	100	-	-
VFS Financial Services Spain EFC SA, Spanien	-	100	-	-
VFS Canada Inc, Kanada	-	100	-	-
Volvo Treasury AB, Sverige	556135-4449	100	3.044	3.044
Volvo Treasury Asia Ltd, Singapore	-	100	-	-
Sotrof AB, Sverige	556519-4494	100	1.388	1.388
Volvo Logistics AB, Sverige	556197-9732	100	-	-
Danafjord AB, Sverige	556006-8313	100	-	-
Volvo Group Finance Europe BV, Nederländerna	-	100	1.003	1.003
Volvo Korea Holding AB, Sverige	556531-8572	100	-	-
Volvo Construction Equipment Korea Co Ltd, Sydkorea	-	100	-	-
Volvo China Investment Co Ltd, Kina	-	100	523	523
Shanghai Sunwin Bus Co, Kina ²	-	50	-	-
XIAN Silver Bus Co, Kina ²	-	50	-	-
Volvo Automotive Finance (China) Ltd, Kina	-	100	-	491
Volvo Truck & Bus Ltd, Storbritannien ¹	-	100	413	413
Volvo Holding Mexico, Mexico	-	100	388	388
Volvo Technology Transfer AB, Sverige	556542-4370	100	361	361
Volvo Technology AB, Sverige	556542-4321	100	-	-
Volvo Powertrain AB, Sverige	556000-0753	100	348	348
Volvo Information Technology AB, Sverige	556103-2698	100	8	276
Volvo Parts AB, Sverige	556365-9746	100	200	200
Volvo Group Insurance Försäkrings AB, Sverige	516401-8037	100	182	182
Volvo Business Services AB, Sverige	556029-5197	100	107	107
Volvo Danmark Holding AS, Danmark	-	100	104	104
VFS Servizi Finanziari Spa, Italien ³	-	100	101	101
Kommersiella Fordon Europa AB, Sverige	556049-3388	100	249	89
Volvo Norge AS, Norge	-	100	56	56
Volvo Malaysia Sdn, Malaysia	-	100	48	48
ZAO Volvo Vostok, Ryssland ⁴	-	100	0	34
Volvo Italia Spa, Italien	-	100	0	27
Rossareds Fastighets AB, Sverige	556009-1190	100	26	26
Volvo Penta UK Ltd, Storbritannien	-	100	16	16
Volvo East Asia (Pte) Ltd, Singapore	-	100	9	9
Volvo Automotive Holding BV, Nederländerna	-	100	3	3
Volvo Information Technology GB Ltd, Storbritannien	-	100	3	3
Övriga bolag			7	8
Summa redovisat värde, koncernföretag⁵			40.812	40.419

1 VTC Holding och AB Volvo äger tillsammans 100%.

2 Joint ventures. Redovisas i Volvokoncernen enligt klyvningsmetoden.

3 Volvo Italia och AB Volvo äger tillsammans 100%.

4 Volvo Trucks Deutschland och AB Volvo äger tillsammans 100%.

5 AB Volvos andel av dotterbolagens egna kapital (inklusive kapitaldel i obeskattade reserver) utgjorde 76.232 (67.804).

Förslag till vinstfördelning

AB Volvo	Mkr
Kvarstående vinstmedel	34.997
Tillkommer nettoresultat för 2006	4.349
Summa	39.345

Styrelsen och verkställande direktören föreslår att ovanstående belopp disponeras enligt följande:

	Mkr
Till aktieägarna utdelas 25,00 kronor per aktie	10.120
Till nästa år överföres	29.225
Summa	39.345

Med anledning av att styrelsen föreslår att årsstämman den 4 april 2007 dels beslutar om ordinarie utdelning med 25 kronor per aktie, dels beslutar om ett automatiskt inlösenförfarande, innefattande minskning av aktiekapitalet, samt reducering av balanserade vinstmedel, för återbetalning till aktieägarna med ett belopp motsvarande 25 kronor per aktie, får styrelsen härmed avge följande yttrande enligt 18 kap 4 § och 20 kap 8 § aktiebolagslagen.¹

Föreslagen ordinarie utdelning och minskning av aktiekapitalet med återbetalning till aktieägarna reducerar bolagets soliditet från 85,3 procent till 77,4 procent och koncernens, exklusive Financial Services, soliditet från 43,5 procent till 37,2 procent, beräknat per 31 december 2006. Styrelsen anser denna soliditet vara betryggande med beaktande av den bransch koncernen är verksam inom.

Enligt styrelsens uppfattning kommer den föreslagna ordinarie utdelningen och minskningen av aktiekapitalet för återbetalning till aktieägarna inte att påverka bolagets och koncernens förmåga att infria sina betalningsförpliktelser och bolaget och koncernen har god beredskap att hantera såväl förändringar med avseende på likviditeten som oväntade händelser.

Styrelsen anser att bolaget och koncernen har förutsättningar att ta framtida affärsrisker och även tåla eventuella förluster. Föreslagen ordinarie utdelning och minskning av aktiekapitalet för återbetalning till aktieägarna kommer inte att negativt påverka bolagets och koncernens förmåga att göra ytterligare affärsmässigt motiverade investeringar i enlighet med styrelsens planer.

Utöver vad som ovan anförts har styrelsen övervägt andra kända förhållanden som kan ha betydelse för bolagets och koncernens ekonomiska ställning. Ingen omständighet har därvid framkommit som gör att föreslagen ordinarie utdelning och minskning av aktiekapitalet för återbetalning till aktieägarna inte framstår som försvarlig.

Om årsstämman fattar beslut i enlighet med styrelsens förslag om ordinarie utdelning samt minskning av aktiekapitalet för återbetalning till aktieägarna och fondemission kommer 18,680 miljoner kronor att återstå av fritt eget kapital, beräknat per 31 december 2006.

Enligt styrelsens bedömning kommer bolagets och koncernens egna kapital efter föreslagen ordinarie utdelning och minskning av aktiekapitalet för återbetalning till aktieägarna att vara tillräckligt stort i förhållande till verksamhetens art, omfattning och risker.

Bolagets egna kapital skulle ha varit 475.922.222,00 kr mindre om tillgångar och skulder inte värderats till verkligt värde enligt 4 kap. 14 a § årsredovisningslagen.

1 Styrelseledamöterna Martin Linder, Olle Ludvigsson och Johnny Rönnkvist har reserverat sig mot styrelsens förslag till utdelning och inlösen med anledning av att de föreslagna beloppen enligt deras bedömning är för höga eftersom bolaget kommer att behöva kapital för förvärv och andra investeringar samt för att säkerställa bolagets utveckling i samband med framtida ekonomiska nedgångar.

Härmed försäkras, såvitt vi känner till, att

- årsredovisningen är upprättad i enlighet med god redovisningssed för aktiemarknadsbolag;
- lämnade uppgifter stämmer med de faktiska förhållandena; och
- ingenting av väsentlig betydelse är utelämnat som skulle kunna påverka den bild av bolaget som skapas av denna årsredovisning.²

2 Denna försäkran, som har lämnats i enlighet med punkt 3.6.2 i svensk kod för bolagsstyrning, innebär inte att styrelsen och verkställande direktören påtar sig något ansvar utöver vad som följer av aktiebolagslagen (2005:551).

Göteborg den 21 februari 2007

Finn Johnsson

Peter Bijur

Per-Olof Eriksson

Tom Hedelius

Leif Johansson

Philippe Klein

Louis Schweitzer

Ying Yeh

Martin Linder

Olle Ludvigsson

Johnny Rönnkvist

Revisionsberättelse har avgivits den 21 februari 2007

PricewaterhouseCoopers AB

Göran Tidström
Auktoriserad revisor
Huvudansvarig revisor

Olov Karlsson
Auktoriserad revisor

Revisionsberättelse för AB Volvo

Vi har granskat årsredovisningen, koncernredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning i AB Volvo för år 2006. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår i detta dokument på sidorna 46–77 och 86–152. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för räkenskapshandlingarna och förvaltningen och för att årsredovisningslagen tillämpas vid upprättandet av årsredovisningen samt för att internationella redovisningsstandarder IFRS sådana de antagits av EU och årsredovisningslagen tillämpas vid upprättandet av koncernredovisningen. Vårt ansvar är att uttala oss om årsredovisningen, koncernredovisningen och förvaltningen på grundval av vår revision.

Revisionen har utförts i enlighet med god revisions sed i Sverige. Det innebär att vi planerat och genomfört revisionen för att med hög men inte absolut säkerhet försäkra oss om att årsredovisningen och koncernredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter. En revision innefattar att granska ett urval av underlagen för belopp och annan information i räkenskapshandlingarna. I en revision ingår också att pröva redovisningsprinciperna och styrelsens och verkställande direktörens tillämpning av dem samt att bedöma de betydelsefulla uppskattningar som styrelsen och verkställande direktören gjort när de upprättat årsredovisningen och koncernredovisningen samt att utvärdera den samlade informatio-

nen i årsredovisningen och koncernredovisningen. Som underlag för vårt uttalande om ansvarsfrihet har vi granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i bolaget för att kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören är ersättningskyldig mot bolaget. Vi har även granskat om någon styrelseledamot eller verkställande direktören på annat sätt har handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen. Vi anser att vår revision ger oss rimlig grund för våra uttalanden nedan.

Årsredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en rättvisande bild av bolagets resultat och ställning i enlighet med god redovisnings sed i Sverige. Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med internationella redovisningsstandarder IFRS sådana de antagits av EU och årsredovisningslagen och ger en rättvisande bild av koncernens resultat och ställning. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker att årsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och för koncernen, disponerar vinsten i moderbolaget enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Göteborg den 21 februari 2007

PricewaterhouseCoopers AB

Göran Tidström
Auktoriserad revisor
Huvudansvarig revisor

Olov Karlsson
Auktoriserad revisor

11-årsöversikt

I 11-årsöversikten redovisas respektive år med då gällande redovisningsprinciper. Tidigare år räknas inte om när nya principer införs. Åren 1996–2003 är redovisade enligt god redovisningssed i Sverige för respektive år. Från och med 2004 är redovisningen baserad på IFRS. Övergången till IFRS beskrivs i noten 3.

Koncernens resultaträkning

Mkr	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Nettoomsättning	156.060	183.625	212.936	125.019	130.070	189.280	186.198	183.291	211.076	240.559	258.835
Kostnad för sålda produkter	-121.249	-138.990	-163.876	-99.501	-104.548	-155.592	-151.569	-146.879	-164.170	-186.662	-199.054
Bruttoresultat	34.811	44.635	49.060	25.518	25.522	33.688	34.629	36.412	46.906	53.897	59.781
Forsknings- och utvecklingskostnader	-8.271	-8.659	-10.104	-4.525	-4.876	-5.391	-5.869	-6.829	-7.614	-7.557	-8.354
Försäljningskostnader	-14.895	-17.160	-19.042	-8.865	-10.140	-15.766	-16.604	-16.866	-19.369	-20.778	-21.213
Administrationskostnader	-6.685	-7.018	-8.091	-4.791	-4.974	-6.709	-5.658	-5.467	-5.483	-6.301	-6.551
Övriga rörelseintäkter och kostnader	-1.087	-3.141	-2.634	-611	622	-4.096	-4.152	-1.367	-618	-588	-3.466
Resultat från andelar i intresseföretag	314	2.929	444	567	444	50	182	200	27	-557	61
Resultat från övriga aktier och andelar	9.007	1.168	4.526	170	70	1.410	309	-3.579	830	37	141
Resultat vid försäljning av dotterbolag	-	-	-	26.695	-	-	-	-	-	-	-
Strukturkostnader	-	-	-2.331	-	-	-3.862	-	-	-	-	-
Rörelseresultat	13.194	12.754	11.828	34.158	6.668	-676	2.837	2.504	14.679	18.153	20.399
Ränteintäkter och liknande resultatposter	4.530	3.197	1.268	1.812	1.588	1.275	1.217	1.096	821	654	666
Räntekostnader och liknande resultatposter	-3.114	-2.699	-1.315	-1.505	-1.845	-2.274	-1.840	-1.888	-1.254	-972	-585
Övriga finansiella intäkter och kostnader	-407	-76	-162	131	-165	-191	-201	-55	-1.210	181	-181
Resultat efter finansiella poster	14.203	13.176	11.619	34.596	6.246	-1.866	2.013	1.657	13.036	18.016	20.299
Inkomstskatter	-1.825	-2.583	-3.140	-2.270	-1.510	326	-590	-1.334	-3.129	-4.908	-3.981
Periodens resultat	12.378	10.593	8.479	32.326	4.736	-1.540	1.423	323	9.907	13.108	16.318
Hänförligt till:											
Moderbolagets aktieägare	12.477	10.481	8.437	32.222	4.709	-1.467	1.393	298	9.867	13.054	16.268
Minoritetsintresse i resultat	-99	112	42	104	27	-73	30	25	40	54	50
	12.378	10.593	8.479	32.326	4.736	-1.540	1.423	323	9.907	13.108	16.318

Koncernens resultaträkning med Financial Services redovisat enligt kapitalandelsmetoden

Mkr	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Nettoomsättning	150.425	178.531	205.712	116.382	120.392	180.615	177.080	174.768	202.171	231.191	248.135
Kostnad för sålda produkter	-135.027	-158.077	-92.772	-97.131	-149.477	-145.453	-141.256	-158.453	-180.823	-192.242	
Bruttoresultat	43.504	47.635	23.610	23.261	31.138	31.627	33.512	43.718	50.368	55.893	
Forsknings- och utvecklingskostnader	-8.659	-10.104	-4.525	-4.876	-5.391	-5.869	-6.829	-7.614	-7.557	-8.354	
Försäljningskostnader	-16.763	-18.468	-8.117	-9.285	-14.663	-15.393	-15.891	-18.317	-19.616	-19.999	
Administrationskostnader	-6.889	-7.950	-4.632	-4.651	-6.474	-5.464	-5.259	-5.310	-6.147	-6.352	
Övriga rörelseintäkter och kostnader	-3.015	-2.515	-587	309	-3.071	-2.989	-540	7	-397	-3.292	
Resultat från Financial Services	375	681	1.066	1.499	325	490	926	1.365	2.033	2.301	
Resultat från andelar i intresseföretag	3.033	354	478	341	-86	126	166	2	-568	61	
Resultat från övriga aktier och andelar	1.168	4.526	170	70	1.408	309	-3.581	828	37	141	
Resultat vid försäljning av dotterbolag	-	-	26.695	-	-	-	-	-	-	-	
Strukturkostnader	-	-	-2.331	-	-	-3.862	-	-	-	-	
Rörelseresultat	13.194	12.754	11.828	34.158	6.668	-676	2.837	2.504	14.679	18.153	20.399

Koncernens balansräkning

Mkr	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Immateriella anläggningstillgångar	2.277	3.284	5.778	6.618	6.925	17.525	17.045	16.756	17.612	20.421	19.117
Fastigheter, maskiner och inventarier	26.458	30.793	36.207	19.788	22.231	33.234	30.799	30.640	31.151	35.068	34.379
Tillgångar i operationell leasing	4.968	13.501	22.285	12.337	14.216	27.101	23.525	21.201	19.534	20.839	20.501
Aktier och andelar	12.412	4.583	3.393	29.213	30.481	27.798	27.492	22.206	2.003	751	6.890
Varulager	23.148	27.993	32.128	21.438	23.551	31.075	28.305	26.459	28.598	33.937	34.211
Fordringar i kundfinansierings- verksamhet	15.552	32.304	46.798	34.313	41.791	48.784	46.998	46.002	51.193	64.466	64.742
Räntebärande fordringar	4.080	4.667	4.735	18.617	19.228	8.079	5.490	6.632	3.384	1.897	4.116
Övriga fordringar	25.603	27.087	34.197	24.019	26.352	39.946	33.990	32.621	35.747	42.881	42.567
Anläggningstillgångar för försäljning	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	805
Likvida medel	26.661	20.603	20.224	29.269	15.968	27.383	25.578	28.735	34.746	36.947	31.099
Tillgångar	141.159	164.815	205.745	195.612	200.743	260.925	239.222	231.252	223.968	257.207	258.427
Eget kapital ¹	58.380	62.850	70.235	98.236	88.931	85.576	78.525	72.636	70.155	78.760	87.188
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	3.150	3.296	2.936	2.130	2.632	14.647	16.236	15.288	14.703	11.986	8.692
Övriga avsättningar	14.988	19.657	25.187	14.832	14.941	18.427	16.721	15.048	14.993	18.556	20.970
Lån	31.886	41.217	64.230	53.345	66.233	81.568	72.437	74.092	61.807	74.885	66.957
Skulder hänförliga till anläggnings- tillgångar för försäljning	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	280
Övriga skulder	32.755	37.795	43.157	27.069	28.006	60.707	55.303	54.188	62.310	73.020	74.340
Eget kapital och skulder	141.159	164.815	205.745	195.612	200.743	260.925	239.222	231.252	223.968	257.207	258.427
1 varav minoritetsintresse	504	899	860	544	593	391	247	216	229	260	284
Ställda pantar	6.503	6.743	5.388	3.930	2.990	3.737	3.610	3.809	3.046	3.255	1.960
Eventualförpliktelser	6.188	5.406	6.737	6.666	6.789	10.441	9.334	9.611	9.189	7.850	7.726

Koncernens balansräkning med Financial Services redovisat enligt kapitalandelsmetoden

Mkr	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Immateriella anläggningstillgångar	2.258	3.262	5.692	6.518	6.781	17.366	16.919	16.662	17.570	20.348	19.054
Fastigheter, maskiner och inventarier	24.720	28.755	33.944	17.318	19.652	30.370	27.789	27.248	27.260	31.330	30.493
Tillgångar i operationell leasing	49	1.366	1.817	1.611	4.245	15.020	11.155	8.976	8.477	10.260	11.822
Aktier och andelar	16.359	9.894	11.744	35.296	37.366	35.145	34.750	30.022	10.116	10.357	16.565
Varulager	23.042	27.756	31.883	21.053	22.998	30.557	27.564	25.848	28.291	33.583	33.893
Fordringar i kundfinansierings- verksamhet	0	227	384	9	15	114	99	118	230	1.377	1.193
Räntebärande fordringar	4.060	4.664	4.715	18.617	19.286	12.426	8.495	9.413	12.127	7.691	13.214
Övriga fordringar	24.312	25.802	31.398	21.075	24.882	38.815	34.256	33.079	36.535	43.992	43.335
Anläggningstillgångar för försäljning	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	805
Likvida medel	23.170	16.605	15.439	24.465	10.958	24.874	24.154	28.102	34.628	36.047	29.907
Tillgångar	117.970	118.331	137.016	145.962	146.183	204.687	185.181	179.468	175.234	194.985	200.281
Eget kapital	58.324	62.810	70.179	98.236	88.931	85.576	78.525	72.636	70.155	78.760	87.188
Avsättningar för pensioner och liknande	3.126	3.266	2.904	2.118	2.619	14.632	16.218	15.264	14.677	11.966	8.661
Övriga avsättningar	12.618	15.962	19.435	9.861	8.277	14.085	13.893	12.792	14.115	17.164	19.385
Lån	13.432	1.047	5.018	12.206	18.233	29.710	22.494	24.677	13.968	13.097	9.779
Skulder hänförliga till anläggnings- tillgångar för försäljning	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	280
Övriga skulder	30.470	35.246	39.480	23.541	28.123	60.684	54.051	54.099	62.319	73.998	74.988
Eget kapital och skulder	117.970	118.331	137.016	145.962	146.183	204.687	185.181	179.468	175.234	194.985	200.281

11-årsöversikt

Koncernens kassaflödesanalys

Mdr	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Rörelseresultat ¹	13,2	12,8	11,8	7,5	6,7	-0,7	2,8	2,5	14,7	18,2	20,4
Avskrivningar	5,4	6,8	9,6	5,2	6,3	10,0	10,8	10,2	10,0	9,9	12,4
Övriga ej kassapåverkande poster ²		-3,5	-4,9	-0,3	-0,4	0,5	2,0	4,9	-0,1	0,4	0,7
Förändringar i rörelsekapital ²	-11,2	4,7	1,5	-1,0	-3,3	6,4	1,0	0,4	-1,4	-4,7	-2,5
Fordringar i kundfinansierings- verksamhet, netto	-4,8	-15,5	-12,8	-7,1	-4,5	-3,7	-5,7	-4,3	-7,4	-7,8	-5,2
Finansiella poster och inkomstskatt ²		-0,4	-2,0	-1,7	-1,3	-2,1	-1,3	-0,9	-0,5	-2,0	-4,3
Kassaflöde från den löpande verksamheten	2,6	4,9	3,2	2,6	3,5	10,4	9,6	12,8	15,3	14,0	21,5
Investeringar i anläggningar	-8,2	-9,9	-10,5	-4,9	-5,4	-8,1	-6,7	-6,0	-7,4	-10,3	-10,0
Investeringar i leasingtillgångar	-3,9	-9,8	-12,7	-5,6	-5,7	-5,8	-5,2	-5,3	-4,4	-4,5	-4,6
Försäljning av anläggningar och leasingtillgångar	2,0	1,8	2,6	1,6	2,1	2,6	3,2	2,9	2,4	2,6	3,2
Aktier och andelar, netto	14,1	10,7	5,5	-25,9	-1,6	3,9	-0,1	-0,1	15,1	0,3	-5,8
Förvärv och avyttringar av dotterbolag och andra affärsenheter, netto	-0,9	-1,3	-5,6	31,0	0,0	13,0	-0,2	0,0	-0,1	0,7	0,5
Räntebärande fordringar inklusive kortfristiga placeringar, netto	-7,7	10,1	3,5	-16,9	11,7	-3,7	-1,5	-2,0	-6,4	-1,3	7,7
Återstår efter nettoinvesteringar	-2,0	6,5	-14,0	-18,1	4,6	12,3	-0,9	2,3	14,5	1,5	12,5
Förändring av lån	6,8	5,6	19,5	16,3	8,1	6,2	-0,1	1,9	-8,8	3,6	-2,6
Återköp egna aktier	-	-	-	-	-11,8	-8,3	-	-	-2,5	-1,8	-
Utdelning till AB Volvos aktieägare	-1,9	-2,0	-2,2	-2,6	-3,1	-3,4	-3,4	-3,4	-3,4	-5,1	-6,8
Övrigt	-5,0	-5,9	-0,2	-0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
Förändring av likvida medel, exklusive omräkningsdifferenser	-2,1	4,2	3,1	-4,5	-2,2	6,9	-4,3	0,9	-0,2	-1,8	3,1
Omräkningsdifferenser på likvida medel	-0,3	0,3	0,3	-0,2	0,3	0,6	-0,7	-0,6	-0,2	1,1	-0,5
Förändring av likvida medel	-2,4	4,5	3,4	-4,7	-1,9	7,5	-5,0	0,3	-0,4	-0,7	2,6

1 1999, exklusive reavinst vid försäljning av Volvo Personvagnar om 26,7 miljarder kronor.

2 Redovisas på en rad 1996.

Operativt kassaflöde exklusive Financial Services

Mdr	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Rörelseresultat	12,8	12,4	11,1	6,4	5,2	-1,0	2,3	1,6	13,3	16,1	18,1
Avskrivningar	4,4	5,0	6,4	3,1	3,8	7,0	7,8	7,2	7,1	7,3	10,0
Övriga ej kassapåverkande poster		-4,0	-5,5	-0,5	-1,6	0,0	1,0	4,1	-0,6	0,2	0,6
Förändringar i rörelsekapital	-11,1	3,7	0,4	-1,6	-3,0	6,8	0,4	0,7	-1,4	-5,6	-3,1
Finansiella poster och inkomstskatt		-0,5	-2,3	-1,7	-0,8	-2,3	-1,1	-0,7	-0,2	-1,9	-3,7
Kassaflöde från den löpande verksamheten	6,1	16,6	10,1	5,7	3,6	10,5	10,4	12,9	18,2	16,1	21,9
Investeringar i anläggningar	-8,0	-9,5	-10,2	-4,7	-5,1	-7,7	-6,3	-5,8	-7,2	-9,9	-9,7
Investeringar i leasingtillgångar	-0,8	-0,5	-0,9	-0,5	-0,6	-0,5	-0,1	-0,1	-0,3	-0,3	-0,5
Försäljning av anläggningar och leasingtillgångar	1,8	1,0	1,5	0,8	0,7	1,1	1,1	0,6	0,7	0,9	0,9
Operativt kassaflöde	-0,9	7,6	0,5	1,3	-1,4	3,4	5,1	7,6	11,4	6,8	12,6

Export från Sverige

Mkr	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Volvokoncernen, totalt	54.589	58.569	64.401	52.719	46.251	50.394	52.730	49.300	62.653	71.133	80.517

Nyckeltal

Mkr	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Bruttomarginal, % ¹	22,3	24,4	23,2	20,3	19,3	17,2	17,9	19,2	21,6	21,8	22,5
Forsknings- och utvecklingskostnader i % av nettoomsättning ¹	5,3	4,9	4,9	3,9	4,1	3,0	3,3	3,9	3,8	3,3	3,4
Försäljningskostnader i % av nettoomsättning ¹	9,5	9,4	9,0	7,0	7,7	8,1	8,7	9,1	9,1	8,5	8,1
Administrationskostnader i % av nettoomsättning ¹	4,3	3,9	3,9	4,0	3,9	3,6	3,1	3,0	2,6	2,7	2,6
Avkastning på eget kapital, %	23,7	17,2	13,0	34,9	5,0	neg	1,7	0,4	13,9	17,8	19,6
Räntetäckningsgrad, ggr ¹	5,5	5,8	9,6	23,1	4,5	neg	2,2	1,9	11,0	16,7	26,1
Självfinansieringsgrad, %	26	27	16	29	39	92	110	152	163	116	189
Självfinansieringsgrad exklusive Financial Services, %	87	184	105	130	72	148	196	243	268	173	235
Finansiell nettoställning, Mkr	10.672	16.956	12.232	28.758	9.392	-7.042	-6.063	-2.426	18.110	18.675	24.679
Finansiell nettoställning i procent av eget kapital	18,3	27,0	17,4	29,3	10,6	-8,2	-7,7	-3,3	25,8	23,7	28,3
Andel eget kapital, %	41,4	38,1	34,1	50,2	44,3	32,8	32,8	31,4	31,3	30,6	33,7
Andel eget kapital exklusive Financial Services, %	49,4	53,1	51,2	67,3	60,8	41,8	42,4	40,5	40,0	40,4	43,5
Andel eget kapital exklusive minoritetsintresse, %	41,0	37,6	33,7	49,9	44,0	32,6	32,7	31,3	31,2	30,5	33,6

¹ 1996 inklusive Financial Services. Fr o m 1997 redovisas Financial Services enligt kapitalandelsmetoden.

11-årsöversikt

AKTIESTATISTIK

Data per aktie (justerat för emissioner och split)¹

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Resultat, kr ¹	26:90	23:20	19:10	73:00	11:20	-3:50	3:32	0:71	23:58	32:22	40:20
Kontantutdelning, kr	4:30	5:00	6:00	7:00	8:00	8:00	8:00	8:00	12:50	16:75	25:00 ⁹
Aktiekurs vid årets slut, kr, B-aktie	151	213	186	220	156:50	176	142	220	263:50	374:50	471:50
Direktavkastning, %, B-aktie ²	2,9	2,3	3,2	3,2	5,1	4,5	5,6	10,5 ⁸	4,7	4,5	5,3
Effektiv avkastning, %, B-aktie ³	30	46	-10	22	-23	17,6	-14,8	71,2	25,5	48,5	39,2
P/E-tal (kurs/resultat), B-aktie ⁴	6	9	9	3	14	neg	43	310	11,2	11,6	11,7
EBIT-multipel ⁵	16	9	11	10	10	25	23	14	9,2	9,3	9,8
Utdelningsandel, % ⁶	16	22	31	10	71	neg	242	1.143	53	52	62
Eget kapital, kr ⁷	125	140	157	221	222	203	187	173	170	194	215
Avkastning på eget kapital, %	23,7	17,2	13,0	34,9	5,0	neg	1,7	0,4	13,9	17,8	19,6

Övriga aktiedata

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Antal ägare vid årets slut	176.800	225.500	210.600	238.000	230.000	214.000	211.000	208.500	202.300	195.442	183.735
Antal utestående A-aktier vid årets slut, miljoner	142,2	138,6	138,6	138,6	124,7	131,7	131,7	131,7	131,5	131,4	131,4
Antal utestående B-aktier vid årets slut, miljoner	321,4	302,9	302,9	302,9	272,6	287,8	287,8	287,8	278,6	273,1	273,4
Genomsnittligt antal utestående aktier, miljoner	463,6	452,5	441,5	441,5	421,7	422,4	419,4	419,4	418,5	405,2	404,7
Årlig omsättning A-aktier, Stockholm, miljoner	23,7	23,7	34,5	27,0	42,4	40,3	27,3	31,4	42,0	39,3	56,4
Årlig omsättning B-aktier, Stockholm, miljoner	316,4	362,7	371,3	479,6	391,2	344,4	349,4	404,8	498,0	518,7	617,0
Årlig omsättning ADR, Nasdaq, miljoner	83,0	51,8	50,5	54,9	16,0	15,0	11,0	10,4	24,0	19,8	14,1

1 Fr o m 1997 har anpassning skett till Redovisningsrådets rekommendation, Inkomstskatter, RR 9. Resultat per aktie är beräknat som nettoresultat delat med genomsnittligt antal utestående aktier. Redovisning enligt IFRS för 2004, 2005 och 2006.

2 Föreslagen utdelning i kronor per aktie dividerad med börskurs vid årets slut.

3 Börskurs vid årets slut inklusive under året föreslagen utdelning dividerad med börskurs vid årets ingång (1997 inklusive inlösen, 1996 inklusive utdelning en aktie i Swedish Match, 2000 inklusive premie i samband med återköp, 2003 inklusive utdelningen av Ainax, 2006 inkluderar föreslagen aktiesplit 6:1 där den sjätte aktien är en s.k. inlösenaktie vilken vid inlösen ger 25:00 kronor i extrabetalning per aktie).

4 Börskurs vid årets slut dividerad med resultat per aktie före utspädning.

5 Marknadsvärde vid årets slut plus finansiell nettoskuld och minoritetsintresse dividerat med rörelseresultat, exklusive jämförelsestörande poster och omvärdering av aktier.

6 Kontant utdelning dividerad med resultat per aktie före utspädning.

7 Eget kapital för aktieägare i AB Volvo dividerat med antalet utestående aktier vid årets slut.

8 Inklusive utdelningen av Ainax under 2004 till ett värde motsvarande 15:05 kronor per Volvoaktie.

9 Enligt styrelsens förslag.

De största aktieägarna i Volvo, 31 december 2006¹

	Antal aktier	Röstandel, % ²	Kapitalandel, % ²
Renault SA	88.304.177	20,5	20,7
AMF Pension och fonder	17.874.900	4,1	4,2
Swedbank Robur fonder	11.098.720	2,7	2,6
Svenska Handelsbanken ³	10.458.864	6,3	2,5
SEB Fonder / Trygg Försäkring	10.245.452	5,3	2,4
Andra AP-fonden	9.862.055	4,8	2,3
Violet Partners LP	8.340.336	5,1	2,0
Alecta	7.715.000	3,3	1,8
Svenska Handelsbanken/ SPP fonder	7.442.092	1,1	1,7
AFA Försäkring	5.414.494	2,0	1,3
Totalt	176.756.000	55,3	41,5

Aktiefördelning, 31 december 2006

Innehav	Antal ägare	Röstandel, % ²	Kapitalandel, % ²
1-1.000 aktier	174.038	5,5	6,3
1.001-10.000 aktier	8.722	3,9	4,9
10.001-100.000 aktier	704	3,4	5,0
100.001-	271	87,2	83,8
Totalt	183.735	100,0	100,0

1 Som ett resultat av återköpet av egna aktier ägde AB Volvo 4,9% av bolagets egna aktier den 31 december, 2006.

2 Baserat på samtliga registrerade aktier.

3 Svenska Handelsbanken består av aktier som vid periodens utgång innehades av Svenska Handelsbanken, Svenska Handelsbankens pensionsfond, Svenska Handelsbankens personalstiftelse, Svenska Handelsbanken pensionskassa samt Oktogonen.

REDOVISNING PER AFFÄRSOMRÅDE
Nettoomsättning¹

Mkr		1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Lastbilar	Västra Europa	21.244	22.280	27.837	30.006	30.415	60.841	61.406	63.097	68.664	70.567	75.157
	Östra Europa	1.721	2.274	3.089	2.265	3.158	5.526	6.424	7.004	8.767	9.139	13.166
	Nordamerika	8.510	12.206	17.659	22.303	17.048	33.630	33.721	28.151	35.154	46.129	50.605
	Sydamerika	2.759	3.832	3.777	2.190	3.111	3.993	3.277	3.464	5.223	7.657	9.213
	Asien	2.577	2.410	2.047	2.010	3.432	4.659	5.919	9.206	12.378	13.551	8.975
	Övriga marknader	1.443	1.503	1.267	1.492	1.911	7.919	8.005	6.047	6.693	8.353	9.190
	Totalt	38.254	44.505	55.676	60.266	59.075	116.568	118.752	116.969	136.879	155.396	166.306
Bussar	Västra Europa	4.660	5.082	5.528	5.735	6.767	6.263	6.695	6.153	6.422	6.564	6.975
	Östra Europa	80	190	366	226	182	373	409	381	526	578	534
	Nordamerika	1.575	2.314	5.574	6.871	7.723	6.847	3.838	2.984	2.960	4.247	4.910
	Sydamerika	853	1.002	910	469	732	757	366	329	521	2.641	1.537
	Asien	1.112	1.562	1.519	943	1.269	1.839	2.022	1.447	1.632	1.612	2.003
	Övriga marknader	247	432	389	469	514	596	705	684	661	947	897
	Totalt	8.527	10.582	14.286	14.713	17.187	16.675	14.035	11.978	12.722	16.589	16.856
Anläggningsmaskiner	Västra Europa	7.163	7.836	9.557	9.901	10.029	10.326	10.383	11.576	12.443	14.213	16.871
	Östra Europa	93	263	336	193	255	341	454	772	1.010	1.311	1.888
	Nordamerika	3.385	5.680	6.548	5.725	5.823	6.145	5.667	5.428	8.601	10.337	11.280
	Sydamerika	598	991	957	498	776	847	709	636	922	1.238	1.358
	Asien	937	1.036	1.092	1.903	2.484	2.773	3.048	3.707	4.961	5.717	6.903
	Övriga marknader	628	847	882	662	626	703	751	1.035	1.423	2.000	2.264
	Totalt	12.804	16.653	19.372	18.882	19.993	21.135	21.012	23.154	29.360	34.816	40.564
Volvo Penta	Västra Europa	2.048	2.219	2.725	2.986	3.204	3.789	3.846	4.081	4.723	4.845	5.459
	Östra Europa	2	34	23	26	30	38	99	108	184	257	363
	Nordamerika	1.142	1.332	1.412	1.770	2.257	2.175	2.261	2.109	2.500	2.832	2.815
	Sydamerika	109	136	153	134	160	213	127	146	142	208	221
	Asien	486	643	476	692	794	988	1.141	947	1.324	1.427	1.359
	Övriga marknader	98	102	142	153	154	177	195	205	184	207	268
	Totalt	3.885	4.466	4.931	5.761	6.599	7.380	7.669	7.596	9.057	9.776	10.485
Volvo Aero	Västra Europa	2.950	3.682	4.231	4.560	4.651	4.788	3.422	3.951	3.130	3.346	3.489
	Östra Europa	8	6	47	16	42	87	28	49	49	60	124
	Nordamerika	1.071	3.066	3.502	4.557	5.040	5.841	4.573	3.301	3.127	3.612	3.815
	Sydamerika	4	257	284	193	134	187	177	152	138	168	173
	Asien	89	264	336	491	701	708	497	428	400	284	356
	Övriga marknader	21	201	184	136	145	173	140	149	81	68	91
	Totalt	4.143	7.476	8.584	9.953	10.713	11.784	8.837	8.030	6.925	7.538	8.048
Övrigt och eliminerings	2.669	3.436	4.781	6.807	6.825	7.073	6.775	7.041	7.228	7.076	5.876	
Nettoomsättning exklusive Financial Services		70.282	87.118	107.630	116.382	120.392	180.615	177.080	174.768	202.171	231.191	248.135
Financial Services	Västra Europa	5.384	4.461	5.465	6.300	6.240	5.314	5.573	5.604	6.114	4.213	7.091
	Östra Europa	0	0	86	185	257	360	424	474	499	584	379
	Nordamerika	54	509	1.152	1.620	2.626	3.216	3.344	2.542	2.432	2.036	799
	Sydamerika	153	72	297	455	452	451	403	358	396	570	617
	Asien	0	0	0	1	0	24	49	65	90	101	45
	Övriga marknader	44	52	224	76	103	130	132	110	67	45	38
	Totalt	5.635	5.094	7.224	8.637	9.678	9.495	9.925	9.153	9.598	7.549	8.969
Elimineringar	-	-	-	-	-	-830	-807	-630	-693	1.819	1.731	
Volvokoncernen exklusive avvecklade verksamheter		75.917	92.212	114.854	125.019	130.070	189.280	186.198	183.291	211.076	240.559	258.835
Personvagnar	83.589	96.453	103.798	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Övriga avvecklade verksamheter och eliminerings	-3.446	-5.040	-5.716	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Volvokoncernen totalt		156.060	183.625	212.936	125.019	130.070	189.280	186.198	183.291	211.076	240.559	258.835

Fr o m 1997 sker Volvokoncernens redovisning per marknadsområde enligt geografiska definitioner, baserad på ISO-standard. Värderna för år 1996 har räknats om enligt den nya principen.

¹ Nettoomsättningen för 1996–2001 har räknats om enligt den nya organisation som gäller från och med 2002.

11-årsöversikt

Rörelseresultat

Mkr	1996 ⁸	1997 ⁷	1998 ⁶	1999 ⁵	2000	2001 ⁴	2002	2003 ³	2004 ²	2005	2006 ¹
Lastbilar ⁹	783	1.707	2.769	3.247	1.414	-2.066	1.189	3.951	8.992	11.717	12.657
Bussar	331	550	-37	224	440	-916	-94	-790	158	470	633
Anläggningsmaskiner	1.162	1.436	626	1.709	1.594	527	406	908	1.898	2.752	3.888
Volvo Penta	-27	181	-63	314	484	658	647	695	940	943	1.002
Volvo Aero	153	472	527	584	621	653	5	-44	403	836	345
Financial Services	244	375	681	1.066	1.499	325	490	926	1.365	2.033	2.301
Övrigt	9.377	3.624	3.950	319	616	143	194	-3.142	923	-598	-427
Volvokoncernen exklusive avvecklade verksamheter	12.023	8.345	8.453	7.463	6.668	-676	2.837	2.504	14.679	18.153	20.399
Personvagnar	1.080	4.409	3.375	26.695	-	-	-	-	-	-	-
Övriga avvecklade verksamheter	91	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rörelseresultat Volvokoncernen	13.194	12.754	11.828	34.158	6.668	-676	2.837	2.504	14.679	18.153	20.399

- 1 Rörelseresultatet 2006 inkluderar justering av goodwill på -1.712, vilket redovisas i Lastbilar.
- 2 Rörelseresultatet 2004 inkluderar återläggning av nedskrivning av aktier i Scania AB om 915 (rapporterat i Övrigt) samt nedskrivning av aktier, 95, i Henlys Group Plc (rapporterat i Bussar).
- 3 Rörelseresultatet 2003 inkluderar nedskrivningar av aktier i Scania AB och Henlys Group Plc uppgående till 4.030, varav 429 redovisas i resultatet för Bussar (Henlys Group) och 3.601 redovisas i resultatet för övriga verksamheter (Scania).
- 4 Rörelseresultatet 2001 inkluderade strukturkostnader på 3.862, främst avseende integrationen av Mack Trucks och Renault Trucks, varav 3.106 inom Lastbilar, 392 inom Bussar och 364 inom Anläggningsmaskiner.

- 5 Volvo Personvagnar redovisas som en avyttrad verksamhet från och med 1 januari 1999. Reavinsten från försäljningen uppgick till 26.695.
- 6 1998 uppgick strukturkostnader till 1.650 varav 46 inom Lastbilar, 422 inom Bussar, 910 inom Anläggningsmaskiner och 158 inom Volvo Penta. Rörelseresultatet inkluderade även en reavinst på 4.452 från försäljningen av aktier i PharmaciaUpJohn.
- 7 Rörelseresultatet 1997 inkluderade en reavinst på 3.027 från försäljningen av aktier i PrippsRingnes.
- 8 Rörelseresultatet 1996 inkluderade en reavinst på 7.766 från försäljningen av aktier i PharmaciaUpJohn.
- 9 Avser Volvo Lastvagnar 1996-2000.

Rörelsemarginal

%	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Lastbilar	2,0	3,8	5,0	5,4	2,4	-1,8	1,0	3,4	6,6	7,5	7,6
Bussar	3,9	5,2	-0,3	1,5	2,6	-5,5	-0,7	-6,6	1,2	2,8	3,8
Anläggningsmaskiner	9,1	8,6	3,2	9,1	8,0	2,5	1,9	3,9	6,5	7,9	9,6
Volvo Penta	-0,7	4,1	-1,3	5,5	7,3	8,9	8,4	9,1	10,4	9,6	9,6
Volvo Aero	3,7	6,3	6,1	5,9	5,8	5,5	0,1	-0,5	5,8	11,1	4,3
Volvokoncernen exklusive avvecklade verksamheter	17,1	9,6	7,9	6,4	5,5	-0,4	1,6	1,4	7,3	7,9	8,2
Rörelsemarginal totalt	8,8	7,1	5,7	29,3	5,5	-0,4	1,6	1,4	7,3	7,9	8,2

Anställda vid årets slut

Antal	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Lastbilar	20.860	22.090	22.560	23.330	24.320	44.180	43.470	46.900	49.450	50.240	49.900
Bussar	3.750	4.220	8.690	8.860	9.060	6.230	6.660	6.680	7.700	7.710	7.760
Anläggningsmaskiner	7.300	8.550	9.680	8.900	8.830	7.780	8.410	9.280	9.930	10.290	11.050
Volvo Penta	1.420	1.400	1.490	1.400	1.480	1.370	1.410	1.440	1.580	1.560	1.650
Volvo Aero	3.740	4.170	3.990	4.550	4.240	4.040	3.660	3.440	3.350	3.460	3.510
Financial Services	560	710	860	1.160	1.220	1.080	1.060	1.060	1.100	1.070	1.140
Övriga bolag	3.090	3.840	5.190	5.270	5.120	6.240	6.490	6.940	7.970	7.530	8.180
Volvokoncernen exkl avvecklade verksamheter	40.720	44.980	52.460	53.470	54.270	70.920	71.160	75.740	81.080	81.860	83.190
Personvagnar	29.600	27.920	27.360	-	-	-	-	-	-	-	-
Övriga avvecklade verksamheter	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Volvokoncernen totalt	70.330	72.900	79.820	53.470	54.270	70.920	71.160	75.740	81.080	81.860	83.190

Anställda

Antal	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Sverige	43.330	43.650	43.900	24.840	25.030	24.350	25.420	26.380	28.530	27.070	27.830
Europa, exklusive Sverige	15.290	16.100	17.880	11.900	12.320	27.800	27.130	29.120	28.930	29.650	30.070
Nordamerika	6.900	8.450	12.100	11.880	11.410	12.670	12.440	12.270	14.620	15.140	14.820
Sydamerika	2.130	2.000	1.980	1.930	2.100	2.090	2.020	2.640	3.110	3.690	3.890
Asien	2.260	1.720	3.340	2.480	2.570	2.550	2.590	3.710	4.130	4.210	4.420
Övriga marknader	420	980	620	440	840	1.460	1.560	1.620	1.760	2.100	2.160
Volvokoncernen totalt	70.330	72.900	79.820	53.470	54.270	70.920	71.160	75.740	81.080	81.860	83.190

Levererade fordon

Antal	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Tunga lastbilar	59.100	63.930	78.690	81.240	76.470	117.180	120.200	120.920	152.300	172.242	179.089
Medeltunga lastbilar	4.580	5.050	4.590	3.850	5.360	17.310	16.220	15.870	18.800	18.643	14.695
Lätta lastbilar						20.820	20.710	19.200	22.120	23.494	26.147
Totalt lastbilar	63.680	68.980	83.280	85.090	81.830	155.310	157.130	155.990	193.220	214.379	219.931
Bussar och busschassier	7.410	8.730	10.200	9.500	11.015	9.953	9.059	7.817	8.232	10.675	10.360

Antal	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	
Lastbilar	Totalt Europa	34.970	34.470	42.350	42.530	46.140	98.040	96.290	92.080	102.670	103.622	114.417
	Västra Europa	32.310	31.040	37.810	39.630	42.050	90.460	87.490	82.670	90.750	91.087	97.074
	Östra Europa	2.660	3.430	4.540	2.900	4.090	7.580	8.800	9.410	11.920	12.535	17.343
	Nordamerika	16.850	20.900	29.310	34.300	23.610	34.650	36.510	34.760	49.270	64.974	70.499
	Sydamerika	4.980	6.970	6.020	3.900	4.530	5.790	5.360	5.980	9.190	11.248	11.646
	Asien	4.850	4.710	3.760	2.720	5.560	6.600	9.140	16.290	24.880	25.706	12.817
	Övriga marknader	2.030	1.930	1.840	1.640	1.990	10.230	9.830	6.880	7.210	8.829	10.552
	Totalt	63.680	68.980	83.280	85.090	81.830	155.310	157.130	155.990	193.220	214.379	219.931
Bussar	Totalt Europa	3.840	4.190	3.860	3.630	3.994	3.115	3.413	3.087	3.417	3.723	3.570
	Västra Europa	3.770	4.030	3.580	3.430	3.870	2.899	3.076	2.782	3.073	3.385	3.246
	Östra Europa	70	160	280	200	124	216	337	305	344	338	324
	Nordamerika	750	1.110	2.730	3.640	3.869	3.128	1.945	1.553	1.388	1.546	1.741
	Sydamerika	1.460	1.350	1.510	710	980	1.009	495	369	624	2.297	1.170
	Asien	1.060	1.410	1.650	1.000	1.659	2.209	2.639	2.227	2.341	2.554	3.349
	Övriga marknader	300	670	450	520	513	492	567	581	462	555	530
	Totalt	7.410	8.730	10.200	9.500	11.015	9.953	9.059	7.817	8.232	10.675	10.360

Fr o m 1997 sker Volvokoncernens redovisning per marknadsområde enligt geografiska definitioner baserade på ISO-standard. Värderna för åren 1996 har räknats om.

Miljöprestanda Volvos produktionsanläggningar

Absoluta värden relaterade till nettoomsättningen	2002	2003	2004	2005	2006
Energiförbrukning (GWh;MWh/Mkr)	2.564; 14,5	2.607; 14,9	2.695; 13,3	2.683; 11,6	2.612; 10,5
Koldioxidutsläpp (1.000 ton; ton/Mkr)	307; 1,7	298; 1,7	293; 1,5	292; 1,3	282; 1,1,4
Vattenförbrukning ('000 m ³ ; m ³ /Mkr)	9.202; 52,0	8.587; 49,1	8.495; 42,2	7.419; 32,1	7.596; 30,6
Kväveoxidutsläpp (ton;kg/Mkr)	726; 4,1	570; 3,3	645; 3,2	672; 2,9	606; 2,4
Lösningsmedelutsläpp (ton;kg/Mkr)	1.896; 10,7	1.965; 11,2	2.085; 10,3	1.960; 8,5	2.048; 8,3
Svaveldioxidutsläpp (ton; kg/Mkr)	173; 1,0	200; 1,1	184; 0,9	209; 0,9	69; 0,3
Farligt avfall (ton; kg/Mkr)	20.531; 116	21.613; 124	24.675; 122,1	23.590; 102	26.987; 108,8
Nettoomsättning, Mdr kr	177,1	174,8	202,1	231,2	248,1

Kunderbjudande





Lastbilar

De tre varumärkena inom Volvokoncernens lastbilsverksamhet har alla en unik och tydlig varumärkesspecifik karaktär och konkurrerar med varandra på vissa marknader. Mack Trucks, Renault Trucks och Volvo Lastvagnar erbjuder kunderna ett brett utbud av produkter och tjänster för effektiva och ekonomiska transporter.

	Fjärrtransporter	Regional distribution	Stadsdistribution	Anläggningsbilar
Mack Trucks				
Renault Trucks				
Volvo Lastvagnar				

Bussar

Volvo Bussars produktutbud omfattar kompletta bussar och busschassier för stads-, intercity- och turisttrafik. Företaget har ett totalerbjudande som förutom bussarna även omfattar ett globalt servicenätverk, effektiv reservdelshantering, service- och reparationskontrakt, finansiella tjänster samt trafikinformationssystem.

Stadsbussar	Intercitybussar	Turistbussar	Chassier
			

Marina och industriella applikationer

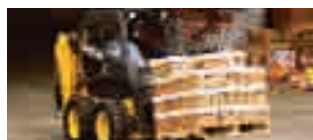
Volvo Penta tillverkar motorer och drivsystem för marint bruk, såväl till fritidsbåtar som till yrkesbåtar. Utbudet omfattar motorer från 10 till 2000 hk. Volvo Penta levererar också industrimotorer från 75–600 kW för bevattningspumpar, generatoraggregat och andra användningsområden.

Marin fritid	Marin kommersiellt	Industrimotorer
		

Anläggningsmaskiner

Volvo Anläggningsmaskiner utvecklar, tillverkar och marknadsför olika typer av anläggningsmaskiner. Produkterna är ledande på många av världens marknader och omfattar ett brett sortiment av hjullastare, grävmaskiner på hjul och larvfötter, ramstyrda dumprar, väghyvlar och ett stort utbud av kompakta maskiner.

Kompakta anläggningsmaskiner



Tunga anläggningsmaskiner



Flygindustrin

Volvo Aero har specialiserat sig på ett antal mycket avancerade komponenter till flygplansmotorer och rymdraketer. Mer än 90% av alla nya större civila flygplan har motorkomponenter från Volvo Aero, som också ansvarar för svenska Gripen-planets motorer. Volvo Aero har en stor eftermarknadsaffär.

Motorkomponenter



Motorunderhåll



Rymd



Finansiella tjänster

Financial Services bidrar till att skapa aktieägarvärde genom kund- och återförsäljarfinansiering, internbank och fastighetsförvaltning. Genom att erbjuda kostnadseffektiva och attraktiva finansieringslösningar bidrar Financial Services till att bibehålla befintliga kunder samt att attrahera nya till Volvokoncernen.

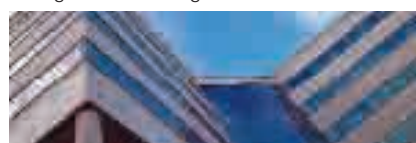
Kundfinansiering



Internbank



Fastighetsförvaltning



Definitioner

Avkastning på eget kapital

Periodens resultat dividerat med genomsnittligt eget kapital.

Finansiell nettoställning

Likvida medel, kortfristiga placeringar och räntebärande finansiella fordringar med avdrag för kort- och långfristiga räntebärande lån samt avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser. Nettoskulden i Volvo Financial Services inräknas ej eftersom räntekostnaden på dessa skulder belastar rörelseresultatet och inte räntenettet.

Investeringar

Begreppet investeringar inkluderar investeringar i fastigheter, maskiner och inventarier, immateriella anläggningstillgångar samt tillgångar i operationell leasing. I koncernens kassaflödesanalys inkluderas endast investeringar vilka påverkat koncernens likvida medel under året.

Joint ventures

Företag över vilka bolaget har gemensamt bestämmande inflytande, tillsammans med en eller flera externa parter.

Kassaflöde

Sammanlagda förändringen i koncernens kassa under räkenskapsåret. Förändringen i kassan specificeras med avseende på förändringar från rörelsen, löpande verksamheten, förändringar beroende på investeringar i maskiner, anläggningar m.m, samt finansieringsverksamheten beroende på förändringar av lån och placeringar.

Resultat per aktie

Periodens resultat hänförligt till moderbolagets aktieägare dividerat med moderbolagets genomsnittliga antal aktier för räkenskapsåret.

Resultat per aktie efter utspädning

Periodens resultat hänförligt till moderbolagets aktieägare dividerat med det vägda genomsnittet av antalet utestående aktier adderat med det genomsnittliga antalet aktier som skulle emitterats som en effekt av pågående ersättnings- och personalprogram.

Räntetäckningsgrad

Rörelseresultat samt ränteintäkter och liknande resultatposter dividerat med räntekostnader.

Rörelsemarginal

Rörelseresultat dividerat med nettoomsättning.

Självfinansieringsgrad

Kassaflöde från den löpande verksamheten (se kassaflödesanalysen) dividerat med nettoinvesteringar i anläggningar och leasingtillgångar enligt kassaflödesanalysen.

Soliditet

Eget kapital dividerat med totala tillgångar.

Årsstämma, 4 april

Årsstämma hålls i Göteborg i Lisebergshallen, med ingång från Örgrytevägen, onsdagen den 4 april 2007, kl 15.00.

Anmälan

Aktieägare som önskar delta skall dels vara införd i den av VPC AB förda aktieboken senast den 29 mars 2007 dels anmäla sig senast torsdagen den 29 mars 2007, kl 12.00.

- per telefon fr o m 5 mars, 020-39 14 50 eller via Volvos växel 031-66 00 00
- per post till AB Volvo (publ), Juridik, 405 08 Göteborg
- på Volvos hemsida www.volvo.se eller www.volvo.com

Vid anmälan bör aktieägare uppgive:

- namn
- personnummer (registreringsnummer)
- adress och telefonnummer
- namn och personnummer avseende eventuellt ombud
- namn på eventuellt medföljande biträde/n

Aktieägare som har förvaltarregistrerade aktier bör av den bank eller fondhandlare som förvaltar aktierna begära tillfällig ägarregistrering ett par bankdagar före den 29 mars 2007.

Som avstämningsdag för rätt att erhålla utdelning föreslås den 11 april 2007 med beräknad utbetalning av kontant utdelning den 16 april 2007.

Volvos valberedning

Följande personer är ledamöter i Volvos valberedning:

Curt Källströmer	Ordförande för valberedningen; Svenska Handelsbanken
Finn Johnsson	Styrelseordförande
Thierry Moulouquet	Renault SA
Björn Lind	SEB fonder
Lars Förberg	Violet Partners LP
Eva Halvarsson ¹	Andra AP-fonden

1 Adjungerad ledamot i valberedningen

Valberedningen har bland annat till uppgift att till årsstämman lämna förslag till val av styrelse och revisorer. Valberedningen föreslår också arvoden till styrelse och revisorer.

Preliminära publiceringstillfällen

Form 20-F US GAAP 2006	maj, 2007
Rapport över första kvartalet 2007	25 april, 2007
Rapport över första halvåret 2007	25 juli, 2007
Rapport över de tre första kvartalen 2007	24 oktober, 2007
Bokslutsrapport 2007	februari 2008
Årsredovisning 2007	mars 2008

Rapporterna finns tillgängliga på www.volvo.com vid publiceringstillfället och sänds också direkt till de aktieägare som anmält till Volvo att de vill ha Volvos finansiella information.

Historiska tidsserier över Volvokoncernens marknadsinformation och aktiedata publiceras regelbundet på internet www.volvo.com.

Kontaktuppgifter

Investor Relations:

Christer Johansson	031-66 13 34	Aktiebolaget Volvo (publ) 556012-5790
Patrik Stenberg	031-66 13 36	Investor Relations, VHK
Joakim Wahlström	031-66 11 91	405 08 Göteborg
John Hartwell	+1 212 418 7432	Tel 031-66 00 00
		Fax 031-53 72 96
		E-post investorrelations@volvo.com
		www.volvo.com

VOLVO

AB Volvo (publ)

405 08 Göteborg
Telefon 031-66 00 00
www.volvo.com