VOLVO
VOLVO GROUP

VOLVOKONCERNEN
ÅRS- OCH HÅLLBARHETSREDOVISNING
2020

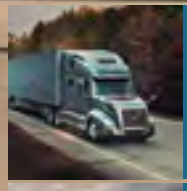
SKAPAR FRAMTIDENS TRANSPORTER OCH INFRASTRUKTUR

VÅRA KUNDER FÅR SAMHÄLLEN ATT FUNGERA

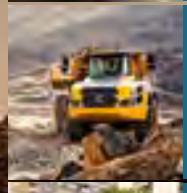
Volvokoncernens mission är att bidra till ökat välstånd med våra transport- och infrastrukturlösningar. Vi utvecklar ständigt våra produkter och tjänster för att skapa mervärde för våra kunder och bidra till ett hållbart samhälle samt till människors välbefinnande och säkerhet.

Att driva välstånd socialt, miljömässigt och ekonomiskt innebär att sträva efter transport- och infrastrukturlösningar som är 100% säkra, 100% fossilfria och 100% mer produktiva.

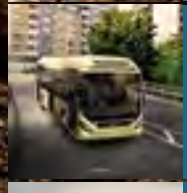
Volvokoncernens produkter och tjänster bidrar till mycket av det vi alla förväntar oss av ett väl fungerande samhälle. Våra lastbilar, bussar, motorer, anläggningsmaskiner och finansiella tjänster är delar av flera av de samhällsfunktioner många av oss är beroende av varje dag. De flesta av Volvokoncernens kunder är företag verksamma inom transportindustrin eller i bygg- och anläggningsindustrin. Tillförlitligheten och prestandan i koncernens produkter är viktiga och i många fall avgörande för våra kunders framgång och lönsamhet.



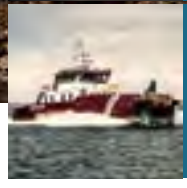
PÅ VÄGEN
Våra produkter bidrar till att människor har mat på bordet, kan resa till sin destination och vägar att köra på. Våra produkter levererar även gods så att produktionsanläggningar inte står stilla.



I TERRÄNGEN
Motorer, maskiner och fordon från Volvokoncernen används för att bryta järnmalm, transportera timmer eller frakta sten och grus. Våra industrimotorer driver viktiga bevattningsanläggningar runt om i världen så att odlarnas grödor kan växa.



I STADEN
Våra bussar tar människor till jobbet eller skolan, lastbilar hämtar sopor och våra industrimotorer används som reservkraft. Våra produkter används också för att bygga bostäder, industrier och idrottsanläggningar.



PÅ SJÖN
Våra produkter och tjänster finns på plats, oavsett om någon är på sitt arbete till sjöss, reser med färjan till arbetet, är på semester i sin fritidsbåt eller behöver hjälp av sjöräddningen.

VOLVO

GLOBAL KONCERN MED STARKA POSITIONER

Volvokoncernen erbjuder transport- och infrastrukturlösningar med lastbilar, bussar, anläggningsmaskiner och motorer för marina- och industriella applikationer samt finansiering och tjänster som ökar kundernas drifttid och produktivitet. Volvo grundades 1927 och är i dag drivande i utvecklingen av framtidens hållbara transport- och infrastrukturlösningar. Koncernen har närmare 100.000 medarbetare och kunder på fler än 190 marknader.

Konkurrenskraftiga produkter
Samtliga av Volvokoncernens produkter är utvecklade för att bidra till effektiva transport- och infrastrukturlösningar och för att erbjuda våra kunder maximal drifttid. Vi driver utvecklingen av elektrifierade fordon och maskiner samt automatiserade lösningar till nytta för kunder, samhälle och miljö. Försäljningen av fordon och maskiner bygger en population av produkter som genererar reservdelsförsäljning och serviceintäkter.

Service i världsklass
Utöver fordon och maskiner omfattar erbjudandet även olika typer av finansiering, försäkringar, hyrtjänster, reservdelar, reparationer, förebyggande underhåll, serviceavtal och assistanstjänster. Bredden och flexibiliteten i erbjudandet innebär att lösningarna kan skräddarsys efter varje kunds behov för att maximera drifttiden och produktiviteten. Serviceaffären bidrar till att balansera upp- och nedgångar i försäljningen av nya produkter och är ett prioriterat område.

Starka positioner globalt
Tack vare konkurrenskraftiga produktprogram, starka återförsäljare med väl utbyggda servicenät och allt mer kompletta erbjudanden har Volvokoncernen etablerat ledande positioner på en global marknad. Vi är en av världens största tillverkare av tunga lastbilar, anläggningsmaskiner, bussar och tunga dieselmotorer samt en ledande leverantör av marin- och industrimotorer. Dessa positioner möjliggör skalfördelar i produktutveckling, tillverkning, inköp och finansiella tjänster.

Starka varumärken
Volvokoncernens varumärkesportfölj består av Volvo, Volvo Penta, UD Trucks, Terex Trucks, Renault Trucks, Prevost, Nova Bus, Mack och Arquus. Vi samarbetar i allianser och samriskbolag med varumärkena SDLG, Eicher och Dongfeng. Genom att erbjuda produkter med olika varumärken bearbetar koncernen många olika kund- och marknadssegment på både mogna marknader och tillväxtmarknader.

Partnerskap och samarbeten med ledande företag
Ny teknik utvecklas i snabbare takt än någonsin tidigare. Att ligga i framkant är viktigt för att vara framgångsrik, och det är därför vi har samarbeten och partnerskap med andra ledande företag. Vi har ett samarbete med Samsung SDI angående utvecklingen av batteripack för våra lastbilar. Vi håller på att etablera ett samriskbolag med Daimler Trucks för att utveckla, tillverka och kommersialisera bränslecellsystem för tunga fordons och andra användningsområden. Och vi har ett avtal med NVIDIA om att gemensamt utveckla beslutssystemet för autonoma kommersiella fordon och maskiner.

VOLVOKONCERNENS MARKNADSANDELAR INOM TUNGA LASTBILAR

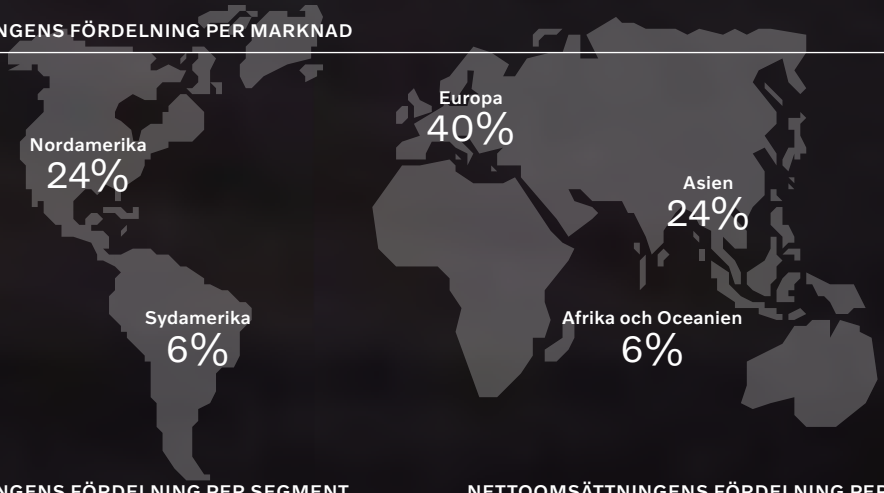
Nordamerika
16,3%

Europa
25,0%

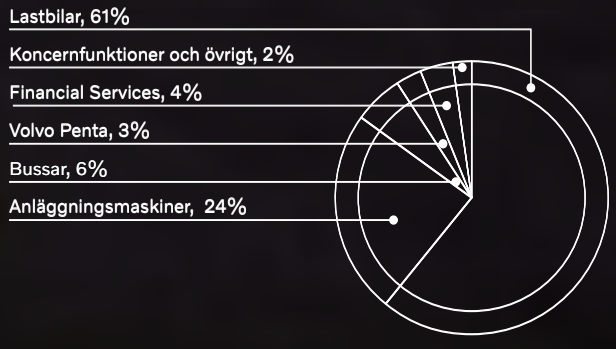
Brasilien
22,2%

Japan
18,9%

NETTOOMSÄTTNINGENS FÖRDELNING PER MARKNAD



NETTOOMSÄTTNINGENS FÖRDELNING PER SEGMENT



NETTOOMSÄTTNINGENS FÖRDELNING PER INTÄKTSSLAG

INNEHÅLL

EN GLOBAL KONCERN

ÖVERBLICK
- Detta är Volvokoncernen 1
- 2020 i korthet 5
- VD-kommentar 6

STRATEGI
- Framtidens transporter och infrastruktur 8
- Bidra till ökat välstånd 10
- Leverera idag och förändra för framtiden 12
- Sju strategiska prioriteringar 15
- Finansiella mål 16

AFFÄRSMODELL
- Värdekedja 18
- Kunder 20
- Klimat 24
- Resurser 30
- Människor 34

KONCERNENS UTVECKLING

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE 2020
- Viktiga händelser 40
- Resultatutveckling 42
- Finansiell ställning 45
- Kassaflödesanalys 50
- Affärsområden 52
- Finansiell styrning 64
- Förändringar i eget kapital 65
- Aktien 66
- Risker och osäkerhetsfaktorer 68
- Lagstadgad hållbarhetsrapport 76

NOTER
- Noter till de finansiella rapporterna 77
- Moderbolaget AB Volvo 138

HÅLLBARHETSNOTER
- Koncernens hållbarhetsupplysningar 150
- Klimat och miljö 152
- Anställda och utveckling 159
- Säkerhet 162
- Mänskliga rättigheter 165
- Leverantörer 167
- Affärsetik och lagefterlevnad 169

BOLAGSSTYRNING
- Bolagsstyrningsrapport 172
- Styrelsens ledamöter 178
- Koncernledning 184

ÖVRIG INFORMATION
- Förslag till riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare 188
- Förslag till vinstfördelning 190
- Revisionsberättelse för AB Volvo (publ) ..191
- Nyckeltal 194
- 11-årsöversikt 197
- Årsstämma 206
- Preliminär finansiell kalender 206

Volvokoncernens formella finansiella rapporter återfinns på sidorna 40–149, 188–190 och 194–196 och är reviderade av bolagets revisorer. För information om vilka sidor som utgör Volvokoncernens lagstadgade hållbarhetsrapport, se sidan 76.

Hållbarhetsinformation finns integrerad i koncernöversikten på sidorna 6–39, i hållbarhetsnoterna på sidorna 150–171 samt på sidorna 175 och 182 i bolagsstyrningsrapporten.

På omslaget: Efter den framgångsrika lanseringen av serietillverkade eldrivna lastbilar för stadstransporter och sophämtning påbörjade Volvo Lastvagnar test av helt eldrivna, tunga bygg- och anläggningslastbilar i kombination med laddningslösningar i daglig drift hos kunden Swerock.

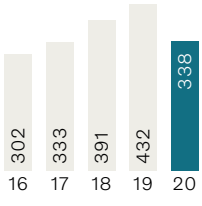
2020 I KORTHET

GOD LÖNSAMHET TROTS PÅVERKAN FRÅN COVID-19

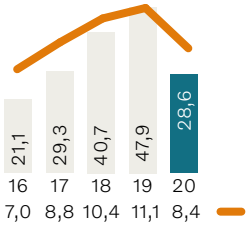
- Nettoomsättningen minskade med 22% till 338 miljarder kronor (432). Den valutajusterade försäljningen minskade med 18%.
- Det justerade rörelseresultatet[1] uppgick till 28.564 Mkr (47.910), motsvarande en justerad rörelsemarginal på 8,4% (11,1).
- Det operativa kassaflödet i Industriverksamheten uppgick till 18,5 miljarder kronor (38,3).
- Stark finansiell ställning med finansiella nettotillgångar på 74,7 miljarder kronor i Industriverksamheten, exklusive avsättningar för pensions- och leasingskulder.
- Styrelsen föreslår en ordinarie utdelning på 6,00 kronor per aktie och en extra utdelning på 9,00 kronor per aktie.
- Avtal med Isuzu Motors om att bilda strategisk allians, vilken inkluderar en avyttring av UD Trucks till Isuzu Motors.
- Avtal med Daimler Truck AG om att bilda samriskbolag inom bränsleceller.

NYCKELTAL	**2020**	2019
Nettoomsättning, Mkr	338.446	431.980
Justerat rörelseresultat[1], Mkr	28.564	47.910
Justerad rörelsemarginal, %	8,4	11,1
Rörelseresultat, Mkr	27.484	49.531
Rörelsemarginal, %	8,1	11,5
Resultat efter finansiella poster, Mkr	25.917	46.832
Periodens resultat, Mkr	20.074	36.495
Resultat per aktie efter utspädning, kronor	9,50	17,64
Utdelning per aktie, kronor	15,00[2]	0
Operativt kassaflöde, Industriverksamheten, Mkr	18.545	38.309
Finansiella nettotillgångar exkl. avsättningar för pensions- och leasingskulder, Industriverksamheten, Mdr kr	74,7	62,6
Avkastning på sysselsatt kapital, Industriverksamheten, %	14,7	28,4
Avkastning på eget kapital, %	13,8	27,0
Totalt antal anställda	96.194	103.985
Andel kvinnor, %	19	19
Andel kvinnor i ledande befattning, %	26	26
Energianvändning per nettoomsättning, Industriverksamheten, MWh/Mkr	5,6	5,1
Totala koldioxidutsläpp per nettoomsättning, Industriverksamheten, ton/Mkr (scope 1 & 2)	0,8	0,8
Andel inköp av direkt material som kommer från leverantörer som genomfört CSR-självutvärdering, %	95	92

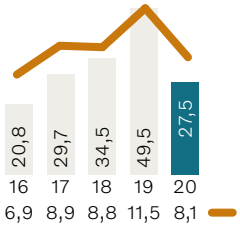
Nettoomsättning
Mdr kr



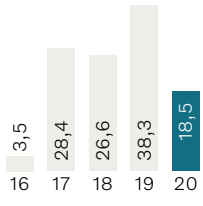
Justerat rörelseresultat[1] Mdr kr
Justerad rörelsemarginal %



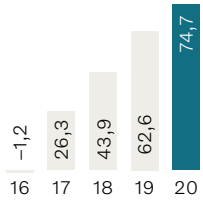
Rörelseresultat
Mdr kr
Rörelsemarginal
%



Operativt kassaflöde Industriverksamheten
Mdr kr



Finansiella nettotillgångar exkl. avsättningar för pensions- och leasingskulder Industriverksamheten
Mdr kr



1 För mer information om justerat rörelseresultat, se Nyckeltal på sidan 194.
2 Föreslagen utdelning. 6,00 kronor per aktie i ordinarie utdelning och 9,00 kronor per aktie i extra utdelning.

Såvida inte annat anges avser alla jämförelsetal samma period eller samma tidpunkt föregående år.

VD-KOMMENTAR

ETT ÅR MED MÅNGA UTMANINGAR

Under 2020 ställde den globala pandemin oss inför utmaningar som saknar motstycke i modern tid. Tillsammans med affärspartners och leverantörer stöttade vi våra kunder genom krisens alla skeden. Vi hanterade dramatiska svängningar i efterfrågan samtidigt som vi tog avgörande kliv framåt mot morgondagens fossilfria transportsystem.

Vi visade att vi har förbättrat vår volym- och kostnadsflexibilitet avsevärt, vilka var avgörande faktorer bakom vår förmåga att upprätthålla lönsamheten under 2020. Trots att vi tappade nästan 100 miljarder kronor i intäkter kunde vi leverera ett justerat rörelseresultat på 28,6 miljarder med en marginal på 8,4%. Jag vill tacka alla mina kollegor och våra affärspartners för fantastiskt fina insatser under väldigt svåra omständigheter.

Efter flera år med höga aktivitetsnivåer gick vi in i 2020 väl förberedda på att hantera en lägre efterfrågan. Men ingen hade kunnat förutse en situation där vi inom loppet av några få dagar stoppade stora delar av vårt globala produktionssystem och tvingades permittera tiotusentals medarbetare under ett flertal veckor på grund av den globala Covid-19-pandemin.

Med hälsa och säkerhet som högsta prioritet fokuserade vi på våra kollegor och kunder, på vårt kassaflöde och våra kostnader. Tack vare ett stort engagemang hos våra anställda och affärspartners kunde vi hjälpa våra kunder att hålla igång sina verksamheter som i många fall är så avgörande för att samhället ska fungera, såsom att säkra livsmedels- och läkemedelsförsörjning och andra samhällskritiska verksamheter. Vi drog samtidigt ned på övriga aktiviteter till ett minimum för att skapa flexibilitet och handlingsutrymme.

När det sedan blev möjligt att återstarta produktionen jobbade vi nära våra leverantörer för att gå i samma takt som återhämtningen i efterfrågan. Sättet som vi har hanterat – och fortsätter att hantera – den här krisen har gjort mig än mer övertygad om kraften som finns i Volvokoncernen att både klara av och driva förändring. Vi har uppvisat en stor volymflexibilitet, som varit möjlig tack vare den stora kompetensen och det fantastiska engagemanget hos kollegor över hela världen och ett gott samarbete med våra affärspartners. Krisen har också visat på vikten av att kunna agera snabbt, våga fatta beslut och ta ansvar lokalt och regionalt. Vi kommer att fortsätta på vår inslagna väg med decentralisering, så att de som är närmast våra kunder och andra partners i värdekedjan också har mandat att ta de rätta initiativen och besluten.

I vår lastbilsverksamhet kunde vi konstatera att aktivitetsnivån hos våra kunder återhämtade sig gradvis under sommaren efter att den första vågen av restriktioner lättades för att senare under året komma tillbaka till ungefär samma nivå som 2019 på de flesta marknader. Vi såg först en återhämtning i serviceaffären när utnyttjandegraden i kundernas flottor kom tillbaka, vilket bidrog till ökad optimism hos kunderna och efterföljdes av en uppgång i efterfrågan på nya lastbilar. Sammantaget innebar detta att nettoomsättningen i lastbilsverksamheten uppgick till 208 miljarder kronor (277), med en justerad rörelsemarginal på 8,3% (11,4).

Även bygg- och anläggningsaktiviteten förbättrades successivt på de flesta marknader efter nedstängningarna under våren. Under året fortsatte vi att stärka vår position med ökade marknadsandelar i Kina, den största marknaden i världen som hade en mycket god tillväxt under året. Volvo CE:s nettoomsättning slutade på 81 miljarder kronor (89). Den justerade rörelsemarginalen var 12,4% (13,4).

Volvo Bussar drabbades hårt av pandemins effekter. Restriktioner gjorde att turistbussverksamheten i princip stannade helt på alla större marknader. Stadsbussverksamheten höll uppe bättre, men nettoomsättningen för 2020 minskade till 20 miljarder kronor (31), med en justerad rörelsemarginal på –2,2% (4,3).

Volvo Penta fortsatte att skörda framgångar tack vare sin innovationskraft och förmåga att dra nytta av koncernens teknik. Volvo Penta nådde en nettoomsättning på 12 miljarder kronor (13) och en justerad rörelsemarginal på 12,2% (14,1).

Betydelsen av vår kundfinansieringsverksamhet i Volvo Financial Services är särskilt tydlig i svårare tider. Ett proaktivt arbete med att stötta kunderna gjorde att de allra flesta kunde ta sig igenom de besvärligaste månaderna under pandemin och att vi kunde hålla nere kreditförlusterna. När aktiviteten i ekonomierna sedan ökade igen förbättrades våra kunders betalningsförmåga successivt. VFS genererade trots ett utmanande år ett justerat rörelseresultat på 1.606 Mkr (2.766) och en avkastning på eget kapital på 8,3% (15,0).

Under hela året arbetade vi med att anpassa vår aktivitetsnivå, och under framför allt det andra halvåret fokuserade vi också på att omvandla tillfälliga kostnadsbesparingar till strukturella åtgärder, för att försäkra oss om att ha ett bra manöverutrymme i en tid som fortfarande präglas av stor osäkerhet. Det har inneburit svåra beslut och att kollegor tyvärr behövt lämna koncernen. Jag vill tacka arbetstagarrepresentanterna för en konstruktiv dialog i det här arbetet.

Totalt sett gjorde Volvokoncernen ett rörelseresultat på 27,5 miljarder kronor och det operativa kassaflödet i industriverksamheten uppgick till 18,5 miljarder. Vi har en stark finansiell ställning, vilket gör det möjligt för oss att både investera i vår framtid och återföra kapital till våra aktieägare. Styrelsen föreslår en ordinarie utdelning på 6,00 kronor per aktie och en extra utdelning på 9,00 kronor per aktie.

Även om osäkerheten fortfarande är stor i det korta perspektivet råder inget tvivel om att efterfrågan på såväl transporter som infrastruktur på lång sikt kommer att fortsätta växa. Det är en utveckling som drivs av faktorer som befolkningstillväxt, urbanisering, en växande köpstark medelklass och ökande e-handel. Det står också klart att vi behöver möta den efterfrågan med hållbara lösningar. Vår långsiktiga ambition är att erbjuda transport- och infrastrukturlösningar som är 100% säkra, 100% fossilfria och 100% mer effektiva än idag. Säkrare därför att vi alltid sätter människan i centrum och att vi inte kan acceptera en situation där mer än en miljon människor årligen dör i trafikolyckor. Fossilfria därför att klimatförändringen är vår tids största utmaning. Mer effektiva därför att vi kan både hjälpa våra kunder att spara pengar och samtidigt minska miljöpåverkan genom att förbättra effektiviteten i våra transport- och logistiksystem. Det är genom att leverera på denna tydliga riktning som Volvokoncernen kommer att vara fortsatt framgångsrik.

Hållbarhet i ett brett perspektiv är en integrerad del av vår verksamhet. Detta gäller vilka affärer vi gör och på vilket sätt vi bedriver vår verksamhet. Under året har vi ytterligare förstärkt vårt arbete med principerna i FN:s Global Compact när det gäller affärsetik, mänskliga rättigheter, arbetsrätt och miljö. Vi har återigen understrukit vårt åtagande till klimatavtalet som antogs i Paris och för att vara transparenta med hur utvecklingen går ansluter vi oss till initiativet Science Based Targets. För att ytterligare förbättra redovisningen av klimatrelaterade risker och möjligheter stöder Volvokoncernen Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD) och kommer att fortsätta utveckla företagets rapportering i enlighet med dess rekommendationer.

En central del i att nå våra ambitioner på klimatområdet handlar om att utveckla och erbjuda elektriska lastbilar, bussar, maskiner och drivlinor. Omställningen sker här och nu. Intresset hos våra kunder är mycket stort, och de ser fördelarna med att arbeta med fordon och maskiner som drastiskt minskar utsläppen och erbjuder en tystare och bättre arbetsmiljö för såväl förare som omgivning. Vår färdplan är tydlig. Vi elektrifierar nu även vårt erbjudande av tunga lastbilar och tar steg för steg inom alla affärsområden. Under de närmaste åren kommer vi att se elektrifieringen ta fart segment för segment, marknad för marknad och region för region. Det här är en möjlighet för oss att flytta fram våra positioner ytterligare. En nyckel är vår modulbaserade fordonsarkitektur som låter oss sätta in antingen en förbränningsmotor eller en elektrisk drivlina i samma chassi. På så sätt minskar vi utvecklingstiden och kostnaderna och kan komma snabbare till marknaden med nya erbjudanden. Dessutom kan vi tillverka de olika varianterna på samma produktionslinje, vilket återigen minskar kostnaderna och gör det möjligt för oss att skala upp volymerna snabbt när förutsättningarna är de rätta. Sist men inte minst så har vi mycket starka relationer med många av våra kunder som vill göra denna spännande resa med oss och våra partners. Det är kraften och förtroendet i dessa samarbeten som gör att skiftet kommer att ta fart.

Vi har en ledande position och under 2020 tog vi ytterligare steg inom ett antal segment. Kunder i både Europa och USA tog elektriska distributionslastbilar från såväl Volvo Lastvagnar som Renault Trucks i drift i sin dagliga verksamhet. Volvo Lastvagnar tar i år nästa steg och lanserar även tunga, elektriska lastbilar i Europa. Därigenom erbjuds kunderna ett komplett program med eldrivna lastbilar. Volymproduktion är planerad till 2022. Mack Trucks introducerade elektriska sopbilar, Volvo Bussar började leveranserna av den största ordern på elektriska bussar i Norden – 145 helt elektriska ledbussar till Göteborg, Volvo Penta utvecklade en drivlina för brandbekämpningsfordon och Volvo Construction Equipment började leverera elektriska kompaktgrävare och kompakta hjullastare. För att bara nämna några exempel.

Introduktionen av uppkopplade, elektriska, och inom vissa segment även autonoma lösningar, förutsätter ett helhetsgrepp, där vi tar ett ännu större ansvar för fordon, batteri- och energisystem, tjänster för tillgänglighet, service och reparationer, finansiering med mera. Det öppnar för nya diskussioner med våra kunder, om hur vi tillsammans kan arbeta för att göra logistikkedjan ännu effektivare. Redan idag erbjuder vi våra kunder produktionsutrustning – fordon och maskiner med tillhörande service – som en tjänst till en fast kostnad per månad. Imorgon kommer det finnas ett bredare spektrum av affärsmodeller, från engångstransaktioner till situationer där vi erbjuder våra kunder transport som en tjänst. I detta landskap är partnerskap med andra ledande företag en viktig komponent. Under det gångna året har vi bland annat skrivit avtal med Daimler Truck AG om att bilda ett samriskbolag för utveckling och storskalig produktion av bränsleceller för elektriska fordon och andra applikationer, samt med Isuzu Motors för bildandet av en strategisk allians och avyttrandet av UD Trucks.

Det gångna året visade verkligen på behovet av att både kunna leverera här och nu och samtidigt förändra och bygga för framtiden. Jag är stolt över det vi har åstadkommit och också över drivkraften i organisationen för att hela tiden göra saker bättre. Det är tack vare fantastiska människor som vi kommer att fortsätta resan med att både förbättra lönsamheten över konjunkturcykeln och att utveckla morgondagens klimatsmarta och konkurrenskraftiga transport- och infrastrukturlösningar.

Martin Lundstedt
VD och koncernchef

STRATEGI

FRAMTIDENS TRANSPORTER OCH INFRASTRUKTUR

Världen förändras. På många sätt blir världen en allt bättre plats att leva på med en minskande global fattigdom, ökande livslängd och minskande kostnader för förnybar energi. Men det finns också utmaningar. Behovet av att driva utveckling och att skapa tillväxt inom jordens begränsningar är större än någonsin.

EN ALLT MER URBANISERAD OCH UPPKOPPLAD PLANET

Jordens befolkning växer snabbt och världen blir allt mer urbaniserad. År 2030 förväntas två tredjedelar av jordens befolkning att bo i städer. Urbanisering är en global megatrend - med många olika aspekter på och konsekvenser för transporter och infrastruktur. Prognoser visar att urbaniseringen i kombination med den totala tillväxten av världens befolkning skulle kunna addera ytterligare 2,5 miljarder människor till städerna till år 2050, vilket motsvarar dagens sammanlagda befolkning i Kina och Indien. Denna utveckling kommer att få både miljömässiga och sociala konsekvenser. Tittar vi tio år in i framtiden tror vi att hållbarhet är en förutsättning för att göra affärer. Människor handlar online och allt fler föredrar att använda tjänster framför att äga produkter. Mer av makten har flyttats från producenter till konsumenter och förväntningarna på användarupplevelsen är extremt höga. Företag använder data för att tillhandahålla sömlösa och individualiserade tjänster och produkter.

Förväntade förändringsfaktorer

År 2030:

- 8,6 miljarder människor delar planeten, med 70% boende i städer.
- 4 av 5 ekonomiska supermakter finns i Asien.
- 90% av alla människor har tillgång till internet.
- Effekterna av klimatförändringarna är tydliga.
- Konsumenternas makt ökar och de vänjer sig vid sömlösa och kundanpassade lösningar i digitala kanaler.

Vad kommer det att innebära för företagen?

- Ökad efterfrågan på transport- och infrastrukturlösningar.
- Att vara hållbar är ett måste.
- Allt fler konsumenter föredrar att använda tjänster i stället för att äga produkter.
- Företag som äger kundgränssnittet och relevant data är framgångsrika eftersom de kan tillhandahålla sömlösa och individualiserade tjänster och produkter.
- Mer makt ligger hos köparen. B2B (business-to-business) och B2C (business-to-consumer) har gått ihop i B2P (business-to-people).

EN GLOBAL AGENDA FÖR 2030

FN:s mål för hållbar utveckling sattes 2015 och röstades igenom i generalförsamlingen av alla medlemsstater – därför kallas de ofta en gemensam global agenda för 2030. Vårt engagemang för utveckling utan att överskrida planetens gränser innefattar alla FN:s 17 mål. Flera ämnen, exempelvis jämlikhet och kampen mot korruption, är allmängiltiga för alla företag. Utöver dessa grundläggande ansvar ser vi närmare kopplingar mellan vår affärsverksamhet och ett antal mål.

I Volvokoncernen beskriver vi vårt hållbarhetsarbete i områdena:

- **Klimat** – minska utsläppen från vår egen verksamhet och värdekedja samt från användningen av våra produkter. Vi fokuserar på ökad bränsle- och energieffektivitet, elektrifiering och alternativa bränslen.
- **Resurser** – utnyttja transporter och material på ett så resurseffektivt sätt som möjligt. Vi skapar värde för våra kunder genom att ge dem högre drifttid och utnyttjandegrad.
- **Människor** – eftersom säkerhet och mänskliga rättigheter utgör grunden för välstånd.

Vi lyfter viktiga strategiska aktiviteter och dess huvudsakliga kopplingar till de globala målen i den här rapporten. Vidare i koncernens Hållbarhetsnoter på sidorna 150-171 knyter vi även detaljerade upplysningar och indikatorer till specifika delmål i FN:s hållbarhetsagenda.

PÅ VÄG IN I EN GULDÅLDER FÖR LOGISTIKBRANSCHEN

En växande global befolkning, en boom i e-handeln och en växande, uppkopplad medelklass bidrar till ökad efterfrågan på byggande och transporter i framtiden. Klimatförändringar, överbelastade städer samt farliga väg- och arbetsförhållanden kräver att framtidens transportteknik och systemlösningar är säkrare, renare och effektivare. Det ökade behovet av transporter och ny infrastruktur i kombination med den snabba utvecklingen av ny teknik ger stora möjligheter för vår bransch, som vi tror är på väg in i en logistikens guldålder. Framöver räknar vi med att ett nytt transportlandskap kommer att uppstå. Ny teknik och nya affärsmodeller kommer att resultera i säkrare, mer hållbara och effektivare sätt att transportera varor, material och människor.

Förväntade förändringsfaktorer

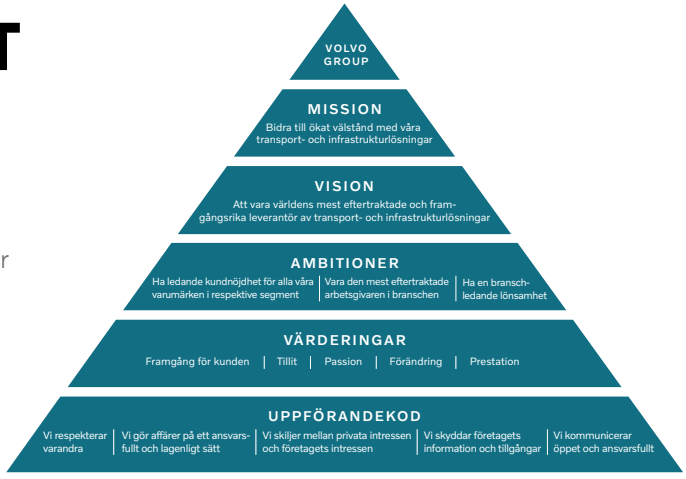
- Elektromobilitet kräver helhetslösningar.
- Autonoma lösningar har potential att ge radikalt ökad effektivitet.
- Digitalisering och uppkoppling möjliggör optimering.
- Hållbarhet är lika med lönsamhet.

Vad kommer det att innebära för vår bransch?

- Kundstrukturen förändras, stora kunder ökar i betydelse.
- Från standardiserade produkter till hållbara och skräddarsydda helhetslösningar.
- Olika ekosystem skapar kundvärde.

BIDRA TILL ÖKAT VÄLSTÅND

Vår mission är att bidra till ökat välstånd med transport- och infrastrukturlösningar. Vår vision är vår ledstjärna. Arbetet vi gör varje dag ska i förlängningen bidra till att vi blir världens mest eftertraktade och framgångsrika leverantör av transport- och infrastrukturlösningar.



Forma en värld som vi vill leva i

Vi bidrar till ökat välstånd genom transport- och infrastrukturlösningar – för att forma den värld vi vill leva i. Volvo har sitt ursprung i ett genuint humanistiskt synsätt och bygger på en historia av innovation. Våra lösningar förbättrar vardagen för våra kunder och för samhället i stort. Människors hälsa, säkerhet och välbefinnande är vår huvudprioritet. En växande befolkning skapar ett behov av fler transporter av människor och varor. Vårt bidrag är att erbjuda ledande transport- och infrastrukturlösningar som gör det möjligt för samhällen att blomstra på ett hållbart sätt.

Skapa värde

Vår vision handlar om att skapa värde. Vi levererar hållbara transport- och infrastrukturtjänster och lösningar skräddarsydda för specifika kundbehov. Vi erbjuder både totallösningar och produkter och tjänster som är enkla att integrera via flera försäljningskanaler.

Våra ambitioner vägleder oss på vår resa och vi föregår med gott exempel. Vi är en pålitlig partner till våra kunder – deras behov styr allt vi gör. Vår kultur bygger på omsorg om människor. Vi är målstyrda och skapar engagemang genom inkludering och mångfald. En ökande del av våra intäkter kommer från tjänster och lösningar.

Våra värderingar styr vårt ledarskap, vårt beteende och våra handlingar. Vi skapar en högpresterande kultur genom att fokusera på resultat, hjälpa varandra att lyckas och skapa möjligheter till tillväxt och utveckling. Vi har ett affärsfokus. Allt vi gör börjar med våra kunder och deras behov och kvalitet är utgångspunkten för vår prestation. Vi driver kontinuerlig förbättring och uppmuntrar varandra att försöka, lära sig och utvecklas. Genom att konsekvent göra affärer med integritet och följa vår uppförandekod bygger vi förtroende.

Vi driver en betydande transformation och för att lyckas är vår strategi mer relevant än någonsin.

VOLVOKONCERNENS RESA FORTSÄTTER

Från 1999 till 2011 var Volvokoncernens strategi framförallt inriktad på tillväxt, inte minst via förvärv, samtidigt som verksamheten fokuserades till kommersiella fordon.

Under perioden 2012–2015 genomgick Volvokoncernen ett omstruktureringsprogram med målet att omorganisera företaget för att ta bort överlappande verksamheter, minska de strukturella kostnaderna samt öka effektiviteten och lönsamheten efter perioden med förvärvsdriven tillväxt. Ett större förvärv genomfördes – 45% av Dongfeng Commercial Vehicles (DFCV) i Kina 2015.

Perioden mellan 2016 och 2018 karaktäriserades av ett förstärkt fokus på lönsamhet med en mer decentraliserad organisation och regionala värdekedjor. Den förbättrade lönsamheten och ett stärkt kundfokus utvecklades till vårt nuvarande fokus – Leverera idag och Förändra för framtiden.

Leverera idag och förändra för framtiden är inte sekventiella händelser, de måste drivas parallellt. För att förbli relevant och lönsam är vårt nyckelfokus framöver att driva både nuvarande lönsamhet och en förändring för att möta framtida krav.

Den kontinuerliga anpassningen av koncernen till sin kärnverksamhet har också omfattat avyttringen av Volvo Cars (1999), Volvo Aero (2012), Volvo Rents (2014) och 75,1% av Wireless Car (2019).

1999–2011

FÖRVÄRVSDRIVEN TILLVÄXT

Skalekonomi, synergier och geografisk expansion.

STÖRRE FÖRVÄRV

2001
Renault Trucks och Mack Trucks

2007
Nissan Diesel (nu UD Trucks)

2007
70% av Lingong (SDLG)

2007
Ingersoll Rand Road Development

2008
VECV (joint venture med Eicher)

Vår ambition är tydlig. Att driva välstånd socialt, miljömässigt och ekonomiskt innebär att sträva efter transport- och infrastrukturlösningar som är:

100%

säkra

Människors hälsa, säkerhet och välbefinnande är vår huvudprioritet.

100%

fossilfria

Klimatförändringar är vår generations största utmaning. Vår ambition är att göra det möjligt för våra kunder att bli fossilfria och vi strävar mot nollutsläpp i vår egen verksamhet och leveranskedja.

100%

mer produktiva

Genom att drastiskt öka produktiviteten och effektiviteten i logistiksystem är det möjligt att möta ett växande behov av transporter samtidigt som vi håller oss inom gränserna för vad vår planet kan klara av.

2012–2015

STÄNGA GAPET

Produktförnyelse, omstrukturering och kostnadseffektivitet.

2016–2018

FÖRBÄTTRAD LÖNSAMHET

Kundfokus, enkelhet, snabbhet, ständiga förbättringar och organisk tillväxt.

2019–

LEVERERA IDAG OCH FÖRÄNDRA FÖR FRAMTIDEN

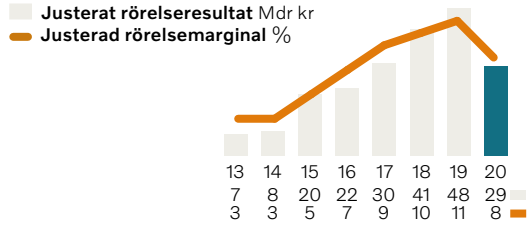
Kundcentrering, kontinuerlig lönsamhetsförbättring, ökad takt i utvecklingen av helhetslösningar och partnerskap för hållbarhet.

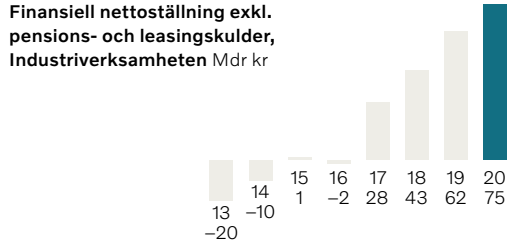
LEVERERA IDAG – SKAPA UTHÅLLIG LÖNSAMHET ÖVER KONJUNKTURCYKELN

De senaste åren har Volvokoncernens lönsamhet förbättrats avsevärt. Vårt fokus har varit på en gradvis och uthållig lönsamhetsförbättring, minskad volatilitet i resultat och kassaflöde samt disciplin i investeringar. Vi har stora tillgångar i våra medarbetare, produkter och tjänster samt produktionsanläggningar och väl etablerade återförsäljarnätverk. Vi är i en bra position för att stödja våra kunder. Men det finns mer att göra. För att behålla denna position och kunna investera ytterligare i ny teknik är vårt mål både att prestera i kärnverksamheten och att skapa ökad motståndskraft mot konjunkturnedgångar.

Vår nuvarande verksamhet kommer att utgöra basen för Volvokoncernen under många år framöver. Fokus ligger på att vara snabba och flexibla vad gäller produktionsvolymer, att använda vår gemensamma arkitektur och delad teknik (CAST – se sidan 26) där det är möjligt och att ha kontinuerliga introduktioner istället för större lanseringsprojekt. Vårt kvalitetsarbete är avgörande för att uppnå kundtillfredsställelse och arbetet med att regionalisera vår värdekedja är nödvändigt för att ge våra anställda rätt förutsättningar att stödja våra kunder.

Att skapa motståndskraft när konjunkturen viker är nyckeln till vår långsiktiga lönsamhet. Det finns fler än 2,8 miljoner lastbilar, bussar och maskiner tillverkade av Volvokoncernen i drift. Av dessa är fler än 1,1 miljoner uppkopplade. Med dessa som bas kan vi utöka vårt tjänsteerbjudande och ta marknadsandelar. Ökad drifttid gynnar våra kunder, och en större serviceaffär förbättrar också vår motståndskraft genom hela konjunkturcykeln.





Lönsamheten har förbättrats de senaste åren. År 2020 uppgick den justerade rörelsemarginalen till 8,4% (11,1), trots påverkan från den pågående Covid-19-pandemin. Åren 2016–2020 var den genomsnittliga justerade rörelsemarginalen 9,1%. Koncernens finansiella ställning har också stärkts med en nettokassa i industriverksamheten på 74,7 miljarder kronor exklusive pensions- och leasingskulder vid utgången av 2020.

FÖRBÄTTRA LÖNSAMHETEN OCH INVESTERA FÖR FRAMTIDEN

Gradvis och **uthållig lönsamhets-förbättring**

Minskad volatilitet i resultat och kassaflöde

Disciplin i kapitalallokeringar/investeringar

Kontinuerliga investeringar i nya **affärsmodeller** genom **innovation** och **ny teknik**

FÖRÄNDRA FÖR FRAMTIDEN – VÅR INRIKTNING ÄR TYDLIG

Vi är väl positionerade för att driva omvandlingen av vår bransch till att forma den värld vi vill leva i. Vi har gjort stora framsteg när det gäller att förbättra lönsamheten de senaste åren. Framöver kommer hastigheten i transformationen att öka. Våra ambitioner är tydliga:

- År 2030 ska mer än 50% av koncernens omsättning komma från tjänster och helhetslösningar
- År 2030 ska mer än 35% av vår fordonsförsäljning vara elektrisk
- Vi kommer att föregå med gott exempel med ett hållbart internt logistiksystem som är i världsklass till 2025
- Vi kommer att implementera minst 100 transport- och infrastrukturlösningar tillsammans med våra kunder till 2025.

Batterielektriska fordon är en bra lösning för stadsdistribution, stadsbussar, regionala transporter och liknande applikationer. För tyngre transporter eller längre avstånd är vätebränsleceller en viktig teknik. De två teknikerna kompletterar varandra och båda kommer att behövas för att vi ska kunna bygga morgondagens hållbara transportsystem.

Martin Lundstedt, VD och koncernchef

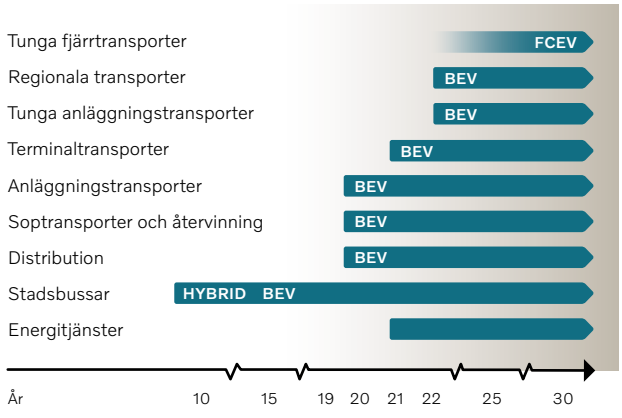
Förändra för att skapa värde

Vi förändrar vår verksamhet för att skapa ännu större värde för våra kunder och för att svara upp mot behovet av hållbara transportlösningar som är säkra, fossilfria och mer produktiva. Drivkrafterna för förändring inom vår bransch är tydliga. Dagens lastbilar är inte utnyttjade till sin fulla kapacitet på grund av trafikstockningar, kör- och vilotidsregler, icke-optimerade serviceintervall och låg fyllnadsgrad. En fullastad lastbil som körs på diesel är ett av de mest energieffektiva fordonen som transporterar gods på våra vägar med nuvarande infrastruktur, men det råder ingen tvekan om att elektromobilitet och alternativa bränslen kommer att vara avgörande framöver när vi strävar efter att tillhandahålla ännu mer hållbara transportlösningar och möta framtida strängare koldioxidbestämmelser.

När det gäller säkerhet är det ett faktum att människor dör i trafiken och att mänskliga misstag är den överlägset främsta orsaken. Det är också ett faktum att människor och varor tillbringar för mycket tid i köer. Vårt dagliga livsmönster och icke-optimerade infrastruktur- och logistikmodeller skapar både tillfällig trängsel och vid andra tidpunkter kraftigt outnyttjade vägnät. De senaste åren har vi kontinuerligt investerat i nya affärsmodeller och ny teknik för att kunna erbjuda säkrare, mer hållbara och mer produktiva lösningar till våra kunder. Vi har också en fördel av att vårt industrisystem är lätt att anpassa för att tillverka fordon med olika drivlinor på befintliga monteringslinjer.

Det finns mycket stora möjligheter för Volvokoncernen, och för att det ska ta fart och slå igenom ligger fokus på att accelerera införandet av ny teknik och nya affärsmodeller. Det är då den verkliga förändringen sker.

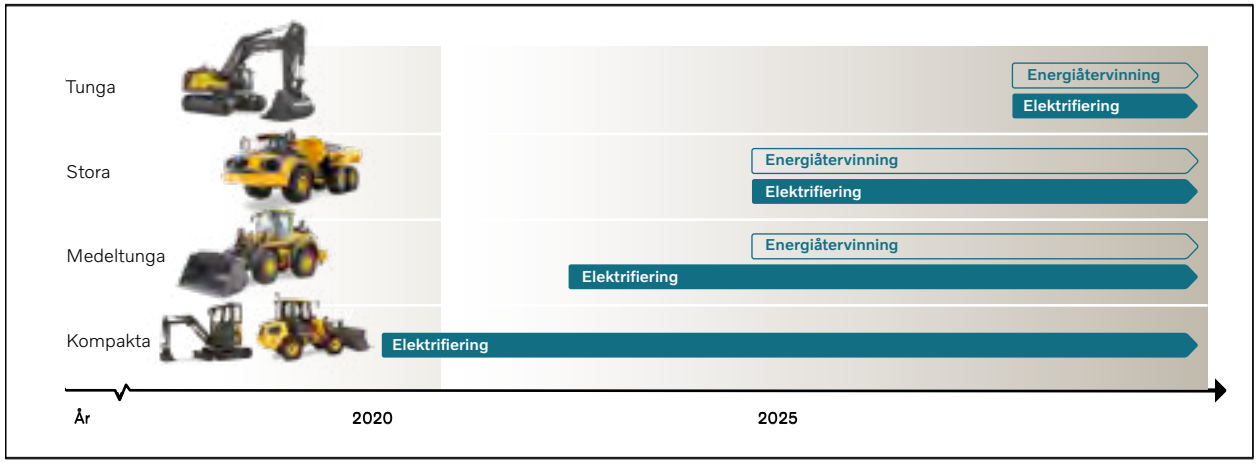
SNABB INTRODUKTION AV ELEKTRISKA FORDON



Vår snabba introduktion av elektriska lastbilar och bussar har börjat. Vi bygger på erfarenheterna från stadsbussapplikationerna, där vi har mer än tio års erfarenhet av elektrifiering – med början i hybridelektriska lösningar som vidareutvecklats till batterielektriska bussar. På lastbilssidan är Volvo Lastvagnar, Renault Trucks och Mack Trucks sedan 2020 i serieproduktion av medeltunga lastbilar för viktiga segment som distribution, avfall och återvinning samt anläggningsarbete. Koncernen kommer att fortsätta sin stegvisa utrullning av produkter och lösningar för alla relevanta lastbilssegment: containertransporter, tungt anläggningsarbete, regionala transporter och så småningom också för det riktigt tunga fjärrtransportsegmentet, som kommer att vara en kombination av batterielektriska (BEV) och bränslecellselektriska fordon (FCEV). Vi förstärker också vår förmåga och erbjudanden när det gäller energitjänster.

VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENTS ELEKTRIFIERINGSPLAN

Detta är introduktionsplanen när det gäller elektrifiering av anläggningsmaskiner. Produktionen av de två första elektriska modellerna har startat för utvalda marknader i Europa och ytterligare länder kommer att följa från 2021 och framåt.



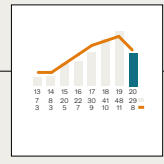
ERBJUDANDE FÖR MÅNGA OLIKA KUNDSEGMENT

Transformationen till elektriska fordon förväntas ske segment för segment, marknad för marknad och region för region. Den har redan börjat inom kollektivtrafik, distribution, sophantering och återvinning samt inom vissa segment för anläggningstransporter på en del marknader. När den totala ägandekostnaden vägs upp av möjligheten att tillhandahålla fossilfria transporter och när nödvändiga förhållanden, såsom laddningsinfrastruktur, finns på plats, tror vi att övergången till elektriska fordon och maskiner kommer att gå snabbt. Volvokoncernen har djup kunskap om olika kunders verksamhet och expertkunskap om applikationer inom många segment och detta kommer att fortsätta vara en avgörande faktor för att skapa kundvärde.

VÅRA 7 STRATEGISKA PRIORITERINGAR HAR UPPDATERATS

Nyckeln till framgång är att skapa värde för våra kunder genom att bidra till deras lönsamhet. Genom att förstå våra kunders prioriteringar och utmaningar kan vi tillhandahålla produkter och tjänster som ökar våra kunders intäkter och minskar deras kostnader. Detta är grunden för vår strategiska inriktning. Förutom missionen, visionen, ambitionerna, värderingarna och uppförandekoden har vi beslutat om sju strategiska prioriteringar för Volvokoncernen för att ta vara på tillväxtmöjligheter och förbättra det underliggande resultatet. De strategiska prioriteringarna uppdaterades under 2020 i avsikt att stärka de områden där vi redan presterar bra och lägga till nya områden som är viktiga för framtiden. De strategiska prioriteringarna styr vårt beslutsfattande och resulterar i åtgärder, men bör inte ses som en detaljerad handlingsplan i sig. Den ordning i vilken prioriteringarna presenteras återspeglar inte relativ betydelse.

1. OMVANDLA VOLVOKONCERNEN till en ledande heltäckande integratör samt erbjuda lätt-integrerade produkter och tjänster via starka varumärken.



5. UTVECKLA ROBUST LÖNSAMHET i de decentraliserade regionala värdekedjorna genom att utnyttja globala skalfördelar, digitalisering, ett anpassat industrisystem och ständiga förbättringar med hjälp av Volvo Production System.

2. UTÖKA SERVICEVERKSAMHETEN och erbjuda en portfölj med skräddarsydda lösningar riktade mot utvalda branschsegment.

6. ARBETA SELEKTIVT MED ATT IDENTIFIERA, accelerera och skala upp nya verksamheter samt utveckla nödvändiga kompetenser och kapaciteter.

3. SÄKRA EN HÅLLBAR PRODUKT- OCH SERVICEPORTFÖLJ med hög attraktionskraft och rätt kvalitet genom att utnyttja såväl ny som välkänd teknik, CAST, partnerskap och digital innovation – allt för att snabba på lösningar inom elektromobilitet.

4. VÄXA I ASIEN OCH USA: I Asien genom samarbetsprojekt, allianser och genom att stärka Volvokoncernens närvaro i Kina. I USA genom att förbättra koncernens marknadsposition avsevärt.

7. STÄRKA DET VÄRDEBASERADE LEDARSKAPET OCH ARBETSSÄTTEN som ger alla kollegor befogenhet att vidta åtgärder och ta ansvar för resultaten.

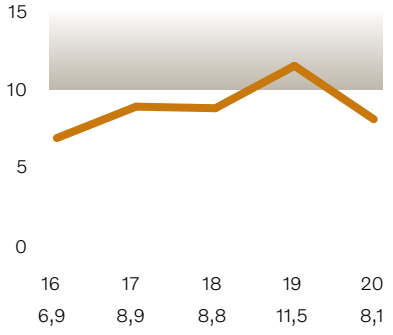
STÄRKT FINANSIELL POSITION

Volvokoncernen har de senaste åren genomgått en omfattande omstruktureringsprocess för att sänka de strukturella kostnaderna och öka effektiviteten och befinner sig nu i en fas med fokus på organisk tillväxt och ökad lönsamhet genom ständiga förbättringar och innovation.

Ett tydligt och enkelt mål för rörelsemarginalen stödjer ansträngningarna med att öka lönsamheten i koncernen genom konjunkturcykeln. Målet stämmer också överens med hur koncernen och dess affärsområden utmanas och utvärderas internt. Styrelsens mål är att koncernens rörelsemarginal ska överstiga 10% mätt över en konjunkturcykel.

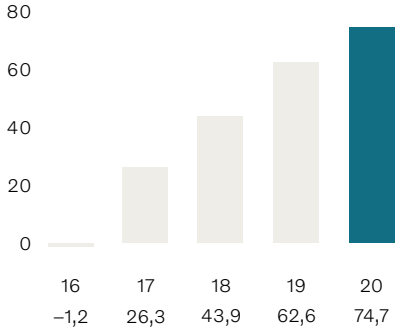
En skuldfri balansräkning i Industriverksamheten, exklusive pensions- och leasingskulder, möjliggör för Volvokoncernen att bättre hantera konjunkturcyklerna i en kapitalintensiv bransch och att säkerställa konkurrenskraftiga upplåningskostnader för Financial Services.

Rörelsemarginal i Volvokoncernen, %



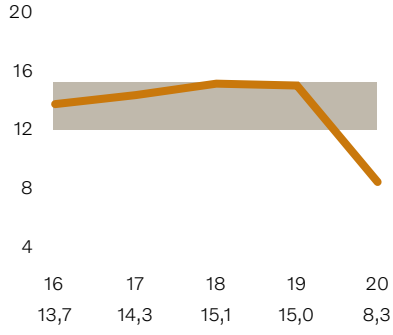
Volvokoncernens rörelsemarginal ska överstiga 10% mätt över en konjunkturcykel. Under 2020 uppgick rörelsemarginalen till 8,1% (11,5). Den justerade rörelsemarginalen uppgick till 8,4% (11,1). För mer information om den justerade rörelsemarginalen, se Nyckeltal på sidan 194.

Finansiell nettoställning exkl. pensions- och leasingskulder, Industriverksamheten, Mdr kr



Industriverksamheten ska under normala förhållanden inte ha någon finansiell nettoskuldsättning exklusive avsättningar för pensions- och leasingsskulder. Vid slutet av 2020 hade Industriverksamheten finansiella nettotillgångar på 74,7 miljarder kronor.

Avkastning på eget kapital i Financial Services, %



Financial Services mål är en avkastning på eget kapital på 12–15% med en soliditet överstigande 8%. Under 2020 uppgick avkastningen på eget kapital till 8,3% med en soliditet på 8,0%.

• • •

Vår starka finansiella ställning ger oss möjlighet att fortsätta investera i vår framtid för att säkerställa att vi har ett ännu mer konkurrenskraftigt kunderbjudande.

VÄRDEKEDJAN

DRIVA EFFEKTIVITET FÖR ATT SKAPA VÄRDE

Volvokoncernen skapar långsiktig konkurrenskraft genom att maximera värdeskapandet i alla delar av värdekedjan genom ökad effektivitet, kvalitet och prestanda och genom att agera ansvarsfullt mot affärspartners, anställda och världen runt omkring oss.

KUNDER
Kunden är i centrum för allt vi gör och kundperspektivet finns i varje del av värdekedjan. Genom att leverera kundnytta kommer vi också att leverera värde till oss själva. Våra kunder bidrar till välstånd genom att transportera människor och gods samt att förse samhället med den infrastruktur som behövs för att främja utveckling. Vi hjälper våra kunder genom att erbjuda ett utbud som ökar deras produktivitet, säkrar tillgänglighet och ökar bränsleeffektivitet som driver deras lönsamhet.

PRODUKTUTVECKLING
Att uppfylla våra kunders behov och förbättra deras långsiktiga lönsamhet är basen för utvecklingen av våra produkter och tjänster. Vår produktutveckling påverkas också av lagstiftning, samhällsförändringar och ny teknik. Det finns starka trender som automatisering, elektrifiering och uppkoppling vilka måste balanseras med investeringar i utvecklingen av nuvarande teknik. Exempel på kundlösningar som förbättrar säkerhet, effektivitet och miljöprestanda finns på sidorna 24–36. Ytterligare information om miljö- och säkerhetsprestanda finns i Hållbarhetsnoterna på sidorna 156 och 164.

INKÖP
Långsiktigt samarbete med leverantörer driver effektivitet, kvalitet och ansvarsfullt beteende genom hela värdekedjan. Volvokoncernen eftersträvar förstklassiga inköp och vi ställer höga krav på oss själva och på våra partners i försörjningskedjan. Vi har både globala och lokala leverantörskedjor för att tillhandahålla komponenter, delar och kompletta tjänster och system. När vi utvecklar en robust leverantörsbas beaktar vi ett brett spektrum av möjligheter och risker. Under 2020 fortsatte vi att förbereda våra partners i leverantörskedjan på nya behov i transformationen mot koldioxidneutrala produkter och verksamhet. Vi har också bjudit in leverantörer att samarbeta för att säkra hållbara mineraler. Läs om sociala och miljömässiga utvärderingar av leverantörer på sidan 167.

PRODUKTION OCH LOGISTIK
Vårt globala industri- och logistiksystem använder på ett effektivt sätt ständiga förbättringar för att möta interna krav och leverera på kundernas förväntningar. Vårt industrisystem består både av kapitalintensiva komponentfabriker och av arbetskraftsintensiva monteringsanläggningar. Komponentfabrikerna levererar till Volvokoncernens globala produktionssystem, medan monteringsanläggningarna i de flesta fall är belägna nära slutmarknaden för att kunna tillgodose lokala behov och specifikationer samt korta leveranstider. Läs mer om miljödata, mål och prestanda inom produktion och logistik på sidan 155-157.

DISTRIBUTION OCH SERVICE
Vårt globala nätverk av återförsäljare och serviceverkstäder bemannas av kompetent och serviceinriktad personal som är nyckelfaktorer för kundnöjdhet och framgång. Varumärkesorganisationerna inom Volvokoncernen stödjer sina kunder via effektiva återförsäljarverkstäder och service- och underhållsavtal. Med våra serviceavtal och uppkopplade lösningar vet kunderna när de har service inbokad och vad kostnaden kommer att bli för underhåll och reparationer. Kunderna kan samla sina fordons-, finansierings- och andra serviceköp i en helhetslösning. Vi arbetar tillsammans med vår återförsäljarorganisation genom ständiga förbättringar och utvecklingsprogram, för att säkerställa att våra kunder alltid får bästa möjliga service.

ÅTERANVÄNDNING
Vi strävar efter att öka materialeffektiviteten och minska energianvändningen. I detta arbete införlivar vi mer återvunnet material, återvinner värme och återvinner avfall. Vår avfallshantering beskrivs vidare på sidan 158. Att förlänga olika produkters livslängd och drifttid är en viktig del av ökad cirkularitet och resurseffektivitet. Här är huvuddelarna service, underhåll och reparation för att öka användningsgraden för alla material i produkterna. När vi ökar vår servicebaserade verksamhet är den huvudsakliga effekten ökad drifttid och tillgänglighet till maskiner och fordon. Detta är en förutsättning för att fokusera ännu mer på återvinningsbarhet och återtillverkning. Se exempel på sidan 32.

BIDRA TILL VÄLSTÅND FÖR MÅNGA INTRESSENTER

FÖR KUNDER
Nästan 2 miljoner lastbilar och 100.000 bussar, som koncernen tillverkat under de senaste tio åren, rullar på vägar över hela världen. Våra anläggningsmaskiner utför arbete på byggen över hela världen, sedan vi har levererat cirka 650.000 maskiner under de senaste tio åren. För våra kunder är drifttid allt. Oavsett om det är en kund som äger en enda lastbil eller en lastbilsflotta, om de är en kollektivtrafikleverantör eller en bussägare, en entreprenör eller en stenbrottsägare, hänger deras prestanda på pålitliga produkter och tjänster som uppfyller deras affärsbehov. Volvokoncernen har en lång historia av att utveckla smarta lösningar för att öka deras prestanda.

DRIFTTID OCH LÖNSAMHET

FÖR ANSTÄLLDA
Koncernens nästan 100.000 anställda är vår viktigaste tillgång. Medarbetarnas engagemang och en högpresterande företagskultur, baserad på framgång för kunden, förtroende och passion, är avgörande för att koncernen ska kunna uppfylla sin mission. Koncernen strävar efter att erbjuda konkurrenskraftiga anställningsvillkor och förmåner samt en stimulerande, säker och hälsosam arbetsmiljö. År 2020 betalade vi 40.887 Mkr i löner och ersättningar.

40,9 MILJARDER KR

FÖR SAMHÄLLET
Våra produkter och tjänster gör att samhällen fungerar. Våra kunder kör busslinjer så att människor kan komma till jobbet, de transporterar mat och industrivaror och de bygger infrastruktur som vägar och sjukhus. Därutöver skapar vägtransporter också flera miljoner arbetstillfällen runt om i världen. Vi bidrar också till den lokala ekonomin genom att vara en stor arbetsgivare i många samhällen, vilket ger både direkt och indirekt sysselsättning. Under 2020 betalade vi 9.270 Mkr i sociala kostnader, 3.631 Mkr i pensionskostnader och 4.927 Mkr i inkomstskatter, tillsammans 17.828 Mkr. Vi betalar också bland annat tullar samt fastighets- och energiskatter.

17,8 MILJARDER KR

FÖR LEVERANTÖRER
En solid leverantörsbas och professionella partnerskap är avgörande för att kunderna ska bli framgångsrika. Volvokoncernen ger både inkomst och sysselsättning för ett stort antal företag och i många samhällen runt om i världen. Inköpta varor och tjänster är Volvokoncernens enskilt största kostnad och under 2020 köpte vi varor och tjänster för 232.861 Mkr.

232,9 MILJARDER KR

FÖR LÅNGIVARE
Företag som ska vara långsiktigt konkurrenskraftiga kräver tillgång till kapital för att kunna investera. Volvokoncernen strävar efter att säkerställa att kapitalet används på bästa möjliga sätt och att försäkra långivare med den finansiella styrkan för att säkerställa vinst och återbetalning. Volvokoncernen betalade under 2020 sina långivare i industriverksamheten 1.102 Mkr i ränta.

1,1 MILJARDER KR

FÖR AKTIEÄGARE
Volvokoncernen strävar efter att skapa ett ökat värde för sina aktieägare. Detta uppnås genom en positiv kursutveckling och utbetalning av utdelningar. Under 2015–2020 ökade kursen för Volvo B-aktien med 127%. Aktieägarna får i normala fall en viss andel av det fria egna kapitalet i form av en utdelning, efter det att verksamheten har tillförts nödvändigt kapital för fortsatt utveckling enligt strategierna. För 2020 föreslår styrelsen en ordinarie utdelning om 6,00 kronor per aktie och en extra utdelning om 9,00 kronor per aktie, totalt 30.502 Mkr.

30,5 MILJARDER KR

FÖR VOLVOKONCERNEN
En betydande andel av det kapital som genereras återförs normalt till verksamheten. Kapitalet används bland annat till investeringar som ska stärka konkurrenskraften och skapa långsiktigt värde för koncernen och dess intressenter. Under 2020 investerade Volvokoncernen 16,8 miljarder kronor i FoU samt ytterligare 5,7 miljarder kronor i fastigheter, maskiner och inventarier, totalt 22,5 miljarder kronor.

22,5 MILJARDER KR

KUNDER

ÖKAD DRIFTTID OCH FÖRBÄTTRAD LÖNSAMHET

Vi strävar efter att vara världens mest eftertraktade och framgångsrika leverantör av transportlösningar. Därför är kunden integrerad i varje del av vår värdekedja. Våra kunder bidrar till välstånd genom att transportera människor och gods samt att förse samhället med den infrastruktur som behövs för att främja utveckling. Vi arbetar med att stödja våra kunder genom ett erbjudande som syftar till att öka deras produktivitet, säkra drifttiden och öka bränsleeffektiviteten, vilket bidrar till deras lönsamhet och minskar deras miljöpåverkan.

Fokus på kunden

Kundfokus är centralt genom hela vår värdekedja. Inom produktutveckling betyder det att vi utvecklar produktiva och bränsleeffektiva lösningar för våra kunder. I produktionen strävar vi efter att ha den högsta kvaliteten, vilket också kräver att våra leverantörer håller en hög standard. Vårt återförsäljarnätverk säkerställer tillgänglighet för våra kunder. Vi använder ett cirkulärt förhållningssätt och har ett ansvarsfullt affärsbeteende för att bygga förtroende och se till att våra produkter bidrar till välstånd.

Vi analyserar de segment och applikationer där våra kunder är verksamma för att kunna hitta de bästa lösningarna, förutse framtida möjligheter och vara flexibla inför förändringar. Våra utvecklingsprojekt i samarbete med kunder och andra partners är viktiga delar av produktutvecklingen när vi förbereder oss för framtida utmaningar.

Skapa värde för våra kunder

Genom våra dagliga kontakter med kunder, intervjuer med dem och med våra kundnöjdhets- och benchmarkundersökningar samt väsentlighetsanalyser, kan vi se att våra kunder värderar produktivitet, tillgänglighet och bränsleeffektivitet högst. Framtida tekniker har stor potential att öka våra kunders produktivitet. Tillgänglighet är en nödvändighet för våra kunder. För att säkra tillgänglighet är nya fordon utvecklade inom Volvokoncernen uppkopplade för att kunna planera service och undvika oplanerade stopp. Fler är 1,1 miljon fordon och maskiner är uppkopplade, vilket är betydelsefullt för att vi ska kunna nå målen om ökad effektivitet, minsta möjliga miljöpåverkan och att göra vägarna säkrare.

Ökad bränsleeffektivitet och anpassning till förnybara bränslen samt elektrifierade fordon och maskiner är en central del i vår produktutveckling eftersom detta har en stor påverkan på miljön och våra kunders lönsamhet. Vi erbjuder till exempel fordon med kapacitet att köra på flytande naturgas (LNG) eller biogas samt batterielektriska fordon.

Vi fortsätter också att utveckla förbränningsmotorns prestanda. Under 2020 lanserade Volvo Lastvagnar en ny Volvo FH med andra generationen av det bränslebesparande I-Save-paketet, som kan sänka bränslekostnaderna med upp till 10% jämfört med den äldre modellen utan I-Save. Läs mer om Volvo FH med I-Save på sidan 27. Lastbilen var del av en omfattande produktförnyelse från Volvo Lastvagnar, som lanserade fyra nya tunga lastbilar med ett mycket tydligt fokus på förarmiljön, säkerheten och produktiviteten. De fyra lastbilsmodellerna – Volvo FH, FH16, FM och FMX – representerar cirka två tredjedelar av Volvo Lastvagnars leveranser.

– Vi är verkligen stolta över den här framtidsinriktade investeringen. Vårt mål är att vara kundernas bästa affärspartner genom att göra dem ännu mer konkurrenskraftiga och hjälpa dem att locka till sig de bästa förarna på en allt tuffare marknad, säger Roger Alm, VD för Volvo Lastvagnar.

Mäta framgång

Det enda riktiga måttet på framgång är kundnöjdhet. Vi strävar efter att vara ledande i kundnöjdhet för alla våra varumärken inom respektive segment. Varje varumärkesorganisation inom Volvokoncernen följer upp kundnöjdhet och hur varumärket uppfattas genom undersökningar över hela världen. Undersökningar och studier görs av ledande undersökningsföretag där beslutsfattare bland både kunder och icke-kunder intervjuas.

STÖDJER KUNDER MED OLIKA BEHOV

"Hjälp mig att underhålla mitt fordon"

1 Reservdels-tjänster

"Håll mitt fordon tillgängligt"

2 Fordons-tillgänglighet

"Maximera utnyttjandet av mitt fordon"

3 Fordons-produktivitet

"Maximera utnyttjandet av min flotta"

4 Flott-produktivitet

"Tillhanda-håll rätt trans-portkapacitet när jag behöver den"

5 Mobilitets-tjänster

"Optimera min försörjnings-kedja"

6 Plattforms-lösningar

FINANSIERING OCH FÖRSÄKRING, INKLUSIVE BETALNINGSMODELLER BASERADE PÅ UTNYTTJANDE

UPPKOPPLAD PLATTFORM

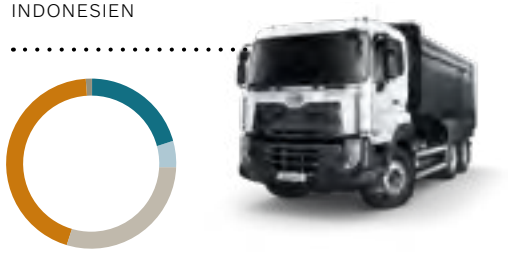
FORDON OCH MASKINER

Det finns olika affärsmodeller för olika kunder. Utbudet går från att sälja ett fordon eller en maskin och få betalt per enhet, till att lösa kundens uppdrag och få betalt för resultat. Vi kommer att ha olika erbjudanden längs detta utbud samtidigt, för olika kunder beroende på preferenser, segment och geografisk marknad.

OLIKA LASTBILAR FÖR OLIKA APPLIKATIONER

DISTRIBUTION
FRANKRIKE

GRUVINDUSTRI
INDONESIEN



BYGG OCH ANLÄGGNING
USA

FJÄRRTRANSPORTER
EUROPA

Kunderna har olika kostnadsstruktur och vill därför ha olika lösningsförslag beroende på var i världen de befinner sig och vilken typ av arbete de utför. Att skapa värde för kunden genom att öka kundens lönsamhet betyder därmed att erbjuda lastbilar som är anpassade för varje marknad och applikation.

KOSTNADER

- Bränsle
- Förare
- Fordon
- Service & underhåll
- Administration

GEMENSAMT VÄRDESKAPANDE

Nyckeln till att vi ska vara framgångsrika är att vi lyckas skapa värde för våra kunder genom att bidra till att förbättra deras lönsamhet. Genom att förstå våra kunders prioriteringar och utmaningar kan vi erbjuda produkter och tjänster som förbättrar kundernas intäkter och minskar kostnaderna. Lösningar som förbättrar kundernas produktivitet, säkerställer att fordon och maskiner fungerar som de ska och förbättrar bränsleeffektiviteten är nyckelområde för att skapa kundvärde. Genom att leverera kundvärde och göra det effektivt så kommer vi också att skapa värde för oss själva, våra ägare och samhället.

ANSVARSFULL AFFÄRSVERKSAMHET

En förutsättning för att skapa tillit hos kunder, affärspartners och i samhället är att bedriva affärsverksamheten med integritet och i enlighet med tillämpliga lagar. I vår Uppförandekod anger vi ramarna för vår affärsetik och våra förväntningar på alla som är inblandade i våra affärer.

I Volvokoncernen fördömer vi alla former av mutor och korruption och vi är fast beslutna att motarbeta det aktivt överallt där vi bedriver affärsverksamhet och vi åtar oss att respektera mänskliga rättigheter. Vi vägleds i detta arbete av internationella ramverk såsom FN:s Global Compact och FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter. Det övergripande syftet är att våra kollegor och affärspartners i hela värdekedjan ska agera etiskt och ansvarsfullt. Se mer detaljerad information om mänskliga rättigheter och affärsetik på sidorna 165–169.

Efterlevnaden av uppförandekoden följs upp genom ledningskontrollsystem och interna kontroller. En visselblåsarpolicy uppmuntrar alla anställda att rapportera misstänkta överträdelser till sina chefer eller andra ledningsrepresentanter. Om det inte är tänkbart eller möjligt att rapportera till en överordnad, eller om det inte tas på allvar, finns möjligheten att lyfta de misstänkta överträdelserna till Corporate Compliance och, där lagen så medger, att vara anonym. Volvokoncernen tolererar inte repressalier mot en person som i god tro framför klagomål eller misstankar om brott mot uppförandekoden.

Volvokoncernen visselblåsarfunktion är öppen för både medarbetare och externa intressenter. Den är tillgänglig på de lokala språken och sköts av en neutral tredje part. En sammanfattning av rapporterade fall finns på sidan 169.

Volvokoncernens uppförandekod
Koden beskriver kraven för hur vi inom Volvokoncernen beter oss och gör affärer. Där ingår respekt för människor och miljö, och att göra affärer på ett rättvist och lagligt sätt, att vi beter oss ansvarsfullt och säger ifrån när vi upptäcker att något inte verkar stå rätt till

- Vi respekterar varandra.
- Vi gör affärer på ett ansvarsfullt och lagenligt sätt.
- Vi skiljer mellan privata intressen och företagets intressen.
- Vi skyddar företagets information och tillgångar.
- Vi kommunicerar öppet och ansvarsfullt.

***Tillit** är en av våra värderingar tillsammans med framgång för kunden, passion, förändring och prestation.*

KLIMAT

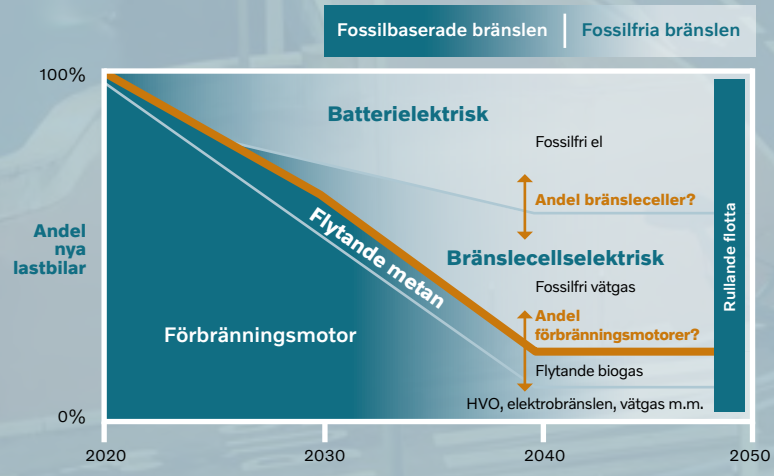
PÅ VÄG MOT FOSSILFRIA TRANSPORTER

Vi står bakom Parisavtalet och är inriktade på att göra transportindustrin fossilfri. Vårt fokus är att kommersialisera innovativa och konkurrenskraftiga lösningar inom de områden där vi kan ha störst påverkan.

PÅ VÄG MOT KOLDIOXIDNEUTRALITET

BIDRA TILL PARISAVTALET

Det tar cirka tio år för kunderna att förnya hela sina flottor. För att ha en rullande flotta som är helt fossilfri år 2050 är det vår ambition att alla Volvokoncernens produkter som levereras från 2040 ska göra det möjligt för våra kunder att vara fossilfria. Även med ökad elektrifiering, ser vi att det finns applikationer för förbränningsmotorer som körs på hållbara biobränslen eller andra fossilfria bränslen. Som illustreras nedan förväntar vi oss en gradvis övergång till elektriska fordon, både batteri- och bränslecellselektriska. Vår ambition är att elektriska fordon år 2030 ska svara för minst 35% av vår fordonsförsäljning. På vägen mot koldioxidfria transporter kommer det att finnas viktiga steg när det gäller koldioxidlagstiftningen över hela världen. Vi fortsätter att investera i förbränningsmotorer och efterbehandlingssystem för att öka bränsleeffektiviteten, uppfylla lagstiftningens krav och förbli konkurrenskraftiga. Förutom att fokusera på utsläppen från våra produkter i användning, arbetar vi med och uppmuntrar våra leverantörer och partners att introducera fossilfria material (koldioxidfritt stål, plast och gummi) vid utvecklingen av våra produkter och lösningar. Vi fortsätter också arbetet med att minska utsläppen från vår tillverkning genom att öka andelen förnybar energi och förbättra energieffektiviteten. Detta scenario kräver även att andra intressenter bidrar med till exempel utbyggnaden av infrastruktur. Läs mer om detta scenario och klimatrelaterade risker och möjligheter på sidorna 152-153.



Huvudsakliga kopplingar till FN:s mål för hållbar utveckling

7 HÅLLBAR ENERGI FÖR ALLA
11 HÅLLBARA STÄDER OCH SAMHÄLLEN
13 BEKÄMPA KLIMATFÖRÄNDRINGARNA

7.3 – Fördubbla ökningen av energieffektivitet
11.2 – Hållbara transportsystem
13.3 – Öka medvetenhet och kapacitet kring begränsning av klimatförändringar

För närvarande sker de allra flesta utsläppen från koncernens produkter under användningsfasen i deras livscykel. Därför ligger vårt fokus på att utveckla produkter och lösningar som minskar koldioxidavtrycket för våra kunder. Vi gör också stora ansträngningar för att öka energieffektiviteten och minska utsläppen i vår egen verksamhet.

H2ACCELERATE

SAMARBETE OM VÄTGAS-LASTBILAR MED NOLL AVGASUTSLÄPP

I december kom Volvokoncernen, Daimler Truck AG, IVECO, OMV och Shell överens om att samarbeta för att skapa förutsättningar för en bred utrullning av vätgaslastbilar i Europa. Eftersom ett växande antal regeringar och företag ansluter sig till en gemensam vision om ett energisystem med nollutsläpp, anser deltagarna i H2Accelerate att vätgas är ett viktigt bränsle för att åstadkomma en fullständigt fossilfri lastbilsbransch.

Elektriska lösningar inom alla affärsområden

Elektrifiering blir en av nyckelteknikerna i övergången mot en fossilfri framtid. Volvokoncernen strävar efter en snabb introduktion av helelektriska lösningar inom alla sina produktområden. Elektrisk framdrivning möjliggör noll avgasutsläpp vid användning, men är beroende av koldioxidavtrycket från den el som används.

När den drivs av alternativa bränslen som hållbara biobränslen och väte, kommer förbränningsmotorn att fortsätta spela en viktig roll för våra kunders förmåga att minska koldioxidutsläppen. Vi kommer att fortsätta att förbättra effektiviteten i befintlig teknik och vi har höga förväntningar på användningen av de alternativa bränslen som kan tillhandahållas i tillräckliga mängder.

Idag drivs transportsystemet och infrastrukturindustrin till stor del av fossil energi. Vi är i början av en övergång och Volvokoncernens produktportfölj är bred. Vi levererar produkter som drivs av konventionell diesel, fossilfria alternativa bränslen eller en kombination. Vi arbetar med att elektrifiera transport- och infrastrukturlösningar och vi investerar ny teknikutveckling såsom vätebränsleceller.

VOLVOKONCERNEN OCH DAIMLER TRUCK

BILDAR SAMRISKBOLAG FÖR STORSKALIG TILLVERKNING AV BRÄNSLECELLER

Volvokoncernen och Daimler Truck AG har undertecknat bindande avtal för ett samriskbolag för att utveckla, producera och kommersialisera bränslecellsystem för användning i tunga lastbilar som huvudfokus, men också för andra applikationer. Båda parternas ambition är att göra det nya företaget till en ledande global tillverkare av bränsleceller och därmed hjälpa världen att ta ett stort steg mot klimatneutrala och hållbara transporter fram till 2050. Samriskbolaget kommer att dra nytta av den expertis och omfattande erfarenhet från flera decenniers utvecklingsarbete kring bränslecellsteknik Daimler redan har bakom sig.

”I framtiden kommer världen att drivas av en kombination av batterielektriska och bränslecellselektriska fordon, tillsammans med andra förnybara bränslen i viss utsträckning. Bildandet av vårt bränslecellssamarbete är ett viktigt steg i att forma den värld vi vill leva i”, säger Martin Lundstedt, vd och koncernchef för Volvokoncernen.

Volvokoncernen förvärvar 50% av andelarna i samriskbolaget för cirka 0,6 miljarder euro (cirka 6,5 miljarder kronor) på skuldfri basis. Transaktionen förväntas slutföras under första halvåret 2021.

VOLVO LASTVAGNAR

LANSERING AV ETT KOMPLETT PROGRAM ELDRIVNA LASTBILAR

Under 2021 kommer åkerier i Europa att kunna beställa helelektriska versioner av Volvos tunga lastbilar. Volvo Lastvagnars massiva satsning på elektrifiering innebär ett avgörande steg på vägen mot fossilfria transporter.

Volvo Lastvagnar adderar nu de eldrivna, tunga lastbilarna av modellerna Volvo FH, Volvo FM och Volvo FMX, som kommer att användas i Europa för regionala transporter och för anläggningstransporter i stadsmiljöer, till sitt program av elektriska lastbilar. Dessa lastbilar har tågvikter upp till 44 ton. Lastbilarna har, beroende på batterikonfiguration, räckvidder upp till 300 km. Försäljning inleds 2021 och volymproduktion 2022.

Volvo Lastvagnar inledde tillverkningen av Volvo FL Electric och Volvo FE Electric under 2019. Det innebär att Volvo Lastvagnar i Europa från och med 2021 kommer att erbjuda ett komplett program av batterielektriska lastbilar för distribution, sophämtning, regionala transporter och anläggningstransporter i stadsmiljöer. Volvo Lastvagnar kommer att erbjuda helhetslösningar som inkluderar ruttplanering, korrekt specificerade fordon, laddningsutrustning, finansiering och tjänster. I december 2020 inleddes dessutom försäljningen av Volvo VNR Electric – en lastbil för regionala transporter – i Nordamerika.

”Vi vill hjälpa våra kunder och transportköpare att nå sina ambitiösa hållbarhetsmål genom att vi snabbt ökar antalet eldrivna tunga lastbilar. Vi är fast beslutna att fortsätta driva på utvecklingen inom vår bransch i riktning mot en hållbar framtid”, säger Roger Alm, chef för Volvo Lastvagnar.

VOLVO BUSSAR

SPJUTSPETSEN I KONCERNENS ELEKTRIFIER-INGSRESA

Volvo Bussar har varit spjutspetsen i Volvokoncernens utveckling mot elektrifierade lösningar och har sålt fler än 5.000 elektrifierade bussar under varumärket Volvo sedan 2010. År 2020 sålde Volvo Bussar 306 elektrifierade bussar. Under det senaste året har städer som Göteborg, Malmö, Jönköping och Västerås i Sverige, Bodö, Drammen och Ålesund i Norge, Århus i Danmark, Vannes i Frankrike, Lodz och Gliwice i Polen, Kilmarnock i Storbritannien och Luxemburg inlett transformationen till helelektriska bussar i samarbete med Volvo Bussar.

VOLVO FH LNG

Hållbara biobränslen kommer att spela en viktig roll i övergången till fossilfria transporter

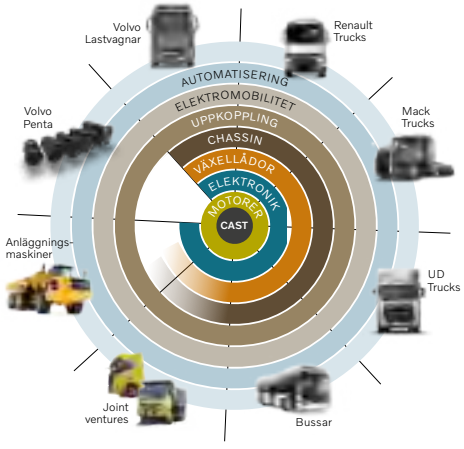
De hållbara biobränslena spelar en viktig roll i övergången till fossilfria transporter. Framförallt kan både naturgas och biogas redan idag skalas upp för att minska fossila utsläpp. När Volvo FH LNG körs på flytande naturgas (LNG) kan koldioxidutsläppen minskas med upp till 20% från ”tank till hjul” jämfört med konventionell diesel. Med flytande biogas (LBG) kan de fossila utsläppen från ”tank till hjul” minskas till praktiskt taget noll. För våra kunder bidrar gaslösningen också till att minska den totala ägandekostnaden eftersom kostnaden för LNG och LBG vanligtvis är lägre per mil än diesel. Volvo FH LNG har en räckvidd på upp till 1.000 kilometer.

-20%

GEMENSAM ARKITEKTUR OCH DELAD TEKNIK

KONCERNENS MODULSYSTEM

Bakom Volvokoncernens erbjudanden finns en stor samlad kunskap inom elektrifierade transportlösningar. Lösningarna baseras på Volvokoncernens modulsystem som möjliggörs genom att använda CAST (Common Architecture and Shared Technology – Gemensam arkitektur och delad teknik). Volvokoncernen utvecklar kompletta drivlinelösningar samt system och komponenter för affärsområdena och anpassar dem till deras respektive marknads- och applikationsbehov. Genom att använda CAST kan Volvokoncernen säkra skalfördelar och minska tiden till marknaden. När vi utvecklar en ny produkt behöver vi inte börja om från början. Volvokoncernen var bland de första i världen att erbjuda elektriska bussar. Tack vare CAST har vi kunnat använda dessa komponenter och system och säkerställa att vi nu också är bland de första i världen att erbjuda elektriska lösningar också för lastbilar, anläggningsmaskiner och Volvo Penta. Volvokoncernen har ett globalt produktutvecklingssystem med tekniska resurser i olika delar av världen, nära kunderna, för att säkerställa att varje produkt levererar det unika varumärkesvärde som kunderna förväntar sig.



VOLVO LASTVAGNAR

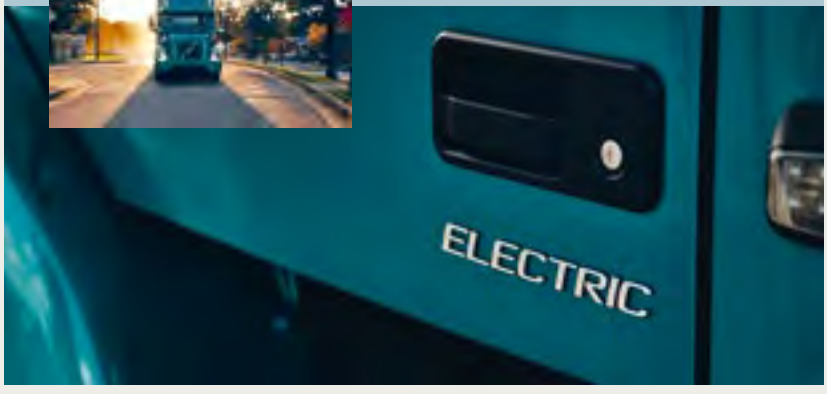
I-SAVE – ÖKAR BRÄNSLEEFFEKTIVTETEN

Volvokoncernen fortsätter att hjälpa sina kunder att minska bränsleförbrukningen. Koldioxidutsläppen från en typisk fjärrtransportlastbil som körs på diesel har sänkts med över 20% sedan 1990-talet. I-Save-lösningen är nästa steg i bränsleeffektivitet. Genom att kombinera den mycket effektiva 13-liters Volvo Turbo Compound-motorn med bränslebesparande funktioner, till exempel den kartbaserade I-See, sänker Volvo FH med I-Save bränslekostnaderna med upp till 10% vid fjärrtransport jämfört med den äldre modellen utan I-Save. Den kraftfulla motorn ger 300 Nm högre vridmoment vid låga varvtal, så mindre acceleration och bränsle behövs för att hålla en jämn hastighet i motorvägstrafik. Motorn fungerar i kombination med I-See och gör det möjligt att ta sig an backar och lutningar i högre växel – vilket sparar bränsle utan att tappa fart. Det extra vridmomentet möjliggör också en högre medelhastighet, särskilt märkbart vid uppförskörning. Det helt självlärande I-See-systemet använder molnbaserad kartdata för att analysera topografin och välja optimal växel och hastighet. Skillnaden i bränsleförbrukning beräknas genom att jämföra kostnaderna för diesel och AdBlue för I-Save: d.v.s. en D13TC Euro 6 steg D med långdistansbränslepaketet med de för en D13 eSCR Euro 6 steg D utan långdistansbränslepaketet. Den faktiska bränsleekonomin varierar beroende på många faktorer, såsom förarens erfarenhet, utnyttjandet av farthållare, fordonsspecifikationer, fordonsbelastning, faktisk topografi och rådande väderförhållanden.

KOMMERSIALISERING I NORDAMERIKA

Volvo VNR Electric

Volvo Lastvagnar påbörjade pilotprojekt med den elektriska regionala lastbilen Volvo VNR Electric med kunder i södra Kalifornien under andra halvåret 2020. I oktober tilldelades Volvo i Nordamerika 21,7 miljoner dollar i bidrag för att leverera 70 VNR-elektriska lastbilar i södra Kalifornien för regional godsdistribution och terminalhantering. US Environmental Protection Agency (EPA) Targeted Air Shed Grant Program tillhandahåller 20 miljoner dollar i finansiering, kompletterat med 1,7 miljoner dollar från South Coast Air Quality Management District till laddningsinfrastruktur för att förbättra luftkvaliteten i regionen. Volvo kommer att leverera de EPA-finansierade VNR Electric-lastbilarna till södra Kaliforniens flottoperatörer med början 2021 till och med tredje kvartalet 2022, vilket möjliggör minst ett helt års verksamhet vid slutet av projektperioden 2023. Serietillverkning av Volvo VNR Electric kommer att påbörjas under 2021. Volvo VNR Electric erbjuds med en rad operationella lösningar såsom Volvo Guldavtal, vilket omfattar allt förebyggande underhåll och reparationer, inklusive batterier, samt flexibla finansierings- och försäkringslösningar från Volvo Financial Services.



RENAULT TRUCKS

ELEKTRISKA LASTBILAR I DAGLIG DRIFT

I november levererade Renault Trucks tre D Wide Z.E. ellastbilar till Carlsbergkoncernens schweiziska dotterbolag Feldschlösschen Brewery. Carlsberg strävar efter att uppnå koldioxidneutralitet fram till 2030, särskilt genom att använda elektriska lastbilar. Dessa Renault Trucks D Wide Z.E. är de första leveranserna av en order från Carlsberg på 20 helelektriska lastbilar. De 26 ton tunga Renault Trucks D Wide Z.E.-lastbilarna är varken konceptlastbilar eller testlastbilar, utan serieproducerade lastbilar som kommer att köras i den dagliga verksamheten. Renault Trucks har fått ett antal beställningar på elektriska lastbilar från schweiziska kunder. Totalt kommer Renault Trucks att ha levererat över 50 elfordon till Schweiz i slutet av första kvartalet 2021.

ELEKTRISK SOPBIL

Tillverkning av Mack LR Electric ska börja 2021

Under året började Mack Trucks kommersialisera Mack LR Electric, sin soplastbil utrustad med en helelektrisk, integrerad Mack-drivlina. Nycklar till testlastbilar överlämnades till både New York City Department of Sanitation och Republic Services. Orderboken för Mack LR Electric öppnades under Q4 2020 med leveranser som påbörjas 2021. Mack LR Electric-modellen är utvecklad för kunder inom avfallshantering, kommersiella eller kommunala, som söker en utsläppsfri lastbil i linje med sina egna miljömål och lokala utsläppsregler. Med tyst drift uppfyller Mack LR Electric behoven hos kunder som arbetar i stadsmiljö och som försöker minska buller och vill ha möjlighet att arbeta tyst på natten.

VOLVO PENTA

BRANDBILAR MED ELEKTRISK DRIVLINA FRÅN VOLVO PENTA

Tre banbrytande brandbilar med elektriska drivlinor från Volvo Penta levererades hösten 2020 för test i den ordinarie verksamheten hos brandkårer i Berlin, Amsterdam och Dubai. Volvo Penta har utvecklat den elektriska drivlinan för den ledande brandbilstillverkaren Rosenbauers brandbil, "Revolutionary Technology" (RT). Som en del av Volvokoncernen utnyttjade Volvo Penta beprövad teknik och kompetens från Volvo Lastvagnar och Volvo Bussar och anpassade dessa för att möta kraven på prestanda hos brandkårer. Resultatet är en beprövad teknisk lösning från Volvokoncernen som skräddarsytts för att möta Rosenbauers specifika behov.

VOLVO CE

ELEKTRISKA KOMPAKT-MASKINER

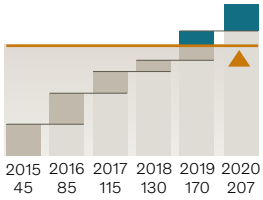
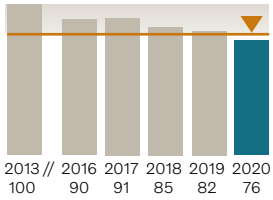
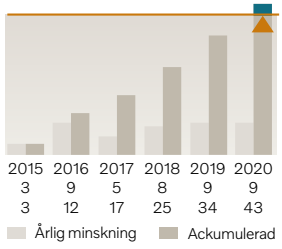
Lanseringen av Volvo Construction Equipments elektriska sortiment började 2020 och därmed avslutades utvecklingen av nya dieselmotorbaserade versioner av kompaktgrävmaskinerna (EC15 till EC27) och hjullastarna (L20 till L28). Den nya kompaktgrävmaskinen ECR25 Electric och kompaktlastaren L25 Electric var de första att lanseras. Med nollutsläpp samt låga bullernivåer och vibrationer är dessa maskiner det perfekta valet för arbetsplatser i städer eller alla andra känsliga arbetsmiljöer. De första serieproducerade maskinerna nådde kunder mot slutet av året.

WWF CLIMATE SAVERS

Klimatmål 2015–2020 överträffade

Volvokoncernen har deltagit i programmet Climate Savers sedan 2010 och var det första företaget inom fordonsindustrin som gick med. Climate Savers är Världsnaturfondens (WWF) program med målet att ge erkännande åt ledarskap kring klimatfrågan. Det omfattar partners till WWF med ambitiösa strategier för att utveckla affärsmodeller som ger nettonoll koldioxidutsläpp, och visar att minskade utsläpp av växthusgaser kan gå hand i hand med ekonomisk tillväxt. Läs mer på www.climatesavers.org

Volvokoncernens huvudsakliga åtaganden och mål när det gäller klimat och energieffektivitet inom ramen för programmet WWF Climate Savers:

	PRODUKTION	TRANSPORTER	PRODUKTER
Mål	Genomföra energibesparingar som från år 2020 sammanlagt sparar 150 GWh per år.	Minska koldioxidutsläpp från godstransporter per producerad enhet med 20%.	Uppnå besparingar av koldioxid-utsläpp från produkter till sammanlagt 40 miljoner ton över livscykeln.
Uppnått	 **Mål uppnått** Sedan 2015 har 1.260 aktiviteter genomförts som tillsammans sparar 207 GWh per år från 2020.	 **Mål uppnått** Utsläpp per producerad enhet var 24% lägre 2020 jämfört med utgångsåret 2013.	 **Mål uppnått** En beräknad besparing på 43 miljoner ton koldioxid har uppnåtts 2015 till 2020.
Nästa steg	Genomföra energibesparingar av sammanlagt 150 GWh 2021–2025.	Minska koldioxidutsläpp per producerad enhet med 30% till 2025, med 2018 som basår.	Under 2021, sätta nya delmål för vetenskapliga klimatmål på vägen mot netto noll senast 2050.

Våra senaste mål sträckte sig från 2015 till 2020. Under denna period har vi sett betydande framsteg inom klimatmedvetenhet.

Sammanfattningsvis har vi:

- Varit med i FN:s expertgrupp for hållbara transporter tillsammans med FN:s generalsekreterare.
- Betydligt ökat andelen förnybar energi i vår tillverkning och minskat utsläpp inom scope 1 och 2 med 35% på fem år.
- Kommersialiserat ett flertal kundlösningar för bränsle- och energieffektivitet.
- Utvecklat elektrifierade linjer för kollektivtrafik i flera städer.
- Visat att elektrifiering i allra högsta grad är möjlig i stadstrafik, på byggarbetsplatser och till och med för tunga transporter.
- Hjälpt våra kunder att minska sina koldioxidutsläpp med 43 miljoner ton. Över de senaste fem åren har nyckeln till minskningen varit ökad bränsleeffektivitet.

Nästa steg – vetenskapliga klimatmål för nettonoll utsläpp till 2050
Volvokoncernen har anslutit sig till initiativet Science Based Targets (SBT) och ambitionsnivån för 1.5°C. I detta arbete kommer vi sätta delmål för att nå ambitionen med nettonoll utsläpp över värdekedjan senast 2050.

Detaljer kring mätetal och mål finns på sidorna 155–157. Läs mer om SBT och våra framsteg inom Climate Savers på volvogroup.com/climate

RESURSER

PÅ VÄG MOT CIRKULARITET OCH RESURSEFFEKTIVITET

Världens naturresurser är begränsade och den ekonomiska aktiviteten ökar snabbt. Detta innebär att det finns stora incitament för att ompröva befintliga mönster inom tillverkning och transporter.

Huvudsakliga kopplingar till FN:s mål för hållbar utveckling

7 HÅLLBAR ENERGI FÖR ALLA
9 HÅLLBAR INDUSTRI, INNOVATIONER OCH INFRASTRUKTUR
12 HÅLLBAR KONSUMTION OCH PRODUKTION

7.3 – Fördubbla ökningen av energieffektivitet
9.4 – Resurseffektivitet och minskade koldioxidutsläpp per producerad enhet
12.2 – Hållbar förvaltning och användning av naturresurser

För att använda resurserna så effektivt som möjligt måste produkterna utvecklas så att resursslöseri och utsläpp minimeras och produkter och material behålls i användningsfasen under en längre tid. Samtidigt kan transportbranschen som helhet göra betydande produktivitetsförbättringar. Enligt vissa beräkningar använder den genomsnittliga lastbilen i branschen bara 40–50% av den totala lastkapaciteten. Affärsmodeller som bygger på delningsekonomi, artificiell intelligens och maskininlärning kommer att kunna optimera varuflöden och leda till minskade transportbehov och spara värdefulla naturresurser.

Volvokoncernen vill föregå med gott exempel. Vi strävar efter att vårt eget transportsystem ska vara i världsklass. Det vi lär oss kommer vi också att erbjuda våra kunder och bidra till att avsevärt öka effektiviteten i deras transportsystem. Detta innebär att man utnyttjar ett brett spektrum av möjligheter som kommer att leda till lägre logistikkostnader, minskade utsläpp och mindre slöseri med resurser.

När vi fokuserar ännu mer på service och tjänster är vårt mål att öka försäljningen av totala transportlösningar. Medan den traditionella transaktionsförsäljningen kommer att finnas kvar, erbjuder vi olika affärsmodellinställningar för olika kunder beroende på deras behov. Mer information om olika affärsmodeller finns på sidan 21.

VOLVO AUTONOMOUS SOLUTIONS

AUTOMATISERADE INDUSTRIELLA TRANSPORTER SOM EN TJÄNST

Volvo Autonomous Solutions (VAS) etablerades som affärsområde den 1 januari 2020. VAS har en för koncernen ny affärsmodell som främjar transporter som en tjänst. För att åstadkomma detta, utvecklar och kommersialiserar VAS industriella, autonoma transportlösningar som förbättrar produktiviteten, minskar utsläppen och förbättrar säkerheten. Tack vare sin autonoma karaktär erbjuder lösningarna både ökad effektivitet i enskilda processer och på hela anläggningar.

Volvokoncernen syftar till att minska sitt miljöavtryck genom ständiga förbättringar och så kallad disruptiv innovation – och VAS spelar en viktig roll i det arbetet. Vi är övertygade om att elektrifierade och automatiserade kommersiella fordon och maskiner är en del av lösningen för att skapa hållbara samhällen som också är säkrare och mer produktiva.VAS riktar sig mot specifika branschsegment:

- Gruvor och stenbrott samt anläggningar för hantering av industriellt material
- Hamnar och logistikcentra
- Motorvägstransporter från depå till depå.

Att skapa lösningar som kan maximera transporteffektiviteten genom avancerad automatisering är målet för en hel bransch. För VAS kommer det sannolikt att ske först i avgränsade områden. En lösning kallas TARA – ett komplett transportsystem utformat för att fungera självständigt inom ett avgränsat område, som ett stenbrott eller en gruva. Med TARA-lösningarna har komplett mjuk- och hårdvara, inklusive autonom körförmåga, utvecklats. TARA består initialt av den elektriska dumpern TA15 (fler varianter kommer att följa) och all laddnings- och stödinfrastruktur som behövs för att säkerställa att driften är säker och effektiv.

TARA-lösningen, inklusive ekosystemet för elektrisk och autonom körning, medför betydande koldioxidminskningar. Jämfört med dagens verksamhet kan den minska koldioxidutsläppen med 100% i transportdelen med TA15 (om man använder koldioxidneutral el) och upp till 85% för hela anläggningen.

Tillgångarna används ~30% av livscykeln

Upp till 50% av total kapacitet är teoretiskt tillgänglig för mer last

5–10% av den totala bränsleförbrukningen går åt till att flytta gods och material

Öka effektiviteten i transportsystemen

Att öka transporteffektiviteten skapar möjligheter för hållbart värdeskapande utöver bränsleförbrukning och elektrifiering. Enligt vissa uppskattningar används tillgångar som lastbilar, bussar och anläggningsmaskiner i genomsnitt ca 30% av sin livscykel, och den genomsnittliga lastbilen på väg utnyttjas till 40–50% av sin totala kapacitet. Teoretiskt är upp till 50% av transporterna tillgängliga för mer last. Med detta i åtanke och mot bakgrund av det faktum att 5-10% av världens totala bränsle förbrukas för att flytta varor och material, är potentialen för ökad klimat- och kostnadseffektivitet inom transportbranschen avsevärd, vilket kan leda till en snabb transformation av verksamheten.

ÖKA PRODUKTIVITETEN

Fokus på drifttid

Volvokoncernen har ett brett kunderbjudande när det gäller lösningar för uppkopplad teknik för lastbilar, bussar och anläggningsmaskiner. Med fler än 1,1 miljoner uppkopplade kundenheter har vi det största antalet uppkopplade kommersiella fordon och maskiner i branschen. Uppkopplad teknik är nödvändigt för att vi ska kunna nå målen om ökad effektivitet och minsta möjliga miljöpåverkan och göra vägarna säkrare.

Uppkopplad teknik är ett av de viktigaste teknikområdena för Volvokoncernen. Våra lösningar skickar fordonsdata till kunderna och hjälper dem därmed att sänka sina kostnader och öka effektiviteten. Uppkopplad teknik är också en förutsättning för automatisering och elektromobilitet, både när det gäller själva tekniken och när det gäller tjänster och lösningar för dessa användningsområden. Våra lösningar ökar transport- och resurseffektiviteten genom optimerade trafikflöden och bättre utnyttjande av befintlig infrastruktur.

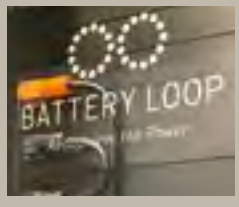
RESURSEFFEKTIVITET

STEG FÖR ÖKAD CIRKULARITET

Volvokoncernen har identifierat flera affärsmöjligheter för att öka cirkulariteten. Utvecklingsfasen är kritisk. Vi utgår från fem huvudkriterier vid utvecklingen av nya lösningar – material och produktion, bränsle, avgasutsläpp, underhåll och utrangering. Att till exempel undvika vissa material redan i utvecklingsfasen hjälper till att öka återvinningsgraden för både komponenter och kompletta fordon. En typisk lastbil från Volvo kan återvinnas till cirka 85% och en grävmaskin till cirka 95–99% efter vikt.

I tillverkningsfasen strävar vi kontinuerligt efter att minimera vårt koldioxidavtryck genom att öka energieffektiviteten och använda mer förnybar energi. År 2020 nådde Volvos bussanläggning i Borås statusen att använda 100% förnybar energi. Av koncernens totala användning av energi kom 52% från förnybara källor år 2020 och målet är att nå 65% till 2025. Vi strävar också efter att minska avfallet och kontinuerligt minska vårt miljöavtryck från vår tillverkning – läs mer på sidan 158.

I användningsfasen hos kund ligger fokus på att maximera drifttiden och utnyttjandet av produkter, komponenter och material. Service, underhåll, reparationer och återtillverkning är viktiga element i denna fas. En Volvoprodukt är tillverkad för att hålla länge och komponenter tillverkas för att kunna renoveras. Ett exempel är växellådor. En renoverad växellåda kan spara 50%, och ibland upp till 80%, av resurserna jämfört med en ny. Besparingen kommer från att undvika bearbetning och förädling av nya material med tillhörande energi-, vatten- och utsläppsavtryck. Vår ambition är att öka vår återtillverkningsverksamhet med 60% till 2025 från basåret 2018.



I slutet av livscykeln för komponenter eller fordon kan vi återvinna vissa material som direkt blir nya råvaror. Ett exempel är återvinning av palladium och platina från skrotade dieselpartikelfilter. Inom lastbilsverksamheten köper vi även tillbaka vissa fordon, plockar isär och använder delar inom vårt servicenätverk. Delar som kan renoveras eller återtillverkas behålls och andra delar går till återvinning.

Volvo Bussar samarbetar med Stena Recycling för att återanvända batterier i ett andra liv som energilagring. När batterierna har genomgått sitt andra liv finns det fortfarande värde kvar i batterikomponenterna och de återvinns av Stena Recycling. I takt med att elektrifiering ökar blir cirkularitet ännu viktigare och i januari 2021, annonserades det nya affärsområdet Volvo Energy, med syftet att stärka flödet och användningen av batterier över dess livscykel.

Koncernens ambition är att använda ovanstående och ytterligare delar av cirkularitet för att minska miljöavtrycket från både produkter och tillverkning. Idag kommer nästan 90% av produkternas råmaterialavtryck från stål, järn, aluminium, gummi och plast, vilket gör dessa till fokusområden att samarbeta kring. Ambitionen är att öka återvunnet material i nytillverkningen av komponenter. En betydande del av järn och aluminium kommer redan idag från återvunnet material, men vi samarbetar även med leverantörer för att öka användningen av exempelvis återvunnen plast.

13% FÄRRE TRANSPORTER

VOLVO GROUP VENTURE CAPITAL

INVESTERAR FÖR ATT DRIVA TRANSFORMATIONEN

Under 2020 genomförde Volvo Group Venture Capital AB minoritetsinvesteringar i Adnavem och Flock Freight. Adnavem är en marknadsplats på nätet för frakttjänster. Adnavem erbjuder transporter utan mellanhänder med fokus på Asien och norra Europa. Flock Freight, ett teknikföretag baserat i Solana Beach i Kalifornien, samlar ihop mindre laster från olika aktörer för att fylla tomt lastutrymme. Med hjälp av algoritmer sätter företaget ihop dellaster till en komplett last som eliminerar terminaler och omlastningshubbar vilket gör transporterna säkrare och mer effektiva. Volvo Group Venture Capitals roll är att göra investeringar för att driva transformationen av transportbranschen genom att underlätta skapandet av nya tjänster och lösningar samt att stödja samarbete mellan startup-bolag och Volvokoncernen.

EFFEKTIV UTLASTNING

NY LASTNINGSTJÄNST ÖKAR PRODUKTIVITETEN OCH MINSKAR UTSLÄPPEN

Volvo Lastvagnar och Volvo Construction Equipment har lanserat en ny digital tjänst, kallad Effektiv utlastning. Den möjliggör uppkoppling av lastbilar och grävmaskiner, vilket ökar effektiviteten och minskar utsläppen från transporterna. Efter att ha genomfört framgångsrika fälttester tecknades ett kommersiellt avtal med byggföretaget NCC – ett första för denna typ av tjänst.

Effektiv utlastning testades i det stora infrastrukturprojektet Västlänken i Göteborg i samarbete med NCC. Med den digitala tjänsten är det möjligt att uppnå mellan 96% och 100% utnyttjande av lastkapaciteten vid varje transport, jämfört med vanligtvis 87%. Data visar att 350.000 ton har lastats och transporterats på 11.000 transporter under testet. Den uppkopplade processen hjälpte till att minska antalet transporter med 1.600 – och den förväntas spara cirka 8.000 transporter när hela projektet är klart.

När systemet används börjar grävmaskinföraren och lastbilschaufförerna med att logga in och sedan ger systemet grävmaskinföraren ett meddelande när det finns en lastbil tillgänglig för lastning i närheten. Lastbilschauffören får en signal att köra till grävmaskinen och starta lastningen – allt medan grävmaskinen mäter lastens vikt. När rätt vikt lastats skickas en signal om att lastningen är klar och att lastbilen kan köra till sin specifika destination. Lastbilschauffören får information om hur mycket tonnage som har lastats, vilken typ av massor det är och var avlastning ska ske.

VOLVO BUSSAR

Effektiv, säker och hållbar kollektivtrafik

Volvo Bussars Zero City-koncept innehåller visioner och möjligheter att minska utsläpp, buller, trängsel och olyckor. Fördelarna för lokalsamhällen är uppenbara och dessutom minskar Volvo Bussar de totala kostnaderna för operatörer av kollektivtrafik. Med uppkopplade lösningar introducerar vi säkerhetszoner med automatiska hastighetsbegränsningar, vi ger värdefull kunskap om planering av rutter, när man ska ladda fordon och när man ska utföra service och underhåll. Effekterna för operatörerna är betydande, med en utveckling mot noll driftstopp och minskade driftskostnader. Med den här affärsmodellen erbjuder Volvo Bussar kompletta lösningar för kollektivtrafik i städer runt om i världen. Läs mer på volvobuses.com/zerocity.

MÄNNISKOR

VI STRÄVAR EFTER SÄKRA VÄGAR OCH ARBETSPLATSER

Säkerhet är prioriterat i allt vi gör. Vi har en vision om noll olyckor med Volvokoncernens produkter och på våra arbetsplatser.

Varje år förlorar fler än 1,35 miljoner människor livet och 50 miljoner skadas i vägtrafikolyckor runt om i världen. Vi arbetar därför proaktivt med att utveckla intelligenta lösningar som inte bara mildrar konsekvenserna av olyckor utan strävar efter att helt undvika dem. Vår vision är noll dödade, noll skadade och i slutändan noll olyckor.

Enligt Världshälsoorganisationen kan kostnaden för vägtrafikolyckor uppgå till 3% av global BNP. Därför finns ett starkt fokus på säkerhet inom transport- och infrastrukturbranschen samt från regeringar runt om i världen. Säkerhetsfunktioner på fordon och maskiner är viktiga, men vårt arbete inkluderar också en rad uppdrag med kunder och tillsynsorgan, samt trafiksäkerhet och förarutbildning. Besök volvogroup.com/safety för mer information.

På samma sätt som med miljö, tror vi på att ta en helhetssyn på säkerhet genom hela värdekedjan. Vi arbetar för att förbättra hälsa och säkerhet i vår egen verksamhet och vi ställer höga krav på våra partners i leveranskedjan. Samarbete, innovation, livslångt lärande, att utmana status quo och att vara nyfiken driver engagemang och förbättringsarbete. Vi strävar efter ökad hälsa och säkerhet i vår egen verksamhet och har satt som mål att minska den totala olycksfrekvensen med minst 50% till 2030 jämfört med 2019.

Att prioritera säkerhet är också grunden för hälsa, icke-diskriminering och andra aspekter på mänskliga rättigheter, som det finns mer information om i hållbarhetsnoterna på sidorna 150–171.

SÄKERHET PÅ KUNDENS ARBETSPLATS

SÄKRA BYGGEN MED HAUL ASSIST

Ökad automatisering och uppkoppling skapar förutsättningar för att förbättrad säkerhet på byggarbetsplatser. Volvo Haul Assist gör det möjligt för dumprar att kommunicera sina positioner i realtid till varandra, vilket förbättrar trafikflödet på arbetsplatser. I början av 2020 lanserade Volvo Construction Equipment en ny kartfunktion i Haul Assist-applikationen som gör det möjligt för operatörer att övervaka dumpertrafiken runt en arbetsplats och proaktivt anpassa sin körning efter trafikförhållandena. Den här uppdateringen förbättrar produktiviteten och säkerheten tack vare bättre kommunikation och övervakning mellan maskiner.

SÄKERHET I VOLVOKONCERNEN

HÄLSA OCH SÄKERHET UNDER LOCKDOWNS

Volvokoncernen var snabb med att anpassa verksamheten och göra distansarbete möjligt när omfattningen av Covid-19-pandemin blev uppenbar. Anläggningen i Motherwell i Storbritannien hade redan förberett ett team med 30 personer utbildade i psykologisk första hjälpen, vilka snabbt kunde ge stöd. Isolering under pandemin och särskilt under lockdowns kan leda till att kollegor känner sig isolerade med minskat engagemang och ökad ångest, och därför använde teamet i Motherwell sociala medier, textmeddelanden och en telefonlinje för att ge stöd.

SÄKERHETSFOKUS I VERKSAMHETEN

För dem som behöver arbeta på plats har betydande ansträngningar för att upprätthålla en säker arbetsmiljö genomförts runt om i världen. Anläggningen i Vénissieux, nära Lyon i Frankrike, var en av de första som stängdes när Covid-19-pandemin slog till i början av 2020 och också en av de första som startade igen. Som en del av återstarten av verksamheten infördes strikta säkerhetsrutiner för all personal med tydliga instruktionsvideor om skyddsutrustning, handtvätt och åtgärder att vidta om de smittades. Läs mer om vårt arbete med hälsa och säkerhet i Hållbarhetsnoterna på sidorna 162–164.

Huvudsakliga kopplingar till FN:s mål för hållbar utveckling

3.6 – Halvera antalet dödsfall och skador i trafikolyckor i världen
4.3 – Tillgång till yrkes- och teknisk utbildning
8.8 – Trygg och säker arbetsmiljö
11.2 – Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla

VOLVO BUSSARS ZERO CITY

Fokus på oskyddade trafikanter

I stadstrafik är förarstödsystem betydelsefulla för att förbättra vägtrafiksäkerheten. Volvos stadsbussar kan utrustas med en så kallad High Dynamic Range-kamera som upptäcker fotgängare och cyklister. Föraren får en tidig varning för att kunna vidta nödvändiga försiktighetsåtgärder. Noll olyckor är en av pelarna i Volvo Bussars Zero City-koncept vid sidan av nollvisioner om bland annat utsläpp, buller, trängsel och underhåll.

Skapa din egen Zero City i Volvo Bussars simulator på volvobuses.com

VOLVO FM OCH VOLVO FMX

10% MER DIREKT SIKT MED NYA VOLVO FM OCH VOLVO FMX

Kontinuerliga förbättringar genom fordonsdesign och tekniska funktioner är viktiga för att nå noll olyckor. De nya lastbilarna Volvo FM och Volvo FMX, som lanserades under 2020, har en sänkt dörrlinje, större fönster, smalare A-stolpar och förbättrade backspeglar för att öka sikten i alla riktningar. Dessutom kan en dödavinkelkamera övervaka området på lastbilens passagerarsida. Kameran är integrerad i sidospegeln och aktiveras av körriktningsvisaren eller manuellt med en knapp under sidodisplayen.

VOLVO FH OCH VOLVO FH 16

ADAPTIVA HELLJUS GER ÖKAD SÄKERHET FÖR ALLA TRAFIKANTER

Adaptiva helljus, tillgängliga för Volvo FH och Volvo FH 16, förbättrar säkerheten för alla trafikanter. När kameran och radarn upptäcker att lastbilen närmar sig mötande trafik eller kommer ifatt ett annat fordon inaktiveras de delar av LED-helljuset som är riktade mot de andra fordonen. Helljuset fortsätter att vara aktiverat i alla andra riktningar. Läs mer om vårt helhetsarbete med trafiksäkerhet på volvogroup.com/safety

GLOBAL MINISTERKONFERENS OM TRAFIKSÄKERHET

För att nå de globala målen

I februari 2020 hölls den tredje globala ministerkonferensen om trafiksäkerhet i Stockholm. Bland andra bidrag från Volvokoncernen höll VD och koncernchef Martin Lundstedt det avslutande talet om visionen om noll olyckor. Han påpekade att säkra och effektiva transporter är nyckeln till att skapa välstånd och att det kommande decenniet handlar om att snabba på en hållbar omvandling av transporter. Volvokoncernen kommer att använda innovation och affärsmannaskap för att driva säkerhetsutvecklingen.

Läs mer på www.roadsafetysweden.com

#ClaimingOurSpace – Volvokoncernens ungdomsambassadörer

Dagen före den globala ministerkonferensen gjordes det plats för World Youth Assembly for Road Safety. 200 unga ledare från hela världen samlades med det gemensamma målet om säkerhet genom att mobilisera och inspirera ungdomar runt om i världen att agera. Volvokoncernen var huvudpartner för detta evenemang och representerades av fem säkerhetsambassadörer som valts ut för sina kunskaper och sitt engagemang i säkerhetsfrågor. Efter evenemanget fortsätter de som förespråkare för nya sätt att sprida kunskap och vidta åtgärder för att öka trafiksäkerheten.

MISALE

Förarutbildning för att öka trafiksäkerheten och sysselsättningen i Etiopien

Volvokoncernen, Sida och FN:s organisation för industriell utveckling UNIDO har inlett ett samarbete för att starta den första yrkesskolan för utbildning av lärare och förare av nyttofordon i Etiopien i syfte att möta den växande efterfrågan från privata transportföretag. Yrkesskolan kommer att utbilda 40 elever och 20 lärare per år utöver de 480 medarbetare från andra transportföretag som varje år kommer att dra nytta av snabbare kompetensutveckling av sina yrkesfärdigheter. Projektet strävar också efter att införa obligatorisk trafiksäkerhetsutbildning såsom tekniker för försiktig körning och informationskampanjer i skolorna i syfte att minska antalet dödsolyckor från 65 till 32 per 10.000 registrerade fordon på fem års sikt i enlighet med regeringens mål. Projektet kommer vidare, i samarbete med den etiopiska transportmyndigheten, att fastställa standarder för certifiering av lärare och anställda samt bistå andra skolor att införa en ny läroplan för förarutbildning baserat på det nya institutets framgång.

VI ÄR VOLVOKONCERNEN

MEDARBETARE

Vi tillbringar en stor del av livet på jobbet. I Volvokoncernen anser vi att den tiden ska göra skillnad. Vi frågade våra anställda vad som är viktigt för dem. Deras tankar kan sammanfattas i ett ord – syfte. Ett tydligt syfte att komma tillbaka och prestera varje dag tillsammans med några av de skarpaste och mest kreativa hjärnorna inom respektive arbetsområde, med hjälp av den senaste tekniken för att överlämna ett bättre samhälle till nästa generation. De beskriver en kultur som präglas av omtanke, inkludering och eget ansvar där alla, oavsett kön, etnisk tillhörighet, ålder, kapacitet och bakgrund, kan göra sitt allra bästa. De anställda berättar också om många olika möjligheter att växa: mellan enheter, geografiska områden och yrkeskategorier. I Volvokoncernen hittar de inte bara ett jobb utan snarare en hel karriär.

RÖSTER FRÅN FYRA AV VÅRA MEDARBETARE

JIE QIU

Ombyggnads- och reparationstekniker, Volvo Construction Equipment, Kina

Jag arbetar för Volvo Construction Equipment i Kina som tekniker på centret för återtillverkning. På centret för återtillverkning utför mina kollegor och jag rigorösa tester av alla återtillverkade delar för att se till att de har samma standard som nya delar, och de gamla delarna får nytt liv efter en rad återtillverkningsprocesser. Det är ett viktigt arbete och jag är nöjd över varje liten skruv och mutter som kan återanvändas och varje användbar del som kan omvandlas till ett återtillverkat föremål som kunderna behöver. Under de sju år som jag har jobbat på Volvo har jag verkligen gillat känslan av att åstadkomma något på jobbet och att dela glädjen med mina kollegor varje gång vi lyckas nå ett nytt mål.

RONETTE STONER

CFO, Volvo Autonomous Solutions, Sverige

År 1995 såg jag en platsannons i en lokal dagstidning om en tjänst som finansanalytiker på ingångsnivå på Mack Trucks i USA. Jag sökte och fick tjänsten. Det var så jag började i Volvokoncernen. På den tiden trodde jag att jag skulle bli tvungen att byta företag vartannat till vart femte år för att göra karriär. 25 år senare är jag fortfarande kvar!

Möjligheterna i Volvokoncernen är många och varierade. Under årens lopp har jag alltid tagit chansen att göra skillnad och mina insatser har uppskattats. Mitt senaste karriärkliv var tidigare i år i Sverige när jag började som CFO på Volvo Autonomous Solutions, ett nytt bolag inom Volvokoncernen som startades i januari 2020. Det är spännande att vara en del av ett företag som förändrar samhället genom effektiva, hållbara och säkra autonoma lösningar.

Ibland har det känts ensamt när jag var enda kvinnan i rummet, men jag har aldrig känt att jag var mindre värd. Det är mycket viktigt för mig att återgälda detta, så jag är en aktiv coach och mentor för både kvinnor och män och hjälper dem att växa in i ledande befattningar. Att göra skillnad är vad som ger mig mening och syfte varje dag.

Volvokoncernen har närmare 100.000 personer anställda över hela världen och ytterligare tiotusentals människor är knutna till vår verksamhet via partnerskap som säljkanaler och leverantörskedjor. Goda arbetsförhållanden bygger på ömsesidig respekt, frihet från diskriminering och trakasserier mellan kolleger och mellan företagets representanter och affärspartners. Vi fortsätter vårt arbete med att utveckla trygga och attraktiva arbetsförhållanden, bra relationer mellan ledning och medarbetarrepresentanter, lika möjligheter, karriärutveckling, livslångt lärande och utbildning. Se detaljerad rapportering on dessa områden i Hållbarhetsnoterna på sidorna 159–166.

I oktober publicerade Great Place to Work® Institute och Fortune sin årliga lista över världens 25 bästa arbetsplatser som utmärker sig för att skapa exceptionellt goda arbetsförhållanden totalt sett, extra tillitsfulla relationer och arbetsplatser som är rättvisa och jämlika för alla. Volvokoncernen valdes ut bland över 10.000 organisationer som deltog i undersökningen som omfattade 10,2 miljoner arbetstagare i 92 länder. Koncernens vinnande företagskultur hämtar kraft från starka band mellan människor och meningsfulla arbetsuppgifter.

Läs mer på volvogroup.com/career

CHRISTIAN DE JESUS CAMILO

Fabriksoperatör, Volvo Bussar, Curitiba, Brasilien

Jag började jobba på Volvo som lärling. Arbetsmiljön, de relationer vi skapar till andra människor och de utvecklingsmöjligheter jag har är sådant som gör att jag kommer till jobbet och vill utvecklas mer för varje dag.

Vår arbetskultur bidrar i hög grad till vår utveckling och den inspirerar oss att utföra arbetsuppgifterna med noggrannhet och engagemang. Dessutom har vi flera fritids- och nöjesprogram som är avgörande för att vi är friska och mår bra.

Om jag skulle beskriva min arbetsmiljö skulle jag säga att vi alla har en klar bild av vad vi ska utföra varje dag, men vi är också fria att säga vad vi tycker och föreslå förbättringar. Vi känner att vi är viktiga för Volvokoncernen både som individer och som kollektiv, vilket gör att arbetslagen engagerar sig i att tillverka produkter med kvalitet och säkerhet med samma mål för ögonen, nämligen kundernas framgångar.

MARIA KALIMANJIRA

Kompetensförsörjningsansvarig, Volvo Group Trucks Operations, Tuve, Sverige

Det bästa med att arbeta på Volvokoncernen är mångfalden som jag tycker gynnar vår verksamhet och ökar medarbetarnas engagemang. Här på Volvokoncernens fabrik i Tuve har vi kollegor med olika bakgrund och kompetens – du kan vara dig själv och alla är lika välkomna. Det finns många karriärvägar i företaget och jag tycker att betydelsen av inkludering blir allt tydligare. Den är ett krav för att vi ska göra framsteg tillsammans och det stärker både engagemanget och lojaliteten.

Mitt arbete är utmanande, varierat och samarbetet med kollegorna är bra. Min huvudsakliga uppgift är att arbeta med kompetensflexibilitet och bygga broar som gör att medarbetarna kan utvecklas och öka sin kompetens, till exempel genom att arbeta på andra avdelningar, både internt och externt. Målet är också att inspirera människor att vidareutvecklas inom företaget.

VIKTIGA HÄNDELSER

VIKTIGA HÄNDELSER PUBLICERADE I KVARTALS-RAPPORTER 2020

Viktiga lastbilslanseringar under första kvartalet
I januari lanserade Mack Trucks nya medeltunga lastbilar för den nordamerikanska marknaden. Dessa nya produkter kommer att tillgodose transportbehov av såväl distributions- och kyltransporter som anläggningslastbilar och tanklastbilar.

I februari lanserade Volvo Lastvagnar fyra nya lastbilar med ett mycket tydligt fokus på förarmiljön, säkerheten och produktiviteten. De fyra tunga lastbilsmodellerna – Volvo FH, FH16, FM och FMX – representerar cirka två tredjedelar av Volvo Lastvagnars leveranser. Som ett resultat av Covid-19-pandemin sköts lanseringen sedan upp till hösten 2020.

Så påverkades Volvokoncernen av Covid-19
Den 16 mars, skickade Volvokoncernen ett pressmeddelande som beskrev att följderna av Covid-19-utbrottet påverkade Volvokoncernen, och att det fanns en betydande risk att dessa kan leda till en väsentlig finansiell påverkan på koncernen med början från mitten av mars.

AB Volvos styrelse drog tillbaka förslaget om extrautdelning, behöll förslag om ordinarie utdelning
Den 19 mars meddelade Volvokoncernen att mot bakgrund av den allmänna osäkerheten och de åtgärder som införts för att minska spridningen av Covid-19 och dessas påverkan på Volvokoncernen, hade AB Volvos styrelse beslutat att behålla förslaget till årsstämman den 8 april 2020 om en ordinarie utdelning på 5,50 kronor per aktie, men att dra tillbaka förslaget om en extrautdelning på 7,50 kronor per aktie.

Volvo informerade om läget med anledning av Covid-19 samt sköt upp årsstämman
Den 25 mars meddelades att AB Volvos styrelse hade beslutat att skjuta upp årsstämman givet de osäkra och accelererande konsekvenserna av Covid-19. I pressmeddelandet skrevs det att ”Under de senaste dagarna har en rad myndigheter runt om i världen fortsatt att fatta beslut om åtgärder som direkt påverkar Volvokoncernens verksamhet och kunder. Besluten inkluderar att stänga gränser, minimera rörelsefriheten för medborgare och att stänga verksamheter. Flertalet av koncernens tillverkningsenheter är för tillfället stängda och medarbetare i flera länder är permitterade. Den senaste tidens utveckling får en direkt effekt på ekonomier viktiga för Volvokoncernen och bedömningen är att det rådande läget kommer att leda till en svagare efterfrågan på koncernens produkter och tjänster. Som tidigare indikerats kommer detta få en väsentligt negativ påverkan på koncernens finansiella utveckling. I skenet av ovan har AB Volvos styrelse beslutat att skjuta på årsstämman för att ge bolaget och styrelsen bättre möjlighet att utvärdera situationen.”

Därefter beslutades att årsstämman för 2020 skulle hållas den 18 juni 2020 i Göteborg.

Volvokoncernen och Daimler Truck AG vill leda utvecklingen av hållbara transporter genom att bilda ett samriskbolag för storskalig produktion av bränsleceller
Volvokoncernen och Daimler Truck AG är två ledande aktörer inom kommersiella fordon som delar visionen om ett hållbart transportsystem och en grön giv (Green deal) för ett klimat-neutralt Europa 2050. De har därför skrivit under ett preliminärt icke-bindande avtal om att bilda ett nytt samriskbolag. Avsikten är att utveckla, producera och kommersialisera bränslecellssystem för tunga fordon och andra användningsområden. Daimler kommer att konsolidera alla sina nuvarande bränslecellsaktiviteter i samriskbolaget. Volvokoncernen kommer att förvärva 50% av samriskbolaget för cirka 0,6 miljarder euro (cirka 6,5 miljarder kronor) på skuldfri basis. Ett slutgiltigt avtal förväntas bli klart under det tredje kvartalet med slutförande av transaktionen innan utgången av 2020. Alla potentiella transaktioner behövde utredas och godkännas av ansvariga myndigheter på konkurrensområdet.

AB Volvos valberedning reviderade sitt förslag till årsstämman om ersättning till styrelsen
Den 12 maj föreslog valberedningen för AB Volvo att ersättningen till styrelsens medlemmar i AB Volvo för det kommande året skulle vara densamma som beslutades 2019.

AB Volvos styrelse drog tillbaka förslaget om ordinarie utdelning
Den 12 maj beslutade styrelsen för AB Volvo att dra tillbaka förslaget till årsstämman om en ordinarie utdelning om 5,50 kronor per aktie och föreslog i stället att ingen utdelning för 2019 skulle komma att betalas ut. Volvokoncernen har en stark finansiell ställning. Det rådde dock en allmän osäkerhet som skapats av Covid-19 och effekterna på Volvokoncernen från de åtgärder som vidtagits i olika länder för att bromsa virusets spridning. Till följd av detta ansåg styrelsen att det var lämpligt att som en försiktighetsåtgärd dra tillbaka förslaget om utdelning.

Heléne Mellquist ny vd för Volvo Penta
Den 9 juni meddelades att Heléne Mellquist hade utsetts till ny VD för Volvo Penta och medlem av Volvos ledning. Den 1 september

ersatte hon Björn Ingemanson, som efter en lång och framgångsrik karriär gick i pension. Heléne Mellquist, född 1964, arbetade dessförinnan som chef för Volvo Lastvagnars Europadivision.

Volvokoncernen vidtog åtgärder för att minska kostnader och påskynda omställningen

Den 16 juni meddelades att Covid-19-krisen förväntades påverka den ekonomiska aktiviteten på många av Volvokoncernens stora marknader på kort och medellång sikt. Volvo hade under första halvåret 2019 successivt anpassat verksamheten till lägre efterfrågan från rekordnivåer genom att utnyttja den inbyggda flexibiliteten och samtidigt påskyndat omställningen mot hållbara transportlösningar. Som nästa steg planerade Volvokoncernen att ytterligare reducera antalet medarbetare på tjänstemannasidan med cirka 4.100 positioner globalt med början under andra halvåret 2020.

Årsstämma i AB Volvo

AB Volvo höll årsstämma den 18 juni 2020. Mot bakgrund av den extraordinära situation som råder till följd av Covid-19-pandemin genomfördes stämman med poströstning, utan fysiskt deltagande. Bland annat fastställde årsstämman resultaträkningen och balansräkningen samt koncernresultaträkningen och koncernbalansräkningen. Stämman beslutade att ingen utdelning skulle betalas och att hela det disponibla beloppet skulle balanseras i ny räkning. Styrelseledamöterna, styrelsesuppleanterna och vd beviljades ansvarsfrihet för förvaltningen under räkenskapsåret 2019. Till styrelseledamöter omvaldes Matti Alahuhta, Eckhard Cordes, Eric Elzvik, James W. Griffith, Martin Lundstedt, Kathryn V. Marinello, Martina Merz, Hanne de Mora, Helena Stjernholm och Carl-Henric Svanberg. Till ny ledamot valdes Kurt Jofs. Till styrelsens ordförande omvaldes Carl-Henric Svanberg. Riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare antogs i enlighet med styrelsens förslag. Stämman antog styrelsens förslag om en ändrad bolagsordning, varigenom en ny paragraf införs i bolagsordningen som tillåter styrelsen att samla in fullmakter i enlighet med den ordning som föreskrivs i 7 kap. 4 § aktiebolagslagen och tillåter styrelsen att besluta att aktieägare ska kunna förhandsrösta. Stämman antog vidare styrelsens förslag om en minskning av aktiekapitalet med indragning av bolagets ca 95 miljoner egna aktier och en fondemission utan utgivande av nya aktier i syfte att återställa aktiekapitalet.

Jens Holtinger ny chef för Volvokoncernens globala lastbilsproduktion

Den 10 september utsågs Jens Holtinger till chef för Volvokoncernens globala organisation för lastbilsproduktion och medlem av Volvos koncernledning. Den 1 oktober ersatte han Jan Ohlsson som efter en lång och framgångsrik karriär gick i pension.

Bindande avtal om strategisk allians med Isuzu Motors

I oktober undertecknade Volvokoncernen och Isuzu Motors bindande avtal om bildandet av en strategisk allians inom kommersiella fordon för att ta tillvara möjligheterna i den pågående omvandlingen av branschen, i enlighet med den avsiktsförklaring som undertecknades i december 2019. Avtalen inkluderar Isuzu Motors förvärv av UD Trucks från Volvokoncernen till ett värde av 243 miljarder yen (cirka 20 miljarder kronor). Transaktionen förväntas slutföras under första halvåret 2021. Den är beroende av uppfyllandet av vissa villkor, inklusive godkännande från konkurrensmyndigheter.

Bindande avtal med Daimler Truck AG för nytt bränslecellsföretag

I november undertecknade Volvokoncernen och Daimler Truck AG bindande avtal för ett samriskbolag för att utveckla, producera och kommersialisera bränslecellsystem för användning i tunga lastbilar som huvudfokus, men också för andra applikationer. Volvokoncernen förvärvar 50% av andelarna i Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG för cirka 0,6 miljarder euro (cirka 6,5 miljarder kronor) på skuldfri basis. Transaktionen förväntas slutföras under första halvåret 2021. Affären är föremål för granskning av berörda konkurrensmyndigheter samt andra godkännanden.

Volvo Lastvagnar lanserar ett komplett program med eldrivna lastbilar i Europa

I november meddelade Volvo Lastvagnar att åkerier i Europa kommer att kunna beställa helelektriska versioner av Volvos tunga lastbilar under 2021. Det innebär att Volvo Lastvagnar kommer att erbjuda ett komplett program lastbilar med elektriska drivlinor med början i Europa.

Ramverk för grön finansiering och Science Based Targets

I november lanserade Volvokoncernen ett grönt ramverk för finansiering av investeringar och projekt inom rena transporter. Ramverket klassificeras som mörkgrönt av Center for International Climate and Environmental Research (CICERO Shades of Green). Volvokoncernen tog även nästa steg för att anpassa och framtidssäkra bolaget i linje med målen från Parisavtalet. För att vara transparent med framstegen mot målet att vara utsläppsfritt senast 2050 förbinder sig Volvokoncernen att följa initiativet för vetenskapliga mål (Science Based Targets initiative).

Anna Westerberg ny vd för Volvo Bussar

Den 19 januari 2021 utsågs Anna Westerberg till vd för Volvo Bussar och medlem av Volvokoncernens ledning. Hon tillträdde sin tjänst den 1 februari 2021.

Nytt affärsområde med fokus på att accelerera elektrifiering

Den 28 januari 2021 meddelades att Volvokoncernen bildar ett nytt affärsområde med fokus på att accelerera elektrifiering. Affärsområdet, Volvo Energy, ska stärka Volvokoncernens kommersiella hantering av batterier över livscykeln samt kunderbjudandet av laddningsinfrastruktur. Med start i februari 2021, leds det nya affärsområdet av Joachim Rosenberg som är medlem av Volvos koncernledning och ordförande för UD Trucks. ■

RESULTATUTVECKLING

LÄGRE FÖRSÄLJNING PÅVERKADE LÖNSAMHETEN

För Volvokoncernen var 2020 ett år med minskade försäljningsvolymer och lägre rörelseresultat än året före.

KONCERNENS RESULTATRÄKNINGAR

		Industriverksamheten		Financial Services		Elimineringar		Volvokoncernen	
Mkr		**2020**	2019	**2020**	2019	**2020**	2019	**2020**	2019
Nettoomsättning	Not 6, 7	**326.472**	**418.361**	**13.960**	**14.870**	**–1.987**	**–1.252**	**338.446**	**431.980**
Kostnad för sålda produkter[1]		–252.933	–317.763	–8.375	–9.091	1.989	1.252	–259.319	–325.603
Bruttoresultat		**73.539**	**100.598**	**5.586**	**5.779**	**2**	**–**	**79.127**	**106.377**
Forsknings- och utvecklingskostnader		–16.798	–18.539	–	–	–	–	–16.798	–18.539
Försäljningskostnader[1]		–24.284	–31.775	–2.226	–2.554	–	–	–26.510	–34.329
Administrationskostnader		–4.611	–5.887	–9	–13	–	–	–4.621	–5.901
Övriga rörelseintäkter och kostnader	Not 8	–3.673	230	–1.786	–445	–	–6	–5.459	–221
Resultat från innehav i joint ventures och intresseföretag	Not 5, 6	1.749	1.859	–	–	–	–	1.749	1.859
Resultat från övriga aktieinnehav		–4	285	0	0	–	–	–3	285
Rörelseresultat		**25.919**	**46.771**	**1.564**	**2.766**	**2**	**–6**	**27.484**	**49.531**
Ränteintäkter och liknande resultatposter		372	600	–	–	–73	–280	299	320
Räntekostnader och liknande resultatposter		–1.422	–1.953	0	0	73	280	–1.349	–1.674
Övriga finansiella intäkter och kostnader	Not 9	–518	–1.346	–	–	–	–	–518	–1.345
Resultat efter finansiella poster		**24.351**	**44.071**	**1.564**	**2.767**	**2**	**–6**	**25.917**	**46.832**
Inkomstskatter	Not 10	–5.439	–9.650	404	–688	0	1	–5.843	–10.337
Periodens resultat		**18.912**	**34.422**	**1.160**	**2.079**	**2**	**–5**	**20.074**	**36.495**
Hänförligt till:									
AB Volvos ägare								19.318	35.861
Innehav utan bestämmande inflytande								755	635
								20.074	**36.495**
Resultat per aktie före utspädning, kronor	Not 19							9,50	17,64
Resultat per aktie efter utspädning, kronor	Not 19							9,50	17,64

1 Jämförelsetalen har omräknats mellan kostnad för sålda produkter och försäljningskostnader. För mer information, se not 31.

ÖVRIGT TOTALRESULTAT

Mkr		**2020**	2019
Periodens resultat		**20.074**	**36.495**
Poster som inte kommer att omklassificeras till resultaträkningen:			
Omvärdering av förmånsbestämda pensionsplaner	Not 20	–1.901	–2.969
Omvärdering av aktieinnehav värderade till verkligt värde	Not 19	–6	10
Poster som senare kan komma att omklassificeras till resultaträkningen:			
Omräkningsdifferenser avseende utlandsverksamhet		–9.741	2.616
Andel övrigt totalresultat för joint ventures och intresseföretag		–939	252
Ackumulerade kursdifferenser återförda till resultatet		–50	–
Övrigt totalresultat, netto efter inkomstskatter		**–12.637**	**–91**
Periodens totalresultat		**7.437**	**36.403**
Hänförligt till:			
AB Volvos ägare		6.895	35.738
Innehav utan bestämmande inflytande		542	665
		7.437	**36.403**

Nettoomsättning

Under 2020 minskade nettoomsättningen med 22% till 338 miljarder kronor (432). Justerat för valutakursförändringar var minskningen 18%.

Fordonsförsäljningen minskade med 23% justerat för förändrade valutakurser. Försäljningen var lägre inom alla affärsområden till följd av att åtgärderna för att mildra Covid-19-pandemin påverkade kundernas efterfrågan främst under våren. Serviceförsäljningen minskade med 4% justerat för förändrade valutakurser till följd av en kraftig nedgång i användningen av fordon och maskiner under första halvåret. Detta följdes av en betydande återhämtning när åtgärder såsom nedstängningar lättades på många marknader.

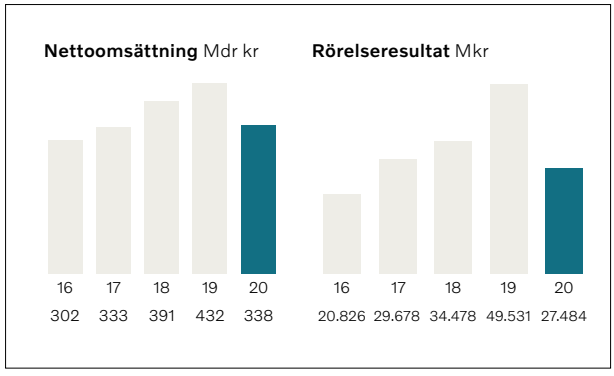
Nettoomsättningen i Lastbilar minskade med 21% justerat för valutarörelser, till följd av minskade leveranser på alla huvudmarknader. För Anläggningsmaskiner minskade den valutajusterade nettoomsättningen med 5% då en volymökning motverkades av en negativ produkt- och marknadsmix. Bussars nettoomsättning minskade med 33% justerat för valuta, främst på grund av en kraftig minskning av efterfrågan på turistbussar och relaterad serviceförsäljning. Nettoomsättningen för Volvo Penta minskade med 8% justerat för valuta eftersom ökad serviceförsäljning inte fullt ut kunde kompensera för en minskning i försäljningen av motorer.

Volvokoncernens försäljning av försvarsmateriel, såsom det anges i den svenska förordningen om krigsmateriel (1992:1303) paragraf A, uppgick 2020 till 0,93% (0,51) av nettoomsättningen.

Rörelseresultat

Under 2020 ställde den globala Covid-19-pandemin Volvokoncernen inför utmaningar som saknar motstycke i modern tid. Det justerade rörelseresultatet uppgick till 28,6 (47,9) miljarder kronor, vilket motsvarar en justerad rörelsemarginal på 8,4% (11,1). Resultatminskningen var främst en effekt av lägre fordonsvolymer och lägre kapacitetsutnyttjande i industrisystemet samt negativ produkt- och marknadsmix, nedskrivningar av restvärden och högre kostnader för osäkra fordringar. Detta motverkades delvis av lägre försäljnings- och administrationskostnader samt lägre forsknings- och utvecklingskostnader. Det justerade rörelseresultatet inkluderar olika statliga permitteringsprogram om 2,2 miljarder kronor och en positiv effekt om 604 Mkr från en korrigering av aktuariella beräkningar av koncernens pensionsskulder.

Det justerade rörelseresultat exkluderar omstruktureringskostnader relaterade till personalminskningar med 2,2 miljarder kronor och en positiv effekt om 1,1 miljarder kronor relaterad till att avskrivningar på tillgångar som innehas för försäljning upphört. Under



Nettoomsättning per rörelsesegment, Mkr	**2020**	2019	%
Lastbilar	208.262	276.647	–25
Anläggningsmaskiner	81.453	88.606	–8
Bussar	19.791	31.019	–36
Volvo Penta	11.891	13.287	–11
Koncernfunktioner och övrigt	7.870	12.287	–36
Elimineringar	–2.796	–3.484	–
Industriverksamheten	**326.472**	**418.361**	**–22**
Financial Services	13.960	14.870	–6
Omklassificeringar och elimineringar	–1.987	–1.252	–
Volvokoncernen[1]	**338.446**	**431.980**	**–22**

1 Justerat för ändrade valutakurser samt förvärvade och avyttrade verksamheter minskade nettoomsättningen med 18%.

Nettoomsättning per marknadsområde, Mkr	**2020**	2019	%
Europa	130.457	158.985	–18
Nordamerika	76.501	125.855	–39
Sydamerika	20.133	29.739	–32
Asien	80.088	78.914	1
Afrika och Oceanien	19.293	24.869	–22
Industriverksamheten	**326.472**	**418.361**	**–22**
Varav:			
Fordon	247.397	332.558	–26
Service	79.075	85.804	–8

Justerat rörelseresultat per rörelsesegment, Mkr	**2020**	2019
Lastbilar	17.251	31.552
Anläggningsmaskiner	10.071	11.910
Bussar	–445	1.337
Volvo Penta	1.448	1.876
Koncernfunktioner och övrigt	–1.382	–1.510
Elimineringar	12	–14
Industriverksamheten	**26.955**	**45.150**
Financial Services	1.606	2.766
Omklassificeringar och elimineringar	2	–6
Koncernens justerade rörelseresultat	**28.564**	**47.910**
Justeringar[1]	–1.081	1.621
Volvokoncernens rörelseresultat	**27.484**	**49.531**

1 För mer information om justerat rörelseresultat, se avsnitt för Nyckeltal.

Justerad rörelsemarginal, %	**2020**	2019
Lastbilar	8,3	11,4
Anläggningsmaskiner	12,4	13,4
Bussar	–2,2	4,3
Volvo Penta	12,2	14,1
Industriverksamheten	**8,3**	**10,8**
Volvokoncernens justerade rörelsemarginal	**8,4**	**11,1**
Volvokoncernens rörelsemarginal	**8,1**	**11,5**

Förändring av rörelseresultatet Volvokoncernen Mdr kr	Förändring (exklusive valuta)	Valuta-effekt	Totalt
Rörelseresultat 2019			**49,5**
Förändring av bruttoresultat Industriverksamheten	–23,1	–4,0	–27,1
Förändring av bruttoresultat Financial Services	0,2	–0,4	–0,2
Högre kreditförluster	–0,9	0,1	–0,8
Vinst vid försäljning av im-/materiella anläggningstillgångar	–0,7	0,0	–0,7
Lägre kapitalisering av utvecklings-kostnader	–1,4	0,0	–1,4
Lägre forsknings- och utvecklings-kostnader	3,0	0,2	3,2
Lägre försäljnings- och administrations-kostnader	6,9	0,9	7,8
Försäljning av delar av Volvokoncernens aktieinnehav i WirelessCar 2019	–1,6	0,0	–1,6
Avskrivning av tillgångar för försäljning	1,1	0,0	1,1
Resultat från innehav i joint ventures och intresseföretag	–0,1	0,0	–0,1
Volvos vinstdelningsprogram	0,6	0,0	0,6
Omstrukturingskostnader[1]	–2,5	0,0	–2,5
Övrigt	–0,3	0,0	–0,3
Rörelseresultat 2020	**–18,8**	**–3,2**	**27,5**

1 Inkluderar kostnader om 2,2 Mdr kr avseende personalneddragningar.

Valutakursernas inverkan på rörelseresultatet Volvokoncernen, Jämfört med föregående år, Mkr	
Nettoomsättning[1]	–14.768
Kostnad för sålda produkter	10.396
Forsknings- och utvecklingskostnader	170
Försäljnings- och administrationskostnader	899
Övriga	115
Sammanlagd effekt av valutakursförändringar på rörelseresultatet	**–3.188**

1 Koncernens försäljningsvärde redovisas till månatliga genomsnittskurser.

2019 exkluderade det justerade rörelseresultat en realisationsvinst på 1,6 miljarder kronor från försäljningen av aktier i WirelessCar. Rapporterat rörelseresultat uppgick till 27,5 (49,5) miljarder kronor.

Valutapåverkan på rörelseresultatet

Rörelseresultatet för 2020 i Volvokoncernen påverkades negativt med –3,2 miljarder kronor på grund av förändrade valutakurser. Den negativa effekten var främst relaterad till flöden i utländsk valuta med –1,5 miljarder kronor, omvärdering av utestående fordringar och skulder med 0,3 miljarder kronor och omvärdering av rörelseresultat i utländska dotterföretag med –2,0 miljarder kronor.

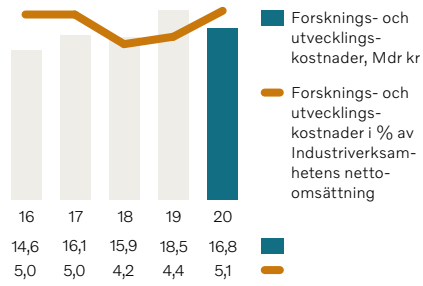
Nettoflödena i utländsk valuta påverkades negativt av försvagkning av USD, ZAR och NOK, vilket delvis motverkades av en positiv effekt från försvagning av KRW.

» **Läs mer i Not 4** Mål och policy med avseende på finansiell risk avseende Industriverksamhetens transaktionsexponering från operativa nettoflöden, graf **4:5**, samt valutapåverkan på försäljningen och rörelseresultatet.

Operativa nyckeltal Industriverksamheten, %	**2020**	2019
Bruttomarginal	22,5	24,0
Forsknings- och utvecklingskostnader i % av nettoomsättning	5,1	4,4
Försäljningskostnader i % av nettoomsättning	7,4	7,6
Administrationskostnader i % av nettoomsättning	1,4	1,4
Rörelsemarginal	**7,9**	**11,2**

Kostnader per kostnadsslag, Mkr	**2020**	2019
Materialkostnader (frakt, distribution, garanti) och inköpta tjänster	209.444	271.021
Personalkostnader	53.788	64.191
Avskrivningar	20.599	20.585
Övrigt	23.417	28.574
Total	**307.247**	**384.371**

Forsknings- och utvecklingskostnader



Finansnetto

Under 2020 var ränteintäkterna i nivå med föregående år och uppgick till 0,3 miljarder kronor. Räntekostnaderna minskade och uppgick till 1,3 miljarder kronor (1,7). Minskningen är främst hänförlig till effekten av att den första delen av hybridobligationen återbetalades i juni 2020. Övriga finansiella intäkter och kostnader uppgick till –0,5 miljarder kronor (–1,3). Förändringen jämfört med 2019 var främst relaterad till orealiserade omvärderingar och realiserat resultat av derivat.

» **Läs mer i Not 9** Övriga finansiella intäkter och kostnader.

Inkomstskatter

Årets skattekostnad uppgick till 5,8 miljarder kronor (10,3) vilket motsvarar en effektiv skattesats om 23% (22).

Periodens resultat och resultat per aktie

Periodens resultat för 2020 uppgick till 20.074 Mkr (36.495). Resultatet per aktie före utspädning uppgick till 9,50 kronor (17,64) och efter utspädning till 9,50 kronor (17,64). Avkastningen på eget kapital uppgick till 13,8% (27,0). ■

FINANSIELL STÄLLNING

FORTSATT STÄRKT FINANSIELL STÄLLNING

Balansräkning

Totala tillgångar i Volvokoncernen uppgick till 510,8 miljarder kronor per den 31 december 2020, en minskning med 14,0 miljarder kronor jämfört med årsskiftet 2019. Valutaeffekter från omvärdering av tillgångar i utländska dotterföretag minskade de totala tillgångarna med 41,9 miljarder kronor. Justerat för valutaeffekter ökade de totala tillgångarna med 27,9 miljarder kronor. Ökningen var främst i likvida medel på grund av det positiva operativa kassaflödet och uppgick till 23,7 miljarder kronor.

» **Läs mer i Not 15** Kundfinansieringsfordringar.
» **Läs mer i Not 17** Varulager.
» **Läs mer i Not 18** Likvida medel.

Nettovärdet av tillgångar och skulder som innehas för försäljning ökade med 0,7 miljarder kronor under året och uppgick till 23,0 miljarder kronor, hänförliga främst till avsikten att överföra ägandet av hela UD Trucks globala verksamhet till Isuzu Motors.

» **Läs mer i Not 3** Förvärv och avyttringar av aktier och verksamheter i avsnittet om tillgångar och skulder som innehas för försäljning.

Andelar i joint ventures och intresseföretag ökade med 0,2 miljarder kronor under året, främst på grund av vinsten i Dongfeng Commercial Vehicle Co. Ltd.

» **Läs mer i Not 5** Andelar i joint ventures, intresseföretag och övriga aktier och andelar.

Nettovärdet av tillgångar och skulder relaterade till pensioner och liknande förpliktelser uppgick till en skuld om 16,7 miljarder kronor per den 31 december 2020, en minskning med 1,6 miljarder kronor jämfört med årsskiftet 2019.

» **Läs mer i Not 20** Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser.

Den 31 december 2020 uppgick Volvokoncernens eget kapital till 148,1 miljarder kronor jämfört med 141,7 miljarder kronor vid slutet av 2019. Soliditeten uppgick till 29,0% (27,0). Soliditeten i Industriverksamheten var vid samma tidpunkt 35,8% (33,1).

Finansiell nettoställning

Under 2020 ökade de finansiella nettotillgångarna i Volvokoncernens Industriverksamhet, exklusive avsättningar för pensions- och leasingskulder, med 12,1 miljarder kronor, vilket innebar att de finansiella nettotillgångarna uppgick till 74,7 miljarder kronor den 31 december 2020. Förändringen var en effekt av ett positivt operativt kassaflöde på 18,5 miljarder kronor, vilket delvis motverkades av en utdelning till aktieägare med innehav utan bestämmande inflytande om 0,8 miljarder kronor och negativa valutakursförändringar på 2,2 miljarder kronor.

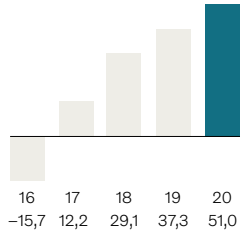
Inklusive avsättningar för pensions- och leasingskulder hade Industriverksamheten finansiella nettotillgångar på 51,0 miljarder kronor. Avsättningar för pensions- och leasingskulder minskade med 1,6 miljarder kronor. Detta berodde främst på pensionsutbetalningar på 3,6 miljarder kronor och positiva valutakursförändringar på 1,3 miljarder kronor, vilka motverkades av en ökning av omvärderingar av förmånsbestämda pensionsplaner med 0,1 miljarder kronor. Ökningen av omvärderingen är främst en effekt av betydligt lägre räntor som delvis kompenserades av högre avkastning på tillgångarna. En korrigering av aktuariella beräkningar har ökat pensionsskulderna med 1,1 miljarder kronor.

» **Läs mer i Not 20** Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser.

Volvokoncernens likvida medel uppgick till 85,2 miljarder kronor den 31 december 2020, en ökning med 23,7 miljarder kronor som en effekt av det positiva operativa kassaflödet. Därutöver finns beviljade men ej utnyttjade kreditfaciliteter uppgående till 41,6 miljarder kronor (43,0), varav 5,5 miljarder kronor förfaller 2022, 1,0 miljarder kronor 2023, 15,0 miljarder kronor 2024 och 20,1 miljarder kronor 2025. Likvida medel innehåller 2,5 miljarder kronor (2,4) som inte är tillgängliga för användning av Volvokoncernen och 11,0 miljarder kronor (9,1) där andra begränsningar råder, huvudsakligen i länder med valutaregleringar eller andra legala restriktioner. ■

» **Läs mer i Not 18** Likvida medel.
» **Läs mer i Not 22** Skulder, om förfallostrukturen på kreditfaciliteter.

Finansiell nettoställning, inkl. avsättningar för pensions- och leasingskulder, Industriverksamheten Mdr kr



KONCERNENS BALANSRÄKNING – TILLGÅNGAR

Mkr		Industriverksamheten		Financial Services		Elimineringar		Volvokoncernen	
		31 dec 2020	31 dec 2019	**31 dec 2020**	31 dec 2019	**31 dec 2020**	31 dec 2019	**31 dec 2020**	31 dec 2019
Tillgångar									
Anläggningstillgångar									
Immateriella anläggningstillgångar	Not 12	34.423	36.467	154	202	–	–	34.577	36.668
Materiella anläggningstillgångar	Not 13								
Fastigheter, maskiner och inventarier		48.985	53.348	68	86	–	–	49.053	53.433
Förvaltningsfastigheter		60	63	–	–	–	–	60	63
Tillgångar i operationell leasing		29.460	33.794	19.155	22.602	–10.653	–13.070	37.962	43.326
Finansiella anläggningstillgångar									
Andelar i joint ventures och intresseföretag	Not 5	13.160	12.955	–	–	–	–	13.160	12.955
Övriga aktier och andelar	Not 5	262	139	15	19	–	–	276	158
Långfristiga kundfinansierings-fordringar	Not 15	1.061	896	70.773	72.115	–1.287	–1.127	70.547	71.883
Pensionstillgångar, netto	Not 20	1.712	1.663	–	–	–	–	1.712	1.663
Långfristiga räntebärande fordringar	Not 16	4.603	815	–	120	–410	–120	4.193	815
Övriga långfristiga fordringar	Not 16	9.228	8.927	157	220	–815	–703	8.569	8.444
Uppskjutna skattefordringar	Not 10	9.505	12.261	1.089	979	1	1	10.595	13.242
Summa anläggningstillgångar		**152.458**	**161.327**	**91.411**	**96.342**	**–13.164**	**–15.019**	**230.705**	**242.650**
Omsättningstillgångar									
Varulager	Not 17	47.273	56.080	352	564	–	–	47.625	56.644
Kortfristiga fordringar									
Kortfristiga kundfinansierings-fordringar	Not 15	635	675	58.096	71.299	–746	–875	57.985	71.099
Aktuella skattefordringar		1.659	1.287	528	511	–	–	2.187	1.797
Räntebärande fordringar	Not 16	1.698	4.102	4	345	–15	–2.518	1.686	1.929
Intern finansiering[1]		10.925	21.283	–	–	–10.925	–21.283	–	–
Kundfordringar	Not 16	34.278	35.827	1.383	1.896	–	–	35.660	37.723
Övriga fordringar	Not 16	17.105	17.835	1.361	1.616	–3.208	–889	15.258	18.562
Kortfristiga placeringar	Not 18	213	200	–	0	–	–	213	200
Likvida medel	Not 18	81.973	57.475	4.680	4.999	–1.448	–1.014	85.206	61.461
Tillgångar som innehas för försäljning	Not 3	29.362	28.427	4.934	4.345	–	–	34.296	32.773
Summa omsättningstillgångar		**225.121**	**223.190**	**71.337**	**85.576**	**–16.342**	**–26.578**	**280.116**	**282.187**
Summa tillgångar		**377.579**	**384.517**	**162.748**	**181.917**	**–29.506**	**–41.597**	**510.821**	**524.837**

1 Intern finansiering avser intern utlåning från Industriverksamheten till Financial Services.

KONCERNENS BALANSRÄKNING – EGET KAPITAL OCH SKULDER

		Industriverksamheten		Financial Services		Elimineringar		Volvokoncernen	
Mkr		**31 dec 2020**	31 dec 2019	**31 dec 2020**	31 dec 2019	**31 dec 2020**	31 dec 2019	**31 dec 2020**	31 dec 2019
Eget kapital och skulder									
Eget kapital hänförligt till AB Volvos ägare	Not 19	132.280	124.067	13.018	14.533	–3	–5	145.295	138.595
Innehav utan bestämmande inflytande	Not 11	2.847	3.083	–	–	–	–	2.847	3.083
Summa eget kapital		**135.127**	**127.150**	**13.018**	**14.533**	**–3**	**–5**	**148.142**	**141.678**
Långfristiga avsättningar									
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	Not 20	18.282	19.850	148	138	–	–	18.430	19.988
Avsättningar för uppskjutna skatter	Not 10	1.166	1.667	2.099	2.676	–	–	3.265	4.343
Övriga avsättningar	Not 21	10.217	13.965	238	220	464	401	10.918	14.585
Summa långfristiga avsättningar		**29.664**	**35.482**	**2.484**	**3.034**	**464**	**401**	**32.612**	**38.916**
Långfristiga skulder									
Obligationslån	Not 22	66.391	65.754	–	–	–	–	66.391	65.754
Övriga lån	Not 22	18.053	19.871	11.905	16.956	–1.182	–965	28.775	35.862
Intern finansiering[1]		–58.839	–60.635	59.412	61.660	–573	–1.025	–	–
Övriga skulder	Not 22	38.094	43.602	1.371	1.850	–8.041	–9.141	31.424	36.311
Summa långfristiga skulder		**63.699**	**68.592**	**72.687**	**80.466**	**–9.796**	**–11.131**	**126.590**	**137.927**
Kortfristiga avsättningar	Not 21	**12.411**	**11.424**	**225**	**172**	**517**	**312**	**13.153**	**11.907**
Kortfristiga skulder									
Obligationslån	Not 22	30.904	31.759	–	–	–	–	30.904	31.759
Övriga lån	Not 22	17.055	12.675	10.968	14.567	–669	–2.866	27.354	24.377
Intern finansiering[1]		–38.547	–37.098	51.050	59.266	–12.503	–22.169	–	–
Leverantörsskulder		59.013	66.590	598	276	–	–	59.611	66.866
Aktuella skatteskulder		3.885	2.920	714	573	–	–	4.599	3.493
Övriga skulder	Not 22	57.730	59.097	6.354	4.543	–7.515	–6.139	56.569	57.502
Skulder som innehas för försäljning	Not 3	6.638	5.927	4.649	4.486	–	–	11.286	10.413
Summa kortfristiga skulder		**136.678**	**141.870**	**74.333**	**83.712**	**–20.688**	**–31.174**	**190.324**	**194.410**
Summa eget kapital och skulder		**377.579**	**384.517**	**162.748**	**181.917**	**–29.506**	**–41.597**	**510.821**	**524.837**

1 Intern finansiering avser intern utlåning från Industriverksamheten till Financial Services.

Finansiell nettoställning exkl. pensioner och liknande förpliktelser samt leasingskulder	Industriverksamheten		Volvokoncernen	
Mkr	**31 dec 2020**	31 dec 2019	**31 dec 2020**	31 dec 2019
Långfristiga räntebärande tillgångar				
Långfristiga kundfinansieringsfordringar	–	–	70.547	71.883
Långfristiga räntebärande fordringar	4.603	815	4.193	815
Kortfristiga räntebärande tillgångar				
Kortfristiga kundfinansieringsfordringar	–	–	57.985	71.099
Räntebärande fordringar	1.698	4.102	1.686	1.929
Intern finansiering	10.925	21.283	–	–
Kortfristiga placeringar	213	200	213	200
Likvida medel	81.973	57.475	85.206	61.461
Tillgångar som innehas för försäljning	1	–	4.671	4.146
Summa räntebärande finansiella tillgångar	**99.414**	**83.874**	**224.501**	**211.533**
Långfristiga räntebärande skulder				
Obligationslån	–66.391	–65.754	–66.391	–65.754
Övriga lån	–13.575	–14.504	–24.341	–30.528
Intern finansiering	58.839	60.635	–	–
Kortfristiga räntebärande skulder				
Obligationslån	–30.904	–31.759	–30.904	–31.759
Övriga lån	–15.489	–10.899	–25.802	–22.621
Intern finansiering	38.547	37.098	–	–
Skulder som innehas för försäljning	4.255	3.906	–45	–
Summa räntebärande finansiella skulder exkl. leasingskulder	**–24.718**	**–21.278**	**–147.483**	**–150.662**
Finansiell nettoställning exkl. pensioner och liknande förpliktelser samt leasingskulder	**74.696**	**62.596**	**77.018**	**60.871**

Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser samt leasingskulder, netto	Industriverksamheten		Volvokoncernen	
Mkr	**31 dec 2020**	31 dec 2019	**31 dec 2020**	31 dec 2019
Långfristig leasingskuld	–4.477	–5.366	–4.434	–5.334
Kortfristig leasingskuld	–1.567	–1.776	–1.552	–1.755
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser, netto	–16.570	–18.187	–16.717	–18.325
Skulder som innehas för försäljning	–1.123	–	–1.127	–
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser samt leasingskulder, netto	**–23.737**	**–25.329**	**–23.830**	**–25.414**

Finansiell nettoställning inkl. pensioner och liknande förpliktelser samt leasingskulder	Industriverksamheten		Volvokoncernen	
Mkr	**31 dec 2020**	31 dec 2019	**31 dec 2020**	31 dec 2019
Finansiell nettoställning exkl. pensioner och liknande förpliktelser samt leasingskulder	74.696	62.596	77.018	60.871
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser samt leasingskulder, netto	–23.737	–25.329	–23.830	–25.414
Finansiell nettoställning inkl. pensioner och liknande förpliktelser samt leasingskulder	**50.959**	**37.267**	**53.188**	**35.457**

Förändring av finansiell nettoställning Industriverksamheten Mdr kr	**2020**	2019
Finansiell nettoställning exkl. pensioner och liknande förpliktelser samt leasingskulder vid slutet av föregående period	62,6	43,9
Operativt kassaflöde	18,5	38,3
Förvärv och försäljningar av aktier och andelar, netto	–0,5	0,1
Förvärv och försäljningar av verksamheter, netto	0,4	1,3
Kapitalöverföring till/från Financial Services	0,0	1,3
Valutaeffekt	–2,2	–0,6
Utdelning till AB Volvos aktieägare	–	–20,3
Utdelning till innehav utan bestämmande inflytande	–0,8	0,0
Övriga förändringar	–3,3	–1,4
Finansiell nettoställning exkl. pensioner och liknande förpliktelser samt leasingskulder vid periodens utgång	**74,7**	**62,6**
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser samt leasingskulder vid slutet av föregående period	**-25,3**	**–14,8**
Övergångseffekt IFRS 16	–	–6,1
Finansiell nettoställning efter övergångseffekt IFRS 16 vid periodens början	**–25,3**	**–20,9**
Utbetalning av pensioner som ingår i operativt kassaflöde	3,6	2,6
Omvärdering av förmånsbestämda pensionsplaner[1]	–1,8	–3,6
Kostnader för tjänstgöring samt övriga pensionskostnader[2]	–1,6	–2,3
Investeringar och amorteringar av leasingkontrakt	0,4	0,0
Valutaeffekt	1,3	–0,3
Övriga förändringar	–0,2	–0,9
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser samt leasingskulder vid periodens utgång	**–23,7**	**–25,3**
Finansiell nettoställning inkl. pensioner och liknande förpliktelser samt leasingskulder vid periodens utgång	**51,0**	**37,3**

1 Inklusive korrigering av aktuariella beräkningar om –1,7 miljarder kronor. » **Läs mer i Not 20** Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser.
2 Inklusive korrigering av aktuariella beräkningar om 0,6 miljarder kronor. » **Läs mer i Not 20** Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser.

KASSAFLÖDESANALYS

SOLITT OPERATIVT KASSAFLÖDE

Under 2020 uppgick det operativa kassaflödet i Industriverksamheten till 18,5 miljarder kronor (38,3). Det lägre operativa kassaflödet jämfört med 2019 är främst en effekt av en minskning av rörelseresultatet med 20,9 miljarder kronor samt en ökning av rörelsekapitalet med 11,0 miljarder kronor 2020 jämfört med en ökning med 0,5 miljarder kronor 2019. Detta vägdes delvis upp av en minskning av betalda inkomstskatter med 4,6 miljarder kronor och lägre investeringar med 3,3 miljarder kronor jämfört med 2019.

Det operativa kassaflödet i Financial Services var positivt med 0,8 miljarder kronor (–14,0). Förändringen jämfört med 2019 berodde främst på en lägre ökning av ny affärsvolym i kreditportföljen.

» **Läs mer i Not 10** Inkomstskatter.
» **Läs mer i Not 21** Övriga avsättningar.

Investeringar och avyttringar

Industriverksamhetens investeringar i materiella och immateriella anläggningstillgångar uppgick under 2020 till 8,7 miljarder kronor (11,9).

Lastbilars investeringar i materiella och immateriella anläggningstillgångar uppgick till 6,8 miljarder kronor (9,3). De stora investeringarna var kopplade till industriella effektiviseringsåtgärder som ersättningsinvesteringar och uppgraderingar av fabrikerna i USA samt den pågående installationen av en ny formningslinje i gjuteriet i Skövde. Investeringarna avser även produktuppgraderingar såsom Renault Trucks Master och utveckling av eldrivna lastbilar med både utvecklingssaktiviteter och anpassningar i fabriker. Investeringar i återförsäljarnät och verkstäder har främst skett i Europa och avser huvudsakligen uppgraderingar och ersättningsinvesteringar.

Investeringarna inom Anläggningsmaskiner uppgick till 0,9 miljarder kronor (1,1). De större investeringarna i fabrikerna var främst relaterade till produktuppgraderingar och industriella effektiviseringsåtgärder i framför allt Asien. Produktrelaterade investeringar under året var framförallt fortsatta investeringar i verktyg och anpassningar i fabrikerna för grävmaskiner.

Investeringarna i Bussar var under året 0,3 miljarder kronor (0,3), och i Volvo Penta 0,5 miljarder kronor (0,5).

Investeringsnivån i anläggningar, maskiner och inventarier under 2020 var lägre än föregående år som en effekt av lägre aktivitetsnivå på grund av Covid-19-pandemin. Under 2021 bedöms investeringar i maskiner och inventarier öka igen. Investeringarna kommer fortsatt framförallt att inkludera optimering av den industriella strukturen, produktrelaterade verktyg, ersättningsinvesteringar samt återförsäljarinvesteringar.

Förvärv och avyttringar av aktier och andelar

Under 2020 påverkade förvärv och avyttringar av aktier och andelar kassaflödet negativt med totalt 0,5 miljarder kronor jämfört med en positiv effekt på 0,1 miljarder kronor under 2019.

Läs mer i Not 3 Förvärv och avyttringar av aktier och verksamheter.

Förvärv och avyttringar av verksamheter

Under året hade förvärv och avyttringar av verksamheter en positiv kassaflödeseffekt om 0,4 miljarder kronor (1,3).

» **Läs mer i Not 3** Förvärv och avyttringar av aktier och verksamheter.

Finansiering och utdelning

Nettoförändring av lån ökade med 7,3 miljarder kronor för att säkra likviditeten. Under 2019 ökade nettoförändring av lån med 9,3 miljarder kronor på grund av en växande kreditportfölj inom Financial Services. Ingen utdelning betalades till AB Volvos aktieägare under 2020.

» **Läs mer i Not 29** Kassaflöde, om förändring av lånen under 2020.

Förändring av likvida medel

Volvokoncernens likvida medel ökade med 23,7 miljarder kronor 2020 på grund av det positiva operativa kassaflödet och uppgick till 85,2 miljarder kronor den 31 december 2020. ■

» **Läs mer i Not 18** Likvida medel om redovisningsprinciper.
» **Läs mer i Not 29** Kassaflöde, om principer för upprättande av kassaflödesanalysen.

KONCERNENS KASSAFLÖDESANALYSER

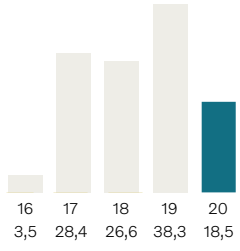
		Industriverksamheten		Financial Services		Elimineringar		Volvokoncernen	
Mkr		**2020**	2019	**2020**	2019	**2020**	2019	**2020**	2019
Den löpande verksamheten									
Rörelseresultat		25.919	46.771	1.564	2.766	2	–6	27.484	49.531
Avskrivningar immateriella anläggningstillgångar	Not 12	3.067	2.911	76	51	–	0	3.143	2.963
Avskrivningar materiella anläggningstillgångar	Not 13	7.569	8.372	27	30	–	0	7.596	8.402
Avskrivningar leasingtillgångar	Not 13	5.292	4.514	4.569	4.707	0	0	9.860	9.221
Övriga ej kassapåverkande poster[1]	Not 29	–818	–3.599	2.019	1.033	16	–203	1.217	–2.769
Total förändring i rörelsekapital varav		–10.961	–486	–3.051	–18.039	330	290	–13.682	–18.235
Förändring i kundfordringar		*–1.970*	*65*	*–60*	*–363*	*–*	*0*	*–2.030*	*–298*
Förändring i kundfinansieringsfordringar		*–332*	*36*	*–4.068*	*–16.951*	*289*	*355*	*–4.112*	*–16.560*
Förändring i varulager		*2.351*	*4.964*	*114*	*30*	*–*	*0*	*2.465*	*4.994*
Förändring i leverantörsskulder		*–4.397*	*–2.643*	*372*	*–678*	*–*	*0*	*–4.025*	*–3.322*
Övriga förändringar i rörelsekapital		*–6.612*	*–2.907*	*592*	*–78*	*41*	*–65*	*–5.979*	*–3.050*
Erhållna utdelningar från joint ventures och intresseföretag		1.070	473	–	–	–	–	1.070	473
Erhållna räntor och liknande poster[2]		382	601	0	2	–96	–262	286	341
Erlagda räntor och liknande poster[2]		–1.191	–1.457	0	–8	88	362	–1.102	–1.104
Övriga finansiella poster		–336	–371	–	–	–	–3	–336	–374
Betalda inkomstskatter		–4.132	–8.734	–796	–668	–	0	–4.927	–9.401
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**25.862**	**48.996**	**4.408**	**–10.127**	**340**	**178**	**30.610**	**39.047**
Investeringsverksamheten									
Investeringar i immateriella anläggningstillgångar		–2.972	–3.876	–51	–77	–	–	–3.023	–3.954
Investeringar i materiella anläggningstillgångar		–5.730	–8.059	–3	–4	–	0	–5.733	–8.064
Investeringar i leasingtillgångar		–23	–102	–9.425	–9.890	885	–	–8.564	–9.991
Avyttringar av im-/materiella anläggningar och leasingtillgångar		1.409	1.350	5.833	6.074	–895	–6	6.346	7.418
Operativt kassaflöde		**18.545**	**38.309**	**761**	**–14.024**	**330**	**172**	**19.636**	**24.455**
Förvärv av aktier och andelar	Not 3							–475	–195
Försäljning av aktier och andelar	Not 3							13	287
Förvärv av verksamheter	Not 3							–10	0
Försäljning av verksamheter	Not 3							435	1.343
Räntebärande fordringar inklusive kortfristiga placeringar								1.070	–1.033
Kassaflöde efter nettoinvesteringar								**20.669**	**24.857**
Finansieringsverksamheten									
Upptagna lån[3]	Not 29							128.453	77.553
Återbetalning av lån[3]	Not 29							–121.132	–68.211
Utdelning till AB Volvos aktieägare								–	–20.335
Utdelning till innehav utan bestämmande inflytande								–778	–12
Övrigt								–99	188
Förändring av likvida medel exkl. omräkningsdifferenser								**27.113**	**14.040**
Omräkningsdifferenser på likvida medel								–3.368	487
Förändring av likvida medel								**23.745**	**14.528**
Likvida medel vid årets början	Not 18							**61.461**	**46.933**
Likvida medel vid årets slut	Not 18							**85.206**	**61.461**

1 Under 2019 omklassificerades vinsten från försäljningen av WirelessCar om 1,6 miljarder kr från Övriga ej kassapåverkande poster till Försäljning av verksamheter. Den totala kassaflödespåverkan från försäljningen uppgick till 1,3 miljarder kr.

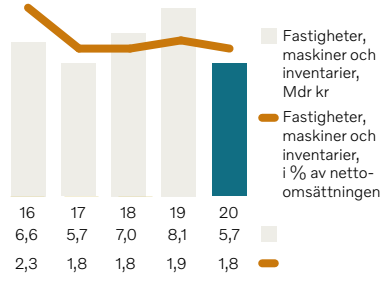
2 Från och med 1 januari 2020 presenteras ränteintäkter relaterade till Intern finansiering från likvida medel, som ränteintäkter istället för minskning av räntekostnader på lån för Industriverksamheten. 2019 har omräknats.

3 Ej kassapåverkande poster från orealiserade valutaeffekter och valutaomräkningar har justerats på upptagna lån och återbetalning av lån.

Operativt kassaflöde, Industriverksamheten Mdr kr



Investeringar i fastigheter, maskiner och inventarier, Industriverksamheten



LASTBILAR

FÖRSÄLJNING OCH LÖNSAMHET PÅVERKADE AV LÄGRE VOLYMER

Lastbilsverksamhetens nettoomsättning minskade med 25% till 208,3 miljarder kronor eftersom konsekvenserna av att bekämpa Covid-19 tyngde många marknader. Efterfrågan förbättrades dock under årets gång. Det justerade rörelseresultatet uppgick till 17.251 Mkr (31.552), vilket motsvarar en marginal på 8,3% (11,4).

Marknaderna påverkade av Covid-19

Efter ett par år med god efterfrågan började den europeiska och nordamerikanska lastbilsmarknaden försvagas under andra halvåret 2019 och detta fortsatte in i 2020. Under Q2 följde alla större regioner samma mönster på grund av Covid-19-utbrottet. De inledande störningarna i leverantörskedjorna följdes av att utnyttjandegraden i lastbilsflottorna sjönk och av en avsevärt minskad efterfrågan. Under kvartalets lopp förbättrades samtliga dessa parametrar successivt. Leverantörskedjan, inklusive Volvokoncernens fabriker, återstartades i maj efter ungefär en månad av fullständigt stillestånd. I och med att Covid-19-begränsningarna mildrades i många länder förbättrades transportaktiviteten och återhämtningen mot slutet av Q2 fortsatte under Q3 och Q4. I slutet av 2020 var användningen av lastbilsflottorna på de större marknaderna tillbaka i nivå med föregående år. Den ökade transportaktiviteten var positiv för kundernas lönsamhet och många kunder återgick till tidigare planerade ersättningscykler.

Trots den gradvisa förbättringen under året minskade de flesta marknader under 2020. Den europeiska marknaden för tunga lastbilar minskade med 28% till 231.200 lastbilar medan den nordamerikanska marknaden minskade med 30% till 234.900 tunga lastbilar. I Brasilien minskade marknaden med 10% till 67.400 tunga lastbilar. En generell ekonomisk återhämtning, ökad efterfrågan från jordbrukssektorn efter en god skörd och ett underliggande behov av att byta ut gamla lastbilar vägde nästan upp effekten från Covid-19. Den indiska lastbilsmarknaden fortsatte att påverkas negativt av en svag ekonomisk utveckling och effekter från åtgärder för att bekämpa Covid-19. Å andra sidan fortsatte den kinesiska marknaden att vara stark, med stöd av statliga åtgärder för att stimulera ekonomin. Jämfört med de andra stora marknaderna var efterfrågan på lastbilar i Japan relativt stabil igenom pandemin.

Order och leveranser

Orderingången för koncernens helägda lastbilsverksamhet ökade med 14% till 208.505 (182.746) lastbilar. Orderingången ökade i Europa, Nordamerika, Sydamerika och Afrika & Oceanien. Ökningen var särskilt stor i Nordamerika, som hade en svag orderingång under 2019.

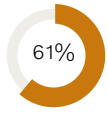
I KORTHET

Lastbilsverksamhetens produkterbjudande omfattar allt från tunga lastbilar för fjärrtransporter och anläggningsarbete till lätta lastbilar för distribution. Erbjudandet omfattar även service och reparationer samt finansiering och leasing.

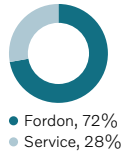
Position på världsmarknaden
Volvokoncernen är världens näst största tillverkare av tunga lastbilar.

Antal tillsvidareanställda
56.483 (59.142).

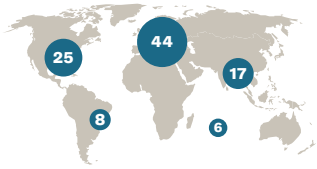
Andel av koncernens nettoomsättning



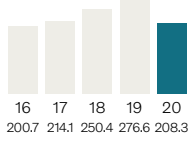
Fördelning av netto-omsättning



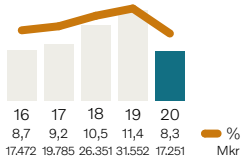
Fördelning av nettoomsättning per marknad %



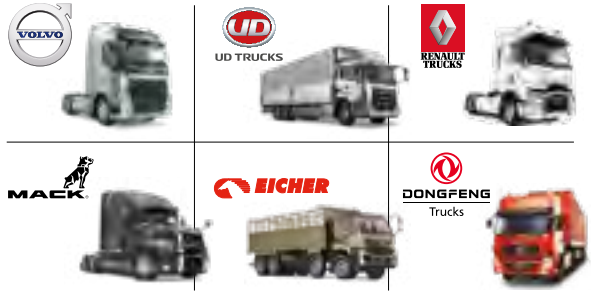
Nettoomsättning
Mdr kr



Justerat rörelseresultat[1] och justerad rörelsemarginal



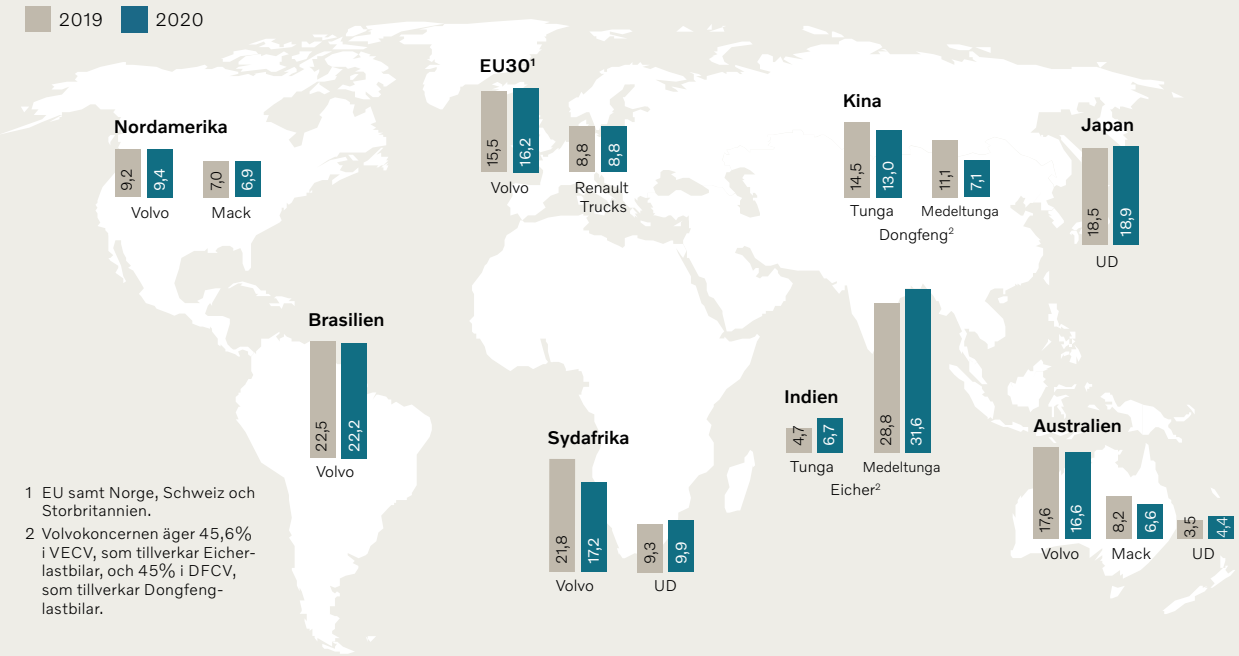
LASTBILSVARUMÄRKEN



1 För mer information om justerat rörelseresultat, se Nyckeltal på sidan 194.

STARKA POSITIONER GLOBALT

Marknadsandelar, tunga lastbilar %



1 EU samt Norge, Schweiz och Storbritannien.
2 Volvokoncernen äger 45,6% i VECV, som tillverkar Eicher-lastbilar, och 45% i DFCV, som tillverkar Dongfeng-lastbilar.

Nettoomsättning och rörelseresultat Mkr	**2020**	2019
Europa	92.127	112.125
Nordamerika	52.038	85.731
Sydamerika	15.830	23.753
Asien	35.441	37.610
Afrika och Oceanien	12.826	17.427
Total nettoomsättning	**208.262**	**276.647**
Varav		
Fordon	149.902	213.071
Service	58.360	63.575
Justerat rörelseresultat[1]	**17.251**	**31.552**
Justeringar[1]	–1.486	–
Rörelseresultat	**15.764**	**31.552**
Justerad rörelsemarginal, %	8,3	11,4
Rörelsemarginal, %	7,6	11,4

1 För mer information om justerat rörelseresultat, se Nyckeltal på sidan 194.

Leveranser per marknad Antal lastbilar	**2020**	2019
Europa	79.814	104.145
Nordamerika	32.056	62.308
Sydamerika	17.684	23.729
Asien	27.009	29.435
Afrika och Oceanien	10.278	13.152
Totala leveranser	**166.841**	**232.769**
Tunga lastbilar (>16 ton)	140.652	201.092
Medeltunga lastbilar (7–16 ton)	10.736	12.700
Lätta lastbilar (<7 ton)	15.453	18.977
Totala leveranser	**166.841**	**232.769**
Volvo	93.846	131.254
UD	15.458	19.911
Renault Trucks	41.117	54.098
Mack	16.420	27.506
Totala leveranser	**166.841**	**232.769**
Ej konsoliderad verksamhet		
VE Commercial Vehicles (Eicher)	30.192	47.083
Dongfeng Commercial Vehicle Company (Dongfeng Trucks)	221.217	186.039

Under 2020 levererades totalt 166.481 lastbilar från koncernens helägda verksamheter, en minskning med 28% jämfört med 232.769 lastbilar 2019. Leveranserna minskade på alla marknader till följd av en generell avmattning på många marknader i början av året, vilken förvärrades av utbrottet av Covid-19-pandemin, som initialt drabbade försörjningskedjorna och därefter efterfrågan. När de kraftiga åtgärderna för att bekämpa spridningen av sjukdomen lättades, förbättrades leveranserna under senare delen av året.

Lägre volymer påverkade lönsamheten

Under 2020 minskade lastbilsverksamhetens nettoomsättning med 25% till 208.262 Mkr (276.647). Justerat för förändrade valutakurser minskade nettoomsättningen med 21%, varav fordonsförsäljningen sjönk med 26% och serviceförsäljningen med 4%.

Det justerade rörelseresultatet uppgick till 17.251 Mkr (31.552), motsvarande en marginal på 8,3% (11,4), exklusive justeringar på –1.486 Mkr. För information om justeringar, se Nyckeltal på sidan 194. Den minskade lönsamheten var framför allt en effekt av lägre fordons- och servicevolymer samt minskat kapacitetsutnyttjande i det industriella systemet, medan lägre försäljnings- och administrationskostnader, materialkostnader och FoU-kostnader hade en positiv effekt. I det justerade rörelseresultatet för 2020 ingår en positiv effekt på 322 Mkr relaterad till en korrigering av aktuariella beräkningar av koncernens pensionsskulder och 362 Mkr från en fördelaktig skattedom i Brasilien. Det justerade rörelseresultat för 2019 innehöll en positiv påverkan på 707 Mkr från försäljningar av fastigheter. Det rapporterade rörelseresultatet uppgick till 15.764 Mkr (31.552). Förändrade valutakurser hade en negativ påverkan på 1.707 Mkr jämfört med 2019.

Viktiga händelser

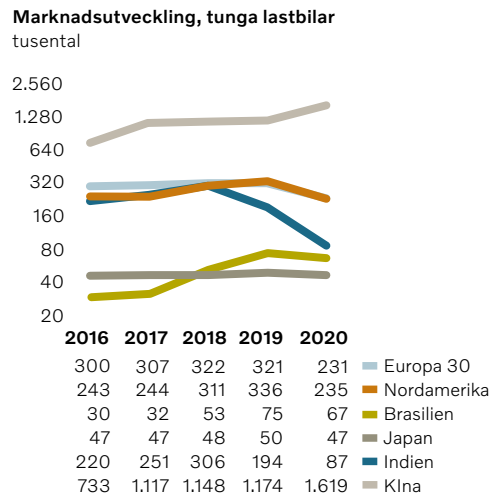
Under Q1 lanserade Volvo Lastvagnar fyra nya lastbilar med ett mycket tydligt fokus på förarmiljön, säkerheten och produktiviteten. De fyra tunga lastbilsmodellerna – Volvo FH, FH16, FM och FMX – representerar cirka två tredjedelar av Volvo Lastvagnars leveranser. På grund av Covid-19-pandemin sköts lanseringen sedan upp till hösten.

Under Q1 lanserades också Mack Trucks medeltunga lastbilar för den nordamerikanska marknaden. De nya produkterna kommer att tillgodose transportbehov av såväl distributions- och kyltransporter som anläggningslastbilar och tanklastbilar.

Under Q2 utökade UD Trucks sin serie tunga lastbilar med en ny UD Quon med daghytt, vilken gör det möjligt att transportera mer last och därmed öka kundernas produktivitet. Modellen blev tillgänglig i Japan den 1 juni.

I juli beslutades att inleda ett projekt för att skapa en egen affärsenhet för medeltunga lastbilar i Europa. Genom att ha ett tvärfunktionellt team som enbart fokuserar på medeltunga lastbilar kommer det skapa det fokus som krävs för att förbättra lönsamheten i denna betydelsefulla affär.

I Q3 började Volvo Lastvagnar tester med Volvo VNR Electric, en elektrisk lastbil för regionala transporter, tillsammans med kunder i södra Kalifornien. Försäljningen påbörjades i Q4 och serietillverkning av Volvo VNR Electric kommer att påbörjas under 2021.



Under Q3 levererade Mack Trucks förserielastbilar av sopbilen Mack LR Electric till New York Department of Sanitation och till Republic Services för test. Mack Trucks började ta emot beställningar på den elektriska sopbilen under Q4 2020. Serieproduktion inleds under 2021.

Under Q3 återlanserade Volvo Lastvagnar framgångsrikt sin nya serie lastbilar – Volvo FH, Volvo FH16, Volvo FM och Volvo FMX. Bland nyheterna fanns en ny generation av den bränslebesparande lösningen I-Save för Volvo FH. Den senaste versionen av I-Save kan sänka bränslekostnaderna med upp till 10% jämfört med den äldre modellen utan I-Save. Mer information finns på sidan 27.

I oktober undertecknade Volvokoncernen och Isuzu Motors bindande avtal för att bilda en strategisk allians inom kommersiella fordon. Mer information finns på nästa sida.

I november undertecknade Volvokoncernen och Daimler Truck AG bindande avtal för ett samriskbolag för att utveckla, producera och kommersialisera bränslecellssystem för användning i tunga lastbilar som huvudfokus, men också för andra applikationer. Mer information finns på sidan 25.

I november meddelade Volvo Lastvagnar att från 2021 och framåt kommer ett komplett sortiment av batterielektriska Volvolastbilar att erbjudas i Europa för distribution, sophämtning, regionala transporter och anläggningstransporter i stadsmiljöer. Volvo Lastvagnar kommer att erbjuda helhetslösningar som omfattar ruttplanering, korrekt specificerade fordon, laddningsutrustning, finansiering och tjänster. Volvo Lastvagnars massiva satsning på elektrifiering innebär ett avgörande steg på vägen mot fossilfria transporter. ■

UD TRUCKS

Avyttring av UD Trucks och strategisk allians med Isuzu

I oktober undertecknade Volvokoncernen och Isuzu Motors bindande avtal om bildandet av en strategisk allians inom kommersiella fordon för att ta tillvara möjligheterna i den pågående omvandlingen av branschen, i enlighet med den avsiktsförklaring som undertecknades i december 2019.

Avtalen inkluderar Isuzu Motors förvärv av UD Trucks från Volvokoncernen till ett värde av 243 miljarder yen (cirka 20 miljarder kronor). Transaktionen är beroende av uppfyllandet av vissa villkor, inklusive godkännande från konkurrensmyndigheter. Alliansen mellan Volvokoncernen och Isuzu Motors syftar till att bygga en långsiktig och stabil relation som kommer att omfatta, men inte begränsas till:

- Att bilda ett tekniksamarbete som syftar till att ta till vara parternas kompletterande kompetensområden inom både välkänd och ny teknik samt skapa en större volymbas för att kunna göra investeringar i teknik av världsklass. Tekniksamarbetet omfattar gemensam utveckling av Isuzu Motors och UD Trucks plattformar för tunga och medeltunga lastbilsmodeller för Japan och andra asiatiska marknader, bland annat genom att utnyttja Volvokoncernens teknik samt ett planerat samarbete kring ny teknik som autonom körning, uppkopplade fordon samt tunga och medeltunga elektriska fordon.
- Att skapa de bästa långsiktiga förutsättningarna för en starkare verksamhet inom tunga lastbilar för UD Trucks och Isuzu Motors i Japan och på internationella marknader genom att överföra ägandet av hela UD Trucks från Volvokoncernen till Isuzu Motors. Detta kommer att påskynda tillväxten genom utnyttjandet av större volymer och kompletterande kompetenser, vilket skapar betydande synergier för Isuzu Motors. Som ett första steg diskuterar Isuzu Motors och UD Trucks villkoren för att UD Trucks ska förse Isuzu Motors med vissa lastbilsmodeller från 2022 och framåt. För att säkerställa att verksamheten inte påverkas i samband med överlåtelsen kommer Volvokoncernen under en övergångsperiod tillhandahålla vissa tjänster till UD Trucks samt även leverera komponenter till UD Trucks.
- Utvärdera ytterligare möjligheter till ännu bredare och djupare samarbeten inom kommersiella fordon på fler geografiska marknader och inom fler produktområden för framtidens logistiklösningar i städer. Isuzu Motors är en av ledarna globalt inom segmentet 3,5 till 15 tons lätta och medeltunga lastbilar med volymer på 252.000 enheter under 2019.
- Utvärdera samarbeten inom inköp och logistik genom att ta tillvara möjligheterna inom gemensam teknik, kompletterande geografisk täckning och volymtillväxt.

– Jag har stora förväntningar på denna strategiska allians, som kommer att göra Volvokoncernen och Isuzu Motors ännu mer konkurrenskraftiga inom sina respektive marknader och segment. Detta är en möjlighet att dela på teknikinvesteringar och att hjälpa varandra att växa. Jag är övertygad om att UD Trucks kommer att bli en bro mellan Volvokoncernen och Isuzu Motors och att den strategiska alliansen skapar förutsättningar för att fortsätta utveckla UD Trucks till en ny nivå inom Isuzu Motors. Jag vill också uttrycka min stolthet över hur UD Trucks-teamet har kunnat ta hand om kunderna och fortsätta att förbättra lönsamheten även under denna period som saknar motstycke, präglad av Covid-19-pandemin. Volvokoncernen kommer att fortsätta stödja UD Trucks och ha en närvaro i de asiatiska marknaderna genom denna allians, säger Martin Lundstedt, VD och koncernchef för Volvokoncernen.

ANLÄGGNINGSMASKINER

BRA LÖNSAMHET

En kraftig nedgång i efterfrågan, nedstängningar av fabriker och störningar i leverantörskedjan bidrog till ett svagt första halvår 2020. Men en stark återhämtning, särskilt på världens största marknad Kina, såg Volvo Construction Equipment (Volvo CE) återhämta mycket av den förlorade marken. För helåret minskade nettoomsättningen med 8% till 81,5 miljarder kronor. Det justerade rörelseresultatet uppgick till 10.071 Mkr (11.910), vilket motsvarar en marginal på 12,4% (13,4).

I linje med strategin Building Tomorrow Together introducerade Volvo CE nya arbetsmetoder och organisationsförändringar för att komma närmare sina kunder och göra det möjligt för organisationen att hantera den dagliga verksamheten på ett mer effektivt sätt. Nya kompetenscentra för drifttid, produktivitet samt reservdelstjänster och logistik etablerades med målet att öka intäkterna från tjänster. Framgång i Kina är avgörande för framtida tillväxt och en serie nya grävmaskiner fokuserade på kinesiska kunder lanserades av både Volvo och SDLG. Återförsäljare är fortfarande ryggraden i företagets marknadsstrategi, men e-handelsalternativ undersöks också som en del av transformationsagendan. Volvo CE fortsätter också på vägen mot ny teknik som erbjuder mer hållbara lösningar. Dessa inkluderar hybrid-, batterielektriska och bränslecellselektriska lösningar, medan förbränningsmotortekniken fortfarande har mer att erbjuda när den blir renare och effektivare.

Kina-ledd återhämtning av efterfrågan

Effekten av Covid-19-pandemin märktes på kraftigt lägre efterfrågan i Kina från inledningen av 2020, en effekt som sedan i varierande grad svepte genom alla marknader i världen under första halvåret. Lockdowns, fabriksstängningar och andra åtgärder som syftade till att begränsa spridningen av pandemin, tillsammans med problem i den externa leverantörskedjan, försvårade också leveranserna. Detta vägdes upp av gradvis förbättrad framtidstro hos kunderna och en stark, stimulansdriven återhämtning i Kina. Övriga marknader återhämtade sig också under andra halvåret då bygg- och anläggningsaktiviteten kom tillbaka. Dock minskade både den europeiska och nordamerikanska marknaden med 14% till och med november medan Sydamerika steg med 12% från låga nivåer. Asien (exklusive Kina) minskade med 6% medan Kina ökade med 28%.

Under 2020 ökade Volvo CE:s orderingång med 17% till 97.897 maskiner (83.953). Orderingången steg på alla marknader förutom Nordamerika, med ökad efterfrågan på både Volvo- och SDLG-maskiner. De totala leveranserna ökade med 8% och uppgick till 93.760 maskiner (86.885).

Återhämtning efter inledande nedgång

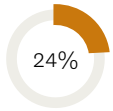
En kraftig nedgång i försäljningen under första halvåret vägdes upp av en stark återhämtning senare under året, vilket innebar att utvecklingen för helåret var ganska stabil, trots effekterna av Covid-19-pandemin. Nettoomsättningen under 2020 minskade med 8% till 81.543 Mkr (88.606). Justerat för valutaförändringar minskade netto-

I KORTHET

Volvo CE är en av de ledande inom utvecklingen av produkter och tjänster för bygg och anläggning, utvinning, avfallshantering, skogsbruk och materialhantering.

Position på världsmarknaden
En av världens ledande tillverkare av dumprar, hjullastare och grävmaskiner. Tillverkar även väganläggningsmaskiner och kompakta anläggningsmaskiner. Erbjudandet omfattar även tjänster såsom kundsupportavtal, maskinkontrollsystem, redskap, finansiering och leasing.

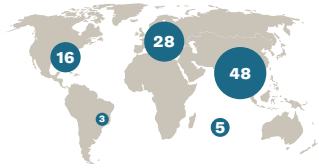
Andel av koncernens nettoomsättning



Fördelning av nettoomsättning

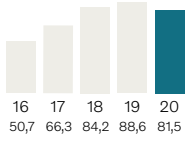
- Maskiner, 86%
- Service, 14%

Fördelning av nettoomsättning per marknad %

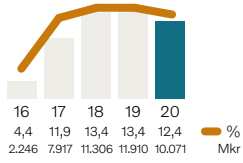


Antal tillsvidareanställda
13.404 (13.756).

Nettoomsättning
Mdr kr



Justerat rörelseresultat[1] och justerad rörelsemarginal



VARUMÄRKEN

EXEMPEL PÅ MASKINER

1 För mer information om justerat rörelseresultat, se Nyckeltal på sidan 194.

Nettoomsättning och rörelseresultat Mkr	**2020**	2019
Europa	23.191	30.300
Nordamerika	13.020	17.404
Sydamerika	2.245	2.532
Asien	39.095	33.932
Afrika och Oceanien	3.902	4.437
Total nettoomsättning	**81.453**	**88.606**
Varav:		
Maskiner	70.146	76.506
Service	11.306	12.099
Justerat rörelseresultat[1]	**10.071**	**11.910**
Justeringar[1]	–488	–
Rörelseresultat	**9.583**	**11.910**
Justerad rörelsemarginal, %	12,4	13,4
Rörelsemarginal, %	11,8	13,4

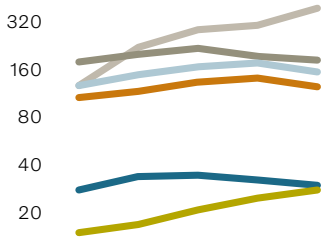
1 För mer information om justerat rörelseresultat, se Nyckeltal på sidan 194.

Leveranser per marknad Antal anläggningsmaskiner	**2020**	2019
Europa	15.762	21.420
Nordamerika	5.025	7.278
Sydamerika	2.335	2.004
Asien	68.232	53.664
Afrika och Oceanien	2.406	2.519
Totala leveranser	**93.760**	**86.885**
Större anläggningsmaskiner[1]	65.959	64.558
Kompakta anläggningsmaskiner[2]	27.802	22.327
Totala leveranser	**93.760**	**86.885**
Varav:		
Volvo	38.112	41.057
SDLG	55.504	45.682
Varav i Kina	50.901	40.202

1 Grävmaskiner >10 ton, hjullastare >120 hk, ramstyrda dumprar, tipptruckar och väganläggningsmaskiner.
2 Grävmaskiner <10 ton, hjullastare <120 hk, kompaktlastare och grävlastare.

omsättningen med 5% varav maskinförsäljningen gick ned med 5% och serviceförsäljningen med 2%. Det justerade rörelseresultatet uppgick till 10.071 Mkr (11.910), vilket motsvarar en marginal på 12,4% (13,4), exklusive justeringar på –488 Mkr. För information om justeringar, se Nyckeltal på sidan 194. Resultatet påverkades negativt av en ofördelaktig produkt- och marknadsmix framför allt relaterad till tillväxt i Kina, medan lägre försäljnings-, FoU- och administrationskostnader samt ökade maskinvolymer påverkade positivt. I det justerade rörelseresultatet ingår en negativ effekt på 316 Mkr från en nedskrivning av momskrediter i Brasilien och en positiv effekt på 96 Mkr relaterad till en korrigering av aktuariella beräkningar av koncernens pensionsskulder. Det rapporterade rörelseresultatet uppgick till 9.583 Mkr (11.910). Förändrade valutakurser hade en negativ påverkan på 989 Mkr jämfört med 2019.

Marknadsutveckling inom Volvo CE:s produktkategorier, anläggningsmaskiner tusental



2016	2017	2018	2019	2020*	
126	148	167	177	155	Europa
106	117	134	142	125	Nordamerika
15	17	21	25	28	Sydamerika
178	200	219	194	184	Asien (exkl. Kina)
127	220	292	317	400	Kina
28	34	35	30	30	Afrika & Oceanien

*Rullande 12 månader per november

Viktiga händelser

För att stödja lanseringen av företagets första helelektriska kompaktmaskiner introducerade Volvo CE branschens första onlineplattform för förbokning av maskiner, vilken gör det möjligt för kunder på utvalda marknader att förboka kompakthjullastaren L25 Electric och kompaktgrävaren ECR25 Electric och reservera platser i tillverkningen. Leveranser av maskinerna inleddes under Q4 med kundstarter på flera europeiska marknader.

Den Volvo CE-utvecklade, batterielektriska, autonoma lastbäraren TA15 fick en Red Dot-utmärkelse för produktdesign. Med 15 tons transportkapacitet utgör den hyttlösa lastbäraren en del av Volvo Autonomous Solutions bredare autonoma transportlösningskoncept TARA. Lastbärarna kan seriekopplas och bilda ett ”tåg” av maskiner för maximal lastnings- och transporteffektivitet.

Volvo CE och finska Norrhydro har utvecklat ett digitalt hydrauliskt ställdon som ökar produktiviteten, medan bränslekostnaderna och koldioxidutsläppen sänks betydligt inom anläggningsapplikationer. Med en 30-tons Volvo EC300E-grävmaskin som provbänk är den revolutionerande tekniken nu i en fälttestsperiod där prototyper används i verkliga applikationer av utvalda kundpartners. Tanken är att det revolutionerande systemet ska kunna erbjudas i företagets grävmaskiner senast år 2024.

Under Q4 deltog Volvo och SDLG i den viktiga Bauma-mässan i Shanghai i Kina där två nya modellprogram för grävmaskiner lanserades i detta växande produktsegment.

I linje med strategin att ytterligare koncentrera sig på kärnsegmenten, avyttrade Volvo Construction Equipment i oktober sin amerikanska asfaltmaskinverksamhet, Blaw-Knox. ■

BUSSAR

DEN GLOBALA BUSSMARKNADEN KRAFTIGT PÅVERKAD AV COVID-19

Den globala bussmarknaden drabbades hårt av Covid-19-pandemin. En kraftig nedgång i marknadsefterfrågan och nedstängningar som störde leverantörskedjorna påverkade särskilt Volvo Bussars turistbussverksamhet, medan stadsbussmarknaden var kvar på relativt högre aktivitetsnivåer. De lägre leveranserna resulterade i att nettoomsättningen minskade med 36% till 19,8 miljarder kronor 2020. Det justerade rörelseresultatet uppgick till –445 Mkr (1.337) då de låga volymerna inte helt kunde vägas upp av betydligt sänkta kostnader.

Volvo Bussars strategiska prioriteringar är att förbättra konkurrenskraften och öka lönsamheten genom att göra både operativa förbättringar och transformativa förändringar som stärker det kommersiella erbjudandet, förbättrar kvaliteten och sänker kostnaderna. Transformativa förändringar inkluderade ett utvidgat elektromobilitetserbjudande och ett ytterligare decentraliserat beslutsfattande där affärsenheter har eget ansvar för hela sin värdekedja. I linje med denna strategi implementerades en global organisation med specifikt ansvar för chassier. Under Q4 avyttrades Volvo Bussars verksamhet i Indien till Volvokoncernens joint venture VECV.

Ökad efterfrågan på elektriska bussar

Den minskade efterfrågan påverkade alla delar av verksamheten, med en särskilt allvarlig påverkan på turistbussaffären. Den europeiska marknaden minskade med lägre volymer inom alla områden. I Nordamerika sjönk också efterfrågan och upphörde nästan helt på turistbussmarknaden. Brasilien började ta fart igen under andra halvåret, liksom vissa marknader i Asien.

Efterfrågan på helhetslösningar för elektrifierade bussar fortsatte dock att vara stark. Produktutbudet inkluderar en rad elektrifierade bussar för Europa (Volvo) och Nordamerika (Nova Bus). Detta utvidgades med det nya S-Charge hybridmodellprogrammet inklusive chassier för den globala marknaden. Erbjudandet inkluderar även alternativ för batterier och laddningsinfrastruktur samt tjänster. Laddningslösningar utvecklas tillsammans med externa leverantörer, inklusive snabbladdning (OppCharge), nu också med en takmonterad pantograf, och depåladdning.

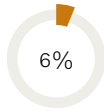
Mot slutet av året började Volvo Bussar leverera ordern på 157 elektriska ledbussar till Göteborg. Totalt erhölls order på 287 (315) helelektriska Volvobussar från kunder i länder som Sverige, Norge, Danmark och Polen. 306 (438) elektrifierade bussar levererades till städer över hela Europa, vilket bekräftade elbussar som en hållbar och ekonomiskt lönsam lösning för kollektivtrafik med hög kapacitet. Fler än 5.000 elektrifierade Volvobussar har sålts sedan starten 2010.

I KORTHET

Volvo Bussar är ledande inom utvecklingen av hållbara kollektivtransportlösningar och är en världens största tillverkare av premiumbussar och busschassier. Volvo Bussar har försäljning i 85 länder och ett globalt servicenät med fler än 1.500 återförsäljare och verkstäder. Produktionsanläggningar finns i Europa, Nordamerika och Sydamerika.

Position på världsmarknaden
Volvo Bussar är en av världens största tillverkare av stadsbussar och turistbussar i premiumsegmentet.

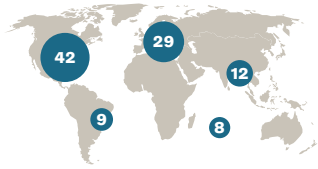
Andel av koncernens nettoomsättning



Fördelning av nettoomsättning

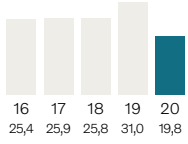
- Fordon, 81%
- Service, 19%

Fördelning av nettoomsättning per marknad, %

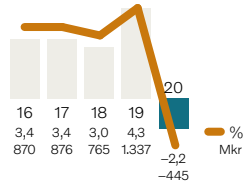


Antal tillsvidareanställda
6.608 (8.324)

Nettoomsättning
Mdr kr



Justerat rörelseresultat[1] och justerad rörelsemarginal



VARUMÄRKEN

VOLVO PREVOST NOVABUS

BUSSAR

Produktutbudet omfattar bussar för stads-, intercity- och turisttrafik, tillhörande transportsystem, finansiella tjänster samt fordons- och trafikinformationssystem.

1 För mer information om justerat rörelseresultat, se Nyckeltal på sidan 194.

Viktiga order

New York State Metropolitan Transportation Authority utökade ordern från föregående år med ytterligare en order på 307 pendelbussar från Prevost och 500 transitbussar från Nova Bus.

Chiles huvudstad Santiago beställde 200 Volvoledbussar, vilket innebär att 2.850 Volvobussar trafikerar Santiago efter den senaste leveransen.

En viktig order var 128 hybridbussar till Bryssel i Belgien, där Volvo fortsätter att stödja elektromobilitetsresan.

Lägre volymer och försämrad lönsamhet

Bussars nettoomsättning minskade med 36% till 19.791 Mkr jämfört med 31.019 Mkr 2019. Justerat för valutakursförändringar minskade nettoomsättningen med 33%, varav fordonsförsäljningen minskade med 35%. Den valutajusterade serviceförsäljningen minskade med 22% efter att verksamheten stannat av för många bussoperatörer inom turistnäringen under pandemin.

Det justerade rörelseresultatet uppgick till –445 Mkr (1.337), vilket motsvarar en marginal på –2,2% (4,3) exklusive justeringar på –77 Mkr. För information om justeringar, se Nyckeltal på sidan 194. Resultatet påverkades negativt av minskade fordons- och servicevolymer samt lägre kapacitetsutnyttjande. Minskade försäljnings-, FoU- och administrationskostnader bidrog till att väga upp en del av volymbortfallet. I det justerade rörelseresultatet ingår en positiv effekt på 52 Mkr relaterad till en korrigering av aktuariella beräkningar av koncernens pensionsskulder. Det rapporterade rörelseresultatet uppgick till –522 Mkr (1.337). Valutakursförändringar hade en negativ påverkan uppgående till 347 Mkr jämfört med 2019.

Produkt- och tjänstelanseringar

Volvo Bussar introducerade det nya Volvo S-Charge-programmet inklusive chassier, där hybridbussarna går på el i hastigheter upp till 50 km/h. Bussarna kan köras i elektriskt läge upp till 1 km åt gången. Uppgraderingen inkluderar också förbättrad digital uppkoppling och Volvos system för geofencing, Volvo Zone Management.

Volvo Bussar lanserade den nya dubbeldäckaren Volvo 9700 DD, inriktad mot den nordiska marknaden för högkapacitetsfordon i expressegmentet med förstklassig komfort och säkerhetsfunktioner.

Nettoomsättning och rörelseresultat Mkr	**2020**	2019
Europa	5.765	7.369
Nordamerika	8.302	15.543
Sydamerika	1.793	3.281
Asien	2.397	2.617
Afrika och Oceanien	1.535	2.209
Total nettoomsättning	**19.791**	**31.019**
Varav:		
Fordon[1]	16.072	26.110
Service[1]	3.720	4.909
Justerat rörelseresultat[2]	**–445**	**1.337**
Justeringar[2]	–77	–
Rörelseresultat	**–522**	**1.337**
Justerad rörelsemarginal, %	–2,2	4,3
Rörelsemarginal, %	–2,6	4,3

1 Omräkning av 2019 mellan Fordon och Service på 510 Mkr.

2 För mer information om justerat rörelseresultat, se Nyckeltal på sidan 194.

Leveranser per marknad Antal bussar	**2020**	2019
Europa	1.565	2.350
Nordamerika	1.644	3.084
Sydamerika	1.152	1.917
Asien	1.097	1.465
Afrika och Oceanien	797	915
Totala leveranser	**6.215**	**9.731**

Volvo Bussar tecknade tillsammans med Stena Recycling och Batteryloop ett globalt avtal om återanvändning av bussbatterier, vilket skapar en ny cirkulär affär. Sedan batterierna har tagits ut ur Volvos bussar återanvänds de som energilagringsenheter i byggnader och laddstationer under ett antal år. ■

VOLVO 7900 ELECTRIC

LEVERANS AV VOLVO 7900 ELECTRIC LEDBUSSAR TILL GÖTEBORG

Den 13 december började 145 Volvo 7900 Electric-ledbussar trafikera 34 olika linjer på gatorna i och runt Göteborg – en betydande milstolpe för både staden och Volvo Bussar som elektrifierade 35% av den totala bussflottan. Den kompletta systemlösningen består av totalt 157 elbussar, laddningsinfrastruktur, underhållstjänster och förarutbildning. Genom att göra detta till en av de största elbussflottorna i Europa tar Göteborg ett stort steg mot storskalig elektrifierad kollektivtrafik och går mot en mer hållbar stad - en Zero City - en stad med nollutsläpp och noll buller. På årsbasis kommer detta att minska koldioxidutsläppen med 14.500 ton och kväveoxidutsläppen med cirka 8.000 kg och passagerarna kommer att kunna njuta av tysta bussar. Varje buss bullernivå sänks med 7 dB och därigenom halveras dess buller. Målet för Göteborgs stad är att alla stadsbussar ska vara elektriska år 2030.

VOLVO PENTA

MINSKAD FÖRSÄLJNING OCH BRA LÖNSAMHET

Under 2020 minskade Volvo Pentas nettoomsättning till 11,9 miljarder kronor (13,3). Det justerade rörelseresultatet uppgick till 1.448 Mkr (1.876).

Volvo Penta är verksamt i två segment: Marin (fritid och kommersiell) och Industri (maskinapplikationer och kraftgenerering). I marinsegmenten är Volvo Pentas mål att leda branschen genom att fortsätta utveckla egna, innovativa produkter och lösningar. I industrisegmenten strävar Volvo Penta efter att vara en nyckelaktör genom att fortsätta expandera sin starka närvaro, maximalt utnyttja Volvokoncernens tillgångar i sitt erbjudande och skapa värde för kunderna med sin applikations- och integrationskompetens.

Volvo Pentas strategi är inriktad på att göra kunderna framgångsrika och ständigt öka kundtillfredsställelsen. Volvo Pentas ambition är att leverera hållbara kraftlösningar för både kunder och samhället i stort. Detta inkluderar fokus på såväl helelektriska som hybrid- och bränslecellslösningar samt förbättrad motorteknik. Volvo Penta strävar efter att fortsätta leverera med det nuvarande erbjudandet och påskynda transformationen inom elektromobilitet, autonoma lösningar och nya tjänster.

Marknadsutveckling

Marknaden för motorer till fritidsbåtar försvagades under våren på grund av Covid-19, men återhämtade sig under Q3 och den utvecklingen fortsatte under Q4. Marknaden för större båtar visade en stark återhämtning. På marknaden för kommersiella båtmotorer sköts många investeringar upp till 2021. Efterfrågan på fartyg som betjänar vindkraftsbranschen fortsatte dock att utvecklas positivt.

Marknaden för industrimotorer för maskinapplikationer bromsade in under 2020 efter en nedgång i anläggningsmaskins- och jordbruksegmenten på de flesta marknader förutom Kina. Marknaderna började dock återhämta sig mot slutet av året. Marknaden för industrimotorer för kraftgenerering försvagades globalt under våren men återhämtade sig sedan.

Lägre volymer påverkade lönsamheten

Volvo Pentas nettoomsättning minskade med 11% till 11.891 Mkr jämfört med 13.287 Mkr under 2019. Justerat för förändrade valutakurser minskade nettoomsättningen med 8% varav motorförsäljningen minskade med 11% medan serviceförsäljningen ökade med 2%. Det justerade rörelseresultatet uppgick till 1.448 Mkr (1.876) motsvarande en marginal på 12,2% (14,1), exklusive justeringar på –46 Mkr. För information om justeringar, se Nyckeltal på sidan 194. Lönsamheten påverkades negativt av lägre motorvolymer och omstruktureringskostnader på 177 Mkr relaterade till utombordaraffären, vilka delvis vägdes upp av minskade försäljnings-, administrations- och FoU-kostnader. I det justerade rörelseresultatet ingår en positiv effekt på 48 Mkr relaterad till en korrigering av aktuariella

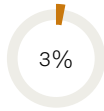
I KORTHET

Volvo Pentas mål är att vara den mest framåtblickande och kundfokuserade leverantören av hållbara driftslösningar. Volvo Penta erbjuder motorer och drivsystem för fritids- och yrkesbåtar samt för industriella applikationer såsom generatoraggregat och containertruckar.

Position på världsmarknaden

Volvo Penta är störst i världen på kraftsystem för fritidsbåtar och en ledande tillverkare av industrimotorer för maskinapplikationer och kraftgenerering.

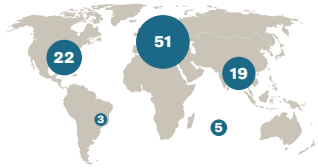
Andel av koncernens nettoomsättning



Fördelning av netto-omsättning

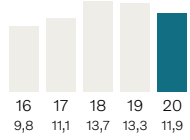
- Motorer, 70%
- Service, 30%

Fördelning av nettoomsättning per marknad %

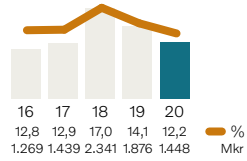


Antal tillsvidareanställda
1.798 (1.800).

Nettoomsättning
Mdr kr



Justerat rörelseresultat[1] och justerad rörelsemarginal



VARUMÄRKEN

MOTORER

Marinmotorer

Industrimotorer

1 För mer information om justerat rörelseresultat, se Nyckeltal på sidan 194.

Nettoomsättning och rörelseresultat Mkr	**2020**	2019
Europa	6.064	6.671
Nordamerika	2.562	3.180
Sydamerika	345	319
Asien	2.228	2.439
Afrika och Oceanien	691	679
Total nettoomsättning	**11.891**	**13.287**
Varav:		
Motorer	8.365	9.698
Service	3.526	3.588
Justerat rörelseresultat[1]	**1.448**	**1.876**
Justeringar[1]	–46	–
Rörelseresultat	**1.402**	**1.876**
Justerad rörelsemarginal, %	12,2	14,1
Rörelsemarginal, %	11,8	14,1

1 För mer information om justerat rörelseresultat, se Nyckeltal på sidan 194.

Leveranser per segment Antal enheter	**2020**	2019
Marinmotorer	14.842	18.135
Industrimotorer	20.444	21.324
Totala leveranser	**35.286**	**39.459**

beräkningar av koncernens pensionsskulder. Det rapporterade rörelseresultatet uppgick till 1.402 Mkr (1.876). Förändrade valutakurser hade en negativ påverkan på 130 Mkr jämfört med 2019.

På väg mot elektrifierade lösningar på land och till sjöss

Volvo Penta fortsatte att ta steg framåt på vägen mot att erbjuda elektrifierade lösningar till både det industriella och marina segmentet. En viktig milstolpe nåddes med leveransen av en 600V elektrisk drivlina för Rosenbauers ”Revolutionary Technology”-brandbil, som visades för marknaden i Q3 (se sidan 28). Volvo Pentas elektriska drivlina ger inga avgasutsläpp och minskar ljudnivån avsevärt. Under Q4 tillkännagav Volvo Penta ett samarbete med Danfoss Editron om två hybridfartyg för persontransporter (se nedan).

Ytterligare stärkt kunderbjudande

Ett antal produktförbättringar och nyheter genomfördes under 2020 med syfte att avsevärt minska utsläppen och förbättra användarupplevelsen. Volvo Penta visade sin nya D8-motor för kraftgenerering, som erbjuder branschledande effekttäthet, kompakthet, samt låg bränsleförbrukning och låga ljudnivåer. Den här nya motorn uppfyller utsläppskraven enligt Steg II och Steg IIIA/Tier 3 och kan användas för både mobila och stationära kraftgenereringsapplikationer. Dessutom började Volvo Penta leverera sin nya D8-motor för kraftgenerering som klarar EU:s Steg V-utsläppskrav, vilket innebär att fördelarna med enkel installation, drift och underhåll samt minskad bränsleförbrukning och förbättrad total ägandekostnad erbjuds ett stort antal kunder.

Volvo Penta lanserade en uppgraderad D16-motor utvecklad för kommersiell marin användning, inklusive marina generatorer, som uppfyller kraven enligt IMO Tier III. Nya D8- och D13-lösningar lanserades också för att möta EU:s steg V-utsläppskrav för insjötrafik. Företaget gjorde uppdateringar av sitt D13-motorprogram för kommersiell marin användning med ökad prestanda och hållbarhet till lägre ägandekostnader.

Därutöver utökade Volvo Penta sitt erbjudande för yachter med ett nytt 13-liters IPS-framdrivningssystem utvecklat för lägre farter och halvplanande båtar. En 33-meters Mangusta-yacht var en av de nya superyachterna som visades med detta framdrivningspaket. Volvo Penta firade en viktig milstolpe med fler än 30.000 installationer av Volvo Penta Inboard Performance System (IPS) i den marina sektorn. Volvo Penta IPS ger en unik användarupplevelse med upp till 30% lägre bränsleförbrukning och 30% mindre koldioxidutsläpp jämfört med traditionella propelleraxlar för inombordare.

Volvo Penta fortsatte också utvecklingen av Easy Connect-appen, som förser användare med data relaterad till motor, båt och färdvägar direkt till deras smarta telefon eller surfplatta. Appen utökas med nya funktioner utvecklade för kommersiellt bruk.

Volvo Penta beslutade att omprioritera sina investeringar till områden som elektrifiering och annan ny teknik och har därför beslutat att för tillfället inte fortsätta investera i utombordarsegmentet.

I januari 2021 meddelade Volvo Penta att branschens första helt integrerade system för assisterad tilläggning är tillgängligt för kommersiell försäljning. Funktionen ger bättre kontroll när en båt ska läggas till genom att automatisera kaptenens avsikter och därmed hjälpa fartyget att hålla den avsedda kursen. ■

SAMARBETE MED DANFOSS EDITRON

HYBRIDFARTYG FÖR PERSONTRANSPORTER

Volvo Penta samarbetar med Danfoss Editron kring driften av två hybridfartyg för persontransporter med ny teknik. Dessa fartyg är en innovativ kombination av integrerade elektriska Volvo Penta Inboard Performance System (IPS), toppmoderna marina generatorer och avancerade fartygshanteringssystem. Lansering är planerad till sommaren 2021.

FINANCIAL SERVICES

RESULTATET PÅVERKAT AV ÖKADE AVSÄTTNINGAR FÖR OSÄKRA FORDRINGAR

Volvo Financial Services (VFS) avslutade 2020 med en ökad penetration på 30% (25), ny affärsvolym på 74,1 miljarder kronor (81,0) och ett justerat rörelseresultat på 1.606 Mkr (2.766). Avkastningen på eget kapital var 8,3% (15,0).

VFS arbetar nära sina varumärkespartners för att stödja försäljning av Volvokoncernens tjänster och lösningar genom skräddarsydda finansiella tjänster som finansiering, försäkring och reparations- och underhållskontrakt, vilket förenklar för kunderna.

Fortsätta att leverera och vidta åtgärder

VFS har som mål att skapa värde och driva kundlojalitet genom att leverera innovativa finansiella tjänster och en förstklassig kundupplevelse. VFS fokuserar på att balansera investeringar i sina traditionella affärsmodeller med investeringar i innovativ teknik och affärslösningar och att säkerställa framgång inom fyra områden: kundsupport, kassaflöde, kostnadsstyrning och medarbetarnas säkerhet och välbefinnande. Med detta tillvägagångssätt presterade VFS bra med sitt befintliga erbjudande under 2020 och fortsätter sin transformationsresa för 2021 och framåt.

Lönsamhet och motståndskraft under pandemin

Trots det utmanande affärsklimatet under 2020 förblev VFS lönsamt, förbättrade effektiviteten och fortsatte att öka sin kommersiella relevans på marknaderna genom nära samarbete med sina varumärkespartners, vilket resulterade i en betydande ökning av den totala penetrationen på 30% (25) och stabil prissättning. Fler än 16.000 kunder utnyttjade program där de erbjöds betalningsanstånd när VFS modifierade totalt cirka 25% av sin kundkreditportfölj för att stödja kundernas kassaflöde. Medan en mindre andel av kunderna begärde anstånd en andra gång, kunde de flesta betala och stödet hjälpte många kunder att fortsätta sin verksamhet. Samtidigt förberedde VFS sig för en förväntad ökning av indrivnings- och återtagsaktiviteterna, och strategier utarbetades för försäljning av återtagna fordon i en förmodad långsam återhämtning. Medan majoriteten av de anställda arbetade hemifrån under pandemin, förblev servicenivåerna mot återförsäljare och kunder stabila, vilket visade de anställdas ständiga engagemang för återförsäljare och kunder. De anställdas säkerhet och välbefinnande fortsatte att vara prioriterade.

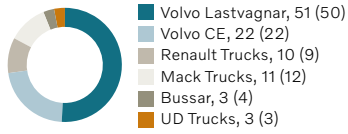
Etablering på nya marknader och framsteg i transformationen

VFS skärpte sin strategi för att stödja Volvokoncernens vision och prioriteringar och fortsatte att utveckla transformationen av sina tjänster för att stödja Volvokoncernens fokus på att öka intäkterna från service och tjänster och att möjliggöra utvecklingen av nya tjänster. VFS fokusområden är att expandera sin reservdels- och tjänstefinansieringsplattform, sin betalningsplattform och sin förmåga att hantera abonnemang och uppkopplade försäkringar. I takt med att Volvokoncernen utökar utbudet av elektriska produkter utvecklar VFS finansiering och försäkringar för att spela en nyckelroll i leveransen av fordon som en tjänst till kunderna. Dessa funktioner hjälper till att driva vidareutvecklingen av de digitala tjänster som Volvokoncernen erbjuder genom att samla lösningar till en helhet och erbjuda en sömlös kundupplevelse. VFS expanderade även geografiskt med öppnandet av verksamheter i Peru och Kroatien. VFS slutförde en omorganisation för att ytterligare påskynda sin transformation, komma närmare kunderna, öka lönsamheten och nå ut med nya tjänster på marknaden snabbare.

I KORTHET

VFS erbjuder innovativa finansiella tjänster till återförsäljare och kunder som förenklar deras köp- och ägarupplevelse och bidrar till deras framgång. Som leverantör av finansiella tjänster för Volvokoncernen tillhandahåller VFS flexibel finansiering, försäkring och andra tjänster skräddarsydda efter kundens nuvarande och framtida behov och möjliggör en långsiktig relation, vilket ökar lojaliteten mot Volvokoncernens varumärken.

Kundkreditportföljens fördelning %

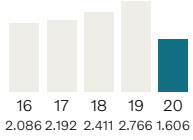


Antal tillsvidareanställda
1.511 (1.538).

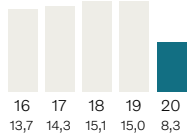
Position på världsmarknaden

VFS verksamhet täcker marknader med mer än 90% av Volvokoncernens försäljning, med kundfinansiering tillgänglig i 50 länder världen över. VFS förvaltar en kreditportfölj på 152 miljarder kronor med fler än 260.000 fordon och maskiner.

Justerat rörelseresultat[1] Mkr

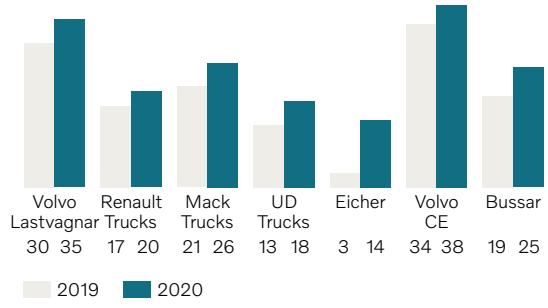


Avkastning på eget kapital[2] %



1 För mer information om justerat rörelseresultat, se Nyckeltal på sidan 194.
2 Exklusive en positiv effekt om 897 Mkr under 2017 från omvärdering av uppskjutna skatteskulder relaterat till en skattereform i USA.

Penetrationsgrad[1] %



1 Andel enheter som finansieras av Volvo Financial Services i förhållande till det totala antalet enheter sålda av Volvokoncernen på de marknader där finansiering erbjuds.

Nyckeltal Financial Services	2020	2019
Antal finansierade enheter	61.047	62.209
Total penetrationsgrad[1], %	30	25
Nyfinansieringsvolym, Mdr kr	74,1	81,0
Kreditportfölj netto, Mdr kr	152	170
Kostnader för osäkra fordringar, Mkr	1.892	729
Justerat rörelseresultat[2]	1.606	2.766
Justeringar[2]	–43	–
Rörelseresultat, Mkr	1.564	2.766
Kreditreserver som andel av kreditportföljen, %	2,07	1,51
Avkastning på eget kapital, %	8,3	15,0

1 Andel enheter som finansieras av Volvo Financial Services i förhållande till det totala antalet enheter sålda av Volvokoncernen på de marknader där finansiering erbjuds.

2 För mer information om justerat rörelseresultat, se Nyckeltal på sidan 194.

Minskad lönsamhet på grund av ökade kreditreserveringar

Under 2020 ökade VFS sin penetrationsgrad. På de marknader där finansiering erbjuds, uppgick den i genomsnitt till 30%, vilket var en ökning från 25% under 2019. Som ett resultat av detta var nyfinansieringsvolymen stabil trots minskade leveranser av koncernens produkter och tjänster. Den totala nya finansieringsvolymen under 2020 uppgick till 74,1 miljarder kronor (81,0), en minskning med 3%, justerat för valuta. Totalt finansierades 61.047 (62.209) nya fordon och maskiner från Volvokoncernen under året. Kreditportföljen (netto) om 152.335 Mkr (169.893) steg med 1% jämfört med 2019, justerat för valuta. Kreditportföljens upplåning är matchad med avseende på löptider, räntenivåer och valutor i enlighet med Volvokoncernens policy. För mer information, se not 4.

Det justerade rörelseresultatet uppgick till 1.606 Mkr (2.766), exklusive justeringar på –43 Mkr. För information om justeringar, se Nyckeltal på sidan 194. Avkastningen på eget kapital var 8,3% (15,0). Soliditeten vid årets slut var 8,0% (8,0). Det lägre resultatet var framför allt en konsekvens av ökade avsättning för osäkra fordringar och negativa valutakursförändringar, vilka delvis vägdes upp av sänkta kostnader och portföljtillväxt. Under året uppgick kostnaderna för osäkra fordringar till 1.892 Mkr (729). Bortskrivningarna uppgick till 821 Mkr (574), motsvarande 0,49% (0,35) av kreditportföljen. Det rapporterade rörelseresultatet uppgick till 1.564 Mkr (2.766). Den 31 december 2020 uppgick kreditreserverna till 2,07% (1,51) av kreditportföljen. ■

Resultaträkning Financial Services Mkr	2020	2019
Leasing och finansiella intäkter	13.960	14.870
Leasing och finansiella kostnader	–8.375	–9.091
Bruttoresultat	**5.586**	**5.779**
Försäljnings- och administrationskostnader	–2.236	–2.568
Kostnader för osäkra fordringar	–1.892	–729
Övriga rörelseintäkter och kostnader	106	284
Rörelseresultat	**1.564**	**2.766**
Inkomstskatter	–404	–688
Periodens resultat	**1.160**	**2.079**

NY TEKNIK

UTRULLNING AV UPPKOPPLAD FÖRSÄKRING HOS KUNDER I USA

För att möta de ökade kraven hos alltid uppkopplade kunder samarbetade VFS med REIN®, ett ledande start up-företag inom försäkringsteknik, för att lansera en digital försäkringslösning för ett antal utvalda amerikanska regioner under 2020. Det uppkopplade försäkringserbjudandet använder skräddarsydda, datadrivna lösningar som förenklar och ökar hastigheten på kundens försäkringshantering. Denna digitala plattform gör det enkelt för kunderna att hantera sina försäkringsrelaterade behov, inklusive offert, från en mobiltelefon, surfplatta eller dator. Försäkringsbolag kommer att ha tillgång till reatidsuppgifter om en försäkrad kunds fordon och dennes körbeteende för att snabbare kunna ge stöd vid skador, samtidigt som de kan använda telematikdata för att potentiellt minska kundens försäkringspremie baserat på lastbilens användning och ansvarsfull körhistorik. Erbjudandet kommer att expandera rikstäckande i USA, med framtida global expansion planerad för den kommersiella transportbranschen.

FINANSIELL STYRNING

STARK FINANSIELL STÄLLNING

Målet med Volvokoncernens finansiella styrning är att säkerställa en långsiktigt attraktiv totalavkastning för aktieägarna och en finansiell styrka och flexibilitet som tryggar avkastning och återbetalning till långivarna. En långsiktigt konkurrenskraftig verksamhet kräver tillgång till kapital för att kunna investera. Den finansiella styrningen säkerställer att kapitalet används på bästa möjliga sätt genom tydligt definierade nyckeltal och mål för industriverksamheten likaväl som för kundfinansieringsverksamheten. Målen för koncernens rörelsemarginal och avkastning på eget kapital för kundfinansieringsverksamheten Financial Services är avsedda att säkerställa avkastningskravet från aktieägarna. Målen om att under normala förhållanden inte ha en finansiell nettoskuldsättning i industriverksamheten och soliditet i kundfinansieringsverksamheten syftar till att trygga den finansiell stabiliteten.

Styrningsprinciper för finansiell flexibilitet

För att säkerställa finansiell stabilitet och flexibilitet genom hela konjunkturcykeln har Volvokoncernen en stark likviditetsposition. Utöver likvida medel och kortfristiga placeringar är likviditetspositionen också uppbyggd av beviljade kreditfaciliteter. Både upplåning och utlåning i Financial Services sker i lokal valuta och kundfinansieringsportföljen är matchad både från ett ränte- och ett likviditetsriskperspektiv i enlighet med Volvokoncernens policy. För mer information se Not 4 till koncernens räkenskaper.

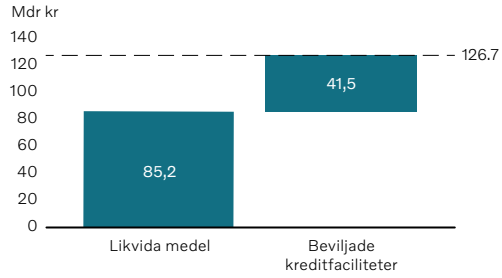
Diversifierade finansieringskällor

Volvokoncernen har en centraliserad portföljhantering av alla finansiella tillgångar och skulder, lånetransaktioner samt likviditetshantering genom internbanken Volvo Treasury. Koncernens finansiella skulder är uppdelade i två portföljer, en för industriverksamheten och en för kundfinansieringsverksamheten, för att motsvara behoven i de skilda verksamheterna. Genom att ha diversifierade finansieringskällor ökar Volvo Treasury möjligheten att ha en kontinuerlig tillgång till kapitalmarknaderna. Obligationsprogram på världens samtliga större kapitalmarknader stödjer dessutom Volvokoncernens globala närvaro. Utöver att ha tillgång till flera kapitalmarknader runt om i världen, använder sig Volvokoncernen av en rad olika instrument för att låna pengar, såsom bilateral bankupplåning, företagsobligationer och certifikat, hybridobligationer, lån från olika statliga institutioner samt värdepapperisering av tillgångar i kundfinansieringsportföljen, så kallade ABS:er. En allt viktigare del av internbankverksamheten är att hantera ökade finansieringsbehov på nya tillväxtmarknader.

Ramverk för grön finansiering

I november lanserade Volvokoncernen ett grönt ramverk för finansiering av investeringar och projekt inom rena transporter. Ramverket gör det möjligt för Volvokoncernen att emittera gröna obligationer och andra gröna finansiella instrument. Det gör det också möjligt för bolaget att identifiera, välja, hantera och rapportera om berättigade projekt och tillgångar i linje med International Capital Market Association Green Bond Principles. Upplånade medel kommer att öronmärkas till projekt inom områden som forskning, utveckling och tillverkning av elektrifierade fordon, maskiner och motorer, vilka inte har några utsläpp av avgaser. Upplåningen kommer också att användas av Volvo Financial Services för att erbjuda gröna lån till kunder som köper koncernens elektriska produkter.

Volvokoncernens likviditetsposition den 31 december 2020



Geografiskt diversifierade upplåningsprogram

Kreditbetyg den 25 februari 2021

	Kortsiktigt	Långsiktigt
Moody's (Corporate Rating)	P-2	A3, stabil
S&P (Corporate Rating)	A2	A–, stabil
R&I (Japan)	a-1	A+, stabil

Ramverket för grön finansiering har varit föremål för en oberoende extern bedömning av CICERO Shades of Green, som har klassificerat ramverket som mörkgrönt – deras högsta nivå.

En stark och stabil kreditvärdering är betydelsefull

Att vara en stor utgivare av obligationer innebär att det är viktigt att ha ett starkt och stabilt kreditbetyg. Nivån på kreditbetyget är inte enbart av betydelse för långivarna utan också för ett antal andra intressenter när det handlar om att skapa långsiktiga relationer. Ett starkt kreditbetyg påverkar förmågan att attrahera och finansiera kundernas inköp av koncernens produkter samt tilliten från leverantörer på ett positivt sätt. Det ger också tillgång till utökade finansieringskällor och lägre lånekostnader.

Volvokoncernen har avtalsförbindelser med två globala kreditvärderingsinstitut: Standard & Poor's Rating Services (S&P) och Moody's Investor Services (Moody's). Under 2020 gjorde varken Moody's eller S&P några förändringar i sina kreditbetyg. ■

FÖRÄNDRINGAR I EGET KAPITAL

		Eget kapital hänförligt till AB Volvos ägare						
Mkr		Aktie-kapital	Övriga reserver[1]	Omräknings-differenser	Balanserade vinstmedel	Totalt	Innehav utan bestäm-mande inflytande	Totalt eget kapital
Enligt balansräkning 31 december 2018		**2.554**	**254**	**4.214**	**116.356**	**123.379**	**2.452**	**125.831**
Periodens resultat		–	–	–	35.861	35.861	635	36.495
Övrigt totalresultat								
Omvärdering av förmånsbestämda pensionsplaner	Not 20	–	–	–	–2.969	–2.969	–	–2.969
Omvärdering av aktieinnehav värderade till verkligt värde	Not 5, 19	–	10	–	–	10	–	10
Omräkningsdifferenser avseende utlandsverksamhet		–	–	2.586	–	2.586	30	2.616
Andel övrigt totalresultat för joint ventures och intresseföretag		–	–	–	252	252	–	252
Ackumulerade kursdifferenser återförda till resultatet		–	–	–	–	–	–	–
Övrigt totalresultat		–	10	2.586	–2.717	–121	30	–91
Periodens totalresultat		**–**	**10**	**2.586**	**33.143**	**35.738**	**665**	**36.403**
Transaktioner med aktieägare								
Utdelning till AB Volvos aktieägare		–	–	–	–20.335	–20.335	–12	–20.347
Aktierelaterade ersättningar	Not 27	–	–	–	–46	–46	–	–46
Förändringar avseende innehav utan bestämmande inflytande		–	–	–	–	–	–	–
Övriga förändringar		–	–28	–	–114	–142	–21	–163
Transaktioner med aktieägare		–	–28	–	–20.495	–20.523	–33	–20.556
Enligt balansräkning 31 december 2019		**2.554**	**236**	**6.800**	**129.004**	**138.595**	**3.083**	**141.678**
Periodens resultat		–	–	–	19.318	19.318	755	20.074
Övrigt totalresultat								
Omvärdering av förmånsbestämda pensionsplaner	Not 20	–	–	–	–1.901	–1.901	–	–1.901
Omvärdering av aktieinnehav värderade till verkligt värde	Not 5, 19	–	–6	–	–	–6	–	–6
Omräkningsdifferenser avseende utlandsverksamhet		–	–	–9.528	–	–9.528	–213	–9.741
Andel övrigt totalresultat för joint ventures och intresseföretag		–	–	–	–939	–939	–	–939
Ackumulerade kursdifferenser återförda till resultatet		–	–	–50	–	–50	–	–50
Övrigt totalresultat		–	–6	–9.578	–2.840	–12.424	–213	–12.637
Periodens totalresultat		**–**	**–6**	**–9.578**	**16.478**	**6.895**	**542**	**7.437**
Transaktioner med aktieägare								
Utdelning till AB Volvos aktieägare		–	–	–	–	–	–778	–778
Aktierelaterade ersättningar	Not 27	–	–	–	–	–	–	–
Förändringar avseende innehav utan bestämmande inflytande		–	–	–	–	–	–	–
Övriga förändringar		8	–	–	–201	–193	–	–193
Transaktioner med aktieägare		8	–	–	–201	–193	–778	–972
Enligt balansräkning 31 december 2020		**2.562**	**230**	**–2.778**	**145.281**	**145.295**	**2.847**	**148.142**

1 ❯❯ **Läs mer i Not 19** Eget kapital och antal aktier för specifikation av övriga reserver.

AKTIEN

UPPGÅNG I AKTIEKURSEN UNDER 2020

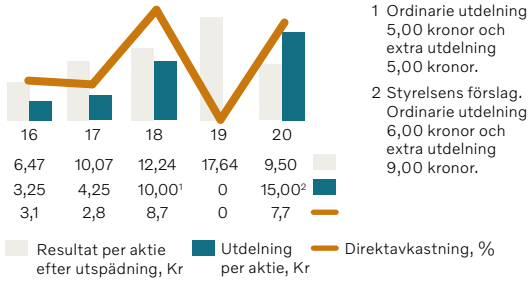
De flesta av världens ledande aktiebörser hade en positiv utveckling under 2020. Priset på Volvos B-aktie steg med 24% under året efter att ha stigit med 35% under 2019.

Volvoaktien är noterad på Nasdaq Stockholm. En A-aktie ger en röst på bolagsstämman och en B-aktie ger en tiondels röst. Utdelningen är densamma för båda aktieslagen. Volvoaktien ingår i ett stort antal index som sammanställs av bland andra Dow Jones, FTSE, S&P och Nasdaq Nordic.

Varför investera i Volvoaktien?

- Konkurrenskraftiga produkter och tjänster
- Ambitionen att leda transformationen av vår bransch till hållbara lösningar
- Starka marknadspositioner globalt
- Förbättring av lönsamhet och kassaflöde de senaste åren
- Stark finansiell ställning
- God kontantutdelning till aktieägarna

Resultat, utdelning och direktavkastning



Volvoaktien steg på börsen

Överlag steg de ledande aktiebörserna under 2020. På Nasdaq Stockholm steg det breda indexet OMXSPI med 11% efter en uppgång på 30% under 2019. På Nasdaq Stockholm steg kursen för Volvo A-aktien med 24% och var vid årets slut 195,40 (158,20) kronor. Lägsta stängningskurs var 99,00 kronor den 18 mars och högsta stängningskurs var 203,00 kronor den 24 november. Kursen för Volvo B-aktien steg med 24% och uppgick vid årets slut till 193,80 (156,90) kronor. Lägsta stängningskurs var 97,46 kronor den 18 mars och högsta stängningskurs var 203,30 kronor den 24 november. Totalt omsattes 1,5 (1,2) miljarder Volvoaktier till ett värde av 224 (167) miljarder kronor på Nasdaq Stockholm med ett genomsnitt per dag på 5,9 (4,8) miljoner aktier. Mätt i värde var Volvoaktierna de mest handlade på Nasdaq Stockholm under 2020. Vid slutet av året uppgick Volvos börsvärde till 395 (335) miljarder kronor.

Möjlighet till aktiekonvertering

Enligt beslut på årsstämman 2011 ändrades bolagsordningen genom att ett konverteringsförbehåll infördes så att aktieägare ges möjlighet att konvertera A-aktier till B-aktier efter begäran till styrelsen. Under 2020 konverterades totalt 8.070.990 A-aktier till B-aktier, vilket motsvarar 1,69% av de A-aktier som fanns utestående vid slutet av 2019. Ytterligare information om förfarandet finns på Volvokoncernens hemsida: www.volvogroup.se

Utdelning

Styrelsen föreslår att 6,00 kronor per aktie i ordinarie utdelning betalas ut för räkenskapsåret 2019 och därutöver 9,00 kronor per aktie i extra utdelning, vilket skulle innebära att totalt 30.502 Mkr överförs till AB Volvos aktieägare. För föregående år föreslogs en ordinarie utdelning på 5,50 kronor per aktie och en extra utdelning på 7,50 kronor per aktie, totalt 26.435 Mkr. På grund av den osäkerhet skapad av Covid-19 och effekterna på Volvokoncernen från de åtgärder som vidtogs i olika länder för att bromsa spridningen av viruset, ansåg dock styrelsen att det som en försiktighetsåtgärd var lämpligt att dra tillbaka utdelningsförslagen. Därefter beslutade årsstämman den 18 juni att ingen utdelning skulle utbetalas och att hela det tillgängliga beloppet skulle överföras i ny räkning.

Indragning av egna aktier

Årsstämman antog vidare styrelsens förslag om en minskning av aktiekapitalet med indragning av bolagets ca 95 miljoner egna aktier och en fondemission utan utgivande av nya aktier i syfte att återställa aktiekapitalet.

Kommunikation med aktieägarna

Dialogen med aktieägare är viktig för Volvokoncernen. Utöver årsstämman och ett antal större aktiviteter riktade till professionella investerare, privata aktieägare och aktiemarknadsanalytiker upprätthålls relationen mellan Volvokoncernen och aktiemarknaden bland annat genom press- och telefonkonferenser i samband med offentliggörandet av delårsrapporter, aktiesparträffar, investerarbesök samt så kallade road shows där representanter för Volvokoncernen reser för att träffa investerare i framför allt Europa och Nordamerika. På volvogroup.se är det möjligt att bland annat läsa och ladda ner finansiella rapporter, söka information om aktien och statistik på lastbilsleveranser samt få information om koncernens styrning, exempelvis information som rör årsstämma, styrelse och koncernledning och andra områden som bestäms i Svensk kod för bolagsstyrning. På webbplatsen finns det också en aktuell lista över de analytiker som bevakar Volvokoncernen samt möjlighet att prenumerera på information från bolaget.

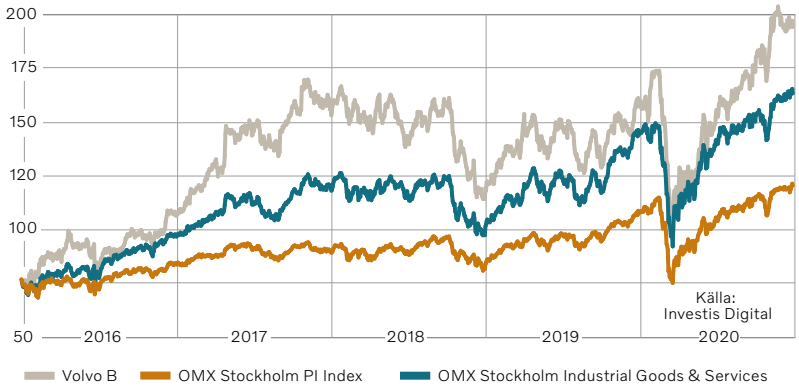
Volvo har beslutat att ha bolagsstyrningsrapporten som en från årsredovisningen skild handling enligt 6 kap 8 § i årsredovisningslagen och den finns tillgänglig på sidorna 172–187 i denna års- och hållbarhetsredovisning.

Avtalsvillkor vid uppköpserbjudanden

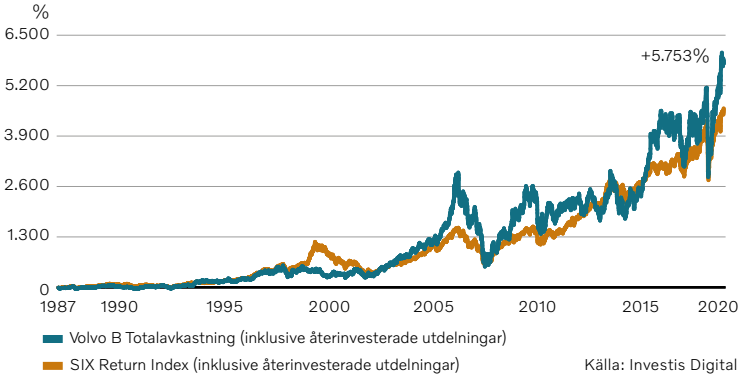
Bestämmelser om att ett avtal kan förändras eller avslutas om kontrollen över bolaget förändras, så kallade kontrollklausuler, ingår i vissa av de avtal i vilka Renault Trucks har givits rätt att sälja Renault s.a.s. och Nissan Motor Co. Ltd:s lätta lastbilar samt i vissa av koncernens inköpsavtal.

En del av AB Volvos långsiktiga finansieringsavtal innehåller bestämmelser som ger långivaren rätt att i vissa fall kräva förtida betalning om kontrollen över bolaget förändras. Denna typ av bestämmelser är inte ovanliga i finansieringsavtal. Det är AB Volvos bedömning att det har varit nödvändigt att acceptera dessa bestämmelser för att erhålla finansiering på i övrigt godtagbara villkor. ■

Kursutveckling, Volvo B-aktien 2016–2020 kronor



Ackumulerad totalavkastning för Volvos B-aktie



Diagrammet visar att 1.000 kronor investerade i Volvo B-aktier den 2 januari 1987 hade vuxit till 58.530 kronor vid slutet av 2020 under förutsättning att samtliga utdelningar under åren återinvesterats i Volvo B-aktier.

Aktieägarna med störst röstmässig andel i AB Volvo, den 31 december 2020

	Röst-andel, %	Kapital-andel, %
Industrivärden	27,5	8,4
Geely Holding	15,9	8,2
AMF Försäkring & Fonder	5,6	3,4
Alecta	4,7	3,9
Norges Bank Investment Management	4,2	2,4

Aktiekapital 31 december, 2020

Antal aktier	2.033.452.084
varav A-aktie[1]	448.113.346
varav B-aktier[2]	1.585.338.738
Aktiekapital, Mkr	2.554
Antal aktieägare	283.731
Privatpersoner	269.845
Juridiska personer	13.886

För ytterligare information om Volvoaktien se Not 19.

1 A-aktier ger 1 röst.

2 B-aktier ger 1/10 röst.

Ägarkategorier[1]

- Utländska ägare 41%
- Övriga svenska institutioner 34%
- Svenskt fondsparande 14%
- Svenska privatpersoner 11%

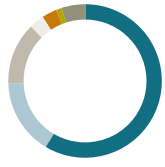
» Mer detaljerad information om Volvoaktien finns i 11-årsöversiktens aktie-statistik samt i Not 19.

Anställdas innehav av Volvoaktier genom pensionsstiftelser är obetydligt.

Källa: Euroclear

1 Andel av kapital

Ägande per land[1]



- Sverige 59%
- USA 16%
- Storbritannien 13%
- Luxemburg 3%
- Belgien 3%
- Schweiz 1%
- Övriga 5%

Källa: Euroclear

1 Andel av kapital

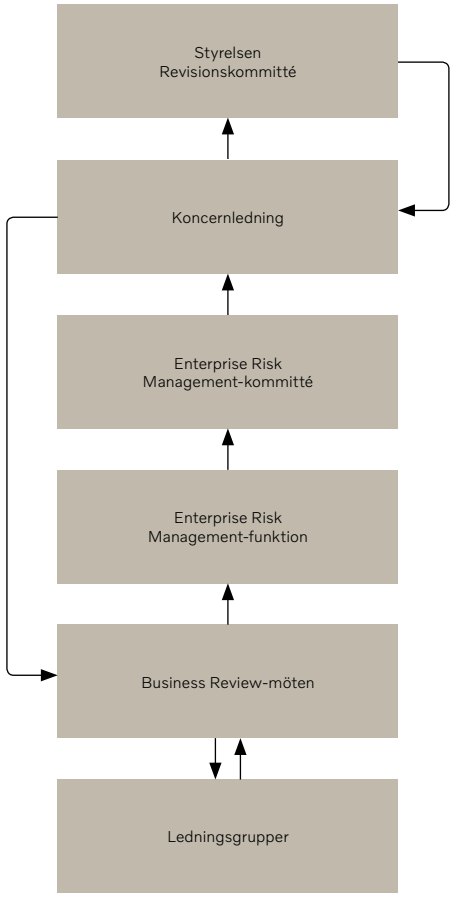
RISKER OCH OSÄKERHETSFAKTORER

KONTROLLERAT RISKTAGANDE

Volvokoncernens affärsområden och lastbilsdivisioner övervakar och hanterar risker i sin verksamhet. Dessutom använder Volvokoncernen en centraliserad Enterprise Risk Management (ERM) rapporteringsprocess, som är ett systematiskt och strukturerat ramverk för rapportering och granskning av riskbedömningar och åtgärder för att hantera riskerna samt för uppföljning av identifierade risker.

Enterprise Risk Management-styrningsmodellen

För Volvokoncernens styrningsmodell, se sidan 173.



Styrelsen följer upp riskerna och mitigeringsaktiviteterna årligen medan styrelsens revisionskommitté gör det två gånger per år genom Volvokoncernens ERM-rapport.

Koncernledningen analyserar riktigheten i de rapporterade riskerna och mitigeringsaktiviteterna och säkerställer att de anpassas till den strategiska och operativa agendan.

ERM-kommittén granskar, analyserar och utmanar sammanställda risker och mitigeringsaktiviteter tre gånger per år. ERM-kommittén består av Executive Vice President Group Finance, Executive Vice President Legal & Compliance, Senior Vice President Group Treasury & Corporate Finance och Senior Vice President Group Reporting, Tax and Control.

Varje affärsområde och lastbilsdivision rapporterar sina största risker och mitigeringsaktiviteter tre gånger per år till ERM-funktionen, som granskar och sammanställer rapporterade risker i Volvokoncernens ERM-rapport.

I Business Review-möten i varje affärsområde och lastbilsdivision övervakas och analyseras de största riskerna. Detta utgör grunden i ERM-rapporteringen.

Ledningsgrupperna inom varje affärsområde och lastbilsdivision är fullt ansvariga för riskhantering och riskmitigering inom deras respektive område. Risker identifieras, mitigeringsaktiviteter upprättas och övervakning och rapportering av utvecklingen är en del av den dagliga verksamheten.

Riskkategorier

ERM-processen klassificerar Volvokoncernens risker i fem kategorier:

- Makro- och marknadsrelaterade risker
- Verksamhetsrisker
- Klimat- och samhällsrisker
- Efterlevnadsrisker
- Finansiella risker.

Huvudsakliga risker

På efterföljande sidor presenteras de huvudsakliga risker och osäkerhetsfaktorer som Volvokoncernen står inför inom varje riskkategori. Dessa risker kan separat eller i kombination ha en väsentlig negativ effekt på koncernens verksamhet, strategi, finansiella resultat, kassaflöde, aktieägarvärde eller anseende.

MAKRO- OCH MARKNADSRELATERADE RISKER

Fordonsbranschen är cyklisk

Volvokoncernens kunder är verksamma över hela världen, vissa inom ett enda land och andra över gränser. Många globala och regionala ekonomiska, regelmässiga, digitala, tekniska, klimat- och energiresursmässiga faktorer skapar såväl strategiska som operativa utmaningar för branschen.

Liksom många andra kapitalvarubranscher har fordonsbranschen generellt sett varit cyklisk, med en stark korrelation till BNP och motsvarande förändringar i efterfrågan på transporter, behovet att ersätta åldrande fordon och maskiner samt förändrade lagar och regler. Även om branschen genomgår en fortsatt förändring av fokus från produkter till tjänster, finns cyklikaliteten i försäljning och lönsamhet kvar. Den fluktuerande efterfrågan på koncernens produkter och tjänster gör det ekonomiska resultatet av verksamheten beroende av koncernens förmåga att snabbt reagera på marknadsförändringar. Oförmåga att anpassa sig till en fluktuerande efterfrågan kan leda till kapacitetsbegränsningar eller underutnyttjande av resurser, vilket kan ha en negativ effekt på resultat och finansiell ställning.

Kommentar

Volvokoncernen strävar efter att kontinuerligt balansera produktionsnivåer och rörelsekostnader samt förbättra företagets förmåga när det gäller att svara upp mot efterfrågan på nya tjänster.

Intensiv konkurrens

Volvokoncernen verkar på marknader som är mycket konkurrensutsatta, och vi möter intensiv konkurrens från etablerade företag, globalt och lokalt. Vi kan också möta ökad konkurrens från nya marknadsaktörer, t.ex. inom områdena hållbara transporter och ökad logistikeffektivitet, ny teknik och nya affärsmodeller, där nuvarande eller nya konkurrenter kan implementera ny teknik innan vi gör det, eller kan erbjuda mer attraktiva priser eller förbättrade produkter, tjänster eller lösningar.

Kommentar

Med tanke på bredden på varumärken inom koncernen är det viktigt att utnyttja synergier och skalfördelar samtidigt som affärsområdena ges möjlighet att ta ansvar för sina affärer och erbjudanden. Kontinuerligt fokus på en bred utveckling av produkter, tjänster och lösningar för att skapa kund- och samhällsnytta är viktiga beståndsdelar i vår strategi att vara en framtida ledare i branschen.

Omfattande lagstiftningskrav

Regler om nivåer på avgasutsläpp, buller, säkerhet och föroreningar från produktionsanläggningar och produkter är omfattande och utvecklas fortlöpande. De flesta av de utmaningar som påverkar produktsortimentet härrör sig från sänkta utsläppsnivåer. För att svara upp mot detta har Volvokoncernen, och förväntar sig att fortsätta ha, betydande utgifter för forsknings- och efterlevnadsinsatser för att följa alla tillämpliga regler. Koncernen strävar också efter att samarbeta och vara transparent med alla styrande organ i certifierings- och efterlevnadsprocesser, under utvecklingen och under hela livscykeln för koncernens produkter samt i investeringar i produktionsanläggningar. Det är av strategisk betydelse för koncernen att kunna följa nuvarande och framtida utsläppsnormer och andra tillämpliga regler, och i framtiden förväntar sig koncernen att spendera ännu mer på FoU-investeringar för att säkerställa efterlevnad av dessa regler. Risker för koncernen inom detta område inkluderar brist på efterlevnad av tillämpliga bestämmelser, vilket kan leda till skadat anseende och betydande påföljder och kostnader för återkallelser och andra åtgärder, och även underlåtenhet att säkerställa ett uppdaterat och kompatibelt produktsortiment i tid för att uppfylla bestämmelserna.

Säkerhetsbestämmelser blir också allt viktigare med autonoma fordon i kommersiella applikationer. Om regler inte är fastställda eller tillräckligt tydliga, finns det risk för att inte kunna öka det autonoma erbjudandet eller inte följa bestämmelserna. En säkerhetsincident kan ha en skadlig effekt på koncernens varumärkesimage och eventuellt lönsamhet. En incident i branschen kan också leda till snabbt ändrade eller nya regler.

Lokal protektionism som leder till förändrade krav på lokalt innehåll kan sätta Volvokoncernen i en ofördelaktig situation jämfört med lokala konkurrenter, leda till högre inköpskostnader eller kräva att Volvo gör betydande investeringar.

Kommentar

Volvokoncernens produktutveckling är samordnad, vilket gör det möjligt att fokusera resurserna inom forskning och utveckling så att emissionsreglerna uppfylls.

Geopolitisk osäkerhet

Volvokoncernen har verksamhet i fler än 190 länder. Politisk instabilitet, väpnade konflikter eller social oro kan påverka koncernens möjligheter att göra affärer i berörda områden. Terrorism, sabotage eller annan kriminell eller olaglig verksamhet riktad mot Volvokoncernens produktionssystem, transporter eller anläggningar, eller mot dem tillhörande leverantörer eller kunder, kan skada människor och allvarligt skada koncernens verksamhet. Den geopolitiska situationen, inklusive pågående handelsavtalsförhandlingar mellan USA och Kina samt Brexitprocessen, kan leda till införandet av framtida avgifter, handelsrestriktioner och -barriärer som kan ha en negativ effekt på koncernens produktionssystem och dess möjlighet att upprätthålla sin verksamhet.

Kommentar

Volvokoncernen strävar efter att identifiera och övervaka sårbarheter och genomföra lämpliga åtgärder för att mildra identifierade risker för att undvika, förebygga, minska eller överföra effekterna.

VERKSAMHETSRISKER

Skifte och konvergens i teknik

Att balansera forsknings- och utvecklingsresurserna mellan traditionella och nya tekniker är av strategisk betydelse för Volvokoncernen. Ny teknik som växer fram med en ökad medvetenhet om klimatförändringar och digitaliseringen, kommer att göra det möjligt för autonoma, elektriska och uppkopplade fordon att ha en stor påverkan på transport-, logistik- och anläggningsbranscherna – bland andra. Effekten kommer att vara särskilt stark när dessa tekniker strålar samman, eftersom den påverkar fordon, tillgångar och infrastruktur och potentiellt öppnar vägen för ett paradigmskifte.

Bristen på allmänt accepterade tekniklösningar och standarder medför stora risker för Volvokoncernen och andra aktörer i dessa branscher, eftersom de måste välja relevant teknik och klokt avväga när de ska introduceras, samtidigt som man tar hänsyn till den breda spridningen i mognadsnivå bland marknader och segment i olika delar av världen. Det faktum att olika länder, och även inom regioner, har olika klimatrelaterade och miljömässiga lagar och regler kan leda till högre kostnader för Volvokoncernen.

En ytterligare risk är relaterad till behovet av att utvecklas från att ha fokus på fordon/produkter mot att ha ett ekosystembaserat synsätt, där fordon och infrastrukturer behöver utvecklas och införas samtidigt.

Om Volvokoncernen misslyckas med att positionera sig i detta teknikskifte kan intjäningsförmåga och finansiell ställning påverkas negativt.

Kommentar

Volvokoncernen strävar efter att leda teknikutvecklingen. Tillsammans med kunder, leverantörer och partners utforskar Volvokoncernen ny teknik med tanke på möjligheter, önskade egenskaper och nivåer av kvalitet, kostnad, säkerhet och miljöpåverkan. Volvokoncernen erbjuder produkter och lösningar som kan hjälpa kunderna att minska deras miljöpåverkan. Detta inkluderar bränsleeffektivitet, elektrifiering och alternativa bränslen för att minska utsläppen från fordon och maskiner, samt autonoma och uppkopplade lösningar och tjänster för att öka effektiviteten och produktiviteten.

Kundnöjdhet och efterfrågan

Högsta prioritet för Volvokoncernen är att stödja sina kunders affärsverksamheter och lönsamhet för att de ska lyckas, oberoende av segment, varumärke, produkt eller tjänst. Kundtillfredsställelsen är beroende av förväntningarna i relation till den faktiska leveransen eller kundupplevelsen av det totala erbjudandet.

Kundernas krav påverkas alltmer av ökad ambition på hållbarhetsområdet och strängare krav från kunder och slutanvändare på produkter och tjänster.

Kundnöjdheten och därigenom koncernens försäljning och lönsamhet kan riskeras om helhetsupplevelsen inte möter den förväntade nivån, förväntat pris eller förväntad leveranstid.

Kommentar

Volvokoncernen strävar efter en kultur där kundernas framgång är central. Oavsett var i värdekedjan koncernen är verksam, engagerar den sig i att förstå kundernas affär och fokuserar ansträngningarna på saker som skapar värde ur kundens perspektiv.

Volvokoncernen lägger stor kraft på marknadsundersökningar och kundintervjuer för att säkerställa kunskap om kundernas behov. För produktutvecklingen har koncernen implementerat en grindbaserad projektmodell och en styrningsmodell där risker avseende projekt- och produktkvalitet, kostnad, projektets ledtid och produkternas funktionalitet ständigt följs upp.

Personal hos återförsäljare och i verkstäder utbildas kontinuerligt och ges instruktioner eller riktlinjer för hur man ska interagera med sina kunder för att tillhandahålla bästa möjliga lönsamhet över produktens livscykel.

Industrisystemet

Vår förmåga att leverera enligt marknadens efterfrågan är i hög grad beroende av att vi vid varje tidpunkt erhåller erforderlig mängd material, komponenter och övrig nödvändig service, samt att vi har möjlighet att på bästa sätt kunna utnyttja koncernens olika produktions- och serviceanläggningar. Koncernen strävar efter att producera såväl komponenter som kompletta fordon och maskiner samt att tillhandahålla material till kunder och fabriker på ett hållbart och resurseffektivt sätt. Vår leverantörskedja och industriella system kan påverkas av flera faktorer, bland annat av brist på såväl material och komponenter, brist på transporttjänster, globala handelsdiskussioner och övrig geopolitisk utveckling som strejker, pandemier och extrema väderförhållanden. Var och en av dessa faktorer kan resultera i avbrott i produktion, verksamhet och reservdelsleveranser, vilket kan ha en väsentlig negativ inverkan på koncernens lönsamhet.

Elektrifiering av produkter innebär också en högre risk för bränder och skadad personal då högspänningssystem införs vid produktionsanläggningarna.

Kommentar

Organisationen arbetar löpande med att hantera och minimera störningar i leverantörskedjan och det industriella systemet. Koncernen försöker även begränsa risker genom integreringen av själva det industriella systemet, bland annat genom att förbättra förmågan att tillverka och utnyttja kapaciteten i koncernens övriga anläggningar och genom att proaktivt kontrollera leverantörskedjan. Det finns dock inga garantier för att dessa åtgärder är tillräckliga för att hantera störningar i leverantörskedjan eller det industriella systemet vid varje given tidpunkt.

Bidragen för att minska miljöpåverkan från koncernens verksamheter omfattar att förbättra effektiviteten vid användande av naturresurser såsom vatten, energi och kemikalier, att minska beroendet av farliga ämnen, förhindra skadliga effekter av utsläpp på land, till vatten och luft samt att strategiskt arbeta för att öka användningen av förnybar energi och reducera utsläppen av koldioxid.

Beroende av leverantörer och material med begränsad tillgång

Det pågående teknikskiftet till elektrifiering och andra nya kunderbjudanden i kombination med nödvändiga investeringar i traditionell teknik kan leda branschen och Volvokoncernen till att bli beroende av nya leverantörer, nya material och material som används i nya applikationer och i olika kvantiteter jämfört med traditionell teknik. En del av dessa material kan utgöra en leveransrisk på grund av brist eller geopolitiska störningar, konflikter eller oro för mänskliga rättigheter. Samtidigt kan leverantörer som tillhandahåller mer traditionella produkter förlora affärer och riskera att stängas, vilket kan leda till att Volvokoncernen kan få brist på leverantörer inom ett visst område och därmed ett behov av investeringar.

Kommentar

Proaktiva åtgärder genomförs för att etablera en stabil och flexibel leverantörskedja för Volvokoncernen. För att hantera den höga volatiliteten i marknaden för kommersiella fordon, är kapacitetshantering ett fokusområde tillsammans med hantering av socialt ansvarstagande i nära samarbete med leverantörer och affärspartners. Detta är en nyckelkomponent i koncernens miljöpolicy.

Cybersäkerhet och IT-infrastruktur

Verksamheten i många av Volvokoncernens affärsprocesser är beroende av pålitliga IT-system och -infrastruktur. Detta gäller t.ex. produktion, logistik och försäljning samt produkter som använder uppkoppling och automatiseringsfunktioner. Störningar, cyberattacker och andra säkerhetshot mot våra produkter eller affärer kan skada Volvokoncernens verksamhet, anseende och ha en betydande negativ inverkan på lönsamhet och finansiell ställning. Tidig upptäckt av cybersäkerhets- och andra säkerhetsincidenter blir alltmer komplex och Volvokoncernen försöker undersöka och hantera incidenter i syfte att förhindra att de upprepas.

Volvokoncernen förlitar sig på tredje part där betydande delar av underhåll och drift av IT-systemen har outsourcats. Volvokoncernen har vidtagit försiktighetsåtgärder vid valet och den löpande hanteringen av dessa tredje parter, men händelser eller incidenter orsakade av sårbarheter i deras verksamhet eller produkter kan orsaka störningar i drift och förlust eller läckage av data.

Kommentar

Volvokoncernen strävar efter att identifiera och övervaka sårbarheter och vidta lämpliga åtgärder för att mitigera identifierade risker för att undvika, förhindra, mildra eller överföra effekterna av dem. Detta är en återkommande process som anpassar sig till förändringar i risk och operativ miljö. Säkerhetshändelser som potentiellt innebär överträdelse av personuppgifter hanteras som en del av Volvokoncernens program för skydd av personuppgifter.

Sammanslagningar och förvärv, partnerskap och avyttringar

Förutom Volvokoncernens interna arbete och fokus på organisk tillväxt, gör vi förvärv och avyttringar, liksom ingår i joint ventures, partnerskap och andra former av samarbete. Detta är viktiga delar i genomförandet av vår strategi. Det kan dock inte finnas någon försäkran om att dessa transaktioner och samarbeten blir eller förblir framgångsrika, och inte heller att de kommer att ge förväntade fördelar. Förvärv kan t.ex. ge upphov till eventualförpliktelser, ökade avskrivningskostnader och nedskrivningar relaterade till goodwill och andra immateriella tillgångar, samt oförutsedda svårigheter att integrera en förvärvad enhet. Avyttringar kan medföra risker i t.ex. den operativa delningen eller genom avtalsenliga åtaganden eller legala åtaganden med avseende på den avyttrade verksamheten.

Joint ventures och partnerskap kan misslyckas med att prestera som förväntat av olika skäl, inklusive vår eller vår partners felaktiga bedömning av behov och potentiella synergier, ett misslyckande med att investera tillräckliga resurser i samarbetet eller en förändring av strategisk riktning som samarbetet inte tillgodoser. Vidare kan joint ventures och partnerskap begränsa t.ex. vår förmåga att bedriva oberoende verksamhet inom samarbetsområdet och begränsningar i vår eller vår partners operativa och ekonomiska resurser kan begränsa samverkanskapaciteten.

Kommentar

Volvokoncernen utvärderar potentiella förvärv, affärspartners och joint ventures tvärfunktionellt genom att följa en fyrstegsmodell: 1) avväga det strategiska behovet, 2) definiera nyckelområden som ska adresseras, 3) samla in och utvärdera data , 4) presentera ett informerat och faktabaserat förslag till beslut. Koncernen gör också djupanalyser av utvalda projekt efter avslut för att dra fördelar från lärdomar.

Återköpsavtal med garanterade restvärden

Om Volvokoncernen erbjuder kunden ett restvärdesåtagande innebär det att kunden kan återlämna tillgången vid avtalat datum och till avtalat pris.

Volvokoncernen kommer att ha en restvärdesrisk om det återköpta fordonet endast kan säljas för ett pris under fordonets bokförda restvärde. Ett åtagande kan också bli en framtida risk i fråga om lager av begagnade fordon som påverkar kassaflödet negativt.

Kommentar

För att minimera risken och påverkan på den framtida lönsamheten har Volvokoncernen etablerat processer och förfaranden inom varje affärsområde, där varje affärsområde ansvarar för att upprätta och underhålla en restvärdesmatris för att återspegla rimliga framtida marknadsvärden, proaktiv planering och hantering av utgående kontrakt samt utvärdering av portföljen. För mer information om restvärdesåtaganden per den 31 december 2020, se Not 13 Materiella anläggningstillgångar.

KLIMAT- OCH SAMHÄLLSRISKER

Pandemier

Utbrott av pandemier över världen, som den pågående Covid-19-pandemin, kan leda till omfattande störningar av ekonomin i många länder, inklusive Volvokoncernens viktigaste marknader, och den ekonomiska aktiviteten kan påverkas negativt framöver. Covid 19-pandemin har haft, och kan också fortsätta ha, en negativ effekt på efterfrågan på Volvokoncernens varor och tjänster och på koncernens finansiella utveckling. Hur länge Covid-19-pandemin kommer att pågå och hur den kommer att utvecklas är okänt. Det går heller inte att förutse hur länge de krisåtgärder som införts i olika länder kommer att fortsätta eller vilka ytterligare åtgärder som kan komma att beslutas. Om virusutbrottet förlängs eller förvärras kan det dock bl.a. medföra att:

- begränsningsåtgärder för att stoppa smittspridning och restriktioner av rörelsefriheten bibehålls i Volvokoncernens viktigaste marknader
- viktiga leverantörer drabbas av allvarliga finansiella svårigheter
- brist på material och insatsvaror från leverantörer som är direkt eller indirekt påverkade av virusutbrottet, vilken i sin tur kan leda till störningar i leveranskedjan och produktionsstopp
- en större mängd kunder som påverkats direkt eller indirekt av virusutbrottet får svårigheter, eller förhindras, att betala till Volvokoncernen som överenskommet
- prispressen ökar på nya och begagnade fordon, vilket kan ge upphov till nedskrivningar eller ytterligare reserveringsbehov för fordon i lager och för återköpsåtaganden
- nedskrivningsbehov kan uppkomma för Volvokoncernens goodwill och andra immateriella tillgångar
- ytterligare störningar av de finansiella marknaderna inträffar
- den globala ekonomiska nedgången förstärks, vilket kan leda till en längre eller djupare nedgång i efterfrågan på koncernens produkter.

Med hänsyn till hur krisen kan utvecklas är listan ovan inte uttömmande. Var och en av de angivna händelserna, eller en kombination av dem, kan dock förstärka krisens negativa effekter på Volvokoncernens finansiella utveckling och ha en väsentlig negativ påverkan på koncernens verksamhet, finansiella utveckling och aktieägarvärde.

Kommentar

Att hantera de omedelbara utmaningarna och konsekvenserna av Covid-19-pandemin har varit en viktig del av arbetet under 2020 och har gett erfarenheter och lärdomar för framtida händelser. Arbetet har involverat grupper på alla nivåer inom koncernen, inklusive lokala arbetsgrupper, som fokuserat på våra kollegor, kunder och affärspartners. Hälsa och säkerhet har prioriterats, men också kostnadskontroll och fokus på likviditet.

Klimatrelaterad- och miljölagstiftning

Internationella överenskommelser om att begränsa koldioxidutsläppen, såsom Parisavtalet, tillsammans med relaterade nationella och regionala initiativ leder till ökade regleringar och påverkar lagstiftningens utveckling. Miljölagstiftningen utvecklas bland annat i fråga om fordonsbestämmelser om koldioxid och utsläppsnormer samt kemikaliebestämmelser och bullernivåer. Överensstämmelse med kraven på bränsleeffektivitet och utsläppskontroll kan leda till ett behov av att påskynda införandet av betydande volymer elfordon samt att implementera ytterligare ny teknik för konventionella dieselmotorer. Detta kan leda till ökade kostnader och potentiellt utgöra en transformativ risk eftersom det inte finns någon garanti för att dessa tekniker kan produceras och säljas lönsamt eller att kunderna köper dem i de kvantiteter som behövs för att uppfylla de lagstadgade kraven. Denna utveckling ökar behovet av övervakning och anpassning till nya krav. Även om utmaningar inom dessa områden löses och hanteras kan de ha en negativ påverkan på koncernens anseende, resursanvändning och tillverkningskostnader, och kan ha negativa effekter på lönsamhet och finansiell ställning.

Kommentar

För att mitigera riskerna och påverkan inom miljölagstiftningsområdet investerar Volvokoncernen betydande resurser för att efterleva olika lagar igenom hela värdekedjan. Exempel på detta är:

- Övervakning av kommande miljöregler och initiativ vilka skulle kunna påverka verksamheten
- Styrmodeller för att ta itu med kommande miljökrav
- Prioriteringar och investeringsbeslut i den dagliga verksamheten.

Humankapital

Volvokoncernen är fast övertygad om att det finns en hög korrelation mellan koncernens framtida framgång och dess förmåga att rekrytera, behålla och utveckla kvalificerad personal. För att uppfylla förväntningarna från anställda och andra intressenter krävs ett starkt fokus på områden som ledarskap, påverkansmöjligheter, anställdas engagemang, mänskliga rättigheter, företagskultur, värderingar, kunskapsdelning och grupper med mångfald. Underlåtenhet att göra rätt enligt koncernvärdena riskerar att ha en negativ inverkan på Volvokoncernens rykte såväl som på hur koncernen uppfattas som arbetsgivare och på möjligheten att rekrytera, behålla och utveckla den kunskap och de färdigheter hos medarbetarna som är nödvändiga för att säkerställa kundernas framgång.

Kommentar

För att hantera denna risk utnyttjar Volvokoncernen medarbetarnas mångfald för att säkerställa affärsframgång på en global marknad och övervakar löpande förändringar i lagstiftningen för att säkerställa efterlevnad. Medarbetarundersökningen Volvo Group Pulse har kompletterats med andra verktyg och processer som syftar till att öka dialogen, vilket gör det möjligt för koncernen att fånga upp de anställdas röst och stärka engagemanget. Att förena medarbetare genom en gemensam uppsättning beteenden som överensstämmer med affärsambitionerna, främjar koncernen medvetet en inkluderande kultur och ett värdebaserat ledarskap.

Mänskliga rättigheter

Volvokoncernen har åtagit sig att respektera mänskliga rättigheter i linje med tillämplig lagstiftning över hela världen, relevanta globala avtal samt sina egna standarder. Koncernen är medveten om att det innebär högre risk för potentiella brott mot mänskliga rättigheter när man bedriver affärsverksamhet i vissa delar av världen. Koncernen har identifierat ett antal länder där koncernen har ett betydande antal anställda och/eller nära affärspartners som bedöms som högrisländer i det här avseendet. Koncernen är också medveten om att vissa inköps- och kundsegment utgör en större risk för negativ påverkan på mänskliga rättigheter.

Konsekvenserna av risker inom mänskliga rättigheter för Volvokoncernen kan vara allt från juridiskt ansvar till skadat anseende eller negativ påverkan på varumärket, beroende på hur allvarlig skadan är. Detta beror på om koncernen anses vara orsakande, bidragande till eller ha direkt koppling till den skada som orsakats, enligt definitionen i FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter.

Kommentar

Människor är i centrum av vad Volvokoncernen gör. I Uppförandekoden betonas mänskliga rättigheter, till exempel ömsesidig respekt, icke-diskriminering, säker och hälsosam arbetsmiljö, föreningsfrihet och rätten att förhandla kollektivt, arbetstid och ersättning samt modernt slaveri och barnarbete.

EFTERLEVNADSRISKER

Brist på efterlevnad av dataskyddslagar

Dataskyddslagar gäller Volvokoncernen i de jurisdiktioner där Volvo verkar. EU:s dataskyddsförordning (”GDPR”), som trädde i kraft från maj 2018, har infört ökade böter för brott mot förordningen. Bristande efterlevnad av lagar om dataskydd kan orsaka koncernen böter och andra påföljder och allvarliga överträdelser kan potentiellt leda till att myndigheter utfärdar instruktioner för att stoppa behandlingen av personuppgifter, vilket kan störa verksamheten. Koncernen kan också hamna i rättstvister med personer som påstår sig ha drabbats av brott mot uppgiftsskyddet. Överträdelser av lagen om dataskydd kan följaktligen medföra allvarliga negativa effekter för affärsverksamheten, inklusive skador på rykte och negativa effekter på koncernens lönsamhet och finansiella ställning.

Kommentar

Dataskyddsområdet övervakas noggrant för att identifiera potentiella problem som kan få negativa konsekvenser för Volvokoncernen. Uppförandekoden betonar vikten av att uppfylla lagstiftningen om dataskydd och Volvokoncern har startat Volvo Group Data Privacy Compliance Program för dataskydd. Vidare hanterar Group Privacy Office (och tillhörande nätverk) implementering, övervakning och utbildning med avseende på efterlevnadsprogrammet.

Immateriella tillgångar

Volvokoncernen äger eller har på annat sätt rätt till patent, varumärken, ritningar och copyrights som avser de produkter och tjänster som koncernen tillverkar och marknadsför. Dessa rättigheter har utvecklats eller förvärvats under ett antal år och är värdefulla för Volvokoncernens verksamhet. För att dessutom säkra investeringar i FoU har Volvokoncernen en plan för immateriella tillgångar som definierar skapandet och användningen av dess immateriella rättigheter.

Handeln med förfalskade varor som andel av den globala handeln har ökat betydligt. Produkter som bryter mot Volvokoncernens immateriella rättigheter är ofta av undermålig kvalitet och innebär risker för koncernen avseende fordonsprestanda, såsom säkerhet, kvalitet och utsläppsnivåer, som kommer att påverka såväl klimatet som företagets varumärkesanseende.

AB Volvo och Volvo Car Corporation äger gemensamt namnet och varumärket Volvo genom Volvo Trademark Holding AB. AB Volvo har ensamrätt att använda namnet och varumärket Volvo för sina produkter och tjänster och enligt ett licensavtal. På samma sätt har Volvo Car Corporation en ensamrätt att använda namnet och varumärket Volvo för sina produkter och tjänster. Volvokoncernens rättigheter att använda varumärket Renault är begränsade till enbart lastbilsverksamheten och regleras av ett licensavtal med Renault s.a.s., som är ägare till varumärket Renault. Dessutom äger Volvokoncernen flera andra varumärken relaterade till verksamheten. Användning i möjlig konflikt med tredje parts immateriella rättighet kan få avsevärd effekt på koncernens verksamhet.

Kommentar

Koncernen utvärderar kontinuerligt tredje parts immateriella rättigheter samt tredje parts eventuella överträdelser av koncernens immateriella rättigheter.

Rättsliga förfaranden

I sin normala verksamhet är Volvokoncernen inblandad i rättsliga förfaranden. Dessa förfaranden kan avse ett antal ämnen, inklusive fordonssäkerhet och andra produktrelaterade anspråk, garantianspråk, kommersiella tvister, immateriella rättigheter, anklagelser om hälso-, miljö- eller säkerhetsfrågor, antitrust-, skatte- eller arbetstvister samt myndighetsförfrågningar och utredningar.

Vidare kan AB Volvo och andra företag i koncernen, liksom deras befattningshavare, vara föremål för anspråk på grund av bristande efterlevnad av aktiemarknadsregler, värdepapperslagar och andra tillämpliga regler och förordningar. Rättsliga förfaranden kan vara dyra, långa, ta resurser i anspråk som kan användas för andra ändamål och är ofta svåra att förutsäga. Det finns ingen försäkran om att avsättningar, där sådana gjorts, för ett visst rättsförfarande kommer att täcka kostnaderna för ett negativt resultat, och inte heller att förfaranden där inga avsättningar gjorts inte ger upphov till några betydande ytterligare kostnader. För information om vissa rättsliga förfaranden där bolag inom Volvokoncernen är inblandade, se Not 21 Övriga avsättningar och Not 24 Eventualförpliktelser.

Kommentar
Volvokoncernen har väletablerade strukturer och processer på plats för att utvärdera och hantera klagomål och rättsliga förfaranden i syfte att minska de legala riskerna för koncernen.

Korruption och bristande efterlevnad av konkurrenslagstiftning
Korruptionsrisker är primärt kopplade till verksamheten hos Volvokoncernens affärspartners (distributörer och agenter), för vilka koncernen kan hållas ansvarig, såväl som beteenden hos anställda i försäljningssituationer i förhållande till offentliga tjänstemän och andra kundrepresentanter. Den övergripande risknivån påverkas också av det faktum att Volvo bedriver affärsverksamhet på marknader som anses ha hög risk utifrån ett korruptionsperspektiv. Potentiella risker för bristande efterlevnad av konkurrenslagstiftningen (till exempel prissamarbete, marknadsdelning, olagligt informationsutbyte, missbruk av dominerande ställning) är i första hand kopplade till anställdas beteende när de interagerar med konkurrenter och andra externa intressenter i olika situationer. Korruptions- och konkurrenslagstiftningsöverträdelser kan innebära allvarliga negativa konsekvenser för affärsverksamheten, inklusive skador på koncernens anseende, rättsliga förfaranden, böter eller fängelse för anställda. Koncernen kan också påverkas av anspråk som tas upp av personer eller företag som påverkats av påstådd icke-efterlevnad.

Kommentar
Korruptionsrelaterade risker hanteras via Volvokoncernens antikorruptionsprogram, som består av olika aktiviteter för att minska riskerna, inklusive granskningar av samarbetspartners ur ett korruptionsperspektiv. Detta görs för att säkerställa att koncernen väljer rätt samarbetspartners för att förhindra korruption i samband med försäljning av produkter och tjänster. När det gäller anställda och underleverantörer framgår det tydligt av Uppförandekoden att Volvoanställda och underleverantörer inte får delta i eller främja korruption. Vidare anges i Uppförandekoden att koncernen konkurrerar med produkternas och tjänsternas fördelar och inte vidtar åtgärder som är olagliga enligt konkurrenslagstiftningen, till exempel olaglig samverkan med konkurrenter. Dessutom ges regelbunden antikorruptionsutbildning.

FINANSIELLA RISKER

Försäkring
Volvokoncernen tecknar vanligtvis försäkringsskydd där den är lagligt eller avtalsenligt skyldig att göra det och från tid till annan på annat sätt mot sådana risker, i sådana belopp och på villkor som den anser kommersiellt motiverade. Om försäkringsskydd inte kan erhållas på sådana villkor kan koncernen utsättas för väsentliga oförsäkrade förluster, vilket kan ha en väsentlig negativ effekt på koncernens verksamhet och finansiella ställning. Till exempel har koncernen betydande verksamheter i Japan som inte är helt försäkrade mot effekter från översvämningar, jordbävningar och andra naturkatastrofer.

Kommentar
Volvokoncernen strävar efter att identifiera och övervaka sårbarheter och vidta lämpliga åtgärder för att mitigera identifierade risker för att undvika, förhindra, minska eller överföra effekterna av dem. Detta är en återkommande process som anpassar sig till förändringar i risk och operativ miljö.

Kreditrisk
Volvokoncernen är exponerad mot kreditrisk främst genom sin försäljning till kunder inom Industrirörelsen och genom sina långsiktiga kreditfordringar i kundfinansieringsverksamheten Financial Services. Den totala exponeringen per den 31 december 2019 återfinns i Not 15 Kundfinansieringsfordringar och Not 16 Fordringar. Koncernen har också en finansiell kreditexponering på grund av kortfristiga placeringar hos koncernens närmaste banker och orealiserade resultat från derivat som används för hedging. För mer information, se Not 4 Mål och policy med avseende på finansiell risk och Not 15 Kundfinansieringsfordringar. Om flera större kunder, återförsäljare eller en bank i koncernens närhet inte uppfyller sina åtaganden kan koncernen drabbas av betydande förluster.

Kommentar
Volvokoncernen har fastställt tydliga principer för hur man ska arbeta med extern kundrelationshantering, inklusive kundbedömning, hur man hanterar och mäter exponering och minimerar risker,

övervakning av de ekonomiska, politiska och branschmässiga förhållandena på varje marknad, finansieringslösningar, insamlingsförfaranden och resultatuppföljningsstruktur. Koncernen har flera så kallade CSA-avtal (Credit Support Annex) på plats för att minska kreditexponeringen till följd av säkring med finansiella derivat.

Pensionsåtaganden

Volvokoncernen har betydande pensionsåtaganden, varav vissa är i förmånsbestämda planer. Förändringar i antaganden om ränte- och inflationsnivåer, dödlighet, pensionsålder och pensionsgrundande ersättningar kan leda till betydande förändringar av nuvärdet av redan upplupna förpliktelser såväl som kostnaden för nya förpliktelser, vilket påverkar finansieringsnivån för sådana planer. Avkastningen på förvaltningstillgångarna kan också påverka finansieringsnivåerna väsentligt. Förmånsbestämda förvaltningstillgångar förvaltas utanför koncernen, med en betydande del av förvaltningstillgångarna i aktier och andra liknande instrument som är exponerade för marknadsrisker. Se Not 20 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser för ytterligare information.

Om det råder underskott i förmånsplaner kan Volvokoncernen bli skyldig att ge betydande oväntade kapitaltillskott, vilket skulle påverka kassaflödet och koncernens finansiella ställning negativt.

Kommentar

Exponeringen kontrolleras på kort sikt genom att säkerställa strikt efterlevnad av varje plans investeringspolicy och genom att proaktivt implementera riskminimeringsstrategier i portföljerna när det anses nödvändigt.

Ränterisker

Volvokoncernens struktur i den finansiella nettoskulden är utsatt för rörelser i marknadsräntor. Rörelser i räntenivåer kan påverka koncernens nettovinst och kassaflöde eller värdet på finansiella tillgångar och skulder.

Kommentar

Industriverksamhetens räntebindning för finansiell nettoskuld är kortfristig, mindre än sex månader, för att dra nytta av kontracyklikaliteten i ränteförändringar. Financial Services upplåning och utlåning ska matchas för att mildra oönskade rörelser i lönsamheten på grund av ränterisker.

Valutarisker

Volvokoncernens globala närvaro innebär att affärer görs i många olika regioner med olika valutor. Mer än 95% av Volvokoncernens nettoomsättning genereras i länder utanför Sverige. Volvokoncernens kassaflöde, lönsamhet och balansräkning är utsatta för förändringar i valutakurser.

Kommentar

För att minska den strukturella valutaexponeringen strävar Volvokoncernen efter att ha inköp och tillverkning lokaliserad i huvudmarknaderna och övervakar aktivt valutaflöden och omräkningsrisker med syfte att minska påverkan på lönsamhet och kassaflöde.

Likviditetsrisker

Det är av avgörande betydelse för Volvokoncernen att säkerställa en tillräcklig betalningsförmåga över tid, för att kontinuerligt hantera krav och förväntningar från externa intressenter. Plötsliga förändringar i konjunkturcykeln, oförutsedda händelser på finansmarknaderna, förändringar i Volvokoncernens tillgång till finansmarknaderna och förändringar i kundernas aptit på finansiering från koncernen, kan leda till påfrestningar på koncernens likviditetsberedskap.

Underlåtenhet att på rätt sätt hantera koncernens likviditetsrisker kan orsaka väsentlig negativ inverkan på intjäningsförmåga och finansiell ställning.

Kommentar

Volvokoncernen säkerställer en god betalningsförmåga genom att alltid ha likviditet, motsvarande en viss andel av sin försäljning, tillgänglig. En sund balans mellan kort- och långfristig upplåning, liksom långfristiga garanterade kreditfaciliteter och likvida medel är avsedda att säkerställa likviditetsberedskapen och därmed Volvokoncernens betalningsförmåga.

Nedskrivningsbehov

Volvokoncernen har betydande värden i goodwill och andra immateriella tillgångar på sin balansräkning. Det finns en risk för nedskrivning om det beräknade återvinningsvärdet är lägre än det redovisade värdet. Se Not 12 Immateriella tillgångar. Storleken på övervärdena varierar mellan de olika verksamheterna och de är således i olika grad känsliga för förändringar i omvärldsfaktorer. Instabilitet i marknadens utveckling och volatilitet i räntor och valutor kan indikera ett nedskrivningsbehov.

Kommentar

Goodwill och aktiverade utvecklingskostnader som ännu inte används utvärderas årligen eller vid indikation på att nedskrivningsbehov föreligger. Övriga immateriella tillgångar med begränsad nyttjandeperiod utvärderas vid indikation på nedskrivningsbehov.

KONCERNENS UTVECKLING 2020

NOTER

	SIDA
Noter till de finansiella rapporterna	77
Moderbolaget AB Volvo	139
Förslag till riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare	188
Förslag till vinstfördelning	190
Revisionsberättelse för AB Volvo	191
Nyckeltal	194
11-årsöversikt	197

NOT	VOLVOKONCERNEN	SIDA
1	Redovisningsprinciper	77
2	Viktiga källor till osäkerhet i uppskattningar och kritiska bedömningar	79
3	Förvärv och avyttringar av aktier och verksamheter	80
4	Mål och policy med avseende på finansiell risk	82
5	Andelar i joint ventures, intresseföretag och övriga aktier och andelar	88
6	Segmentsrapportering	92
7	Intäkter	94
8	Övriga rörelseintäkter och kostnader	96
9	Övriga finansiella intäkter och kostnader	97
10	Inkomstskatter	97
11	Innehav utan bestämmande inflytande	99
12	Immateriella anläggningstillgångar	100
13	Materiella anläggningstillgångar	102
14	Leasing	105
15	Kundfinansieringsfordringar	108
16	Fordringar	110
17	Varulager	112
18	Likvida medel	113
19	Eget kapital och antal aktier	114
20	Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	115
21	Övriga avsättningar	121
22	Skulder	123
23	Ställda säkerheter	124
24	Eventualförpliktelser och eventualtillgångar	125
25	Transaktioner med närstående	126
26	Statliga stöd	126
27	Personal	127
28	Ersättning till revisorer	131
29	Kassaflöde	132
30	Finansiella instrument	133
31	Förändringar i Volvokoncernens finansiella rapportering 2020	137

NOT	MODERBOLAGET	SIDA
1	Redovisningsprinciper	143
2	Intäkter samt inköp och försäljning mellan koncernföretag	143
3	Administrationskostnader	143
4	Övriga rörelseintäkter och kostnader	144
5	Resultat från aktier och andelar i koncernföretag	144
6	Resultat från innehav i joint ventures och intresseföretag	144
7	Resultat från övriga aktier och andelar	144
8	Räntekostnader och liknande resultatposter	144
9	Övriga finansiella intäkter och kostnader	144
10	Bokslutsdispositioner	144
11	Inkomstskatter	145
12	Immateriella och materiella anläggningstillgångar	145
13	Aktier och andelar	146
14	Övriga fordringar	147
15	Obeskattade reserver	147
16	Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	148
17	Övriga avsättningar	149
18	Långfristiga skulder	149
19	Övriga skulder	149
20	Eventualförpliktelser	149
21	Kassaflöde	149

FINANSIELLA RAPPORTER

Resultatutveckling
» Sidan 42

Finansiell ställning
» Sidan 45

Kassaflödesanalys
» Sidan 50

Förändringar i eget kapital
» Sidan 65

LAGSTADGAD HÅLLBARHETSRAPPORT

Volvokoncernen har upprättat en hållbarhetsredovisning enligt riktlinjerna från Global Reporting Initiative (GRI Standards) och i enlighet med kraven i Årsredovisningslagen. Koncernens hållbarhetsredovisning består av Hållbarhetsnoter på sidorna 150–171 tillsammans med andra hållbarhetsupplysningar i denna Års- och Hållbarhetsrapport, se:

» Strategi och affärsmodell, sidorna 6–39
» Policyer, utredningar och resultat, sidorna 150–171
» Väsentliga risker och hantering, sidorna 68–75 och 150–171
» Nyckeltal, sidorna 150–171

NOTER TILL DE FINANSIELLA RAPPORTERNA

Belopp i miljoner kronor (Mkr) där annat ej anges. Beloppen inom parentes anger 2019 års värden.

1 REDOVISNINGSPRINCIPER

Koncernredovisningen för AB Volvo och dess dotterföretag är upprättad i enlighet med International Financial Reporting Standards (IFRS) utgivna av International Accounting Standards Board (IASB) såsom de antagits av Europeiska Unionen, EU. Denna årsredovisning är upprättad i enlighet med IAS 1 Utformning av finansiella rapporter samt den svenska Årsredovisningslagen. Vidare har RFR 1 Kompletterande redovisningsregler för koncerner tillämpats, utgiven av Rådet för finansiell rapportering.

Redovisningsprinciper	Not	IFRS-standard
Tillgångar och skulder som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter	3, Förvärv och avyttringar av aktier och verksamheter	IFRS 5, IFRS 13
Förvärv och avyttringar	3, Förvärv och avyttringar av aktier och verksamheter	IFRS 3
Joint ventures	5, Andelar i joint ventures, intresseföretag och övriga aktier och andelar	IFRS 11, IFRS 12, IAS 28
Intresseföretag	5, Andelar i joint ventures, intresseföretag och övriga aktier och andelar	IFRS 12, IAS 28
Övriga aktier och andelar	5, Andelar i joint ventures, intresseföretag och övriga aktier och andelar	IFRS 7, IFRS 9, IFRS 13, IAS 28, IAS 32
Rörelsesegment	6, Segmentsrapportering	IFRS 8
Intäkter	7, Intäkter	IFRS 9, IFRS 15, IFRS 16
Finansiella intäkter och kostnader	9, Övriga finansiella intäkter och kostnader	IFRS 9
Inkomstskatter	10, Inkomstskatter	IAS 12
Innehav utan bestämmande inflytande	11, Innehav utan bestämmande inflytande	IFRS 10, IFRS 12
Forskning och utveckling	12, Immateriella anläggningstillgångar	IAS 23, IAS 36, IAS 38
Goodwill	12, Immateriella anläggningstillgångar	IFRS 3, IAS 36, IAS 38
Materiella anläggningstillgångar	13, Materiella anläggningstillgångar	IFRS 13, IFRS 16, IAS 16, IAS 23, IAS 36, IAS 40
Leasing	14, Leasing	IFRS 16
Varulager	17, Varulager	IAS 2
Resultat per aktie	19, Eget kapital och antal aktier	IAS 33
Pensioner och liknande förpliktelser	20, Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	IFRS 2, IAS 19
Restvärdesrisker	21, Övriga avsättningar	IFRS 15, IAS 37
Produktgarantier	21, Övriga avsättningar	IAS 37
Tekniska goodwillåtaganden	21, Övriga avsättningar	IAS 37
Omstruktureringskostnader	21, Övriga avsättningar	IAS 19, IAS 37
Utökad garanti och servicekontrakt	21, Övriga avsättningar	IFRS 15, IAS 37
Försäkringsverksamhet	21, Övriga avsättningar	IFRS 4
Eventualförpliktelser och eventualtillgångar	24, Eventualförpliktelser och eventualtillgångar	IAS 37
Transaktioner med närstående	25, Transaktioner med närstående	IAS 24
Statliga stöd	26, Statliga stöd	IAS 20
Incitamentsprogram	27, Personal	IAS 19
Kassaflödesanalys	29, Kassaflöde	IAS 7
Finansiella instrument	4, Mål och policy med avseende på finansiell risk	IFRS 7, IFRS 9
	15, Kundfinansieringsfordringar	IFRS 7, IFRS 9, IFRS 13, IFRS 16, IAS 32
	16, Fordringar	IFRS 7, IFRS 9, IFRS 13, IAS 32
	18, Likvida medel	IFRS 7, IFRS 9, IFRS 13, IAS 32
	22, Skulder	IFRS 7, IFRS 9, IFRS 13, IAS 32
	30, Finansiella instrument	IFRS 7, IFRS 9, IFRS 13, IAS 32

VOLVOKONCERNENS REDOVISNINGSPRINCIPER

Volvokoncernen beskriver redovisningsprinciperna i anslutning till varje not i syfte att ge en ökad förståelse av respektive redovisningsområde. Volvokoncernen fokuserar på att beskriva de redovisningsval som koncernen har gjort inom ramen för gällande IFRS-standard och undviker att upprepa paragraftext från standarden, om Volvokoncernen inte anser det vara särskilt viktigt för förståelsen av notens innehåll. Följande symboler RR och BR visar om belopp i noterna återfinns i resultat- alternativt balansräkning. Totalsumman i tabeller och räkningar summerar inte alltid på grund av avrundningsdifferenser. Syftet är att varje delrad ska överensstämma med sin ursprungskälla och därför kan avrundningsdifferenser uppstå på totalsumman. Se nedanstående tabell för hänvisning till i vilken not respektive redovisningsprincip återfinns samt tillämplig IFRS-standard som anses ha en materiell påverkan.

Koncernredovisning

Konsolideringsprinciper

Koncernredovisningen omfattar moderbolaget, dotterföretag, joint ventures och intresseföretag. Koncerninterna transaktioner likväl vinster på transaktioner med joint ventures och intresseföretag elimineras i koncernredovisningen.

» **Läs mer i Not 3** Förvärv och avyttringar av aktier och verksamheter.

» **Läs mer i Not 5** Andelar i joint ventures, intresseföretag och övriga aktier och andelar om definitioner av dotterföretag, joint ventures och intresseföretag.

» **Läs mer i Not 11** Innehav utan bestämmande inflytande.

Omräkning till svenska kronor vid konsolidering av företag som har annan funktionell valuta

Varje koncernföretags funktionella valuta bestäms utifrån den primära ekonomiska miljö i vilken företaget bedriver verksamhet. Den primära ekonomiska miljön är vanligen den i vilken företaget primärt genererar och förbrukar likvida medel. Den funktionella valutan är i de flesta fall valutan i det land där företaget är beläget. AB Volvos och Volvokoncernens rapporteringsvaluta är svenska kronor. Vid upprättandet av koncernredovisningen omräknas poster i resultaträkningarna för utländska dotterföretag till svenska kronor enligt månatliga genomsnittliga valutakurser. Poster i balansräkningarna omräknas till svenska kronor genom att använda valutakurser vid årets utgång (balansdagens kurs). De valutakursdifferenser som uppstår redovisas som en separat komponent i övrigt totalresultat och ackumuleras i eget kapital.

De ackumulerade omräkningsdifferenserna som är hänförliga till ett visst dotterföretag, joint venture eller intresseföretag återförs till resultaträkningen som en del av det resultat som uppkommer vid avyttring av ett företag eller vid återbetalning av kapitaltillskott från ett företag.

Fordringar och skulder i utländsk valuta

Fordringar och skulder i andra valutor än den funktionella valutan för det rapporterande företaget (utländska valutor) omräknas till den funktionella valutan genom att använda balansdagens kurs. Omräkningsdifferenser avseende operationella tillgångar och skulder hänförs till rörelseresultatet, medan omräkningsdifferenser avseende finansiella tillgångar och skulder hänförs till övriga finansiella intäkter och kostnader. Räntebärande finansiella tillgångar och skulder är de poster som ingår i beräkning av Volvokoncernens finansiella nettoställning (se avsnitt Nyckeltal). Valutakursdifferenser på lån och andra finansiella instrument i utländsk valuta, vilka valutasäkrar nettotillgångar i utländska dotterföretag och intresseföretag, redovisas mot omräkningsdifferenser på dessa företags egna kapital.

» **Läs mer i Not 4** Mål och policy med avseende på finansiell risk om valutaexponering och valutariskhantering.

De viktigaste valutakurserna som har använts i koncernbokslutet anges i tabell 1:1.

Valutakurser		Genomsnittskurs		Kurs 31 december	
Land	Valuta	**2020**	2019	**2020**	2019
Australien	AUD	6,3380	6,5724	6,2646	6,5125
Brasilien	BRL	1,8068	2,4007	1,5715	2,2979
Eurozonen	EUR	10,4867	10,5888	10,0375	10,4336
Japan	JPY	0,0862	0,0868	0,0792	0,0853
Kanada	CAD	6,8603	7,1308	6,3996	7,1283
Kina	CNY	1,3329	1,3691	1,2537	1,3333
Norge	NOK	0,9786	1,0747	0,9546	1,0579
Storbritannien	GBP	11,7981	12,0658	11,0873	12,2145
Sydafrika	ZAR	0,5614	0,6548	0,5590	0,6668
Sydkorea	KRW	0,0078	0,0081	0,0075	0,0081
USA	USD	9,2037	9,4604	8,1886	9,3171

1:1

Nya redovisningsprinciper 2020

Från och med 1 januari 2020 har Volvokoncernen förändrat klassificeringen av vissa kostnader relaterade till kommersiella kundåtaganden. Detta har medfört en omfördelning mellan rader i resultaträkningen för Industriverksamheten såväl som för Volvokoncernen, medan Financial Services inte påverkas. Omräknade räkenskaper för 2019 presenteras i not 31.

Inga andra nya eller ändrade redovisningsstandarder eller tolkningar som trädde i kraft 1 januari 2020 har haft en materiell påverkan på Volvokoncernens finansiella rapporter.

Nya redovisningsprinciper 2021 och senare

Ett antal redovisningsstandarder och tolkningar har publicerats vilka träder i kraft 2021 och senare.

Ändringar i IFRS 7, IFRS 9 och IFRS 16

Ändringarna i IFRS 7, IFRS 9 och IFRS 16 är hänförliga till reformen för referensräntor – fas 2 och ger vägledning kring hur effekterna av reformen ska redovisas. Referensräntereformen är hänförlig till övergången från nuvarande referensräntor såsom LIBOR till nya referensräntor. Volvo koncernen följer noggrant övergången som kommer att ske under 2021. Ändringarna i IFRS 7, IFRS 9 och IFRS 16 kommer att tillämpas när nya referensräntor har införlivats i de underliggande kontrakten vilket förväntas ha skett vid utgången av 2021. Ändringarna gäller från 1 januari 2021.

Övriga nya eller ändrade redovisningsstandarder bedöms inte ha en materiell påverkan på Volvokoncernens finansiella rapporter.

2 VIKTIGA KÄLLOR TILL OSÄKERHET I UPPSKATTNINGAR OCH KRITISKA BEDÖMNINGAR

Volvokoncernens viktigaste redovisningsprinciper finns beskrivna i anslutning till respektive not, läs mer i not 1 Redovisningsprinciper för en sammanställning. Upprättandet av AB Volvos koncernredovisning kräver att uppskattningar och antaganden görs, vilka kan påverka de redovisade värdena på tillgångar och skulder vid tidpunkten för de finansiella rapporterna. Därutöver påverkas även de redovisade beloppen för nettoomsättning och kostnader för de presenterade perioderna. Vid upprättandet av de finansiella rapporterna, har ledningen gjort sina bästa bedömningar av vissa belopp som inkluderas i de finansiella rapporterna med hänsyn tagen till dess väsentlighet. Verkligt utfall kan avvika från tidigare gjorda uppskattningar. I enlighet med IAS 1 ska företaget upplysa om de antaganden och andra viktiga källor till osäkerheter i uppskattningar som, om verkligt utfall inte stämmer, kan ha en betydande inverkan på de finansiella rapporterna.

! De källor till osäkerhet i uppskattningar och kritiska bedömningar identifierade av Volvokoncernen och som anses uppfylla dessa kriterier presenteras i anslutning till de poster de bedöms kunna påverka. Tabell 2:1 visar var dessa beskrivningar återfinns.

Källa till osäkerhet i uppskattningar och kritiska bedömningar	Not	
Försäljning med återköpsåtaganden och rörligt försäljningspris	7,	Intäkter
Uppskjuten skatt och osäkerhet i inkomstskattemässiga behandlingar och tvister	10,	Inkomstskatter
Nedskrivning av goodwill och övriga immateriella anläggningstillgångar	12,	Immateriella anläggningstillgångar
Nedskrivning av materiella anläggningstillgångar och restvärdesrisker	13,	Materiella anläggningstillgångar
Värdering av leasingskulder och nyttjanderättstillgångar	14,	Leasing
Reserv för förväntade kreditförluster	15, 16,	Kundfinansieringsfordringar Fordringar
Nedskrivning av varulager	17,	Varulager
Antaganden vid beräkning av pensioner och liknande förpliktelser	20,	Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser
Avsättningar för produktgarantier och avsättningar för rättsliga processer	21,	Övriga avsättningar

2:1

3 FÖRVÄRV OCH AVYTTRINGAR AV AKTIER OCH VERKSAMHETER

REDOVISNINGSPRINCIP

Förvärv och avyttringar
Samtliga förvärv redovisas enligt förvärvsmetoden. Volvokoncernen redovisar förvärvade identifierbara tillgångar, såväl materiella som immateriella, och skulder till verkligt värde. Det belopp varmed köpeskilling, eventuellt innehav utan bestämmande inflytande samt verkligt värde på förvärvsdagen på tidigare aktieinnehav, överstiger verkligt värde på koncernens andel av förvärvade nettotillgångar, redovisas som goodwill. Eventuellt understigande belopp, så kallad vinst från ett förvärv till lågt pris, redovisas över resultaträkningen.

I samband med stegvisa transaktioner anses ett förvärv av verksamhet ha skett i samband med att bestämmande inflytande har erhållits, vilket är samma tidpunkt då goodwill fastställs. Transaktioner mellan Volvokoncernen och ägare med innehav utan bestämmande inflytande redovisas i eget kapital så länge som det bestämmande inflytandet kvarstår. Volvokoncernen beslutar i samband med varje förvärv av verksamhet om innehavet utan bestämmande inflytande ska redovisas till verkligt värde eller till den proportionella andelen av den förvärvade rörelsens nettotillgångar. Alla förvärvsrelaterade utgifter kostnadsförs. Företag som förvärvats under räkenskapsåret ingår i koncernens redovisning från och med förvärvstidpunkten. Avyttrade företag ingår i koncernens redovisning till och med tidpunkten för avyttringen. Försäljning av verksamheter med huvudsakligt syfte att avyttra immateriella och materiella anläggningstillgångar behandlas som avyttring av immateriella och materiella anläggningstillgångar.

Tillgångar och skulder som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter
I en global koncern som Volvokoncernen pågår ständigt processer avseende försäljningar av tillgångar eller grupper av tillgångar till mindre värden. I de fall kriterierna för klassificering som tillgångar och skulder som innehas för försäljning är uppfyllda och tillgången eller gruppen av tillgångar är av väsentligt värde redovisas tillgången, gruppen av tillgångar, både omsättnings- och anläggningstillgångar, och till dem hörande skulder på separata rader i balansräkningen. Tillgången eller gruppen av tillgångar värderas till det lägsta av bokfört värde och verkligt värde efter avdrag för försäljningskostnader. Balansposterna och den eventuella resultateffekt som uppstår vid omvärdering till verkligt värde med avdrag för försäljningskostnader redovisas, om hänförligt till Industriverksamheten, vanligen i segmentet Koncerngemensamma funktioner och övrigt, annars i segmentet Financial Services. När affären är slutförd sker fördelning till respektive segment.

AB Volvos innehav av aktier och andelar i koncernföretag per den 31 december 2020 framgår av upplysningar i moderbolagets not 13 Aktier och andelar. Nedan specificeras viktigare förvärv, etableringar och avyttringar inom Volvokoncernen.

Periodens förvärv
Volvokoncernen har inte gjort några förvärv under 2020 eller 2019 som, enskilt eller sammantaget, haft någon väsentlig påverkan på koncernens räkenskaper.

Periodens avyttringar

Volvokoncernen har gjort avyttringar under 2020 som genererade en nettovinst inom rörelseresultatet. Avyttringarna inkluderar försäljning av majoriteten av Volvo bussars verksamhet i Indien till Volvokoncernens joint venture VECV, samt försäljning av Volvo Construction Equipments asfaltmaskinverksamhet Blaw-Knox i Nordamerika. Volvokoncernen gjorde inga andra avyttringar som, enskilt eller sammantaget, haft någon väsentlig påverkan på koncernens räkenskaper under 2020. Under 2019 gjorde Volvokoncernen avyttringar som genererade en nettovinst inom rörelseresultatet. Vinsten var främst hänförlig till försäljning av majoriteten av Volvokoncernens aktieinnehav i WirelessCar.

I tabellen nedan specificeras effekterna på Volvokoncernens balans- och resultaträkning samt kassaflödesanalys i samband med avyttringar av aktier och verksamheter.

Avyttringar	**2020**	2019
Goodwill	–20	–22
Fastigheter, maskiner och inventarier	–144	–1
Tillgångar i operationell leasing	–	–1
Varulager	–293	–
Kundfordringar	–2	–133
Övriga fordringar	–2	–248
Likvida medel	–3	–
Avsättningar	36	13
Leverantörsskulder	4	118
Övriga skulder	13	146
Avyttrade nettotillgångar	**–411**	**–128**
Erhållna likvida medel	435	1.343
Nettovinst/förlust vid avyttring inom rörelseresultatet	**25**	**1.634**
Påverkan på koncernens likvida medel	**435**	**1.343**
Påverkan på koncernens finansiella nettoställning	**407**	**1.324**

3:1

Tillgångar och skulder som innehas för försäljning

Per den december 31, 2020 uppgick tillgångar och skulder som innehas för försäljning till 34.296 Mkr (32.773) respektive 11.286 Mkr (10.413). Beloppen är främst hänförliga till avsikten att överföra ägandet av hela UD Trucks globala verksamhet från Volvokoncernen till Isuzu Motors. Fördröjningen av undertecknande av bindande avtal till oktober 2020 har förlängt perioden att fullborda försäljningen till mer än 12 månader från den initiala omklassificeringen. Baserat på det bindande avtalet förväntas transaktionen genomföras under det första halvåret 2021. Transaktionen är beroende av uppfyllandet av vissa villkor, inklusive godkännande från konkurrensmyndigheter. Inga omräkningsdifferenser avseende utlandsverksamhet i övrigt totalresultat är hänförliga till tillgångar och skulder som innehas för försäljning.

Tillgångar och skulder som innehas för försäljning i Industriverksamheten har omklassificerats inom segmentet Koncerngemensamma funktioner och övrigt. Tillgångar och skulder som innehas för försäljning i Financial Services har omklassificerats inom segmentet Financial Services.

Tillgångar och skulder som innehas för försäljning	**31 dec 2020**	31 dec 2019
Immateriella anläggningstillgångar	3.592	3.096
Materiella anläggningstillgångar	11.782	11.831
Finansiella anläggningstillgångar	6.446	4.324
Varulager	5.755	5.510
Kundfordringar	4.196	4.742
Övriga kortfristiga fordringar	2.524	3.269
BR **Totala tillgångar**	**34.296**	**32.773**
Avsättningar	1.910	1.340
Övriga långfristiga skulder	1.642	910
Leverantörsskulder	4.796	4.774
Övriga kortfristiga skulder	2.938	3.388
BR **Totala skulder**	**11.286**	**10.413**

3:2

Förvärv och avyttringar efter periodens slut

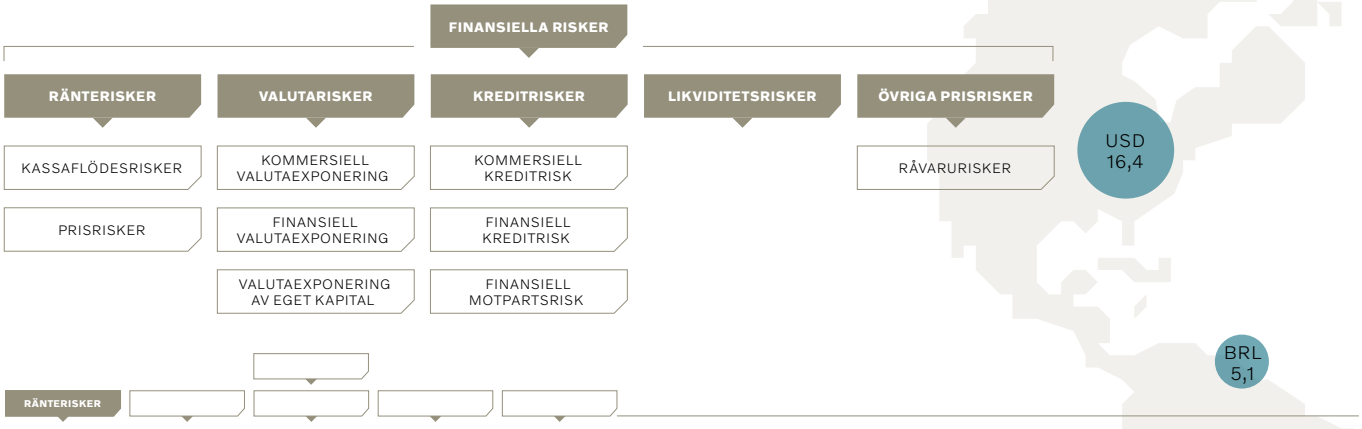
Volvokoncernen har inte genomfört några förvärv eller avyttringar med väsentlig påverkan på koncernen efter periodens slut.

4 MÅL OCH POLICY MED AVSEENDE PÅ FINANSIELL RISK

Volvokoncernen är genom sin globala verksamhet utsatt för finansiella risker i form av ränterisker, valutarisker, kreditrisker, likviditetsrisker och övriga prisrisker. AB Volvos styrelse har antagit en finansiell riskpolicy som reglerar hur dessa risker skall kontrolleras och styras och som definierar roller och ansvar inom Volvokoncernen. Den finansiella riskpolicyn fastslår också principer för hur finansiella aktiviteter skall utföras, sätter mandat och styrprinciper för hantering av finansiella risker samt anger vilka instrument som skall användas för att mildra dessa risker. AB Volvos styrelse informeras regelbundet om utvecklingen av Volvokoncernens finansiella risker och andra ämnen som täcks av den finansiella risk policyn. Den finansiella riskpolicyn ses över årligen. Arbetet med finansiella risker är en integrerad del av Volvokoncernens verksamhet där delar av ansvaret för finansverksamheten och de finansiella riskerna är centraliserat till Volvo Group Treasury, Volvokoncernens internbank. Volvokoncernen har säkerställt likviditet, utfört finansiella aktiviteter och hanterat risk i enlighet med den finansiella riskpolicyn under Covid-19-pandemin och den efterföljande ökade osäkerheten på de finansiella marknaderna. Information om effekterna från Covid-19-pandemin relaterat till finansiella risker är inkluderad i respektive not.

» **Läs mer i Not 30** Finansiella instrument om redovisningsprinciper avseende finansiella instrument.

» **Läs mer** om finansiella risker i avsnitt Finansiell styrning, sid 64 och avsnitt Risker och osäkerhetsfaktorer, sid 68.



RÄNTERISKER A

Med ränterisk avses risken att ändrade räntenivåer påverkar Volvokoncernens resultat och kassaflöde (kassaflödesrisk) eller det verkliga värdet av finansiella tillgångar och skulder (prisrisk).

POLICY

Finansiella tillgångar och skulder matchas avseende räntebindningstiden för att minska exponeringen. Ränteswappar används för att förändra/påverka räntebindningstiden för Volvokoncernens finansiella tillgångar och skulder. Valutaränteswappar möjliggör upplåning i utländska valutor från olika marknader utan att tillföra valutarisk. Volvokoncernen använder ibland även standardiserade ränteterminskontrakt (futures) och ”forward rate agreements” (FRA:s). Merparten av dessa kontrakt används för att säkra räntenivåer för kort upplåning eller placering.

Kassaflödesrisker

Effekten av ändrade räntenivåer på framtida valuta- och ränteflöden påverkar främst Financial Services och Industriverksamhetens finansiella nettoställning. Inom Financial Services mäts matchningsgraden för räntebindning på in- och utlåning. Beräkningen av matchningsgraden exkluderar eget kapital som i Financial Services uppgår till 8%. Vid utgången av 2020 var denna matchningsgrad 98% (99) i Financial Services, vilket är i enlighet med koncernens policy.

Utöver tillgångar i Financial Services, bestod räntebärande tillgångar i Volvokoncernen vid utgången av 2020 främst av likvida medel. Den 31 december 2020 var den genomsnittliga räntan på finansiella tillgångar i Industriverksamheten 0,2% (0,4). Industriverksamhetens resultat och lönsamhet är nära kopplat till konjunkturcykeln. Till följd av detta, för att minimera ränterisken är räntebindningstiden på finansiella lån på mellan en och tre månader. Den genomsnittliga räntan på finansiella skulder i Industriverksamheten, inklusive Volvokoncernens kreditkostnader, uppgick vid årsskiftet till 2,7% (4,4). Minskningen är främst hänförlig till effekten av att den första delen av hybridobligationen återbetalades i juni 2020.

Tabell 4:1 visar resultateffekt efter finansiella poster på Industriverksamhetens finansiella nettoställning exklusive leasingskulder och pensioner och liknande förpliktelser, beaktat en genomsnittlig räntebindningstid på tre månader avseende finansiella skulder, om räntenivån stiger med 1 procentenhet[1]. Påverkan på eget kapital är resultateffekt efter skatt.

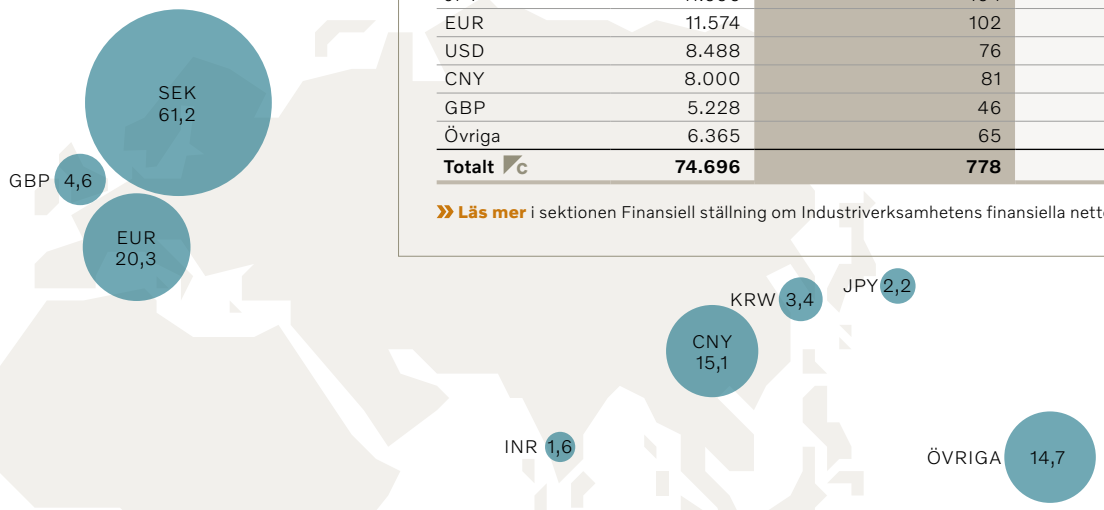
Prisrisker C

Exponering för prisrisk till följd av ändrade räntenivåer avser finansiella tillgångar och skulder med längre räntebindningstid (”fast ränta”). Detta

1 Känslighetsanalysen avseende ränterisk baseras på förenklade antaganden. Det är inte orimligt att marknadsräntorna förändras med en procentenhet på årsbasis. Däremot stiger eller sjunker de i verkligheten oftast inte vid en och samma 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 ränteförändringar kan därför avvika från analysen i tabell 4:1.

» **Läs mer i Not 20** Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser avseende känslighetsanalys för de förmånsbestämda förpliktelserna vid förändringar av de tillämpade antagandena för diskonteringsränta och inflation.

Volvokoncernens nettotillgångar i olika valutor (Mdr kr) =



Risk finansiell nettoställning 31 dec. 2020 Mkr	Finansiell nettoställning exkl. pensioner och leasing-skulder	Resultateffekt efter finansiella poster om räntenivån stiger 1% A (Ränterisk)	Påverkan på finansiell nettoställning om SEK stärks 10% i förhållande till andra valutor B (Valutarisk)
SEK	47.037	512	–
JPY	–11.996	–104	1.200
EUR	11.574	102	–1.157
USD	8.488	76	–849
CNY	8.000	81	–800
GBP	5.228	46	–523
Övriga	6.365	65	–636
Totalt C	**74.696**	**778**	**–2.766**

» **Läs mer** i sektionen Finansiell ställning om Industriverksamhetens finansiella nettoställning.

4:1

är ingen risk för Industriverksamheten då samtliga utestående lån har en kort räntebindningstid.

Inom Financial Services matchas finansiella tillgångar och skulder för att minska risk. Volvo Group Treasury har mandat att utföra begränsade valuta- och räntepositioner relaterade till Financial Services-portföljen. Detta mandat regleras och begränsas av applicerbara marknadsrisklimiter. Det finns ett flertal metoder för att definiera marknadsrisk. Volvo Group Treasury använder Value-at-Risk (VaR) som sitt huvudsakliga verktyg för att mäta marknadsrisk (inklusive ränterisk, valutarisk och likviditetsrisk). Volvo Group Treasury beräknar VaR till en konfidensgrad av 97,7%, över en dags horisont baserat på historiska värden för volatilitet och korrelation. Det totala VaR-mandatet för Volvo Group Treasury är 150 Mkr, och utnyttjandet mäts på daglig basis. Den 31 december 2020 var VaR-utnyttjandet 13,1 Mkr (11,6).

VALUTARISKER B

Balansräkningen kan påverkas av förändringar i olika valutakurser. Valutarisker i Volvokoncernens 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).

POLICY

Målet för Volvokoncernens valutariskhantering är att säkerställa kassaflödet från avtalade flöden genom valutasäkring enligt fastställd policy för finansiella risker samt att minimera exponeringen av finansiella poster i Volvokoncernens balansräkning. Nedan redogörs för hur detta arbete sker för kommersiell och finansiell valutaexponering samt för valutaexponering av eget kapital.

Volvokoncernens utestående derivat för säkring av kommersiella valutarisker per 31 december 2020

Miljoner	USD/BRL
Förfalloår 2021	10
Totalt, lokal valuta	**10**
Genomsnittlig kontraktskurs	5,54
Marknadsvärde av utestående derivat, Mkr	**5**

4:2

Känslighetsanalys[1]

Risk valuta-exponering 2020 Mdr kr	Transaktions-exponering från kommersiella nettoflöden	Påverkan på rörelse-resultatet om valutan stärks med 10% i förhållande till alla andra valutor B (Valutarisk)
SEK	–32	–3,2
KRW	–6	–0,6
EUR	2	0,2
GBP	6	0,6
USD	8	0,8

Underskottet i SEK är främst relaterat till utländska kommersiella flöden i USD, GBP, EUR, NOK och ZAR gentemot SEK.

4:3

Kommersiell valutaexponering

Transaktionsexponering från kommersiella flöden

Volvokoncernen bedriver tillverkning i 18 länder runt om i världen och mer än 95% av försäljningen sker utanför Sverige. Transaktionsexponeringen från kommersiella flöden uppkommer genom interna inköp och försäljningar i utländsk valuta mellan produktionsenheter och marknadsbolag, samt externa inköp och försäljningar i utländsk valuta runt om i världen. Då den övervägande delen av verksamheten i Volvokoncernen bedrivs utanför Sverige påverkar rörelser i valutakurser i många fall transaktionsflöden i utländsk valuta mot andra valutor än mot SEK. Industriverksamhetens transaktionsexponering från kommersiella flöden för Volvokoncernens viktiga valutor framgår i grafen 4:5. Stapeldiagrammet visar transaktionsexponeringen från kommersiella kassaflöden i utländsk valuta, uttryckt som netto överskott/underskott i viktiga valutor. Underskott i SEK och KRW beror främst på stora tillverkningskostnader från fabrikerna i Sverige och Sydkorea samtidigt som externa intäkter i dessa valutor är begränsade. Överskottet i EUR består däremot främst av nettot av stora försäljnings- och inköpsflöden i EUR mellan många bolag runt om i världen. Överskottet i USD är främst relaterat till externförsäljning till USA och tillväxtmarknader runt om i världen. Överskottet i GBP är relaterat till externförsäljning till Storbritannien.

Säkring av Volvokoncernens kommersiella valutaexponering verkställs centralt inom koncernen. Volvokoncernens konsoliderade transaktionsexponering i utländsk valuta är värdet av prognostiserade framtida kassaflöden i utländsk valuta. Volvokoncernen säkrar endast den del av det prognostiserade framtida kassaflödet i utländsk valuta som med stor sannolikhet kommer att inträffa s.k. avtalade flöden, varav den största delen inom sex månader. I syfte att säkra värdet av avtalade framtida kassaflöden i utländska valutor använder Volvokoncernen terminskontrakt och valutaoptioner. Säkrad andel av avtalade framtida kassaflöden ligger för samtliga perioder inom ramen för Volvokoncernens finanspolicy. Covid-19-pandemin har skapat en osäkerhet avseende prognosticerade framtida kassaflöden, vilket lett till en avsevärd minskning av säkrade flöden. I tabell 4:2 framgår utestående derivat för säkring av kommersiella valutarisker.

Omräkningsexponering av rörelseresultatet vid konsolidering av utländska dotterföretag

I samband med omräkning av rörelseresultatet i utländska dotterföretag påverkas Volvokoncernens resultat vid förändring av valutakurserna. Volvokoncernen säkrar inte denna risk. I diagram 4:7 framgår omräkningseffekten vid konsolidering av rörelseresultatet för 2020 i utländska dotterföretag i Volvokoncernen.

» **Läs mer** i avsnittet om Valutaexponering av eget kapital.

Känslighetsanalyser för transaktionsexponering[1]

I tabellen 4:3 framgår påverkan på rörelseresultatet om viktiga valutor för Volvokoncernen förstärks med 10% i förhållande till alla andra valutor. Säkringsredovisning tillämpas inte på säkring av kommersiella flöden, vilket innebär att påverkan på eget kapital är påverkan på rörelseresultatet före skatt.

Volvokoncernens valutauppföljning

Av tabellen och diagrammen 4:4 till 4:8 framgår transaktionsexponering och valutapåverkan på rörelseresultatet från kommersiella nettoflöden i utländsk valuta, valutapåverkan på försäljningen och omräkningseffekt vid konsolidering av rörelseresultatet av utländska dotterföretag i viktiga valutor.

» **Läs mer** om Volvokoncernens transaktionsexponering från kommersiella flöden ovan.

Finansiell valutaexponering

Lån och placeringar i koncernens dotterföretag sker huvudsakligen i lokala valutor via Volvo Group Treasury och därigenom minimeras finansiell valutaexponering i respektive företag. Volvo Group Treasury använder olika derivatinstrument för att tillhandahålla ut- och inlåning i olika valutor utan att öka Volvokoncernens risk. Volvokoncernens finansiella nettoställning påverkas av förändrade valutakurser eftersom finansiella tillgångar och skulder är fördelade mellan koncernföretag vilka bedriver sin verksamhet i olika valutor.

Av tabellen 4:1 framgår påverkan på Industriverksamhetens resultat efter finansiella poster samt finansiell nettoställning exklusive leasingskulder och pensioner och liknande förpliktelser netto om SEK förstärks med 10%.

Valutaexponering av eget kapital

Volvokoncernens redovisade värde av tillgångar och skulder i utländska dotterföretag påverkas av gällande valutakurser då tillgångar och skulder omräknas 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 vara överkapitaliserat. Nettotillgångar i utländska dotter- och intresseföretag och joint ventures uppgick vid utgången av 2020 till 84 miljarder kronor (90). Kurssäkringsbehov avseende investeringar i intresseföretag, joint ventures och övriga företag avgörs från fall till fall.

Av kartan på föregående sida framgår Volvokoncernens nettotillgångar (Mdr kr) fördelat per valuta.

» **Läs mer i Not 30** Finansiella instrument om Volvokoncernens principval gällande säkringsredovisning.

1 Känslighetsanalyser för valutarisker baseras på förenklade antaganden. Det är inte orimligt att en valuta förstärks med 10% i förhållande till andra valutor. I verkligheten förändras dock normalt inte alla valutakurser vid en och samma tidpunkt och i samma riktning och den verkliga effekten kan därför avvika från känslighetsanalyserna. Se tabell 4:1 4:3

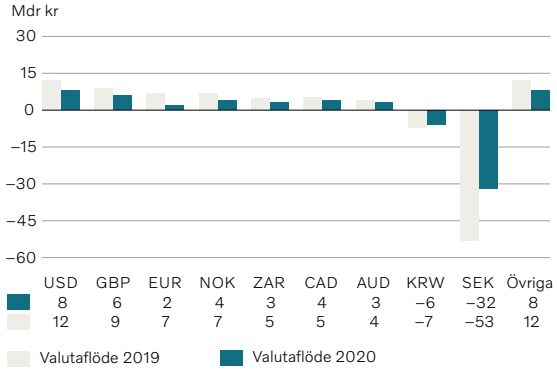
Volvokoncernens valutauppföljning
När Volvokoncernen kommunicerar valutapåverkan på rörelseresultatet är följande faktorer inräknade:

Valutapåverkan på rörelseresultatet Volvokoncernen, Mdr kr	**2020**	2019	Förändring
Nettoflöden i utländsk valuta			–1,5
Realiserat och orealiserat resultat på valutariskkontrakt	–0,0	–0,0	–0,0
Orealiserat resultat på kund- och leverantörsskulder i utländsk valuta	0,2	–0,1	0,4
Omräkningseffekt på rörelseresultatet i utländska dotterföretag			–2,0
Total valutapåverkan på rörelseresultatet Volvokoncernen			**–3,2**

Valutapåverkan av nettoflöden i utländsk valuta åskådliggörs i diagram 4:6 och omräkningseffekten vid konsolidering av rörelseresultatet i utländska dotterföretag åskådliggörs i diagram 4:7 för de viktigaste valutorna.

4:4

Transaktionsexponering från kommersiella nettoflöden för 2020 och 2019

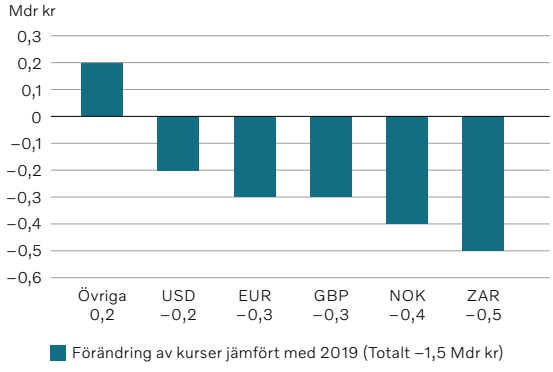


Stapeldiagrammet visar transaktionsexponeringen från kommersiella kassaflöden i utländsk valuta i Volvokoncernen, uttryckt som netto överskott/underskott i viktiga valutor.

» **Läs mer** i avsnittet Kommersiell valutaexponering.

4:5

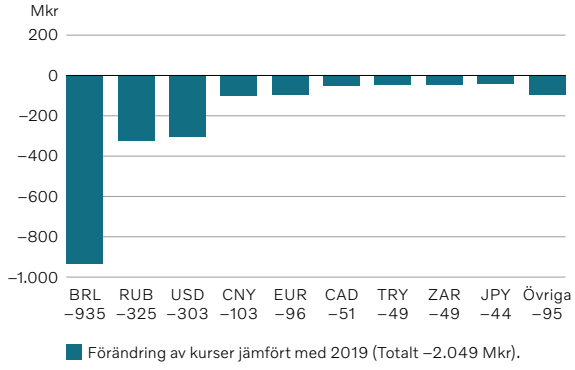
Valutapåverkan på rörelseresultatet från nettoflöden i utländsk valuta 2020 jämfört med 2019



Valutapåverkan av nettoflöden i utländsk valuta i Volvokoncernen framgår i ovanstående stapeldiagram.

4:6

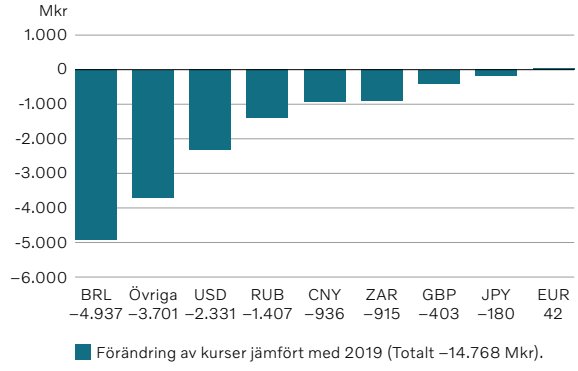
Omräkningseffekt på rörelseresultatet 2020 jämfört med 2019



Omräkningseffekt vid konsolidering av rörelseresultatet i utländska dotterföretag framgår i ovanstående stapeldiagram.

4:7

Valutapåverkan på omsättningen 2020 jämfört med 2019



Valutapåverkan på omsättningen från inflöden i utländsk valuta samt omräkningseffekt vid konsolidering av försäljningen i utländska dotterföretag framgår i ovanstående stapeldiagram.

4:8 »

KREDITRISKER

KREDITRISKER

Med kreditrisk avses risken att Volvokoncernen inte erhåller betalning för redovisade kundfordringar och kundfinansieringsfordringar (kommersiell kreditrisk), att Volvokoncernens placeringar inte kan realiseras (finansiell kreditrisk) samt att en potentiell vinst inte blir realiserad om motparten inte fullföljer sin del av kontraktet vid användning av derivatinstrument (finansiell motpartsrisk).

POLICY

Målet för Volvokoncernens hantering av kreditrisker är att definiera, mäta och följa upp kreditexponeringen för att minimera risken för förluster som härrör sig från krediter till kunder och leverantörer, finansiell kreditrisk, motpartsrisk, samt kundfinansieringsverksamhet inom Financial Services.

Kommersiell kreditrisk

Volvokoncernens kreditgivning styrs av koncernövergripande policys och regler för kundklassificering. Kreditportföljen skall vara fördelad mellan olika kundkategorier och branscher. Kreditrisken hanteras genom aktiv kreditbevakning, rutiner för uppföljning och i förekommande fall återtagande av produkter. Vidare bevakas fortlöpande att erforderliga reserveringar sker för förväntade kreditförluster på finansiella fordringar. Riskhanteringsstrategin och effekterna av osäkerheten i uppskattningar och kritiska bedömningar till följd av Covid-19-pandemin inom Financial Services presenteras i not 15, Kundfinansieringsfordringar och inom Industriverksamheten i not 16, Fordringar. Dessutom presenteras i not 15, åldersanalys av bruttoexponeringen av utestående kundfinansieringsfordringar och i not 16, åldersanalys av kundfordringar i relation till reserv för förväntade kreditförluster.

Kundfinansieringsfordringarna för Volvokoncernen uppgick den 31 december 2020 till netto 129 miljarder kronor (143). Kreditrisken i denna portfölj fördelas mellan ett stort antal enskilda kunder och återförsäljare. Säkerhet utgörs av de finansierade produkterna. I kreditgivningen eftersträvar Volvokoncernen en balans mellan riskexponering och förväntad avkastning.

Per 31 december 2020 uppgick Volvokoncernens kundfordringar till netto 36 miljarder kronor (38).

» **Läs mer i Not 15** Kundfinansieringsfordringar om Volvokoncernens koncentration av kreditrisk i Financial Services.

» **Läs mer i Not 16** Fordringar.

Finansiell kreditrisk

Volvokoncernens finansiella tillgångar förvaltas till största delen av Volvo Group Treasury. Alla placeringar måste uppfylla kraven på hög likviditet och låg kreditrisk. Det sistnämnda uppnås genom att motparter för både placeringar och derivattransaktioner enligt Volvokoncernens kreditpolicy har erhållit en rating om A- eller bättre, hos något av de väletablerade kreditratinginstituten eller liknande.

Likvida medel och kortfristiga placeringar uppgick den 31 december 2020 till 85 miljarder kronor (62), varav merparten i form av bankräkningar och kassa.

» **Läs mer i Not 18** Likvida medel.

Finansiell motpartsrisk

Vid användning av derivatinstrument uppkommer en motpartsrisk vilket innebär att en potentiell förlust inte kan regleras (helt eller delvis) mot en potentiell vinst om motparten inte fullföljer sin del av kontraktet. Volvokoncernen arbetar aktivt med limiter per motpart för att reducera risken för höga nettobelopp mot enstaka motparter. För att minska exponeringen ytterligare ingår Volvokoncernen nettningsavtal, s.k. ISDA-avtal, med alla motparter som kan komma ifråga för derivattransaktioner. Nettningsavtalen innebär att fordringar och skulder kan kvittas i vissa situationer, bl.a. i händelse av motpartens insolvens. Till dessa avtal medföljer ofta s.k. "Credit Support Annex" (CSA) villkor. CSA fastställer villkoren för när parterna är skyldiga att utföra kontantöverföringar sinsemellan för att reducera exponeringen på öppna nettopositioner. Nettningsavtalen har dock ingen påverkan på Volvokoncernens resultaträkning eller finansiella ställning, eftersom ingångna derivattransaktioner redovisas brutto. Tabell 4:9 visar effekterna av nettningsavtal och kontantöverföringar på Volvokoncernens bruttoexponering i utestående ränte- och valutaderivat per 31 december 2020.

» **Läs mer i Not 30** Finansiella instrument om Volvokoncernens bruttoexponering på tillgångssidan per typ av derivatinstrument.

Påverkan från nettningsavtal och kontantöverföringar på Volvokoncernens bruttoexponering i derivat per 31 december 2020

Mkr	Bruttoposition	Nettningsavtal	Kontant-överföringar	Nettoposition	Förändring
Ränte- och valutaderivat rapporterade som tillgångar	6.050	–864	–4.428	758	87%
Ränte- och valutaderivat rapporterade som skulder	1.357	–864	0	492	64%

4:9

LIKVIDITETSRISKER

LIKVIDITETSRISKER

Med likviditetsrisk avses risken att Volvokoncernen inte skulle kunna finansiera eller återfinansiera sina tillgångar eller fullgöra sina betalningsåtaganden.

POLICY

Volvokoncernen strävar efter att hålla en god finansiell beredskap genom att ständigt hålla en viss andel av omsättningen i likvida tillgångar, huvudsakligen i form av kassabalanser på banker med en kreditrating på minst A- från ett av de väletablerade kreditratinginstituten eller liknande. En god balans mellan kort och lång upplåning samt avtalade långfristiga kreditfaciliteter är avsett att säkra tillgången till likviditet och således Volvokoncernens betalningsförmåga.

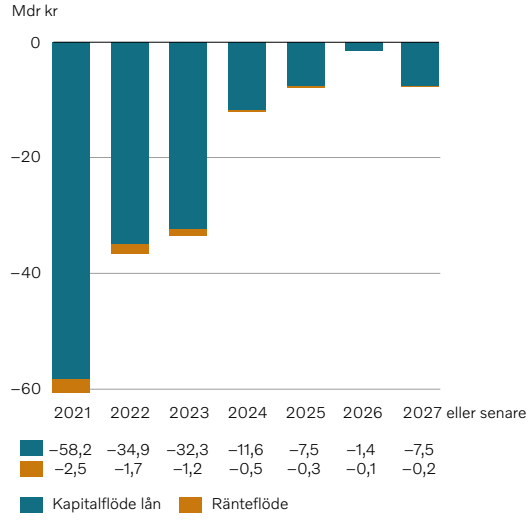
Volvokoncernens likvida medel uppgick till 85 miljarder kronor (62) den 31 december 2020. Därutöver finns beviljade men ej utnyttjade kreditfaciliteter på 42 miljarder kronor (43). Graf 4:10 visar förväntade framtida kassaflöden relaterade till finansiella skulder. Kapitalflödet avser förväntade in- och utbetalningar på lån, leasingskulder och derivat, se not 22 Skulder. Förväntat ränteflöde baseras på marknadens förväntade framtida räntor och avser betalningar av räntor på lån, leasingskulder och derivat. Ränteflödet redovisas inom det operativa kassaflödet från den löpande verksamheten. De outnyttjade kreditfaciliteternas löptidsfördelning är också inkluderad i not 22, i tabell 22:3. Den stora andelen låneförfall under 2021 och 2022 är en effekt av den normala affärsverksamheten i Volvokoncernen, där portföljen inom Financial Services har en kortare förfallostruktur i jämförelse med Industriverksamheten.

Financial Services mäter matchningsgraden av in- och utlåningens längd. Beräkningen av matchningsgraden exkluderar eget kapital som i Financial Services uppgick till 8%. Vid utgången av 2020 var denna matchningsgrad 98% (99) i Financial Services vilket är i enlighet med Volvokoncernens policy. Av praktiska och affärsmässiga skäl har Volvo Group Treasury mandat att avvika till en matchningsgrad om 80–120% avseende deras portfölj för Financial Services. Vid utgången av 2020 var denna matchningsgrad 99% (95). Vinster och förluster hänförliga till den lägre matchningsgraden påverkar segmentet Gemensamma koncernfunktioner och övrigt inom Industriverksamheten.

Volvokoncernen emitterade 2014 en hybridobligation på totalt 1,5 miljarder euro i syfte att ytterligare stärka Volvokoncernens balansräkning och förlänga förfallostrukturen på skuldportföljen. Den första delen av denna obligation (0,9 miljarder euro) återbetalades 10 juni, 2020. Resterande del (0,6 miljarder euro) har ett första inlösendatum under 2023 och redovisas som ett lån med en genomsnittlig ursprunglig förfallostruktur på 61,6 år och är efterställd övriga idag utestående finansiella skulder.

» **Läs mer i Not 14** Leasing om löptidsanalys för långfristiga leasingskulder i tabell 14:4.

Framtida kassaflöden inklusive leasingskulder och derivat relaterade till långfristiga och kortfristiga finansiella skulder[1, 2]



4:10

1 Utöver derivat inkluderade i kapitalflöden i graf 4:10 innehar Volvokoncernen derivat relaterade till finansiella skulder som redovisas som tillgångar vilka förväntas ge upphov till 5,5 miljarder kronor (1,3) i framtida kapitalflöde och -0,1 miljarder kronor (0,2) i framtida ränteflöde.

2 Räntor relaterade till hybrid obligationen är inkluderade med ett belopp på 0,9 miljarder kronor (1,6), vilket avser perioden fram till och med första inlösendatum för den återstående delen vilket är under 2023. Räntebetalningar som sker efter en ej utnyttjad inlösenmöjlighet är i dagsläget ej fastställda.

ÖVRIGA PRISRISKER

ÖVRIGA PRISRISKER

Råvarurisker

Med råvarurisk avses risken att ändrade råvarupriser påverkar Volvokoncernens resultat. Upphandling av råvaror såsom stål, ädla metaller och el sker regelbundet inom Volvokoncernen varvid pris erhålls på globala marknader.

POLICY

Förändringar i råvarupriserna ingår i Volvokoncernens produktkostnadskalkyler. Ökade råvarukostnader påverkar därmed försäljningspriset för slutprodukterna. Volvokoncernen ingår även långsiktiga inköpsavtal eller avtal strukturerade för att minska volatiliteten i råvarukostnader.

5 ANDELAR I JOINT VENTURES, INTRESSEFÖRETAG OCH ÖVRIGA AKTIER OCH ANDELAR

REDOVISNINGSPRINCIP

Dotterföretag
Volvokoncernen har produktionsanläggningar i 18 länder och försäljning av produkter på mer än 190 marknader, vilket innebär att Volvokoncernen har dotterföretag i många delar av världen. Ett dotterföretag definieras som ett företag som Volvokoncernen har bestämmande inflytande över. Bestämmande inflytande uppstår när moderbolaget exponeras för eller har rätt till rörlig avkastning från sitt engagemang i investeringsobjektet och kan påverka avkastningen genom sitt inflytande över investeringsobjektet. De flesta av Volvokoncernens dotterföretag ägs till 100 % av Volvokoncernen, som därmed anses ha bestämmande inflytande. För vissa dotterföretag finns det restriktioner avseende Volvokoncernens möjlighet att ha tillgång till eller nyttja likvida medel i företaget.

» **Läs mer i Not 11** Innehav utan bestämmande inflytande.

» **Läs mer i Not 13** Aktier och andelar i moderbolaget för information om Volvokoncernens sammansättning.

» **Läs mer i Not 18** Likvida medel.

Joint ventures
Joint ventures är företag över vilka Volvokoncernen har gemensamt bestämmande inflytande tillsammans med en eller flera externa parter. Joint ventures redovisas i enlighet med kapitalandelsmetoden. Volvokoncernen har innehav i ett fåtal joint ventures där VE Commercial Vehicles, Ltd., (VECV) är det mest betydande innehavet. Ägandet i VECV är av rörelsekaraktär och syftar till att stärka Volvokoncernens position i Indien. Innehavet inkluderas i rörelsesegmentet Lastbilar. Under 2020 har Volvokoncernen som en del i Volvo Bussars transformationsprogram, avyttrat Volvo Bussars verksamhet i Indien. Bussverksamheten har integrerats i VECV.

Intresseföretag
Intresseföretag avser de företag över vilka Volvokoncernen har ett betydande inflytande, i normalfallet när koncernens innehav motsvarar mer än 20% men mindre än 50% av röstvärdet. Innehav i intresseföretag redovisas enligt kapitalandelsmetoden. Innehavet i den kinesiska fordonstillverkaren Dongfeng Commercial Vehicles Co., Ltd (DFCV) klassificeras som ett intresseföretag. Innehavet inkluderas i rörelsesegmentet Lastbilar.

Kapitalandelsmetoden
Volvokoncernens andel av företagens vinst/förlust som rapporteras enligt kapitalandelsmetoden redovisas som resultat från innehav i joint ventures och intresseföretag i Volvokoncernens resultaträkning. I förekommande fall har resultatet reducerats med avskrivning av övervärden samt att hänsyn tagits till effekten av tillämpning av olika redovisningsprinciper. Resultat från andelar i företag redovisade enligt kapitalandelsmetoden redovisas i rörelseresultatet då Volvokoncernens investeringar av detta slag är av rörelsekaraktär. Vissa av intresseföretagen intas av praktiska skäl i Volvokoncernens finansiella rapporter med en viss tidsförskjutning, normalt upp till ett kvartal. Utdelning från joint ventures och intresseföretag ingår inte i koncernens resultat. Det redovisade värdet på andelar i joint ventures och intresseföretag förändras med Volvokoncernens andel av respektive företags resultat efter skatt minskat med avskrivning av övervärden och erhållna utdelningar. Värdet av investeringar i joint ventures och intresseföretag påverkas vidare av Volvokoncernens andel av företagens redovisade övriga totalresultat samt av uppkomna omräkningsdifferenser, vid omräkning av respektive företags eget kapital i Volvokoncernens konsolidering. Vid tillämpning av kapitalandelsmetoden och intresseföretag eller joint ventures redovisar förluster, kan ytterligare nedskrivningar redovisas om nedskrivningsbehov föreligger. Exempelvis är en väsentlig eller långvarig nedgång i verkligt värde av aktierna en indikation på nedskrivningsbehov. Investeringar som redovisas i enlighet med kapitalandelsmetoden kan dock inte uppgå till ett negativt bokfört värde och därför justeras inte koncernens andel av en förlust om innehavet då uppgår till ett negativt värde. Avsättningar görs för ytterligare förluster i den mån Volvokoncernen har en legal eller formell förpliktelse att göra betalningar för ett joint venture eller intresseföretag.

Övriga aktier och andelar
Under övriga aktier och andelar i företag redovisas innehav i företag i vilka Volvokoncernen inte har ett betydande inflytande, vilket generellt betyder att Volvokoncernens innehav motsvarar mindre än 20% av röstvärdet. Noterade aktier och andelar redovisas till verkligt värde via övrigt totalresultat till följd av att aktierna inte innehas för handel. För onoterade aktier och andelar, kan verkligt värde inte fastställas på ett tillförlitligt sätt, dessa värderas därför till upplupet anskaffningsvärde. Intjänad eller betald ränta hänförlig till dessa tillgångar redovisas i resultaträkningen bland finansiella poster i enlighet med effektivräntemetoden. Utdelning hänförlig till dessa tillgångar redovisas som resultat från övriga aktieinnehav inom rörelseresultatet.

» **Läs mer i Not 30** Finansiella instrument, om klassificering och värdering av finansiella instrument.

Joint ventures
Volvokoncernens innehav av aktier i joint ventures framgår enligt nedan.

Andelar i joint ventures	31 dec 2020 Procentuellt innehav	31 dec 2020 Redovisat värde	31 dec 2019 Procentuellt innehav	31 dec 2019 Redovisat värde
VE Commercial Vehicles., Ltd., (VECV)[1]	45,6	2.359	45,6	2.854
Övriga innehav i joint ventures[2]		108		1
Andelar i joint ventures		**2.467**		**2.855**

5:1

1 VE Commercial Vehicles, Ltd., anses vara ett joint venture eftersom Volvokoncernen och Eicher Motors Ltd. har undertecknat ett avtal vilket anger att gemensam överenskommelse krävs i avgörande frågor avseende styrningen av VECV.

2 Övriga innehav i joint ventures inkluderar innehav i SOPROVI Algérie SPA, PT UD Astra Motor och World of Volvo AB. Delar av övriga innehav i joint ventures har omklassificerats till tillgångar som innehas för försäljning. » **Läs mer i Not 3** Förvärv och avyttringar av aktier och verksamheter.

Nedan följer finansiell information i sammandrag för Volvokoncernens joint ventures:

Resultaträkning i sammandrag	2020			2019		
	VECV	Övriga joint ventures	Totalt	VECV	Övriga joint ventures	Totalt
Nettoomsättning	8.847	304	9.151	12.853	232	13.084
Rörelseresultat[1]	–219	–40	–259	381	–6	375
Ränteintäkter och liknande resultatposter	53	1	54	96	1	97
Räntekostnader och liknande resultatposter	–43	0	–43	–35	0	–35
Övriga finansiella intäkter och kostnader	–1	–	–1	–2	–	–2
Inkomstskatter	83	8	91	–152	1	–151
Periodens resultat[2]	**–128**	**–31**	**–159**	**287**	**–3**	**284**
Övrigt totalresultat[3]	**–1**	**–5**	**–6**	**–5**	**–**	**–5**
Periodens totalresultat	**–129**	**–36**	**–165**	**282**	**–3**	**280**

5:2

1 Avskrivningar uppgående till 500 Mkr (503) inkluderas i rörelseresultatet.

2 I periodens resultat från joint ventures ingår avskrivningar av övervärden.

3 Inkluderar den del av övrigt totalresultat som är hänförlig till joint ventures. Omräkningsdifferenser relaterade till omräkning av joint ventures eget kapital är exkluderade.

Balansräkning i sammandrag	31 dec 2020			31 dec 2019		
	VECV	Övriga joint ventures	Totalt	VECV	Övriga joint ventures	Totalt
Anläggningstillgångar	5.368	90	5.457	6.421	13	6.434
Kortfristiga placeringar och likvida medel	1.813	63	1.876	1.249	16	1.266
Övriga omsättningstillgångar	4.150	216	4.366	4.541	152	4.693
Summa tillgångar	**11.331**	**368**	**11.699**	**12.211**	**181**	**12.393**
Eget kapital[1]	5.173	286	5.459	6.259	77	6.337
Långfristiga finansiella skulder	667	–	667	91	–	91
Övriga långfristiga skulder	240	2	242	354	–	354
Kortfristiga finansiella skulder	3.426	21	3.447	3.475	75	3.550
Övriga kortfristiga skulder	1.826	59	1.885	2.032	29	2.061
Summa eget kapital och skulder	**11.331**	**368**	**11.699**	**12.211**	**181**	**12.393**

5:3

1 Inkluderar valutakursdifferenser hänförliga till omräkning av joint ventures eget kapital i Volvokoncernen.

Finansiell nettoställning för joint ventures (exkluderat pensioner och liknande förpliktelser) uppgick till 1.624 Mkr (974) per den 31 december 2020. Per den 31 december 2020 uppgick Volvokoncernens andel av eventualförpliktelser i joint ventures till 93 Mkr (110). Under 2020 har ingen utdelning erhållits från VECV (78).

Intresseföretag

Volvokoncernens innehav av aktier i intresseföretag framgår enligt nedan.

Andelar i intresseföretag	31 dec 2020 Procentuellt innehav	31 dec 2020 Redovisat värde	31 dec 2019 Procentuellt innehav	31 dec 2019 Redovisat värde
Dongfeng Commercial Vehicles Co., Ltd (DFCV)	45,0	9.574	45,0	9.349
Övriga innehav i intresseföretag[1]		1.118		751
Andelar i intresseföretag		**10.693**		**10.100**

5:4

1 Övriga innehav i intresseföretag inkluderar värdet av två återförsäljare i Japan, Blue Chip Jet II HB och WirelessCar Sweden AB. Delar av övriga innehav i intresseföretag har omklassificerats till tillgångar som innehas för försäljning. » **Läs mer i Not 3** Förvärv och avyttringar av aktier och verksamheter.

Nedan följer finansiell information i sammandrag för Volvokoncernens intresseföretag:

Resultaträkning i sammandrag	2020			2019		
	DFCV	Övriga intresseföretag	Totalt	DFCV	Övriga intresseföretag	Totalt
Nettoomsättning	68.546	4.730	73.276	61.210	3.431	64.641
Rörelseresultat	3.492	17	3.509	3.272	53	3.325
Periodens resultat[1]	**3.679**	**–32**	**3.647**	**3.038**	**38**	**3.076**
Övrigt totalresultat[2]	**2**	**–**	**2**	**2**	**–**	**2**
Periodens totalresultat	**3.681**	**–32**	**3.649**	**3.040**	**38**	**3.078**

5:5

1 I periodens resultat från intresseföretag ingår avskrivningar på övervärden samt interna transaktioner.

2 Innehåller Volvokoncernens andel av intresseföretagens redovisade övriga totalresultat. Omräkningsdifferenser relaterade till omräkning av intresseföretagens eget kapital är exkluderade.

Balansräkning i sammandrag	31 dec 2020			31 dec 2019		
	DFCV	Övriga intresseföretag	Totalt	DFCV	Övriga intresseföretag	Totalt
Anläggningstillgångar	19.590	1.605	21.195	20.681	1.159	21.841
Omsättningstillgångar	55.160	2.181	57.341	49.349	2.195	51.544
Summa tillgångar	**74.750**	**3.786**	**78.537**	**70.030**	**3.355**	**73.385**
Eget kapital	20.303	1.770	22.073	20.039	1.368	21.407
Långfristiga skulder	4.544	432	4.976	4.986	331	5.317
Kortfristiga skulder	49.904	1.584	51.488	45.005	1.656	46.660
Summa eget kapital och skulder	**74.750**	**3.786**	**78.537**	**70.030**	**3.355**	**73.385**

5:6

Utdelning under 2020 från DFCV uppgick till 1.058 Mkr (392).

Resultat från innehav i joint ventures och intresseföretag	2020	2019
Resultat från innehav i joint ventures		
VECV	–55	135
Övriga företag	–15	–2
Delsumma	**–70**	**133**
Resultat från innehav i intresseföretag		
DFCV[1]	1.776	1.692
Övriga företag	45	35
Delsumma	**1.821**	**1.727**
Omvärdering, nedskrivning och resultat vid avyttring av aktier i intresseföretag		
Övriga företag	–2	–
Delsumma	**–2**	**–**
I/S **Resultat från innehav i joint ventures och intresseföretag[2]**	**1.749**	**1.860**

5:7

1 I resultatet ingår en internvinsteliminering om netto 39 Mkr (26) samt en justering enligt Volvokoncernens redovisningsprinciper på 130 Mkr (334).

2 I resultat från innehav i intresseföretag ingår avskrivningar på övervärden om 39 Mkr (39).

Övriga aktier och andelar

Redovisat värde av Volvokoncernens innehav av aktier och andelar i övriga företag per den 31 december 2020 framgår i tabellen nedan.

» **Läs mer i Not 30** Finansiella instrument, om klassificering och värdering av finansiella instrument.

Aktieinnehav i noterade och onoterade företag	31 dec 2020 Redovisat värde	31 dec 2019 Redovisat värde
Innehav i japanska företag	0	0
Innehav i övriga företag[1]	0	0
Innehav i onoterade företag	276	158
BR **Övriga aktier och andelar[2]**	**276**	**158**

5:8

1 Förändring i verkligt värde redovisas i övrigt totalresultat och uppgår till –8 Mkr (48).

2 Delar av innehav i noterade och onoterade företag har omklassificerats till tillgångar som innehas för försäljning. » **Läs mer i Not 3** Förvärv och avyttringar av aktier och verksamheter.

6 SEGMENTSRAPPORTERING

REDOVISNINGSPRINCIP

Rapporteringen av rörelsesegment är konsekvent med den interna rapporteringen till den högsta verkställande beslutsfattaren. Högsta verkställande beslutsfattare har definierats som Volvos koncernledning, vilka är ansvariga för fördelning av resurser till rörelsesegmenten och utvärdering av deras finansiella prestation och är även det organ som fattar strategiska beslut.

Volvokoncernen innefattar tio affärsområden: Volvo Lastvagnar, Mack Trucks, Renault Trucks, UD Trucks and JVs, Volvo Autonomous Solution, Volvo Construction Equipment, Volvo Bussar, Volvo Penta, Arquus och Volvo Financial Services.

Varje affärsområde, förutom lastbilsvarumärkena, Arquus och Volvo Autonomous Solution ses som ett separat rörelsesegment. Arquus ingår i rörelsesegmentet Koncernfunktioner och övrigt. Den 1 januari skapades affärsområdet Volvo Autonomous Solution, vars finansiella resultat ingår i rörelsesegmentet Lastbilar. Lastbilsvarumärkena ses som ett rörelsesegment då verksamheterna är mycket integrerade, strategisk resursallokering sker till segmentet som helhet och självständigheten för respektive lastbilsvarumärke är lägre än för andra segment. Från och med februari 2021 har ett nytt affärsområde skapats, Volvo Energy vars finansiella resultat kommer att redovisas som en del av segmentet Lastbilar.

Volvokoncernen har koncerngemensamma funktioner i både segmentet Lastbilar och i segmentet Koncernfunktioner och övrigt. Funktionerna för produktion, utveckling och logistik för drivlinor och reservdelar ingår i Lastbilssegmentet. Volvo Group IT och Volvo Group Real Estate betraktas som affärsstödsfunktioner och ingår i segmentet Koncernfunktioner och övrigt. Kostnaderna för dessa verksamheter delas mellan de olika affärsområdena baserat på utnyttjande i enlighet med av koncernen fastställda principer.

2020	Lastbilar	Anläggningsmaskiner	Bussar	Volvo Penta	Koncernfunktioner och övrigt inkl. elimineringar	Industriverksamheten	Financial Services	Eliminieringar	Volvokoncernen
Nettoomsättning, externa kunder	206.198	81.230	18.955	11.400	6.983	324.766	13.679	–	338.446
Nettoomsättning, internt	2.064	223	836	491	–1.908	1.706	281	–1.987	0
RR **Nettoomsättning**	**208.262**	**81.453**	**19.791**	**11.891**	**5.074**	**326.472**	**13.960**	**–1.987**	**338.446**
Kostnader	–194.236	–71.870	–20.320	–10.493	–5.384	–302.303	–12.396	1.989	–312.710
RR Resultat från andelar i joint ventures och intresseföretag	1.738	–	6	4	1	1.749	–	–	1.749
RR **Rörelseresultat**	**15.764**	**9.583**	**–522**	**1.402**	**–308**	**25.919**	**1.564**	**2**	**27.484**
RR Ränteintäkter och liknande resultatposter						372	–	–73	299
RR Räntekostnader och liknande resultatposter						–1.422	0	73	–1.349
RR Övriga finansiella intäkter och kostnader						–518	–	–	–518
RR **Resultat efter finansiella poster**						**24.351**	**1.564**	**2**	**25.917**
Övrig segmentsinformation									
Avskrivningar och nedskrivningar	–15.117	–2.304	–801	–580	2.874	–15.928	–4.671	–	–20.599
Omstrukturerings-kostnader	–1.649	–574	–140	–223	–72	–2.659	–44	–	–2.703
Intäkter/förluster från avyttringar	43	8	–31	–	4	25	–	–	25
Investeringar i im–/materiella anläggningstillgångar	7.848	1.104	431	583	334	10.300	8.632	–	18.933
BR Andelar i joint ventures och intresseföretag	12.280	0	77	38	765	13.160	–	–	13.160
BR Tillgångar som innehas för försäljning[1]					29.362	29.362	4.934	–	34.296
BR Skulder som innehas för försäljning[1]					–6.638	–6.638	–4.649	–	–11.286

6:1

2019	Lastbilar	Anläggnings-maskiner	Bussar	Volvo Penta	Koncern-funktioner och övrigt inkl. elimineringar	Industri-verksam-heten	Financial Services	Elimi-neringar	Volvo-koncernen
Nettoomsättning, externa kunder	275.178	88.400	30.083	12.732	11.005	417.398	14.590	–	431.987
Nettoomsättning, internt	1.469	205	936	555	–2.202	964	281	–1.252	–7
RR **Nettoomsättning**	**276.647**	**88.606**	**31.019**	**13.287**	**8.803**	**418.361**	**14.870**	**–1.252**	**431.980**
Kostnader	–246.937	–76.695	–29.690	–11.415	–8.713	–373.450	–12.104	1.245	–384.308
RR Resultat från andelar i joint ventures och intresseföretag	1.841	–	8	4	6	1.859	–	–	1.859
RR **Rörelseresultat**	**31.552**	**11.910**	**1.337**	**1.876**	**96**	**46.771**	**2.766**	**–6**	**49.531**
RR Ränteintäkter och liknande resultatposter						320	–	0	320
RR Räntekostnader och liknande resultat-poster						–1.673	0	0	–1.674
RR Övriga finansiella intäkter och kostnader						–1.346	–	–	–1.345
RR **Resultat efter finansiella poster**						**44.071**	**2.767**	**–6**	**46.832**
Övrig segmentsinformation									
Avskrivningar och nedskrivningar	–13.905	–2.213	–752	–427	1.500	–15.797	–4.788	–	–20.585
Omstrukturerings-kostnader	–176	1	–28	–	–1	–204	–	–	–204
Intäkter/förluster från avyttringar	–	–	–5	–	1.639	1.634	–	–	1.634
Investeringar i im-/materiella anläggnings-tillgångar	10.574	1.317	434	538	1.061	13.924	10.008	–	23.932
BR Andelar i joint ventures och intresseföretag	12.549	–	75	35	297	12.955	–	–	12.955
BR Tillgångar som innehas för försäljning[1]					28.427	28.427	4.345	–	32.773
BR Skulder som innehas för försäljning[1]					–5.927	–5.927	–4.486	–	–10.413

6:2

1 Omklassificering har gjorts av tillgångar och skulder som innehas för försäljning.
Läs mer i Not 3 Förvärv och avyttringar av aktier och verksamheter, om tillgångar och skulder som innehas för försäljning.

Redovisning per marknads-område	Nettoomsättning		Anläggnings-tillgångar[2]	
	2020	2019	**2020**	2019
Europa	134.708	163.748	71.509	77.047
varav Sverige	*10.283*	*10.208*	*26.063*	*25.315*
varav Frankrike	*28.349*	*33.955*	*10.910*	*11.661*
varav Storbritannien	*13.915*	*18.729*	*7.692*	*9.509*
Nordamerika	81.372	131.310	17.972	21.151
varav USA	*65.872*	*103.166*	*16.342*	*19.231*
Sydamerika	21.499	31.222	1.939	2.991
varav Brasilien	*13.934*	*20.427*	*1.464*	*2.460*
Asien	81.111	79.951	5.451	5.990
varav Kina	*36.294*	*29.535*	*2.118*	*2.259*
varav Japan	*19.636*	*20.905*	*236*[1]	*174*[1]
Övriga marknader	19.755	25.750	2.553	3.331
RR BR **Summa**	**338.446**	**431.980**	**99.424**	**110.510**

6:3

1 Omklassificering har gjorts av tillgångar och skulder som innehas för försäljning.
Läs mer i Not 3 Förvärv och avyttringar av aktier och verksamheter, om tillgångar som innehas för försäljning.

2 Anläggningstillgångar inkluderar materiella och immateriella anläggnings-tillgångar utom goodwill.

Redovisning av nettoomsättning per marknadsområde grundas på var leverans har skett.

7 INTÄKTER

REDOVISNINGSPRINCIP

Industriverksamhetens redovisade nettoomsättning avser intäkter från försäljning av fordon och service. Intäktsredovisning av fordon och service sker när kontrollen har överförts från Volvokoncernen till kunden. Tidpunkten för överföring av kontroll avser kundens möjlighet att använda fordonet eller service i dennes verksamhet och erhålla kassaflöden till följd av användandet. Fordon och service säljs separat likväl som i kombination. I kombinerade kontrakt där fordon och service är separerbara i det avseendet att dessa kan användas oberoende av varandra, fördelas transaktionspriset mellan fordon och service baserat på fristående försäljningspriser enligt prislistor.

Financial Services redovisade nettoomsättning avser ränteintäkter relaterat till finansiell leasing och avbetalningskontrakt likväl som intäkter från operationella leasingkontrakt. Ränteintäkter redovisas över underliggande kontraktsperiod och intäkter från operationell leasing redovisas över leasingperioden.

Fordon

Fordon inkluderar försäljning av nya fordon, maskiner och motorer likväl som försäljning av begagnade fordon, maskiner, släp, överbyggnader och specialfordon. En fabriksgaranti inkluderas som en del i försäljningen, läs mer i not 21 Övriga avsättningar om produktgarantier. Kunderna kan betala för fordon i samband med försäljningen eller senarelägga betalningen genom att ingå avtal om olika betalningslösningar såsom avbetalningsköp och finansiell leasing.

Intäkter redovisas när kontrollen avseende fordonet har överförts till kunden vid en specifik tidpunkt vilket normalt sett är när fordonet har levererats till kunden. Värdet av lämnade rabatter, varureturer samt rörligt försäljningspris har beaktats som en del av intäktsredovisningen.

I de fall en försäljning av fordon görs i kombination med ett återköpsåtagande (buyback och tradebacks) är kriteriet för att bedöma huruvida kontroll har överförts baserat på om kunden har ett betydande ekonomiskt incitament att utöva sin rätt att sälja tillbaka fordonet eller inte. Ett betydande ekonomiskt incitament existerar om återköpspriset är högre än förväntat marknadsvärde, dvs nettoförsäljningsvärdet vid slutet av restvärdesåtagandeperioden, eller om historiska återköp indikerar att det är sannolikt att kunden kommer att sälja tillbaka fordonet vid slutet av åtagandeperioden. Kontrollen har således inte överförts och transaktionen redovisas som en operationell leasingtransaktion. Intäkten och kostnaden redovisas då över restvärdesåtagandeperioden i resultaträkningen. En tillgång i operationell leasing, en restvärdesskuld och en förutbetald leasingintäkt redovisas i balansräkningen. Tillgången skrivs av över åtagandeperioden och den förutbetalda leasingintäkten intäktsredovisas över samma period. Restvärdesskulden förblir oförändrad fram till slutet av åtagandeperioden. Om fordonet säljs tillbaka vid slutet av åtagandeperioden, återbetalas restvärdesskulden till kunden och fordonet omklassificieras från tillgångar i operationell leasing till varulager.

» **Läs mer i Not 14** Leasing om leaseintäkter för tillgångar i operationell leasing.

I de fall kunden inte bedöms ha ett ekonomiskt incitament att sälja tillbaka fordonet så redovisas transaktionen enligt reglerna för försäljning med returrätt. Intäkter motsvarande försäljningspriset med avdrag för återköpsåtagandet redovisas vid försäljningstidpunkten, liksom en proportionell andel av kostnad för såld vara. Kvarvarande intäkt redovisas som återbetalningsskuld, samt resterande kostnad för såld vara redovisas som en returrättstillgång över åtagandeperioden. Om fordonet inte säljs tillbaka, redovisas återbetalningsskulden som intäkt och returrättstillgången som kostnad för såld vara vid slutet av åtagandeperioden.

Service

Service inkluderar försäljning av reservdelar, underhållsservice, reparationer, utökad garanti och andra eftermarknadsprodukter. Intäkter redovisas när kontrollen har överförts till kunden vilket är när Volvokoncernen har utfört service och kostnad för utförandet uppstått så att kunden kan dra nytta av levererad service. För reservdelar redovisas intäkten vid en specifik tidpunkt, normalt sett i samband med leverans till kunden. För underhållsservice och andra eftermarknadsprodukter redovisas intäkter över tid, normalt sett över kontraktsperioden. I de fall betalning sker i förskott avseende servicekontrakt redovisas en avtalsskuld.

Service inkluderar även intäkter inom Financial Services relaterat till finansiell leasing, avbetalningskontrakt och operationell leasing. Under 2020 uppgick intäkter från Financial Services till 13.960 Mkr (14.870).

» **Läs mer i Not 6** Segmentsrapportering, om nettoomsättningens fördelning per segment och marknadsområde.

» **Läs mer i Not 14** Leasing, om leasingintäkter för tillgångar i operationell leasing och finansiella intäkter på kundfinansieringsfordringar.

! KÄLLA TILL OSÄKERHET I UPPSKATTNINGAR OCH KRITISKA BEDÖMNINGAR

Försäljning med återköpsåtaganden

När Volvokoncernen säljer fordon med återköpsåtaganden (buybacks och tradebacks) är bedömningen huruvida kontrollen har överförts från Volvokoncernen till kunden och vid vilken tidpunkt intäkter ska redovisas kritisk. Bedömningen avser huruvida det föreligger ett betydande ekonomiskt incitament eller inte för kunden att utöva sin rätt att sälja tillbaka fordonet vid slutet av åtagandeperioden. Bedömningen av betydande ekonomiskt incitament utförs i början av kontraktet och utfallet vid slutet av åtagandeperioden kan skilja sig åt jämfört med den initiala bedömningen. Faktorer som tas hänsyn till och som kräver bedömning är uppskattning av förväntat marknadsvärde dvs nettoförsäljningsvärde vid slutet av restvärdesåtagandeperioden och historiska återköp. Osäkerhet till följd av Covid-19-pandemin och den makroekonomiska utvecklingen försvårar ytterligare framtida bedömning av förväntat marknadsvärde vilket kan ge upphov till ökat behov av nedskrivningsprövning av kontrakten.

» **Läs mer i Not 13** Materiella anläggningstillgångar för en beskrivning av restvärdesrisker och bedömningen av marknadsvärde.

Rörligt försäljningspris

En del försäljningstransaktioner har ett rörligt försäljningspris såsom restvärdesgarantier. Vid bedömning av rörligt försäljningspris används den förväntade värdemetoden och intäkter redovisas när det är mycket sannolikt att en återföring inte kommer att ske. Både den förväntade värdemetoden samt huruvida det är mycket sannolikt kräver bedömning för att göra en uppskattning. Uppskattningarna görs vid ingången av kontraktet med löpande omvärdering vid varje rapportperiod.

Uppdelning av intäkter 2020	Lastbilar	Anläggnings-maskiner	Bussar	Volvo Penta	Koncern-funktioner och övrigt inkl. elimineringar	Industri-verksam-heten	Financial Services	Elimine-ringar	Volvo-koncernen
Nettoomsättning per produktgrupp									
Fordon	149.902	70.146	16.072	8.365	2.912	247.397	–	–1.946	245.451
Service	58.360	11.306	3.720	3.526	2.163	79.075	13.960	–41	92.995
Nettoomsättning	**208.262**	**81.453**	**19.791**	**11.891**	**5.074**	**326.472**	**13.960**	**–1.987**	**338.446**
Nettoomsättning per geografisk region									
Europa	92.127	23.191	5.765	6.064	3.309	130.457	6.116	–1.865	134.708
Nordamerika	52.038	13.020	8.302	2.562	580	76.501	4.907	–36	81.372
Sydamerika	15.830	2.245	1.793	345	–79	20.133	1.380	–14	21.499
Asien	35.441	39.095	2.397	2.228	927	80.088	1.022	1	81.111
Afrika och Oceanien	12.826	3.902	1.535	691	338	19.293	535	–73	19.755
Nettoomsättning	**208.262**	**81.453**	**19.791**	**11.891**	**5.074**	**326.472**	**13.960**	**–1.987**	**338.446**
Tidpunkt för intäkts-redovisning									
Intäktsredovisning av fordon och service vid leverans	189.798	79.605	19.214	11.891	2.378	302.887	–	–484	302.403
Intäktsredovisning av fordon och service över kontraktsperioden	18.464	1.848	577	0	2.696	23.585	13.960	–1.503	36.043
Nettoomsättning	**208.262**	**81.453**	**19.791**	**11.891**	**5.074**	**326.472**	**13.960**	**–1.987**	**338.446**

7:1

Uppdelning av intäkter 2019	Lastbilar	Anläggnings-maskiner	Bussar	Volvo Penta	Koncern-funktioner och övrigt inkl. elimineringar	Industri-verksam-heten	Financial Services	Elimine-ringar	Volvo-koncernen
Nettoomsättning per produktgrupp									
Fordon	213.071	76.506	25.600	9.698	7.682	332.558	–	–1.170	331.388
Service	63.575	12.099	5.419	3.588	1.122	85.804	14.870	–81	100.593
Nettoomsättning	**276.647**	**88.606**	**31.019**	**13.287**	**8.803**	**418.361**	**14.870**	**–1.252**	**431.980**
Nettoomsättning per geografisk region									
Europa	112.125	30.300	7.369	6.671	2.521	158.985	6.279	–1.516	163.748
Nordamerika	85.731	17.404	15.543	3.180	3.996	125.855	5.534	–78	131.310
Sydamerika	23.753	2.532	3.281	319	–147	29.739	1.555	–72	31.221
Asien	37.610	33.932	2.617	2.439	2.315	78.914	1.010	26	79.951
Afrika och Oceanien	17.427	4.437	2.209	679	117	24.869	492	389	25.750
Nettoomsättning	**276.647**	**88.606**	**31.019**	**13.287**	**8.803**	**418.361**	**14.870**	**–1.252**	**431.980**
Tidpunkt för intäkts-redovisning									
Intäktsredovisning av fordon och service vid leverans	256.923	86.819	30.355	13.287	6.749	394.132	–	95	394.228
Intäktsredovisning av fordon och service över kontraktsperioden	19.725	1.786	664	0	2.054	24.230	14.870	–1.347	37.752
Nettoomsättning	**276.647**	**88.606**	**31.019**	**13.287**	**8.803**	**418.361**	**14.870**	**–1.252**	**431.980**

7:2

Avtals- och returrättstillgångar	31 Dec, 2020	Varav förfaller inom 12 månader	Varav förfaller efter 12 månader	31 Dec, 2019	31 Dec, 2018
Avtalstillgångar	5.945	3.555	2.390	6.423	3.748
Returrättstillgångar	1.152	191	961	1.280	1.655
Reservdelstillgångar	138	99	39	165	48
Summa	**7.235**	**3.845**	**3.390**	**7.868**	**5.451**

7:3

Avtalstillgångar redovisas som övriga fordringar och inkluderar redovisade intäkter för utfört arbete som ännu inte har fakturerats.

Returrättstillgångar och reservdelstillgångar avser produktkostnaden för de tillgångar som kan komma att returneras till Volvokoncernen.

Avtals- och återbetalningsskulder	31 Dec, 2020	Varav förfaller inom 12 månader	Varav förfaller efter 12 månader	31 Dec, 2019	31 Dec, 2018
Avtalsskulder					
Förutbetalda intäkter för service	15.826	3.558	12.268	16.419	14.270
Förskott från kunder	8.010	6.427	1.583	7.707	6.526
Övriga förutbetalda intäkter	1.570	1.266	304	1.427	1.083
Upplupna kostnader avseende återförsäljarbonus och rabatter	5.255	5.247	8	6.659	6.223
Återbetalningsskulder	1.543	501	1.042	1.726	1.912
Summa	**32.204**	**16.999**	**15.205**	**33.938**	**30.014**

7:4

Avtalsskulder redovisas som övriga skulder och inkluderar förskottsbetalningar från kunder, t.ex. förskott för serviceavtal och utökad garanti, för vilka intäkter redovisas när tjänsten tillhandahålls. Återbetalningsskulder härrör till rätten att returnera en produkt samt restvärdesgarantier och inkluderar de belopp som förväntas betalas till kunden om fordonet eller reservdelen returneras. I servicekontrakt uppgår intäkter som förväntas redovisas under den återstående kontraktstiden avseende ännu ej levererade tjänster till 18.715 Mkr (14.207) per den 31 december 2020. Ungefär 35% förväntas att intäktsredovisas under 2021 och resterande 65% förväntas intäktsredovisas under 2022–2024. Förändringen av avtals- och återbetalningsskulder är främst hänförlig till minskade kostnader avseende återförsäljarbonus och rabatter. Under 2020 har intäkter redovisats med 14.396 Mkr (9.480) som var inkluderade i avtalsskulderna vid periodens början.

8 ÖVRIGA RÖRELSEINTÄKTER OCH KOSTNADER

Övriga rörelseintäkter och kostnader	2020	2019
Vinster/förluster vid försäljning av koncernbolag[1]	25	1.634
Förändring av reserv för, samt nedskrivningar av, kundfinansieringsfordringar[2]	–1.892	–729
Förändring av reserv för, samt nedskrivningar av, övriga osäkra fordringar[3]	176	–204
Skador och tvister[4]	–715	–673
Omstruktureringskostnader[5]	–2.703	–204
Volvos vinstdelningsprogram	–138	–728
Övriga intäkter och kostnader[6]	–212	683
RR **Summa**	**–5.459**	**–221**

8:1

1 Under 2019 Inkluderades en vinst från försäljningen av majoriteten av Volvokoncernens aktieinnehav i WirelessCar om 1.621 Mkr.
» **Läs mer i Not 3** Förvärv och avyttringar av aktier och verksamheter om vinster/förluster vid försäljning av koncernbolag.

2 » **Läs mer i Not 15** Kundfinansieringsfordringar.

3 » **Läs mer i Not 16** Fordringar.

4 Inkluderar advokatkostnader för efterföljande skadeståndskrav relaterat till EU:s konkurrensutredning (2016).

5 Inkluderar kostnader om 2.210 Mkr avseende personalneddragningar.

6 Under 2019 inkluderades till största del vinster från försäljningen av fastigheter om 707 Mkr.

» **Läs mer i Not 4** Mål och policy med avseende på finansiell risk om Volvokoncernens hantering av kreditrisk och kreditreservering.

9 ÖVRIGA FINANSIELLA INTÄKTER OCH KOSTNADER

REDOVISNINGSPRINCIP

I övriga finansiella intäkter och kostnader redovisas orealiserad omvärdering av derivat som används för att säkra ränteexponeringen samt realiserade och orealiserade vinster och förluster från derivat som säkrar framtida kassaflöden. Derivaten är värderade till verkligt värde via resultaträkningen och säkringsredovisning tillämpas ej på dessa derivat. Den orealiserade omvärderingen av derivat som använts för att säkra ränteexponeringen är främst relaterad till skuldportföljen i Industriverksamheten samt kundfinansieringsportföljen i Financial Services.

» **Läs mer i Not 1** Redovisningsprinciper, om fordringar och skulder i utländsk valuta.

» **Läs mer i Not 30** Finansiella instrument, om redovisning av finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultaträkningen.

Övriga finansiella intäkter och kostnader	**2020**	2019
Orealiserad omvärdering av derivat som säkrar ränteexponering	–379	–439
Realiserade resultat samt orealiserad omvärdering av derivat som säkrar framtida kassaflöden i utländsk valuta	–22	–452
Finansiella instrument som värderas till verkligt värde via resultaträkningen	**–401**	**–892**
Valutakursvinster och förluster på finansiella tillgångar och skulder	–205	–86
Finansiella intäkter och kostnader hänförliga till skatter	334	–103
Kostnader för Treasuryfunktion, kreditfaciliteter, m.m.	–245	–265
RR **Summa**[1]	**–518**	**–1.345**

9:1

1 Övriga finansiella intäkter och kostnader hänförliga till finansiella instrument uppgick till –606 Mkr (–978). Beloppet specificeras i not 30 Finansiella instrument i tabell 30:3.

10 INKOMSTSKATTER

REDOVISNINGSPRINCIP

Periodens inkomstskatt omfattar aktuell och uppskjuten skatt. Aktuell skatt beräknas utifrån de skatteregler som är gällande i de länder där koncernbolag är verksamma.

Uppskjuten skatt redovisas på temporära skillnader som uppkommer mellan det skattemässiga och redovisningsmässiga värdet på tillgångar och skulder samt på skattemässiga underskottsavdrag. Uppskjutna skattefordringar redovisas om det är sannolikt att beloppen kan nyttjas mot framtida skattepliktiga överskott.

Uppskjutna skatteskulder hänförliga till temporära skillnader gällande investeringar i dotterföretag, joint ventures och intresseföretag redovisas i balansräkningen utom i de fall då Volvokoncernen kan styra tidpunkten för återföringen av de temporära skillnaderna avseende ackumulerade utdelningsbara medel och det är sannolikt att en sådan återföring inte kommer att ske inom en överskådlig framtid.

Skattelagarna i Sverige och i vissa andra länder ger företag möjlighet att skjuta upp skattebetalning genom avsättning till obeskattade reserver. I Volvokoncernens finansiella rapporter behandlas obeskattade reserver som temporära skillnader vilka redovisas som uppskjuten skatteskuld.

Skatteskulder redovisas för troliga inkomstskattekostnader till följd av identifierade skatterisker. När det således är troligt att skattemyndigheten eller domstol inte kommer att godta en osäker inkomstskattemässig behandling enligt skattelagstiftningen justeras skatteskulden för uppskattat utfall. Skatteanspråk där justering av skatteskulden ej bedöms erforderlig rapporteras generellt som eventualförpliktelser.

» **Läs mer i Not 24** Eventualförpliktelser och eventualtillgångar.

! KÄLLA TILL OSÄKERHET I UPPSKATTNINGAR OCH KRITISKA BEDÖMNINGAR

Uppskjuten skatt

Volvokoncernen redovisar uppskjutna skattefordringar avseende underskottsavdrag. Uppskjutna skattefordringar redovisas efter att en grundlig bedömning gjorts för att säkerställa att det är sannolikt att tillräckliga skattepliktiga vinster kommer att genereras under kommande år för att möjliggöra att underskottsavdragen kommer kunna utnyttjas. Bedömningen grundar sig på en utvärdering av affärsplaner. Dessutom beaktas kvittningsmöjligheter av skattetillgångar och skatteskulder samt det faktum att en signifikant del av underskottsavdragen är hänförliga till länder med lång eller obegränsad nyttjandetid. Som en konsekvens av Covid-19-pandemin har innevarande års utvärdering av aktuella affärsplaner varit på en mer detaljerad nivå för att utvärdera eventuella risker. Utvärderingen har även inkluderat eventuella tidsmässiga begränsningar på vissa marknader.

Värderingsreserv redovisas för uppskjutna skattefordringar som inte bedöms kunna realiseras baserat på gällande prognos. I händelse av att verkligt utfall inte stämmer med prognosen eller om prognosen för kommande tidsperioder justeras kan förändringar behöva göras i värderingsreserven. Detta kan få betydlig påverkan på Volvokoncernens finansiella ställning och periodens resultat.

Osäkerhet i inkomstskattemässiga behandlingar och tvister

Volvokoncernen utvärderar löpande inkomstskattemässiga ställningstaganden för att besluta om en skatteskuld eller en eventualförpliktelse skall redovisas. Bedömningen grundar sig på flera faktorer, bland annat förändrade fakta och omständigheter, utvecklingen av ärendet och erfarenheter från liknande fall. Den faktiska utgången av inkomstskattemässiga ställningstaganden kan avvika från den förväntade utgången och väsentligt påverka framtida finansiella rapporter.

Fördelning av inkomstskatter	2020	2019
Aktuella skatter för perioden	–6.853	–9.809
Justering av aktuella skatter för tidigare perioder	278	1.016
Uppskjutna skatter som uppkommit eller återförts under perioden	926	–981
Omvärdering av uppskjutna skattefordringar	–194	–563
RR **Summa inkomstskatter**	**–5.843**	**–10.337**

10:1

Svensk inkomstskattesats uppgick till 21% (21) för år 2020. Av följande tabell framgår de främsta orsakerna till skillnaden i skattesats mellan svensk inkomstskattesats och Volvokoncernens effektiva skattesats med utgångspunkt från resultat efter finansiella poster.

Specifikation av effektiv skattesats, %	2020	2019
Svensk inkomstskattesats	**21**	**21**
Skillnad mellan inkomstskattesats i Sverige och övriga länder	3	2
Ej skattepliktiga intäkter	–3	–4
Ej avdragsgilla kostnader	1	0
Aktuella skatter hänförliga till tidigare år	–1	0
Omvärdering av uppskjutna skatter	1	2
Övriga skillnader	1	0
Effektiv skattesats för Volvokoncernen	**23**	**22**

10:2

Den effektiva skattesatsen för Volvokoncernen, per den 31 december 2020, påverkades framför allt av förändrad landsmix i koncernens intjäning.

Specifikation av uppskjutna skattefordringar och skatteskulder	31 dec 2020	31 dec 2019
Uppskjutna skattefordringar:		
Outnyttjade underskottsavdrag	2.186	2.547
Andra outnyttjade skatteavdrag	755	78
Internvinster i lager	1.270	1.570
Nedskrivning av varulager	499	684
Reserv för osäkra fordringar	1.068	1.130
Avsättningar för garantiåtaganden	2.861	3.756
Avsättningar för restvärdesrisker	274	312
Leasingskulder[1]	1.252	1.422
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	4.477	4.511
Avsättningar för strukturåtgärder	126	39
Mark	–	1.290
Övriga avdragsgilla temporära skillnader	5.714	6.287
Uppskjutna skattefordringar före avdrag för värderingsreserv	**20.481**	**23.626**
Värderingsreserv	–828	–689
Uppskjutna skattefordringar efter avdrag för värderingsreserv	**19.653**	**22.937**
Kvittning av uppskjutna skattefordringar och -skulder	–9.058	–9.695
BR **Uppskjutna skattefordringar netto**	**10.595**	**13.242**
Uppskjutna skatteskulder:		
Överavskrivningar fastigheter, maskiner och inventarier	1.552	1.914
Överavskrivningar leasingtillgångar	2.225	2.808
Nyttjanderättstillgångar, leasing	1.207	1.376
LIFO-värdering varulager	352	361
Kapitaliserad produkt- och programvaruutveckling	2.271	2.570
Obeskattade reserver	2.239	2.239
Övriga skattepliktiga temporära skillnader	2.472	2.775
Uppskjutna skatteskulder	**12.318**	**14.043**
Kvittning av uppskjutna skattefordringar och -skulder	–9.053	–9.700
BR **Uppskjutna skatteskulder netto**	**3.265**	**4.343**
Uppskjutna skattefordringar och -skulder, netto[1, 2]	**7.330**	**8.899**

10:3

1 Uppskjutna skattefordringar och skatteskulder redovisas i balansräkningen delvis netto efter beaktande av kvittningsmöjligheter. Uppskjutna skattefordringar och skatteskulder har värderats efter de skattesatser som förväntas gälla för den period då tillgången realiseras eller skulden regleras enligt de skattesatser och skatteregler som har beslutats eller antagits per balansdagen.

2 Omklassificering har gjorts av tillgångar och skulder som innehas för försäljning om 1.530 Mkr (84).

» **Läs mer i Not 3** Förvärv och avyttringar av aktier och verksamheter.

Värderingsreserven för uppskjutna skattefordringar uppgick till 828 Mkr (689) per den 31 december 2020. Den största delen av reserven, 690 Mkr (–), bestod av en skattekredit i Brasilien. För 2019 bestod största delen av reserven, 530 Mkr, av outnyttjade underskottsavdrag, främst hänförliga till Japan.

Per den 31 december 2020, uppgick Volvokoncernens outnyttjade underskottsavdrag brutto till 9.350 Mkr (9.243) vilka hänför sig till en uppskjuten skattefordran redovisad i balansräkningen om 2.186 Mkr (2.547). Av den totala uppskjutna skattefordran hänförlig till outnyttjade underskottsavdrag hänförde sig 929 Mkr (–) till Sverige och 884 Mkr (1.173) till Frankrike. I Sverige uppstod outnyttjade underskottsavdrag som en följd av begränsningar i fördelning av koncernbidrag.

De outnyttjade underskottsavdragen brutto förfaller enligt nedanstående tabell.

Förfallotid, outnyttjade underskottsavdrag brutto	31 dec 2020	31 dec 2019
efter 1 år	0	1.490
efter 2 år	5	430
efter 3 år	47	415
efter 4 år	164	347
efter 5 år	23	415
efter 6 år eller mer[1]	9.110	6.145
Summa[2]	**9.350**	**9.243**

10:4

1 Underskottsavdrag med lång eller obegränsad nyttjandetid var i huvudsak hänförligt till Sverige och Frankrike. Underskottsavdrag med obegränsad nyttjandetid uppgick till 8.839 Mkr (5.790) vilket motsvarade 95% (63) av de totala outnyttjade underskottsavdragen.

2 Omklassificering har gjorts av tillgångar och skulder som innehas för försäljning om 1.437 Mkr (–).

» **Läs mer i Not 3** Förvärv och avyttringar av aktier och verksamheter.

Förändring i uppskjutna skattefordringar och -skulder, netto	2020	2019
Uppskjutna skattefordringar och -skulder, netto, ingående balans	**8.899**	**9.377**
Redovisat i resultaträkningen	732	–1.544
Redovisat i övrigt totalresultat, varav:		
Omvärdering av förmånsbestämda pensionsplaner	406	807
Omvärdering av aktieinnehav värderade till verkligt värde	–	–4
Omklassificering av tillgångar och skulder som innehas för försäljning	–1.446	–84
Effekt av ändrade valutakurser samt övriga förändringar	–1.261	347
Uppskjutna skattefordringar och -skulder, netto per 31 december	**7.330**	**8.899**

10:5

Det ansamlade belopp avseende outdelade vinstmedel i utländska dotterföretag, vilket Volvokoncernen för närvarande har för avsikt att på obestämd tid återinvestera utanför Sverige och för vilket uppskjutna skatter ej har beaktats, var vid årets slut 28 miljarder kronor (30). Outdelade vinstmedel som finns i länder där utdelningen är skattefri har exkluderats.

» **Läs mer i Not 4** Mål och policy med avseende på finansiell risk avseende hur Volvokoncernen hanterar valutaexponering av eget kapital.

11 INNEHAV UTAN BESTÄMMANDE INFLYTANDE

REDOVISNINGSPRINCIP

Ägare med ett innehav utan bestämmande inflytande har ett begränsat ägande av aktier och röstandel i ett dotterföretag, därmed även en begränsad rätt till dotterföretagets egna kapital. Innehav utan bestämmande inflytandes andel av det egna kapitalet redovisas separat från moderbolagets egna kapital. Vid förvärv beräknas innehav utan bestämmande inflytande till det verkliga värdet eller till den proportionella andelen av det förvärvade bolagets nettotillgångar. Förändringar i ägarandelar som inte resulterar i en förändring av bestämmande inflytande redovisas inom eget kapital.

Volvokoncernen har några få icke helägda dotterföretag varav Shandong Lingong Construction Machinery Co. (Lingong), i Kina, är det största bolaget med innehav utan bestämmande inflytande. Ägare med innehav utan bestämmande inflytande innehar 30% ägande i bolaget. Under 2020 uppgår resultatet för innehavet utan bestämmande inflytande i Lingong till 742 Mkr (614). Det ackumulerade beloppet tillhörande innehav utan bestämmande inflytande inom eget kapital i Lingong uppgår till 2.806 Mkr (3.043).

Nedan följer finansiell information i sammandrag för Shandong Lingong Construction Machinery Co.

Resultaträkning i sammandrag	2020	2019
Nettoomsättning	24.814	20.851
Rörelseresultat	2.734	2.358
Periodens resultat	**2.474**	**2.046**
Övrigt totalresultat[1]	–704	97
Periodens totalresultat[1]	**1.770**	**2.143**
Utdelning till ägare utan bestämmande inflytande	768	–

11:1

Balansräkning i sammandrag	31 dec 2020	31 dec 2019
Anläggningstillgångar	3.589	3.334
Kortfristiga placeringar och likvida medel	5.564	5.239
Omsättningstillgångar	14.809	13.325
Summa tillgångar	**23.962**	**21.898**
Långfristiga skulder	702	217
Kortfristiga skulder	13.906	11.536
Summa skulder	**14.608**	**11.753**
Eget kapital hänförligt till AB Volvos aktieägare[1]	6.548	7.101
Innehav utan bestämmande inflytande[1]	2.806	3.043

11:2

1 Inkluderar valutakursdifferenser hänförliga till omräkning av bolagets eget kapital i Volvokoncernen.

12 IMMATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

REDOVISNINGSPRINCIP

Volvokoncernen tillämpar anskaffningsvärdemetoden vid redovisning av immateriella anläggningstillgångar bestående av goodwill, kapitaliserad produkt- och programutveckling samt övriga immateriella tillgångar.

Goodwill

Goodwill redovisas som en immateriell anläggningstillgång med obestämbar nyttjandeperiod. För ej avskrivningsbara tillgångar såsom goodwill sker, utöver vid indikation, en årlig prövning av ett eventuellt nedskrivningsbehov. Goodwill fördelas och prövas på nivån för kassagenererande enheter vilka är identifierade som Volvokoncernens rörelsesegment. Om det redovisade värdet för den prövade kassagenererande enheten överstiger det beräknade återvinningsvärdet, redovisas skillnaden som en nedskrivning. Återvinningsvärdet för en kassagenererande enhet bestäms baserat på nyttjandevärdet. Volvokoncernens modell för värdering är baserad på en diskonterad kassaflödesmodell med en prognosperiod om fem år. Värderingen baseras på en finansiell plan vilken är en del av Volvokoncernens finansiella planeringsprocess och tillika ledningens bästa bedömning om verksamhetens utveckling. Antaganden om marknadens långsiktiga tillväxt bortom prognosperioden uppgår till 2% (2) och den egna verksamhetens utveckling i förhållande till denna ligger till grund för bedömningen. Volvokoncernen förväntas i modellen bibehålla en stabil kapitaleffektivitet över tid. Andra faktorer som beaktas i beräkningen är rörelseresultat, mix av varor och tjänster, omkostnader och investeringsbehov. Volvokoncernen använder en diskonteringsränta som för 2020 är beräknad till 10% (10) före skatt.

Under 2020 har det beräknade återvinningsvärdet på Volvokoncernens verksamheter överstigit det redovisade värdet för alla rörelsesegment, således har ingen nedskrivning redovisats. Volvokoncernen har också analyserat huruvida en negativ justering med flera procentenheter på gjorda antaganden för diskonteringsränta och rörelseresultatet skulle resultera i nedskrivning av goodwill. Utifrån den analysen föreligger det inte något nedskrivningsbehov för något av rörelsesegmenten. De operationella faktorer som tillämpats i värderingen baseras på ledningens strategi och kan indikera bättre värden än historiskt utfall för de olika rörelsesegmenten. Koncernen verkar även i en cyklisk bransch varför utfallet kan variera över tid.

Eftersom headroom varierar mellan olika rörelsesegment är de i olika grad känsliga för förändringar i ovanstående antaganden. Volvokoncernen följer därför löpande utvecklingen för de rörelsesegment vars headroom är beroende av att Volvokoncernens bedömningar infrias. Instabilitet i marknadens återhämtning och volatilitet i räntor och valutor kan leda till indikation på nedskrivningsbehov. Redogörelse över de viktigaste faktorerna som påverkar Volvokoncernens framtida resultatutveckling framgår av beskrivningen över Volvokoncernens rörelsesegment samt i avsnittet om Riskhantering.

Forskning och utveckling

Utgifter för utveckling av nya produkter och programvaror redovisas som immateriella tillgångar om sådana utgifter med hög säkerhet kommer att leda till framtida ekonomiska fördelar för företaget. Immateriella tillgångar skrivs 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 kostnader avseende forskning och utveckling redovisas i resultaträkningen när de uppstår.

Volvokoncernen har utvecklat en process för att driva produktutvecklingsprojekt, vilken är indelad i sex faser med fokus på olika delar av projektarbetet. Varje fas börjar och slutar med en avstämningspunkt, så kallad gate, vars kriterier måste uppfyllas för att projektets beslutande kommitté skall tillåta att projektet gå vidare till nästa fas. Under industrialiseringsfasen förbereds industrisystemet för serieproduktion och produkten lanseras. En motsvarande process är framtagen för mjukvaruutvecklingsprojekt.

Övriga immateriella tillgångar

Övriga immateriella tillgångar består av varumärken, återförsäljarnätverk, licenser och andra rättigheter. Vid deltagande i industriella projekt i samarbete med andra företag erlägger Volvokoncernen i vissa fall en inträdesavgift för att deltaga i projekten. Dessa inträdesavgifter aktiveras som en immateriell tillgång.

Avskrivning och nedskrivning med bestämbara nyttjandeperioder

Immateriella tillgångar undantaget goodwill skrivs av linjärt över deras uppskattade nyttjandeperiod. Avskrivningar baseras på tillgångarnas anskaffningsvärden, i förekommande fall reducerade med nedskrivningar, och bedömda nyttjandeperioder. Avskrivningar redovisas i respektive funktion till vilken de tillhör, vilket innebär att avskrivningar avseende produktutveckling redovisas som kostnader för forskning och utveckling i resultaträkningen. Prövning av ett eventuellt nedskrivningsbehov för avskrivningsbara tillgångar sker om det föreligger en indikation på att en anläggningstillgång har minskat i värde. Dessutom sker en årlig nedskrivningsprövning av kapitaliserade utvecklingsutgifter för produkter och programvaror som ännu inte har tagits i bruk. Om det beräknade återvinningsvärdet understiger det redovisade värdet görs en nedskrivning till tillgångens återvinningsvärde. Återvinningsvärdet är det högre av verkligt värde minus försäljningskostnader och nyttjandevärdet. Nyttjandevärdet beräknas som nuvärdet av framtida kassaflöden som tillgången väntas ge upphov till på egen hand, eller från den lägsta kassagenererande enheten som tillgången kan hänföras till.

Avskrivningstid	
Varumärken	Max 5 år
Distributionsnätverk	10 år
Produkt- och programvaruutveckling	3–8 år
Övriga imateriella tillgångar	3–5 år

KÄLLA TILL OSÄKERHET I UPPSKATTNINGAR OCH KRITISKA BEDÖMNINGAR

Nedskrivning av goodwill och övriga immateriella anläggningstillgångar

Nedskrivningsprövning av goodwill och kapitaliserade utvecklingsutgifter som ännu inte har tagits i bruk sker årligen samt om det finns indikationer på ett nedskrivningsbehov. Övriga immateriella anläggningstillgångar, med bestämbara nyttjandeperioder, testas om det finns indikationer på ett nedskrivningsbehov. Eftersom utbrottet av Covid-19 är en händelse och indikation på nedskrivningsbehov har ytterligare nedskrivningstester på både goodwill och aktiverade utvecklingskostnader genomförts under 2020 för att återspegla osäkerheten och den uppskattade effekten på Volvokoncernens ekonomiska resultat. Vid genomförande av nedskrivningstester sker uppskattningar för att bestämma återvinningsvärdet för kassagenererande enheter. Återvinningsvärdet baseras på företagsledningens uppskattning av framtida kassaflöden, vilka baseras på interna affärsplaner och prognoser. Även om företagsledningen anser att uppskattade framtida kassaflöden och andra gjorda antaganden är rimliga så föreligger osäkerheter vilket i hög grad kan påverka gjorda värderingar. Som beskrivs i redovisningsprinciper för goodwill, varierar headroom mellan de olika rörelsesegmenten och är således i olika grad känslig för förändringar i antaganden och omvärldsfaktorer.

Immateriella anläggningstillgångar, anskaffningsvärden	Goodwill	Kapitaliserad produkt- och programvaruutveckling	Övriga immateriella tillgångar	Summa immateriella anläggningstillgångar
Ingående balans 2019	**24.135**	**49.122**	**8.511**	**81.768**
Investeringar[1]	–	3.772	174	**3.946**
Försäljningar/utrangeringar	–	–28	–17	**–45**
Förvärvade och avyttrade verksamheter[1]	–38	–	0	**–38**
Omräkningsdifferenser	628	314	212	**1.153**
Omklassificering vid försäljning[1]	–1.720	–4.754	–2.876	**–9.349**
Omklassificeringar och övrigt	–24	5	–48	**–67**
Anskaffningsvärde per den 31 december 2019	**22.981**	**48.431**	**5.956**	**77.369**
Investeringar[1]	–	2.263	759	**3.023**
Försäljningar/utrangeringar	–	–3.829	–326	**–4.155**
Förvärvade och avyttrade verksamheter[1]	–13	–	0	**–13**
Omräkningsdifferenser	–1.229	–714	–354	**–2.297**
Omklassificering vid försäljning[1]	499	796	841	**2.136**
Omklassificeringar och övrigt	–10	–287	–31	**–328**
Anskaffningsvärde per den 31 december 2020	**22.228**	**46.661**	**6.846**	**75.735**

12:1

Immateriella anläggningstillgångar, ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar	Goodwill	Kapitaliserad produkt- och programvaruutveckling	Övriga immateriella tillgångar	Summa immateriella anläggningstillgångar
Ingående balans 2019	–	**37.039**	**6.625**	**43.664**
Avskrivningar	–	2.680	283	**2.963**
Nedskrivningar	–	0	0	**0**
Försäljningar/utrangeringar	–	–31	–17	**–47**
Förvärvade och avyttrade verksamheter[1]	–	–	0	**0**
Omräkningsdifferenser	–	293	133	**425**
Omklassificering vid försäljning[1]	–	–4.447	–1.806	**–6.254**
Omklassificering och övrigt	–	0	–50	**–50**
Ackumulerade avskrivningar per den 31 december 2019	**–**	**35.533**	**5.168**	**40.700**
Avskrivningar	–	2.818	175	**2.993**
Nedskrivningar	–	0	150	**150**
Försäljningar/utrangeringar	–	–3.824	–326	**–4.150**
Förvärvade och avyttrade verksamheter[1]	–	–	0	**0**
Omräkningsdifferenser	–	–634	–230	**–864**
Omklassificering vid försäljning[1]	–	2.134	499	**2.632**
Omklassificeringar och övrigt	–	–302	–4	**–305**
Ackumulerade avskrivningar per den 31 december 2020	**–**	**35.725**	**5.432**	**41.157**
BR **Nettovärde enligt balansräkning per den 31 december 2019[2]**	**22.981**	**12.899**	**788**	**36.668**
BR **Nettovärde enligt balansräkning per den 31 december 2020[2]**	**22.228**	**10.936**	**1.414**	**34.577**

12:2

1 ❯❯ **Läs mer i Not 3** Förvärv och avyttringar av aktier och verksamheter, för en beskrivning av förvärvade och avyttrade verksamheter samt tillgångar och skulder som innehas för försäljning.

2 Anskaffningsvärde minus ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar.

Goodwill per rörelsesegment	31 dec 2020	31 dec 2019
Lastbilar	11.993	11.983
Anläggningsmaskiner	8.568	9.198
Bussar	1.008	1.083
Övriga affärsområden	659	717
Totalt goodwillvärde	**22.228**	**22.981**

12:3

13 MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

REDOVISNINGSPRINCIP

Volvokoncernen tillämpar anskaffningsvärdemetoden för värdering av materiella anläggningstillgångar bestående av fastigheter, maskiner, inventarier och förvaltningsfastigheter samt tillgångar i operationell leasing.

Byggnader inkluderar rörelsefastigheter och förvaltningsfastigheter. Förvaltningsfastigheter är fastigheter som innehas i syfte att erhålla hyresintäkter och värdestegring. Förvaltningsfastigheter redovisas till anskaffningsvärde. Upplysningar om förvaltningsfastigheters verkliga värde beräknas internt enligt direktavkastningsmetoden eftersom observerbara marknadsindata inte finns tillgängliga. Avkastningskravet är baserat på faktiska förhållanden på fastighetsmarknaden för jämförbara fastigheter med jämförbart läge. Tillämpad värderingsmetod faller således in under nivå 3 i värderingshierarkin och det har inte skett några förändringar i värderingsmetod under året. Mark inkluderar mark och markanläggningar. Maskiner och inventarier avser produktionsutrustning såsom maskiner, typbundna verktyg och övriga inventarier. Pågående nyanläggningar avser anläggningar under uppförande inklusive förskottsbetalningar. Nyttjanderättstillgångar hänförs till leasingkontrakt där Volvokoncernen är leasetagare.

Tillgångar i operationell leasing ägs till största del av Volvokoncernen. Dessa transaktioner redovisas i enlighet med reglerna för operationell leasing och består av operationella leasingavtal med kunder inom Financial Services och uthyrningsverksamhet som avser att handha fordon för uthyrning inom Industriverksamheten. Tillgångar inom uthyrningsverksamheten leasas till viss del av Volvokoncernen och vidareuthyrs sedan till kunder som operationella leasingavtal. Försäljning med återköpsåtaganden inom Industriverksamheten redovisas även som tillgångar i operationell leasing.

›› Läs mer i Not 7 Intäkter om försäljning med återköpsåtaganden.

›› Läs mer i Not 14 Leasing om nyttjanderättstillgångar och tillgångar i operationell leasing.

Avskrivning och nedskrivning

Byggnader, maskiner, inventarier och förvaltningsfastigheter skrivs av över uppskattad nyttjandeperiod. Mark är inte avskrivningsbart. Avskrivningarna redovisas linjärt baserat på tillgångarnas anskaffningsvärde, i förekommande fall reducerade med restvärde, och bedömda nyttjandeperioder. Nyttjanderättstillgångar skrivs i allmänhet av linjärt över leasingperioden. Tillgångar i operationell leasing skrivs av linjärt över kontraktsperioden. Under avtalsperioden justeras det avskrivningsbara beloppet med accelererade avskrivningar och/eller nedskrivningar. Justeringen redovisas i resultaträkningen för att motsvara uppskattat framtida nettoförsäljningsvärde för att kontinuerligt återspegla potentiella restvärderisker vid slutet av kontraktstiden. Avskrivningar redovisas i respektive funktion de tillhör. Prövning av ett eventuellt nedskrivningsbehov sker om det föreligger en indikation på att en anläggningstillgång har minskat i värde genom att beräkna återvinningsvärdet vilket är det högre beloppet av tillgångens nettoförsäljningsvärde och nyttjandevärde.

Avskrivningstid	
Typbundna verktyg	3–8 år
Operationell leasing, Uthyrningsverksamhet	3–5 år
Försäljning med återköpsåtaganden	3–5 år
Maskiner och inventarier	5–20 år
Byggnader och förvaltningsfastigheter	20–50 år
Markanläggningar	20 år

13:1

KÄLLA TILL OSÄKERHET I UPPSKATTNINGAR OCH KRITISKA BEDÖMNINGAR

Nedskrivning av materiella anläggningstillgångar

Nedskrivningsprövning genomförs om det föreligger indikation på att en materiell anläggningstillgång har minskat i värde. Nedskrivningsprövningen baseras på en bedömning av återvinningsvärdet för en tillgång, eller den kassagenererande enhet som tillgången tillhör. För att bestämma återvinningsvärdet används uppskattade framtida kassaflöden, vilka baseras på interna affärsplaner och prognoser. Även om företagsledningen anser att uppskattade framtida kassaflöden och andra gjorda antagande är rimliga så föreligger osäkerheter vilket i hög grad kan påverka gjorda värderingar.

Restvärdesrisker

Volvokoncernen är utsatt för restvärdesrisker avseende tillgångar i operationell leasing vilket är risken för att Volvokoncernen i framtiden kan komma att behöva avyttra begagnade fordon med förlust om värdeutvecklingen för dessa produkter är sämre än vad som förutsågs vid kontraktets ingång. Vid bedömning av restvärdesrisker görs beräkningar av begagnade fordons framtida nettoförsäljningsvärde (verkligt marknadsvärde). Det beräknade framtida nettoförsäljningsvärdet för fordonet vid slutet av kontraktsperioden följs kontinuerligt på individuell basis. Lägre priser för begagnade fordon kan således få en negativ påverkan på Volvokoncernens rörelseresultat. Höga lagernivåer i lastbils- respektive anläggningsmaskinsbranschen och låg efterfrågan kan få en negativ påverkan på priserna på nya och begagnade fordon. Vid bedömning av framtida nettoförsäljningsvärden för varje fordon som inkluderas i tillgångar i operationell leasing tar företagsledningen hänsyn till nuvarande begagnatpris. Prisnivån påverkas av värdet av tilläggsutrustning, antal körda mil, nuvarande skick, förväntad framtida prisutveckling, alternativa distributionskanaler, ledtider för lager, reparations- och renoveringskostnader, hanteringskostnader, indirekta kostnader i samband med försäljning av begagnade fordon samt lagkrav. På grund av utbrottet av Covid-19 har en omfattande analys gjorts under 2020 för att utvärdera effekterna på det uppskattade nettoförsäljningsvärdet för begagnade fordon. En förlängning eller försämring av Covid-19-pandemin kan leda till ytterligare prispress och/eller en ökning av återlämnandegraden för begagnade fordon, vilket kan ge upphov till accelererade avskrivningar och/eller nedskrivningar.

Omklassificeringar

Omklassificeringar och övrigt presenterade i tabellerna 13:2 och 13:3 består till största delen av pågående nyanläggningar, uthyrningsverksamhet och tillgångar avseende försäljning med återköpsåtaganden (buyback och tradebacks).

För pågående nyanläggningar sker omklassificering när tillgången är tillgänglig för användning genom att flytta tillgången till respektive kategori inom fastigheter, maskiner och inventarier.

För uthyrningsverksamhet och försäljning med återköpsåtaganden uppstår omklassificering när fordon säljs eller hyrs ut till kunder genom att flytta fordon från varulager till tillgångar i operationell leasing. Om fordonet återtas vid slutet av återköpsåtagandeperiodens eller leasingperiodens slut, omklassificeras fordonet åter till varulager.

Förvaltningsfastigheter

Förvaltningsfastigheternas anskaffningsvärde uppgick på balansdagen till 93 Mkr (91). Årets omklassificeringar uppgick till 0 Mkr (0). De ackumulerade avskrivningarna uppgick på balansdagen till 33 Mkr (28), varav 4 Mkr (4) är hänförligt till 2020. Det bokförda värdet uppgick till 60 Mkr (63). Förvaltningsfastigheternas verkliga värde på balansdagen uppgick till 91 Mkr (94) och 97% (98) av förvaltningsfastigheternas uthyrningsbara yta har under året varit uthyrd. Rörelseresultatet har påverkats av hyresintäkter från förvaltningsfastigheter som uppgick till 11 Mkr (11) samt direkta kostnader som uppgick till 7 Mkr (7).

Materiella anläggningstillgångar, anskaffningsvärde	Fastigheter, maskiner, inventarier och förvaltningsfastigheter.					Tillgångar i operationell leasing[1]			
	Byggnader	Mark	Maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar	Nyttjanderättstillgångar[1]	Operationell leasing	Uthyrningsverksamhet	Försäljning med återköpsåtaganden[2]	**Summa materiella anläggningstillgångar**
Ingående balans 2019	**39.423**	**12.514**	**85.591**	**5.801**	**–**	**31.832**	**6.096**	**25.233**	**206.490**
Övergångseffekt IFRS 16[4]	–715	–78	–501	–	7.503	–	–	–	**6.209**
Investeringar	502	335	2.198	5.094	1.914	9.944	0	0	**19.987**
Försäljningar/utrangeringar	–284	–284	–3.474	–5	–200	–11.268	0	0	**–15.514**
Förvärvade och avyttrade verksamheter[3]	–	–	–8	–	–34	–	–	–	**–43**
Omräkningsdifferenser	1.264	643	1.644	29	189	1.069	210	304	**5.352**
Omklassificering vid försäljning[3]	–9.074	–6.297	–9.073	–79	–830	–	–	–188	**–25.540**
Omklassificeringar och övrigt	1.729	128	2.084	–3.954	164	826	–963	–49	**–34**
Anskaffningsvärde per den 31 december 2019	**32.847**	**6.962**	**78.460**	**6.887**	**8.706**	**32.402**	**5.343**	**25.301**	**196.908**
Investeringar	480	45	1.523	3.686	1.612	8.564	–	–	**15.910**
Försäljningar/utrangeringar	–502	–150	–2.758	–2	–580	–10.669	–	–	**–14.661**
Förvärvade och avyttrade verksamheter[3]	–94	–3	–172	–	–	–	–	–	**–270**
Omräkningsdifferenser	–2.246	–453	–5.252	–370	–663	–2.288	–454	–1.475	**–13.191**
Omklassificering vid försäljning[3]	–129	–72	2.150	–96	–72	–	–	–206	**1.576**
Omklassificeringar och övrigt	1.298	216	2.002	–3.489	449	–275	–188	–288	**–275**
Anskaffningsvärde per den 31 december 2020	**31.655**	**6.544**	**75.964**	**6.617**	**9.452**	**27.734**	**4.701**	**23.332**	**185.998**

13:2

1 » **Läs mer i Not 14** Leasing, om nyttjanderättstillgångar och tillgångar i operationell leasing.

2 » **Läs mer i Not 7** Intäkter, om försäljning med återköpsåtaganden.

3 » **Läs mer i Not 3** Förvärv och avyttringar av aktier och verksamheter, för en beskrivning av förvärvade och avyttrade verksamheter samt tillgångar och skulder som innehas för försäljning.

4 Den ingående balansen för 2019 är omräknad till följd av implementeringen av IFRS 16.

Materiella anläggningstillgångar, ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar	Fastigheter, maskiner, inventarier och förvaltningsfastigheter					Tillgångar i operationell leasing[1]			
	Byggnader	Mark	Maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar	Nyttjanderättstillgångar[1]	Operationell leasing	Uthyrningsverksamhet	Försäljning med återköpsåtaganden[2]	**Summa materiella anläggningstillgångar**
Ingående balans 2019	**20.805**	**1.390**	**65.446**	**15**	**–**	**9.643**	**1.730**	**8.685**	**107.714**
Övergångseffekt IFRS 16[4]	–219	–10	–279	–	508	–	–	–	**0**
Avskrivningar	1.436	101	4.736	–	2.125	4.708	1.016	2.554	**16.676**
Nedskrivningar	5	–2	0	–	0	0	27	916	**946**
Försäljningar/utrangeringar	–201	–23	–3.299	–	–92	–5.105	–	–	**–8.720**
Förvärvade och avyttrade verksamheter[3]	0	–	–8	–	–3	0	–	–	**–11**
Omräkningsdifferenser	663	32	1.225	–	–3	323	64	111	**2.415**
Omklassificering vid försäljning[3]	–5.443	–199	–7.641	–	–379	–	–	–47	**–13.710**
Omklassificeringar och övrigt	21	10	–164	–	–188	231	–1.308	–3.829	**–5.226**
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar per den 31 december 2019	**17.068**	**1.299**	**60.016**	**15**	**1.968**	**9.800**	**1.529**	**8.391**	**100.084**
Avskrivningar	1.226	75	4.271	–	2.021	4.574	729	3.059	**15.954**
Nedskrivningar	–6	9	1	–	0	0	–11	1.510	**1.502**
Försäljningar/utrangeringar	–424	–10	–2.618	–	–355	–4.805	–	–	**–8.211**
Förvärvade och avyttrade verksamheter[3]	–38	–1	–152	–	0	0	–	–	**–191**
Omräkningsdifferenser	–1.119	–79	–3.159	–	–218	–682	–131	–401	**–5.790**
Omklassificering vid försäljning[3]	–34	–13	1.375	–	167	–	–	33	**1.527**
Omklassificeringar och övrigt	15	–4	–79	–15	–84	–375	–483	–4.929	**–5.955**
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar per den 31 december 2020	**16.688**	**1.276**	**59.656**	**0**	**3.498**	**8.511**	**1.632**	**7.662**	**98.923**
BR **Nettovärde enligt balansräkning per 31 december 2019[5]**	**15.779**	**5.663**	**18.444**	**6.872**	**6.738**	**22.602**	**3.814**	**16.910**	**96.822**
BR **Nettovärde enligt balansräkning per 31 december 2020[5]**	**14.967**	**5.268**	**16.308**	**6.617**	**5.953**	**19.223**	**3.069**	**15.670**	**87.075**

13:3

1 » **Läs mer i Not 14** Leasing, om nyttjanderättstillgångar och tillgångar i operationell leasing.

2 » **Läs mer i Not 7** Intäkter, om försäljning med återköpsåtaganden.

3 » **Läs mer i Not 3** Förvärv och avyttringar av aktier och verksamheter, för en beskrivning av förvärvade och avyttrade verksamheter samt tillgångar och skulder som innehas för försäljning.

4 Den ingående balansen för 2019 är omräknad till följd av implementeringen av IFRS 16.

5 Anskaffningsvärde minus ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar.

14 LEASING

REDOVISNINGSPRINCIP

Volvokoncernen som leasegivare

Leasingavtal definieras i två kategorier, operationella och finansiella, beroende på avtalens finansiella innebörd.

Operationell leasing erbjuds av Financial Services (operationella leasingavtal) och av Industriverksamheten (avtal inom uthyrningsverksamhet). Även försäljning med återköpsåtaganden (buybacks och tradebacks) redovisas i enlighet med reglerna för operationell leasing när kunden har ett betydande ekonomiskt incitament att sälja tillbaka fordonet och kontrollen därmed inte anses vara överförd till kunden. Operationella leasingavtal redovisas som materiella anläggningstillgångar inom tillgångar i operationell leasing och värderas till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar. Tillgångens anskaffningsvärde utgörs av kostnaden för anskaffningen och eventuella initiala direkta utgifter relaterade till kontraktet. Avskrivning av tillgångar redovisas linjärt över kontraktstiden. Under perioden justeras avskrivningarna via resultaträkningen i förhållande till det beräknade framtida nettoförsäljningsvärdet för att reflektera restvärdesrisken vid slutet av kontraktsperioden. Leasingintäkten är jämnt fördelad över kontraktsperioden och redovisas inom nettoomsättningen.

» **Läs mer i Not 7** Intäkter, om försäljning med återköpsåtaganden.

» **Läs mer i Not 13** Materiella anläggningstillgångar, om restvärdesrisker relaterat till tillgångar i operationell leasing.

Finansiell leasing erbjuds av Financial Services. Eftersom Industriverksamheten tillverkar de fordon som leasas från Financial Services till kunderna agerar Volvokoncernen som en tillverkare som är leasegivare. Följaktligen ger en finansiell leasingtillgång upphov till en vinst som redovisas inom Industriverksamheten. Finansiella leasingkontrakt redovisas som lång- och kortfristiga kundfinansieringsfordringar inom Financial Services. Tillgången värderas till ett belopp som motsvarar nettoinvesteringen i leasingkontraktet, dvs bruttoinvesteringen (framtida minimileaseavgifter och ej garanterat restvärde) diskonterad med räntan i det finansiella leasingkontraktet minskat med ej intjänade finansiella intäkter samt reserv för förväntade kreditförluster. Reserver för förväntade kreditförluster beaktas i värderingen av kundfinansieringsfordringar vid första redovisningstillfället och omvärderas under kontraktsperioden. Leasingintäkten redovisas som ränteintäkt inom nettoomsättningen i Financial Services. Variabla leasingavgifter som inte beror på ett index eller en räntesats redovisas som intäkt när de uppstår. Erhållna betalningar från finansiella leasingkontrakt fördelas mellan ränteintäkter och amortering av fordran.

» **Läs mer i Not 15** Kundfinansieringsfordringar om finansiell leasing.

Volvokoncernen som leasetagare

Leasingavtal redovisas som nyttjanderättstillgångar samt räntebärande leasingskulder i balansräkningen. Leasingskulder redovisas inom övriga lån och värderas till nuvärdet av framtida leasingavgifter. Leasingavgifterna diskonteras med användning av en räntesats som reflekterar vad Volvokoncernen skulle behöva betala för en finansiering genom lån för att förvärva en motsvarande tillgång, med motsvarande säkerhet och motsvarande period. Nyttjanderättstillgångar presenteras som materiella anläggningstillgångar och värderas till anskaffningsvärdet med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar. Kostnaden för en nyttjanderättstillgång omfattar det initiala beloppet av leasingskulden, justerat för leasingavgifter som betalats före inledningsdatumet, efter avdrag för eventuella förmåner som erhållits. Dessutom inkluderas initiala direkta utgifter samt en uppskattning av kostnader för nedmontering, bortforsling eller återställande av den underliggande tillgången. Avskrivning av tillgången redovisas linjärt över kontraktsperioden, eller över tillgångens nyttjandeperiod om äganderätten överförs till Volvokoncernen vid slutet av leasingperioden. Leasingkostnaden redovisas som avskrivning av tillgången inom rörelseresultatet samt räntekostnader inom finansnettot. Betalningar fördelas mellan erlagd ränta och amortering av leasingskulden.

Leasingavtal med Volvokoncernen som leasetagare är framförallt avtal avseende fastigheter (såsom kontorsbyggnader, lagerlokaler och återförsäljarlokaler), tjänstebilar och produktionsutrustning. För leasing av fastigheter och tjänstebilar utgör servicekomponenterna normalt en betydande del av kontrakten varmed den leasade tillgången och servicen separeras. Servicekomponenterna redovisas som rörelsekostnader och ingår inte i nyttjanderättstillgången och leasingskulden. För andra leasingavtal ingår både den leasade tillgången och servicen i nyttjanderättstillgången och leasingskulden.

Om leasingavtalet innehåller variabla leasingavgifter som inte beror på ett index eller en räntesats, eller inkluderar en tillgång med lågt värde eller har en leasingperiod som är tolv månader eller kortare redovisas leasingbetalningarna som rörelsekostnader när de uppstår.

Under 2020 lade IASB till en lättnadsregel för leasetagare avseende redovisning av hyresrabatter med anledning av Covid-19. Volvokoncernen tillämpar inte lättnadsregeln eftersom de kontraktsförändringar som förhandlats fram som en direkt följd av Covid-19 pandemin i Volvokoncernen under året inte varit materiella.

! KÄLLA TILL OSÄKERHET I UPPSKATTNINGAR OCH KRITISKA BEDÖMNINGAR

Värdering av leasingskulder och nyttjanderättstillgångar

Vid ingången av leasingavtal görs bedömningar relaterade till avtalets omfattning, leasingperioden och den räntesats som används för att diskontera framtida leasingavgifter vilka påverkar värderingen av leasingskulden och nyttjanderättstillgången.

Bedömning av avtalets omfattning inkluderar antaganden huruvida en leasad tillgång och/eller en servicekomponent identifieras i kontraktet. I kombinerade kontrakt fördelas det totala kontraktsbeloppet mellan den leasade tillgången och servicen genom att använda ett fristående marknadspris.

Även vid fastställande av kontraktets leasingperiod krävs en bedömning. Leasingperioden inkluderar den icke uppsägningsbara perioden. Om Volvokoncernen är rimligt säker på att utnyttja en möjlighet att förlänga leasingavtalet eller på att inte utnyttja ett alternativ att säga upp leasingavtalet i förtid, beaktas detta vid fastställandet av leasingperioden. Kontrakten innehåller en mängd olika villkor. Förlängningsoptioner samt möjligheten att säga upp kontrakt i förtid avser främst fastighetskontrakt. Således utvärderas alla relevanta fakta och omständigheter som skapar ett ekonomiskt incitament att inkludera valfria perioder. Vikten av den underliggande tillgången i verksamheten och dess plats, tillgänglighet av lämpliga alternativ, betydande förbättringar på tillgången, hyresnivån under förlängningsperioder jämfört med marknadspriset samt tidigare praxis är exempel på faktorer som inkluderas i analysen. Leasingperioden bestäms på individuell basis och omvärderas om en option utnyttjas.

Bedömningar krävs också för att bestämma räntesatsen som används för att diskontera framtida leasingavgifter och om den implicita räntan i leasingkontraktet enkelt kan fastställas och användas eller om Volvokoncernens marginella upplåningsränta skall användas.

Volvokoncernen som leasegivare

Leasingintäkter	31 dec 2020	31 dec 2019
Finansiella leasingavtal		
Finansiella intäkter från kundfinansieringsfordringar	2.625	2.738
Summa	**2.625**	**2.738**
Operationella leasingavtal		
Leasingintäkter från tillgångar i operationell leasing	11.532	12.305
Summa	**11.532**	**12.305**

14:1

Under 2020 uppgick vinsten från försäljning av fordon föremål för finansiella leasingavtal till 2.863 Mkr (3.959) och redovisades inom Industriverksamheten.

Framtida inbetalningar från ej uppsägningsbara finansiella och operationella leasingavtal (minimileasingavgifter exklusive försäljning med återköpsåtaganden) uppgick den 31 december 2020 till 70.293 Mkr (75.198).

» **Läs mer i Not 15** Kundfinansieringsfordringar om finansiell leasing.

Löptidsanalys för fordringar av leasingavgifter	Finansiell leasing	Operationell leasing
2021	20.268	7.775
2022	14.341	5.553
2023	9.179	3.406
2024	4.869	1.569
2025	2.028	657
2026 eller senare	462	186
Summa odiskonterade leasingavgifter	**51.147**	**19.146**
Ej garanterade restvärden	917	
Ej intjänade finansiella intäkter	–3.631	
Reserv för osäkra fordringar avseende framtida inbetalningar	–1.287	
Kundfinansieringsfordringar (kort- och långfristiga)	**47.146**	

14:2

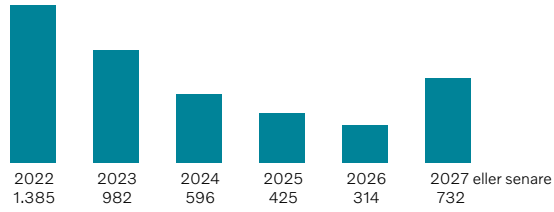
Volvokoncernen som leasetagare

Leasingskulder	31 dec 2020	31 dec 2019
Långfristiga leasingskulder	4.434	5.334
Kortfristiga leasingskulder	1.552	1.755
Summa leasingskulder[1]	**5.986**	**7.089**

14:3

1 Långfristiga och kortfristiga leasingskulder uppgående till 377 Mkr (0) respektive 124 Mkr (0) har omklassificerats till skulder som innehas för försäljning,
» **Läs mer i Not 3** Förvärv och avyttringar av aktier och verksamheter.

Löptidsanalys långfristiga leasingskulder, Mkr



14:4

Under 2020 uppgick det totala kassautflödet för leasingavtal till 3.231 Mkr (3.283), med en fördelning på 975 Mkr (1.249) inom operativt kassaflöde och 2.256 Mkr (2.034) inom finansieringsverksamheten.

Redovisat värde på nyttjanderättstillgångar per 31 dec 2020	Byggnader	Mark	Maskiner och inventarier	Tjänstebilar	Tillgångar i operationell leasing och uthyrningsverksamhet[1]	Summa
Anskaffningsvärde						
Ingående balans 2020	6.548	512	639	1.007	418	**9.124**
Justeringar av tillkommande nyttjanderättstillgångar[2]	293	67	162	224	21	**767**
Anskaffningsvärde per 31 dec 2020	**6.841**	**579**	**801**	**1.231**	**439**	**9.891**
Ackumulerade avskrivningar						
Ingående balans 2020	–1.331	–68	–207	–362	–131	**–2.099**
Avskrivningar	–1.358	–40	–187	–436	–64	**–2.085**
Övriga förändringar	348	9	28	105	54	**544**
Ackumulerade avskrivningar per 31 dec 2020	**–2.341**	**–99**	**–366**	**–693**	**–141**	**–3.640**
Redovisat värde i balansräkningen per 31 dec 2020[3]	**4.500**	**480**	**435**	**538**	**298**	**6.251**

Redovisat värde på nyttjanderättstillgångar per 31 dec 2019	Byggnader	Mark	Maskiner och inventarier	Tjänstebilar	Tillgångar i operationell leasing och uthyrningsverksamhet[1]	Summa
Anskaffningsvärde						
Ingående balans 2019	5.535	419	920	629	397	**7.900**
Justeringar av tillkommande nyttjanderättstillgångar[2]	1.013	93	–281	378	21	**1.224**
Anskaffningsvärde per 31 dec 2019	**6.548**	**512**	**639**	**1.007**	**418**	**9.124**
Ackumulerade avskrivningar						
Ingående balans 2019	–219	–10	–271	–8	–136	**–644**
Avskrivningar	–1.371	–51	–283	–419	–62	**–2.187**
Övriga förändringar	259	–7	347	65	67	**732**
Ackumulerade avskrivningar per 31 dec 2019	**–1.331**	**–68**	**–207**	**–362**	**–131**	**–2.099**
Redovisat värde i balansräkningen per 31 dec 2019[3]	**5.217**	**444**	**432**	**645**	**287**	**7.025**

14:5

1 Avser tillgångar som leasas av Volvokoncernen och sedan vidareuthyrs till kunder som operationella leasingavtal.

2 Justeringar av tillkommande nyttjanderättstillgångar är främst relaterade till nya leasingavtal.

3 Nyttjanderättstillgångar uppgående till 689 Mkr (451) har omklassificerats till tillgångar som innehas för försäljning,
» **Läs mer i Not 3** Förvärv och avyttringar av aktier och verksamheter.

Redovisat i resultaträkningen	2020	2019
Räntekostnader på leasingskulder inom Financial Services	–2	–1
Avskrivningar på nyttjanderättstillgångar	–2.085	–2.187
Kostnader för korttidsleasingavtal	–530	–785
Kostnader för leasing av lågt värde	–114	–116
Variabla leasingkostnader	–47	–33
Intäkter från vidareuthyrning av nyttjanderättstillgångar	140	145
Vinst eller förlust från nyttjanderättstillgångar	2	24
Redovisat i rörelseresultatet	**–2.636**	**–2.952**
Räntekostnader på leasingskulder inom Industriverksamheten	–282	–338
Redovisat i finansnettot	**–282**	**–338**

14:6

15 KUNDFINANSIERINGSFORDRINGAR

REDOVISNINGSPRINCIP

Avbetalningsköp, återförsäljarfinansiering och övriga fordringar inom kundfinansieringsfordringar innehas som en del av en affärsmodell vars syfte är att samla in avtalsenliga kassaflöden. De avtalsenliga kassaflödena består enbart av betalningar av kapitalbelopp och ränta och värderas till upplupet anskaffningsvärde i enlighet med effektivräntemetoden. Finansiella leasingkontrakt värderas till upplupet anskaffningsvärde, för information om redovisning och klassificering av finansiell leasing hänvisas till not 14 Leasing.

Volvokoncernen använder den förenklade modellen för förväntade kreditförluster för kundfinansieringsfordringar, under vilken reserver för förväntade kundförluster sätts av till ett belopp motsvarande förväntade kreditförluster under fordringens hela löptid. Reserven beaktas redan vid första redovisningstillfället och omvärderas sedan under fordringens löptid.

Ränteintäkter hänförliga till kundfinansieringsfordringar redovisas inom nettoomsättningen, huvudsakligen inom Financial Services. Förändringar i reserven för förväntade kreditförluster redovisas inom övriga rörelseintäkter och kostnader.

KÄLLA TILL OSÄKERHET I UPPSKATTNINGAR OCH KRITISKA BEDÖMNINGAR

Reserv för förväntade kreditförluster

Upprättandet av reserver för förväntade kreditförluster på kundfinansieringsfordringar är avhängigt de antaganden som görs avseende förfallna betalningar, återtagsfrekvens av säkrade produkter och kvalitetsnivå på återtagna säkerheter.

En kollektiv bedömning görs för kundfinansieringsfordringar med låg kreditrisk. Tillgångarna grupperas utifrån likartad kreditrisk exempelvis baserat på typ av kunder, geografisk marknad, ursprunglig kreditrating, typ av säkerhet och tidpunkt för utställande av fordran för att kunna göra en kollektiv bedömning av kreditrisken. Basen för den kollektiva bedömningen är kreditförlusthistorik, vilken justeras med hänsyn till aktuella och förväntade förhållanden i de olika regionerna baserat på ledningens värdering av makroekonomisk data och portföljspecifika faktorer, exempelvis BNP, oljepriser, arbetslöshetsstatistik etc.

Under Covid-19-pandemin har processen kring bedömningar av förväntade kreditförluster förstärkts. Den kollektiva bedömningen för kundfinansieringsfordringar med låg kreditrisk bedöms på en mer detaljerad nivå, med mål att identifiera individuella segment i respektive marknad vars påverkan av pandemin är betydande, med syfte att prognosticera för förväntade kreditförluster på dessa specifika marknader. Som en väsentlig del i den kollektiva bedömningen, bedöms de största kunderna i varje marknad individuellt, baserat på de finansiella förhållandena som råder för varje kund och värdet av den underliggande säkerheten. De statliga stöden kopplat till pandemin och omförhandlingar genom förlängda betalningsvillkor tas i beaktning, och bevakas i detalj gällande nuvarande betalningsförmåga och indikationer på försämrad kreditrisk. Worst-case scenarion från kreditförlusthistorik används också för att estimera pandemins potentiella påverkan.

Sammantaget används kreditförlusthistorik fortfarande som bas, vilken justeras baserat på den detaljerade bedömningen, vilken ger en grundläggande förståelse om hur pandemin påverkar kunder i de olika segmenten i respektive marknad för att avsätta för förväntade kreditförluster på kundfinansieringsportföljen som helhet.

En individuell bedömning görs avseende kundfinansieringsfordringar med försämrad kreditrisk, baserat på kundernas finansiella situation och värdet på underliggande säkerheter och garantier. Volvokoncernen anser att en finansiell tillgång är kreditförsämrad om den uppfyller ett eller flera av följande kriterier; när det föreligger indikationer på att kunden har betalningsproblem, exempelvis en ansökan om konkurs, obehörig överföring av säkerhet, vid överlämnande av säkerhet etc. eller allra senast, när kunden har underlåtit att betala 90 dagar efter att fordran har förfallit till betalning.

Riskhanteringsstrategi

Med undantag för återförsäljarfinansiering sträcker sig förfallostrukturen på kundfinansieringsfordringar över flera år. Kunderna betalar dock normalt månadsvis under hela löptiden för att minska utestående exponering. Kundfinansieringsfordringarna är säkrade i de finansierade fordonen och maskinerna. I de fall kunden inte kan betala, är det dock inte säkert att värdet på återtagna fordon och maskiner motsvarar det utestående finansierade beloppet. För att minimera denna risk har Financial Services tydliga processer för förvaltning av kreditportföljen, som innefattar konservativa kreditgodkännanden, kontinuerlig uppföljning av enskilda krediter, användandet av både interna och externa resurser för insamling av förfallna fordringar, segmentsanalyser av kreditportföljen och kontinuerlig uppföljning av de ekonomiska, politiska och industriella förhållanden på respektive marknad. I vissa fall täcks utestående risk dessutom genom handpenning, andra kreditgarantier såsom borgensåtagande, kreditförsäkringar eller säkerheter på annan egendom som tillhör låntagaren, antingen redan vid finansieringstillfället eller när det finns tecken på att kundens betalningsförmåga försämrats. När en kundfinansieringsfordran inte blivit betald 90 dagar efter förfallodagen ställs ett anspråk på att återta det finansierade fordonet eller maskinen. Det finns även situationer där återtag påbörjas tidigare. När säkerheten återtagits, fastställs ett restvärde samtidigt som det finansierade fordonet eller maskinen överförs till varulagret och blir en del av Volvokoncernens normala försäljning av begagnade fordon och maskiner och den förväntade kundförlusten skrivs av. Om återtag ej skett när en kundfinansieringsfordran passerat förfallodagen med mer än 180 dagar skrivs den förväntade kreditförlusten av. Financial Services fortsätter med verkställighetsåtgärder i syfte att erhålla betalning för obetalda kundfinansieringsfordringar som skrivits av under året.

Under 2020 har en stor andel av kundfinansieringsportföljen omförhandlats genom förlängda betalningsvillkor, vilket också förskjutit den individuella bedömningen av kreditförsämrade kundfinansieringsfordringar. Det upplupna anskaffningsvärdet uppgick innan omförhandlingar till 38,6 Mkr. Den typiska omförhandlingen till kunder avser nedsatta eller frysta betalningar för ungefär tre månader, med de återstående betalningsbeloppen omräknade för att bibehålla den ursprungliga avkastningen i kontraktet.

» **Läs mer i Not 4** Mål och policy med avseende på finansiell risk, för en beskrivning av kredit-, ränte- och valutarisker.

Per den 31 december 2020 uppgick reserven av förväntade kreditförluster inom Financial Services till 2,07% (1,51) av den totala kreditportföljen inom segmentet. Kreditreserv i förhållande till total kreditportfölj används som ett viktigt mätetal för Financial Services och inkluderar operationell leasing och varulager. Reserven för förväntade kreditförluster på kundfinansieringsfordringarna har ökat från 2.343 Mkr till 2.900 Mkr under året, framförallt på grund av störningar i ekonomierna runt om i världen på grund av Covid-19-pandemin. Detta har påverkat alla marknader och segment inom Financial Services. De ökade avsättningarna i reserven för förväntade kreditförluster kopplat till pandemin redovisas främst i reserven för kundfinansieringsfordringar med låg kreditrisk, då specifika kunder med försämrad kreditrisk ännu ej identifierats. Den främsta orsaken är att en betydande andel av kundfinansieringsfordringarna har omförhandlats

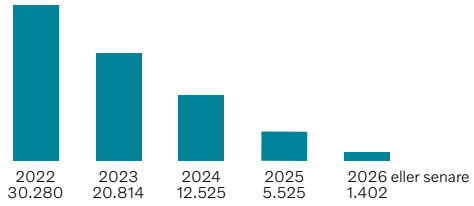
Långfristiga kundfinansieringsfordringar	31 dec 2020	31 dec 2019
Avbetalningsköp	40.732	41.212
Finansiell leasing	28.576	29.682
Övriga fordringar	1.239	989
BR **Långfristiga kundfinansierings-fordringar**[1]	**70.547**	**71.883**

15:1

1 En omklassificering på 3.160 Mkr (2.740) har gjorts till tillgångar som innehas för försäljning, » **Läs mer i Not 3** Förvärv och avyttringar av aktier och verksamheter.

Effektiv ränta för långfristiga kundfinansieringsfordringar uppgick till 4,87% (4,98) per den 31 december 2020.

Förfallostruktur långfristiga kundfinansieringsfordringar Mkr



15:2

Kortfristiga kundfinansieringsfordringar	31 dec 2020	31 dec 2019
Avbetalningsköp	21.427	21.732
Finansiell leasing	18.571	18.993
Återförsäljarfinansiering	16.485	28.654
Övriga fordringar	1.502	1.719
BR **Kortfristiga kundfinansierings-fordringar**[1]	**57.985**	**71.099**

15:3

1 En omklassificering på 1.510 Mkr (1.405) har gjorts till tillgångar som innehas för försäljning, » **Läs mer i Not 3** Förvärv och avyttringar av aktier och verksamheter.

Effektiv ränta för kortfristiga kundfinansieringsfordringar uppgick till 4,71% (4,85) per den 31 december 2020.

Kreditrisk kundfinansierings-fordringar	31 dec 2020	31 dec 2019
Kundfinansieringsfordringar, brutto	131.431	145.326
Reserv för förväntade kreditförluster på kundfinansieringsfordringar	–2.900	–2.343
Varav med försämrad kreditrisk	*–611*	*–361*
Varav med låg kreditrisk	*–2.289*	*–1.982*
Kundfinansieringsfordringar efter avdrag för reserver	**128.531**	**142.982**

15:4

Förändring av reserv för förväntade kreditförluster på kundfinansieringsfordringar	2020		2019	
	Låg kreditrisk	Försämrad kreditrisk	Låg kreditrisk	Försämrad kreditrisk
Utgående balans föregående år	**1.982**	**361**	**1.859**	**329**
Nya reserver redovisade över resultaträkningen	1.461	269	642	217
Återföring av reserv redovisad över resultaträkningen	–3	–52	–40	–90
Upplösning av reserv hänförlig till konstaterade kundförluster	–0	–702	–0	–532
Rörelse mellan låg kreditrisk och försämrad kreditrisk[1]	–802	802	–430	430
Effekt av ändrade valutakurser	–297	–68	71	11
Omklassificering	–	–	–11	–3
Syndikeringar och övrigt	–52	0	–109	–1
Reserv för förväntade kreditförluster i kundfinansierings-fordringar per den 31 december[2]	**2.289**	**611**	**1.982**	**361**

15:5

1 När en fordran övergår till försämrad kreditrisk överförs den avsatta reserven till reserven för försämrad kreditrisk.

2 En omklassificering på 16 Mkr har gjorts till tillgångar som innehas för försäljning, » **Läs mer i Not 3** Förvärv och avyttringar av aktier och verksamheter.

Kundfinansieringsfordringar, bruttoexponering	31 dec 2020					31 dec 2019				
	Ej förfallna	1–30	31–90	>90	**Totalt**	Ej förfallna	1–30	31–90	>90	**Totalt**
Kundfinansieringsfordringar, totalt	118.974	8.248	2.657	1.551	**131.431**	130.818	10.223	3.017	1.268	**145.326**
Varav med låg kreditrisk	118.250	8.021	2.237	102	**128.610**	130.606	9.172	2.366	218	**142.362**
Varav med försämrad kreditrisk	725	227	420	1.449	**2.821**	213	1.051	651	1.049	**2.963**

15:6

med förlängda betalningsvillkor, vilket senarelägger bedömningen av eventuella kreditförsämrade kundfinansieringsfordringar. Under slutet av året har majoriteten av kunderna fullföljt sina omförhandlade betalningsvillkor och har återgått till sina ursprungliga betalningsnivåer. Hittills har kunderna uppfyllt sina betalningsåtaganden till följd av de omförhandlingar och statliga stöd de erhållit, vilket har gynnat kundernas ekonomiska återhämtning under omförhandlingsperioden som överenskommits med Financial Services och andra gäldenärer. Under de senaste månaderna har även den utökade efterfrågan inom transport- och bygg/anläggningssektorn varit gynnsam för kundernas ekonomiska återhämtning. Det förväntas dock ändå att ett antal kunder får svårt att överleva vid full effekt av den ekonomiska nedgången som orsakats av Covid-19-pandemin, samtidigt som de statliga stöden fasas ut. Reserven för förväntade kreditförluster på kundfinansieringsfordringar med försämrad kreditrisk förväntas öka under nästa år i takt med att kunderna identifierats som kreditförsämrade, samtidigt som motsvarande reserv överförs från kundfinansieringsfordringar med låg kreditrisk.

» **Läs mer i Not 30** Finansiella instrument, för information om vinster och förluster upptagna i rörelseresultatet till följd av fortsatt redovisning av överförda kundfinansieringsfordringar i tabell 30:3.

Tabell 15:6 visar bruttoexponeringen avseende kundfinansieringstillgångar inom Volvokoncernen per åldersintervall. Avsättningar för förväntade kreditförluster under tillgångsportföljens livstid uppgår för kundfinansieringsfordringar med låg kreditrisk till 2.289 Mkr (1.982) och för kundfinansieringsfordringar med försämrad kreditrisk till 611 Mkr (361), inkluderade i tabell 15:4 och 15:5. Resterande utestående risk täcks av säkerheter i de finansierade produkterna och, i särskilda fall, även genom andra kreditgarantier såsom borgensåtaganden, kreditförsäkringar, säkerheter på annan egendom som tillhör låntagaren etc. Säkerheter tagna i anspråk och som uppfyller kriterierna för redovisning i balansräkningen uppgår till 155 Mkr (278) per den 31 december 2020.

Koncentration av kreditrisk

Kundkoncentration

De tio största kunderna i Financial Services verksamhet står för 5,6% (6,8) av den totala tillgångsportföljen. Resterande del av portföljen är hänförlig till ett stort antal kunder och kreditrisken kan därför anses vara utspridd på en mängd kunder. Financial Services har under 2020 utfört syndikeringar om 6,8 miljarder kronor (11,3) för att minska koncentrationen av kreditrisk.

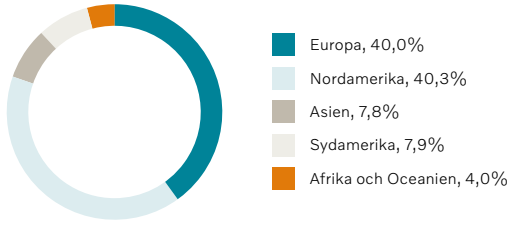
Koncentration på geografiska marknader

Graf 15:7 visar kundkoncentrationen för Financial Services-portföljen uppdelad på geografiska marknader.

» **Läs mer i Not 4** Mål och policy med avseende på finansiell risk för beskrivning av kreditrisker.

» **Läs mer i Förvaltningsberättelsen** om utvecklingen inom Financial Services under året.

Geografisk marknad, andel av kundfinansieringsportföljen (%)



15:7

16 FORDRINGAR

REDOVISNINGSPRINCIP

Fordringar redovisas till upplupet anskaffningsvärde. Volvokoncernen använder den förenklade modellen för förväntade kreditförluster på kundfordringar, enligt vilken reserver sätts av till ett belopp motsvarande förväntade kreditförluster under fordringens hela löptid. Reserven beaktas redan vid första redovisningstillfället och omvärderas sedan under fordringens löptid. Förändringar i reserver för förväntade kreditförluster av kundfordringar redovisas i övriga rörelseintäkter och kostnader.

» **Läs mer i Not 30** Finansiella instrument under rubriken borttagande från balansräkningen av finansiella tillgångar om diskontering av finansiella tillgångar.

KÄLLA TILL OSÄKERHET I UPPSKATTNINGAR OCH KRITISKA BEDÖMNINGAR

Reserv för förväntade kreditförluster

Kundfordringar är kortfristiga till sin natur och som en konsekvens av detta är även riskbedömningshorisonten kort. En kollektiv bedömning av nedskrivningsbehovet görs för förväntade kreditförluster på kundfordringar med låg kreditrisk. Basen för denna kollektiva bedömning är kreditförlusthistorik vilken justeras med hänsyn tagen till aktuella och förväntade förhållanden. En individuell bedömning av nedskrivningsbehovet görs avseende kundfordringar med försämrad kreditrisk baserat på kundernas finansiella situation. Under Covid-19-pandemin har processen kring bedömningar av förväntade kreditförluster intensifierats. Samtliga Volvobolag har gått igenom sin modell för avsättning av förväntade kreditförluster, och tagit hänsyn till Covid-19-pandemins påverkan på den globala ekonomin, likväl som till de omfattande supportåtgärder olika länders regeringar infört när de gjort sina avsättningar. Till följd av väsentliga förändringar i marknadsvillkor, en hög grad av osäkerhet och variation i påverkan mellan olika marknader och regioner, har de individuella bedömningarna ökat.

Riskhanteringsstrategi

Kreditrisker hanteras genom aktiv kreditbevakning och uppföljningsrutiner i enlighet med Volvokoncernens Kredithanteringsdirektiv. Detta direktiv inkluderar åtgärder att utföra när en kundfaktura ej betalas vid förfallodagen. När en ökad kreditrisk är konstaterad, exempelvis genom en konkurs, eller när en reserv för förväntade kreditförluster på kundfordringar har varit oförändrad i två år och det kan påvisas att alla nödvändiga åtgärder utförts upplöses reserven och fordran skrivs av. Bortsett från vissa undantag är samtliga kundfordringar som skrivits av fortsatt föremål för verkställighetsåtgärder med syfte att erhålla betalning.

Under våren 2020 ökade andelen omförhandlade fordringar, men under hösten återgick beloppen till tidigare nivåer och per 31 december 2020 föreligger ingen väsentlig effekt på vare sig kreditrisk eller resultaträkningen. Omförhandlade fordringar fortsätter att bevakas noggrant vad gäller inkommande betalningar och tecken på försämrad kreditrisk.

Per den 31 december 2020 uppgick den totala reserven för förväntade kreditförluster för kundfordringar till 2,12% (2,64) av totala kundfordringar.

» **Läs mer i Not 4** Mål och policy med avseende på finansiell risk om kreditrisk.

Långfristiga fordringar	**31 dec 2020**	31 dec 2019
Övriga räntebärande fordringar[1]	203	229
Ränte- och valutaderivat[2]	4.437	1.106
Avtals- och returrättstillgångar[3]	3.390	3.279
Övriga fordringar	4.733	4.645
Långfristiga fordringar	**12 .763**	**9.259**

16:1

1 Beloppet är den långfristiga delen av övriga räntebärande fordringar i not 30 Finansiella instrument, tabell 30:1.

2 Beloppet är den långfristiga delen av ränte- och valutaderivat i not 30 Finansiella instrument, tabell 30:1.

3 » **Läs mer i Not 7** Intäkter om avtals- och returrättstillgångar.

Kortfristiga fordringar	**31 dec 2020**	31 dec 2019
Övriga räntebärande fordringar[1]	199	1.275
Kundfordringar[2]	35.660	37.723
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	2.700	3.030
Mervärdesskatt	2.638	3.223
Ränte- och valutaderivat[3]	1.612	909
Avtals- och returrättstillgångar[4]	3.845	4.589
Övriga fordringar	5.950	7.465
Kortfristiga fordringar efter avdrag för reserv för förväntade kreditförluster på kundfordringar	**52.605**	**58.214**

16:2

1 Beloppet är den kortfristiga delen av övriga räntebärande fordringar i not 30 Finansiella instrument, tabell 30:1.

2 Kundfordringar uppgående till 4.196 Mkr (4.742) har omklassificerats till tillgångar som innehas för försäljning, » **Läs mer i Not 3** Förvärv och avyttringar av aktier och verksamheter.

3 Beloppet är den kortfristiga delen av ränte- och valutaderivat i not 30 Finansiella instrument, tabell 30:1.

4 » **Läs mer i Not 7** Intäkter, om avtals- och returrättstillgångar.

Förändring av reserv för förväntade kreditförluster på kundfordringar	**2020**	2019
Ingående balans	**1.021**	**1.221**
Ny reserv redovisad över resultaträkningen	378	380
Återföring av reserv redovisad över resultaträkningen	–418	–173
Upplösning av reserv hänförlig till konstaterade kundförluster	–196	–121
Effekt av ändrade valutakurser	–71	34
Omklassificeringar etc.[1]	57	–320
Reserv för förväntade kreditförluster på kundfordringar per den 31 december	**771**	**1.021**

16:3

1 Varav omklassificering från övriga långfristiga fordringar 55 Mkr (–277).

» **Läs mer i Not 30** Finansiella instrument.

Åldersanalys kundfordringar	**31 dec 2020**					31 dec 2019				
	Ej förfallna	1–30	31–90	>90	**Totalt**	Ej förfallna	1–30	31–90	>90	**Totalt**
Kundfordringar brutto	32.788	1.692	557	1.394	**36.431**	35.406	1.281	625	1.433	**38.744**
Reserv för förväntade kreditförluster på kundfordringar	–183	–11	–28	–549	**–771**	–285	–19	–52	–664	**–1.021**
BR **Kundfordringar netto**	**32.605**	**1.680**	**529**	**846**	**35.660**	**35.121**	**1.262**	**572**	**768**	**37.723**

16:4

17 VARULAGER

REDOVISNINGSPRINCIP

Varulagret är upptaget till det lägsta av anskaffningsvärdet och nettoförsäljningsvärdet.

Anskaffningsvärdet fastställs enligt den så kallade först in-först ut-principen (FIFU) och 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. Tillverkningskostnader baseras på normalt kapacitetsutnyttjande och allokeras till varulagret medan oabsorberade kostnader på grund av förändringar i produktionsvolym redovisas i resultaträkningen när de uppkommer. Kostnader för forskning och utveckling, försäljning, administration och finansiella kostnader ingår ej.

Nettoförsäljningsvärdet beräknas som försäljningspris reducerat med kostnader hänförliga till försäljningen.

KÄLLA TILL OSÄKERHET I UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Nedskrivning av varulager

Beräkningen av nettoförsäljningsvärdet bygger på en uppskattning av ett framtida försäljningspris, vilket påverkas av flera parametrar, såsom marknadens efterfrågan, modelländringar och prisutveckling för begagnade produkter. På grund av Covid-19-pandemin har en grundlig analys genomförts under 2020 för att ta hänsyn till osäkerheten och dess påverkan på det uppskattade nettoförsäljningsvärdet för nya och begagnade fordon. En förlängning eller försämring av pandemin kan leda till ytterligare prispress, vilket kan ge upphov till nedskrivningar.

Varulager	31 dec 2020	31 dec 2019
Färdiga produkter	26.589	34.368
Produktionsmaterial m.m.	21.036	22.277
BR **Varulager**[1]	**47.625**	**56.644**

17:1

1 Omklassificering har gjorts till tillgångar som innehas för försäljning uppgående till 5.755 Mkr (5.510). » **Läs mer i Not 3** Förvärv och avyttringar av aktier och verksamheter.

Det totala lagervärdet, efter nedskrivningar, var 47.625 Mkr (56.644) per den 31 december 2020. Varulager som redovisats som kostnad för sålda produkter under perioden uppgick till 244.512 Mkr (311.495).

Förändring av nedskrivning i varulager	2020	2019
Ingående balans	**4.303**	**3.926**
Förändring av inkuransreserv redovisad över resultaträkningen	554	722
Utrangeringar	–510	–414
Effekt av ändrade valutakurser	–259	109
Omklassificeringar etc.	–637	–40
Nedskrivning av varulager per den 31 december	**3.452**	**4.303**

17:2

18 LIKVIDA MEDEL

REDOVISNINGSPRINCIP

I likvida medel ingår räntebärande värdepapper med hög likviditet vilka lätt kan omvandlas till kassamedel inklusive kortfristiga placeringar och omvända återköpsavtal med en löptid som understiger tre månader från anskaffningstidpunkten. Räntebärande värdepapper med en löptid som överstiger tre månader från anskaffningstidpunkten redovisas som kortfristiga placeringar.

» **Läs mer i Not 30** Finansiella instrument, om redovisningsprinciper avseende finansiella instrument.

Likvida medel	31 dec 2020	31 dec 2019
Bankräkningar och kassa	60.571	49.030
Kortfristiga placeringar med en ursprunglig löptid understigande 3 månader[1]	2.327	2.925
Placeringslån i bank	14.495	9.505
Omvända återköpsavtal[2]	7.812	–
BR **Likvida medel**	**85.206**	**61.461**

18:1

1 I tillägg till detta innehar Volvokoncernen även kortfristiga placeringar med en ursprunglig löptid överstigande 3 månader om 213 Mkr (200) i statliga värdepapper per 31 december 2020.

2 Ett omvänt återköpsavtal är ett finansiellt avtal där en part förbinder sig att köpa ett värdepapper av en motpart och samtidigt kommer överens om att värdepapperet ska säljas tillbaka till ett bestämt pris vid en given tidpunkt i framtiden.

Likvida medel per 31 december 2020 inkluderar 2,5 miljarder kronor (2,4) som inte är tillgängliga för användning av Volvokoncernen samt 11,0 miljarder kronor (9,1) för vilka andra begränsningar finns, huvudsakligen likvida medel i länder där det råder valutarestriktioner eller andra legala restriktioner. Därmed är det inte möjligt att omedelbart använda dessa likvida medel i andra delar av Volvokoncernen, dock är det vanligtvis möjligt att använda dessa inom Volvokoncernens verksamhet i respektive land.

Bostadsobligationer till ett värde av 7,8 miljarder kronor (0) och med en genomsnittlig löptid på 3,1 år har erhållits som säkerhet för omvända återköpsavtal utestående per 31 december 2020.

19 EGET KAPITAL OCH ANTAL AKTIER

REDOVISNINGSPRINCIP

Resultat per aktie före utspädning beräknas utifrån periodens resultat hänförligt till aktieägare i AB Volvo dividerat med AB Volvos genomsnittliga antal utestående aktier under räkenskapsåret. Resultat per aktie efter utspädning beräknas utifrån periodens resultat hänförligt till aktieägarna i AB Volvo, dividerat med AB Volvos genomsnittliga antal utestående aktier under räkenskapsåret. Om det under året funnits potentiella aktier som lösts in eller förfallit inkluderas även dessa i det genomsnittliga antalet aktier som används för att beräkna resultat per aktie efter utspädning.

Mot bakgrund av den extraordinära situation som råder till följd av Covid-19-pandemin beslutade årsstämman, som hölls den 18 juni 2020, att ingen utdelning betalas och att hela det disponibla beloppet balanseras i ny räkning. Stämman antog vidare styrelsens förslag om en minskning av aktiekapitalet med indragning av bolagets ca 95 miljoner egna aktier och en fondemission utan utgivande av nya aktier i syfte att återställa aktiekapitalet.

Moderbolagets aktiekapital är uppdelat i två serier av aktier, 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 1,26 kronor (1,20). Under 2020 har AB Volvo konverterat totalt 8.070.990 aktier i serie A till aktier i serie B. Fritt eget kapital i moderbolaget uppgick till 54.801 Mkr (53.328) per den 31 december 2020.

Förändring av övriga reserver	Aktieinnehav värderade till verkligt värde
Ingående balans 2020	236
Övriga förändringar	–
Årets omvärdering avseende aktier i japanska bolag	–6
Årets omvärdering avseende övriga bolag	0
Utgående balans 31 december 2020	**230**

19:1

Information avseende antal aktier	**31 dec 2020**	31 dec 2019
Egna A-aktier	–	20.728.135
Egna B-aktier	–	74.240.001
Totalt egna aktier	**–**	**94.968.136**
Egna aktier i % av totalt registrerade aktier	–	4,46
Utestående A-aktier	448.113.346	456.184.336
Utestående B-aktier	1.585.338.738	1.577.267.748
Totalt utestående aktier	**2.033.452.084**	**2.033.452.084**
Totalt registrerade A-aktier	448.113.346	476.912.471
Totalt registrerade B-aktier	1.585.338.738	1.651.507.749
Totalt registrerade aktier	**2.033.452.084**	**2.128.420.220**
Genomsnittligt antal utestående aktier	2.033.452.084	2.033.405.780

19:2

	A-aktier		B-aktier		Totalt	
Aktiekapital	**2020**	2019	**2020**	2019	**2020**	2019
Utestående aktier ingående balans	456.184.336	457.377.694	1.577.267.748	1.575.536.664	2.033.452.084	2.032.914.358
Överlåtna till långsiktigt incitamentsprogram	–	–	–	537.726	–	537.726
Omvandlade A-aktier till B-aktier	–8.070.990	–1.193.358	8.070.990	1.193.358	–	–
Utestående aktier, 31 december	**448.113.346**	**456.184.336**	**1.585.338.738**	**1.577.267.748**	**2.033.452.084**	**2.033.452.084**

19:3

Information avseende aktier	**2020**	2019
Antalet utestående aktier 31 december, i miljoner	2.033	2.033
Genomsnittligt antal aktier före utspädning, i miljoner	2.033	2.033
Genomsnittligt antal aktier efter utspädning, i miljoner	2.033	2.033
Genomsnittligt aktiepris, kr	158,23	139,93
Nettoresultat hänförligt till AB Volvos ägare	19.318	35.861
Resultat per aktie före utspädning, kr	9,50	17,64
Resultat per aktie efter utspädning, kr	9,50	17,64

19:4

20 AVSÄTTNINGAR FÖR PENSIONER OCH LIKNANDE FÖRPLIKTELSER

REDOVISNINGSPRINCIP

Volvokoncernens ersättningar efter avslutad anställning, såsom pensioner, sjukvårdsförmåner och andra ersättningar, erläggs till övervägande del genom fortlöpande betalningar till fristående myndigheter eller organ som därmed övertar förpliktelserna mot de anställda, det vill säga genom så kallade avgiftsbestämda planer.

Resterande ersättningar efter avslutad anställning fullgörs genom så kallade förmånsbestämda planer där förpliktelserna kvarstår inom Volvokoncernen och tryggas av egna stiftelser. Förmånsbestämda planer förekommer inom Volvokoncernen framför allt i dotterföretag i USA där de omfattar både pensioner och andra förmåner, till exempel sjukvårdsförmåner. Andra väsentliga förmånsbestämda planer omfattar tjänstemän i den svenska verksamheten (främst ITP-planen) samt anställda i Frankrike, Storbritannien och Belgien.

Aktuariella beräkningar upprättas för samtliga förmånsbestämda planer i syfte att fastställa nuvärdet av Volvokoncernens förpliktelser avseende oantastbara förmåner för nuvarande och tidigare anställda. Aktuariella beräkningar upprättas årligen och baseras på aktuariella antaganden vilka fastställs vid bokslutstidpunkten. Förändringar av förpliktelsernas nuvärde till följd av förändrade aktuariella antaganden samt erfarenhetsbaserade justeringar utgör omvärderingar.

Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser i Volvokoncernens balansräkning motsvarar förpliktelsernas nuvärde vid bokslutstidpunkten, med avdrag för det verkliga värdet av förvaltningstillgångarna. Alla förändringar i nettopensionsskulden (tillgången) redovisas när de inträffar. Tjänstgöringskostnader och nettoräntekostnad (intäkt) redovisas i resultaträkningen medan omvärderingar så som aktuariella vinster och förluster redovisas i övrigt totalresultat. Särskild löneskatt inkluderas i pensionsskulden i de svenska och belgiska planerna.

För avgiftsbestämda planer redovisas kostnaderna för premierna löpande i resultaträkningen.

KÄLLA TILL OSÄKERHET I UPPSKATTNINGAR OCH KRITISKA BEDÖMNINGAR

Antaganden vid beräkning av pensioner och liknande förpliktelser

Avsättningar och kostnader för ersättningar efter avslutad anställning, huvudsakligen pensioner och sjukvårdsförmåner, är beroende av aktuariella antaganden. Särskilda antaganden och aktuariella beräkningar görs för varje förmånsbestämd plan. De mest väsentliga antagandena avser diskonteringsränta och inflation. Inflationsantaganden är baserade på analyser av externa marknadsindikatorer. En känslighetsanalys återfinns i graf 20:6 som visar effekten på de förmånsbestämda förpliktelserna om väsentliga antaganden förändras. Det finns också andra antaganden så som löneökningstakt, avgångsintensitet, mortalitet, kostnadstrender för sjukvård och andra faktorer. Antaganden om löneökningstakt avspeglar historisk lönekostnadsutveckling, kort- och långsiktiga framtidsutsikter och förväntad inflation. Takten på pensionsavgångar och mortalitet baseras främst på officiell mortalitetsstatistik. Kostnadstrender för sjukvårdskostnader är baserade på historiska data samt kortsiktiga framtidsutsikter och en bedömning av sannolika långsiktiga trender. Volvokoncernen har en global aktuarie för att säkerställa att en professionell bedömning görs och att de aktuariella antaganden konsekvent utvecklas. Volvokoncernen ser årligen över aktuariella antaganden och gör justeringar av dessa när detta anses lämpligt.

Covid-19 pandemin har indirekt påverkat de förmånsbestämda planernas finansiella netto via rörelser på de finansiella marknaderna. Åtgärder som beslutats av centralbanker har genererat lägre diskonteringsräntor vilket har påverkat förpliktelsen negativt, särskilt för planer i USA och Storbritannien. Avkastningssökande tillgångsslag har varit exceptionellt volatila under 2020 och har påverkat nettoförpliktelsen med väsentliga belopp under året, främst i Sverige och Belgien.

I efterföljande tabeller lämnas upplysningar om förmånsbestämda planer. Volvokoncernen redovisar skillnaden mellan utestående förpliktelser och förvaltningstillgångarnas värde i balansräkningen. Upplysningarna avser tillämpade antaganden i aktuariella beräkningar, redovisade kostnader under räkenskapsåret samt värdet av förpliktelser och förvaltningstillgångar vid periodens utgång. Dessutom specificeras förändringar av värden på förpliktelser och förvaltningstillgångar under perioden.

Tillämpade antaganden i aktuariella beräkningar	**31 dec 2020**	31 dec 2019
Sverige		
Diskonteringsränta, %[1]	1,45	1,70
Inflation, %	1,75	1,75
Förväntad löneökningstakt, %	2,40	2,90
Förväntad livslängd vid pension vid 65 år (Män/Kvinnor)		
Pension idag (medlem 65 år), antal år	20,9/23,5	20,9/23,5
Pension om 25 år (medlem 40 år idag), antal år	22,7/24,6	22,7/24,6
USA		
Diskonteringsränta, %[1,2]	0,53–2,42	2,06–3,27
Inflation, %	2,20	2,20
Förväntad löneökningstakt, %	3,00–3,50	3,00–4,10
Förväntad livslängd vid pension vid 65 år (Män/Kvinnor)		
Pension idag (medlem 65 år), antal år	20,5/22,2	20,67–22,44
Pension om 25 år (medlem 40 år idag), antal år	22,3/24,0	22,65/24,44
Frankrike		
Diskonteringsränta, %[1]	0,87	0,70–1,20
Inflation, %	1,50	1,50
Förväntad löneökningstakt, %	2,50	3,00
Storbritannien		
Diskonteringsränta, %[1]	1,40	2,05
Inflation, %	2,90	2,75
Förväntad löneökningstakt, %	0,00	0,00
Förväntad livslängd vid pension vid 65 år (Män/Kvinnor)		
Pension idag (medlem 65 år), antal år	22,0/23,7	21,71/23,51
Pension om 25 år (medlem 40 år idag), antal år	23,8/26,3	23,97/26,30
Belgien		
Diskonteringsränta, %[1]	0,81	1,10
Inflation, %	1,50	1,50
Förväntad löneökningstakt, %	2,52	2,55

20:1

1 Diskonteringsräntan för respektive land fastställs på grundval av marknadsräntan på förstklassiga företagsobligationer. I länder där det inte finns någon fungerande marknad för sådana obligationer används marknadsräntan på statsobligationer. Diskonteringsräntan för den svenska pensionsförpliktelsen har fastställts genom att extrapolera bostadsobligationers marknadsränta enligt dess avkastningskurva.

2 För samtliga planer utom tre har en diskonteringsränta inom spannet 1,97–2,42% (2,92–3,27) använts.

Sammandrag av avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	31 dec 2020	31 dec 2019
Förpliktelser	–67.920	–68.335
Förvaltningstillgångar	51.203	50.010
Avsättning netto för pensioner och liknande förpliktelser	**–16.718**	**–18.325**

20:2

Pensionskostnader	2020	2019
Kostnader för tjänstgöring under innevarande år	1.558	1.749
Räntekostnader	1.314	1.602
Ränteintäkter	–1.128	–1.378
Kostnader för tjänstgöring under tidigare perioder[1]	–710	70
Vinst/förlust avseende regleringar	–	3
Årets kostnader avseende förmånsbestämda pensionsplaner	**1.034**	**2.045**
Årets kostnader avseende avgiftsbestämda pensionsplaner	2.597	2.986
Årets pensionskostnader	**3.631**	**5.031**

20:3

1 Kostnader för förmåner intjänade under tidigare perioder inkluderar en positiv effekt på 721 Mkr från kommunicerade frysningar av två förmånsbestämda planer i USA, en förändring av inflationsindex från RPI till CPI för två förmånsbestämda planer i Storbritannien, en frysning av den nuvarande förmånsbestämda planen i Nederländerna samt en påverkan i Frankrike avseende en reducering.

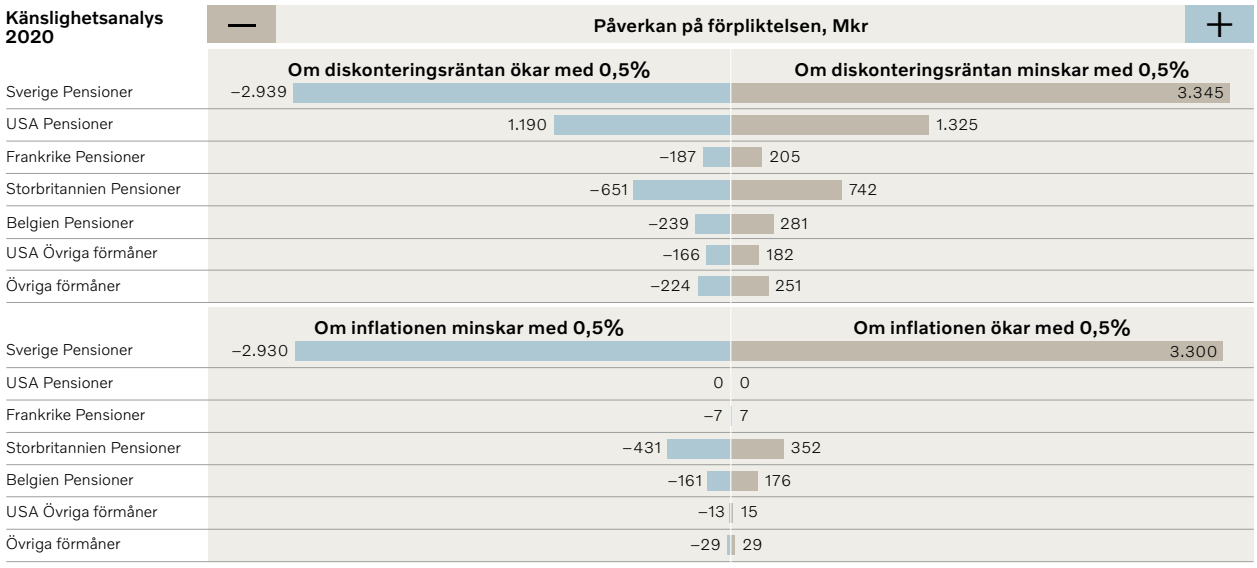
Årets kostnader avseende förmånsbestämda planer utöver pensionsplaner	2020	2019
Kostnader för tjänstgöring under innevarande år	86	123
Räntekostnader	142	187
Ränteintäkter	–28	–25
Kostnader för tjänstgöring under tidigare perioder	–15	6
Vinst/förlust avseende regleringar	–	–
Omvärderingar	79	30
Årets kostnader	**265**	**322**

20:4

	Sverige Pensioner	USA Pensioner	Frankrike Pensioner	Storbritannien Pensioner	Belgien Pensioner	USA Övriga förmåner
Genomsnittlig löptid på förpliktelserna, år	23,5	12,3	13,8	18,4	13,6	11,0

20:5

I graf 20:6 presenteras en analys av känsligheten i de förmånsbestämda förpliktelserna avseende förändringar av de tillämpade antagandena för diskonteringsränta och inflation. Känslighetsanalysen baseras på förändring av ett antagande medan alla andra antaganden hålls konstanta. I praktiken är detta ej troligt och förändringar i vissa antaganden kan vara korrelerade. Beroende på planens och förmånens utformning på varje plan kan känslighetseffekten på förpliktelserna variera för de olika antagandena.



20:6

Förpliktelser i förmånsbestämda planer	Sverige Pensioner	USA Pensioner	Frankrike Pensioner	Stor-britannien Pensioner	Belgien Pensioner	USA Övriga förmåner	Övriga planer	Summa
Förpliktelser ingående balans 2019	**19.047**	**18.772**	**2.328**	**6.791**	**2.939**	**3.508**	**3.874**	**57.260**
Förvärv och avyttringar samt övriga förändringar	−11	35	−2	–	–	0	284	**305**
Kostnader för tjänstgöring under innevarande år	734	421	153	2	228	58	276	**1.871**
Räntekostnader	470	767	47	205	49	144	107	**1.790**
Kostnader för tjänstgöring under tidigare perioder	17	43	−11	–	–	0	26	**75**
Regleringar	−103	–	−8	–	–	–	1	**−110**
Tillskjutna medel från arbetstagare	–	–	–	–	0	28	49	**77**
Omvärderingar:								
– Effekter av ändrade demografiska antaganden	–	−110	−14	−64	–	−214	−8	**−409**
– Effekter av ändrade finansiella antaganden	3.947	2.319	300	877	364	350	220	**8.377**
– Erfarenhetsbaserade justeringar	333	69	−29	–	85	−16	2	**445**
Omräkning av utländska valutor	–	679	35	510	40	135	111	**1.509**
Utbetalda ersättningar	−470	−1.321	−65	−253	−144	−372	−229	**−2.854**
Förpliktelser, 31 december 2019	**23.964**	**21.675**	**2.733**	**8.068**	**3.562**	**3.620**	**4.713**	**68.335**
varav								
Fonderade förmånsbestämda planer	−23.517	−21.816	−19	−8.262	−3.561	–	−2.790	**−59.965**
Förvärv och avyttringar samt övriga förändringar	0	56	0	−4	0	38	−898	**−807**
Kostnader för tjänstgöring under innevarande år[1]	431	502	178	1	265	19	248	**1.644**
Räntekostnader	405	636	32	157	39	103	85	**1.456**
Kostnader för tjänstgöring under tidigare perioder	99	−357	−89	−182	–	0	−63	**−592**
Regleringar	–	–	–	–	–	0	−3	**−3**
Tillskjutna medel från arbetstagare	–	–	–	–	0	30	40	**70**
Omvärderingar[2]:								
– Effekter av ändrade demografiska antaganden	–	−135	17	−163	–	−39	3	**−316**
– Effekter av ändrade finansiella antaganden	1.524	2.070	4	910	132	306	9	**4.956**
– Erfarenhetsbaserade justeringar	749	−51	−30	−231	17	65	41	**560**
Omräkning av utländska valutor	0	−2.711	−109	−752	−148	−436	−241	**−4.396**
Utbetalda ersättningar	−494	−1.413	−57	−272	−118	−342	−291	**−2.987**
Förpliktelser, 31 december 2020[3]	**26.677**	**20.273**	**2.680**	**7.533**	**3.750**	**3.363**	**3.644**	**67.920**
varav								
Fonderade förmånsbestämda planer	−26.073	−19.560	−18	−7.534	−3.749	0	−2.405	**−59.339**

20:7

1 Kostnader för tjänstgöring under innevarande år i Sverige inkluderar en positiv effekt om 604 Mkr från en korrigering av aktuariella beräkningar.

2 Omvärderingar inkluderar en negativ effekt om 1.663 Mkr från en korrigering av aktuariella beräkningar.

3 Förpliktelsen, 31 december 2020 i Sverige inkluderar en ökning av skulden om 1.059 Mkr relaterad till en korrigering av aktuariella beräkningar.

Förvaltningstillgångarnas verkliga värde i fonderade planer	Sverige Pensioner	USA Pensioner	Frankrike Pensioner	Storbritannien Pensioner	Belgien Pensioner	USA Övriga förmåner	Övriga planer	Summa
Förvaltningstillgångar ingående balans 2019	**12.048**	**19.270**	**13**	**6.983**	**2.370**	**–**	**1.643**	**42.327**
Förvärv och avyttringar samt övriga förändringar	0	2	–	0	0	33	289	**323**
Ränteintäkter	300	790	0	212	39	–	62	**1.403**
Regleringar	–	–	–	–	–	–	0	**0**
Omvärderingar	1.407	2.693	0	701	190	–	47	**5.038**
Tillgångstak	–	–	–	–193	–	–	–30	**–223**
Tillskjutna medel från arbetsgivare	924	–	2	60	174	–	276	**1.437**
Tillskjutna medel från arbetstagare	–	–	–	–	0	–28	47	**19**
Omräkning av utländska valutor	–	700	0	530	33	0	47	**1.309**
Utbetalda ersättningar	1	–1.153	–1	–253	–122	–17	–80	**–1.624**
Förvaltningstillgångar, 31 december 2019	**14.680**	**22.301**	**15**	**8.040**	**2.685**	**–12**	**2.301**	**50.010**
Förvärv och avyttringar samt övriga förändringar	0	45	–	–4	0	49	–169	**–79**
Ränteintäkter	250	656	0	162	30	0	58	**1.156**
Regleringar	–	–	–	–	–	–	0	**0**
Omvärderingar	964	2.062	0	908	104	0	27	**4.065**
Tillgångstak	–	–	–	–749	–	–	–1	**–750**
Tillskjutna medel från arbetsgivare	1.998	0	0	147	209	39	152	**2.545**
Tillskjutna medel från arbetstagare	–	28	–	–	0	263	40	**331**
Omräkning av utländska valutor	0	–2.771	–1	–752	–110	–4	–170	**–3.808**
Utbetalda ersättningar	1	–1.404	–	–272	–114	–302	–175	**–2.266**
Förvaltningstillgångar, 31 december 2020	**17.892**	**20.917**	**15**	**7.480**	**2.804**	**33**	**2.063**	**51.203**

20:8

Avsättningar netto, för pensioner och liknande förpliktelser	Sverige Pensioner	USA Pensioner	Frankrike Pensioner	Storbritannien Pensioner	Belgien Pensioner	USA Övriga förmåner	Övriga planer	Summa
Avsättning netto för pensioner och liknande förpliktelser, 31 december 2019	**–9.284**	**626**	**–2.718**	**–28**	**–877**	**–3.632**	**–2.412**	**–18.325**
varav redovisade under rubriken:								
BR Pensionstillgångar, netto	–	–	–	140	–	1.518	5	**1.663**
BR Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	–9.284	626	–2.718	–167	–877	–5.151	–2.417	**–19.988**
Avsättningar netto för pensioner och liknande förpliktelser, 31 december 2020[1]	**–8.784**	**643**	**–2.665**	**–53**	**–947**	**–3.330**	**–1.581**	**–16.718**
varav redovisade under rubriken:								
BR Pensionstillgångar, netto	–	1.512	–	81	–	120	0	**1.712**
BR Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	–8.784	–869	–2.665	–134	–947	–3.449	–1.581	**–18.430**

20:9

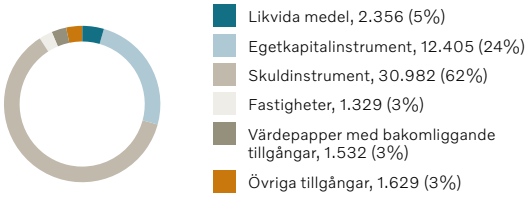
1 En omklassificering på 693 Mkr (72) har gjorts till tillgångar som innehas för försäljning.

» **Läs mer i Not 3** Förvärv och avyttringar av aktier och verksamheter.

Sverige

Den huvudsakliga förmånsbestämda pensionsplanen i Sverige är ITP2-planen, som grundar sig på slutlönen. Planen är delvis stängd, vilket innebär att enbart nyanställda som är födda före 1979 går in i ITP2-lösningen. Volvokoncernens pensionsstiftelse i Sverige bildades 1996 för tryggande av förpliktelser rörande ålderspension till tjänstemän i Sverige enligt ITP-planen. I samband med bildandet tillfördes stiftelsen ett förvaltningskapital uppgående till 2.456 Mkr vilket motsvarade värdet på pensionsförpliktelserna vid denna tidpunkt. Sedan bildandet har ytterligare kapital om netto 6.332 Mkr tillförts stiftelsen, varav 1.998 Mkr tillfördes under år 2020. Förvaltningskapitalet i Volvokoncernens svenska pensionsstiftelse placeras i svenska och utländska aktier och fonder samt i räntebärande värdepapper och alternativa tillgångar enligt en strategisk allokering som beslutas av stiftelsens styrelse. Den 31 december 2020 uppgick värdet av stiftelsens förvaltningskapital till 17.871 Mkr (14.662), varav 45% (47) var placerat i egetkapitalinstrument. Värdet av utfärdade pensionsförpliktelser hänförliga till ITP-planen uppgick vid samma tidpunkt till 26.048 Mkr (23.492).

Förvaltningstillgångarnas fördelning på tillgångsslag den 31 december 2019



Förvaltningstillgångarnas fördelning på tillgångsslag den 31 december 2020[1]

20:10

Verkligt värde på förvaltningstillgångar	31 dec 2020	31 dec 2019
Likvida medel	1.357	2.349
Noterade förvaltningstillgångar		
Egetkapitalinstrument	9.400	10.047
Skuldinstrument	35.358	30.288
Fastigheter	167	175
Derivat	–3	–19
Övriga tillgångar	500	1.610
Onoterade förvaltningstillgångar		
Övriga tillgångar	5.397	5.784
Totalt[1]	**52.176**	**50.233**

20:11

1 Exkluderar tillgångstak om 973 Mkr (223).

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 till exempel kollektiv familjepension vilken Volvokoncernen finansierar genom en försäkring hos försäkringsbolaget Alecta. Enligt ett uttalande från Rådet för finansiell rapportering är detta en förmånsbestämd plan som omfattar flera arbetsgivare. För räkenskapsåret 2020 har Volvokoncernen inte haft tillgång till information från Alecta som möjliggjort redovisning av denna plan såsom en förmånsbestämd plan. Planen har således redovisats såsom en avgiftsbestämd plan. Volvokoncernen beräknar att under 2021 betala premier till Alecta om cirka 303 Mkr. Den kollektiva konsolideringsnivån mäter fördelningsbara tillgångar i förhållande till försäkringsåtagandet. Enligt Alectas konsolideringspolicy för förmånsbestämda försäkringar ska den kollektiva konsolideringsnivån normalt tillåtas variera mellan 125% och 175%. Alectas preliminära konsolideringsgrad uppgår till 148% (148). Om konsolideringsnivån ligger under eller överstiger normalintervallet kan en åtgärd vara att höja det avtalade priset för nyteckning eller att införa premiereduktioner.

Volvokoncernens andel av totala sparpremier för ITP2 i Alecta uppgick per den 31 december 2020 till 0,18% (0,31) och andelen av totalt antal aktiva försäkrade uppgick till 1,78% (1,76).

I Sverige utgår en förmån till alla anställda, en jubileumsplan där man tilldelas ett visst antal aktier baserat på tjänstgöringstid om 25, 35 och 45 år. Denna plan redovisas som aktierelaterade ersättningar. För aktiebaserade ersättningar skall verkligt värde av ersättningsbeloppet bestämmas vid tidpunkten för tilldelning. Ingen utbetalning från jubileumsplanen för år 2020 har gjorts på grund av de rådande omständigheterna hänförliga till Covid-19-pandemin vilket också föranleder att tilldelningen av jubileumsaktierna skjuts upp till ett framtida tillfälle.

USA

I USA har Volvokoncernen avdragsgilla pensionsplaner, sjukvårdsplaner efter pensionering samt pensionsplaner som ger rätt till uppskov med skatten. De avdragsgilla pensionsplanerna fonderas medan övriga planer vanligtvis ej är fonderade. Det finns fem finansierade pensionsplaner varav tre är stängda, en är delvis stängd och en är öppen för nya deltagare. Alla fem planerna är öppna för framtida pensionsintjäning. Pensionsförpliktelser för Volvokoncernens dotterföretag i USA tryggas i huvudsak genom överföringar av medel till fristående pensionsplaner. US Retirement Trust förvaltar tillgångarna till de fem planerna. Den strategiska allokeringen av plantillgångarna måste leva upp till placeringsreglementet som beslutats av stiftelsens styrelse. Alla medlemmar i styrelsen utses av företaget, men varje enskild medlem har ett lagstadgat personligt ansvar att i alla lägen utgå ifrån förmånstagarnas bästa. Vid utgången av 2020 uppgick det sammanlagda värdet av pensionsförpliktelser i sådana fristående planer till 19.560 Mkr (21.816). Det sammanlagda värdet av förvaltningskapital i dessa planer uppgick vid samma tidpunkt till 20.917 Mkr (22.301), varav 11% (12) var placerat i egetkapitalinstrument. Enligt regelverket för tryggande av pensionsförpliktelser föreskrivs vissa miniminivåer avseende värdet på förvaltningstillgångar i förhållande till värdet på förpliktelser. Under 2020 överförde Volvokoncernen medel uppgående till 0 Mkr (0) till de amerikanska pensionsplanerna.

Frankrike
I Frankrike har Volvokoncernen två typer av förmånsbestämda pensionsplaner, Indemnité de Fin de Carrière (IFC) samt Jubileumsplan. Planerna är ej fonderade. IFC är obligatorisk i Frankrike. Ersättningarna grundar sig på de kollektivavtal som är tillämpliga för bolaget, medarbetarens anställningstid per pensionsdagen och slutlönen. Pension utbetalas enbart om de anställda arbetar för bolaget när de går i pension. Jubileumsplanen utgår från en intern överenskommelse och grundar sig på lång och trogen tjänst vid 20, 30, 35 och 40 års anställning. Den 31 december 2020 uppgick det totala värdet på förpliktelsen till 2.680 Mkr (2.733).

Storbritannien
I Storbritannien har Volvokoncernen fem förmånsbestämda pensionsplaner, vilka alla är fonderade. Pensionsfonderna utgörs av fristående legala enheter, vilka leds av en professionell förvaltare. Samtliga planer är stängda för nya deltagare och framtida pensionsintjäning.

Fördelningen av tillgångarna måste vara i enlighet med den investeringsstrategi som är överenskommen mellan företaget och den professionella förvaltaren. För tre av planerna har Volvokoncernen en oinskränkt rättighet till det redovisade överskottet för den planen eller planerna om en nettotillgång redovisas i balansräkningen när pensionsplanen upphör. För två planer är detta inte juridiskt korrekt och därför tillämpas det i dessa fall ett tillgångstak.

Vid slutet av 2020 uppgick det sammanlagda värdet på förpliktelser som säkrats av pensionstillgångar till 7.533 Mkr (8.068). Det totala värdet på dessa tillgångar uppgick till 7.480 Mkr (8.040).

Under 2020 har Volvokoncernen överfört extra medel till pensionsplanerna i Storbritannien med 147 Mkr (60).

Belgien
I Belgien har Volvokoncernen fyra traditionella förmånsbestämda planer vilka är baserade på slutlön där en av planerna är stängd för nya deltagare. Alla planer är öppna för framtida pensionsintjäning. Två av planerna är fonderade via en egen pensionsfond och två är fonderade via en gruppförsäkring vilka i Belgien benämns som Branch 21. Förmåner betalas vid pensionering ut som en klumpsumma. Det finns också ett Profit Sharing program för vilket utbetalningar sker till en avgiftsbestämd pensionsplan som fonderas av den egna pensionsfonden eller genom gruppförsäkring. Alla avgiftsbestämda planer i Belgien har en lagstadgad minimumgaranti vad gäller avkastning och redovisas därför som förmånsbestämda planer. Den strategiska allokeringen avseende tillgångarna måste vara i enlighet med investeringspolicyn, beslutad av styrelsen för pensionsfonden. Alla pensionsfondens styrelsemedlemmar är nominerade av företaget. Vid slutet av år 2020 uppgick det sammanlagda värdet på förpliktelsen till 3.750 Mkr (3.562). Det totala värdet på pensionstillgångar uppgick vid samma tidpunkt till 2.804 Mkr (2.685). Under 2020 har Volvokoncernen överfört extra medel till pensionsplanerna i Belgien med 209 Mkr (174).

Investeringsstrategi och riskhantering
Volvokoncernen hanterar allokeringen och investeringen av tillgångarna i pensionsplanerna för att möta långsiktiga mål. De viktigaste målen handlar om att klara aktuella och framtida pensionsförpliktelser, tillhandahålla tillräcklig likviditet för att klara utbetalningskrav samt att tillhandahålla en total avkastning som maximerar pensionstillgångarna i förhållande till pensionsskulderna. Detta sker genom att maximera avkastningen på tillgångarna utifrån en lämplig risknivå. Det slutliga investeringsbeslutet ligger ofta hos den lokala pensionsförvaltaren, men investeringspolicyn för samtliga planer säkerställer att riskerna i investeringsportföljerna är väl spridda. Den primära långsiktiga riskreducerande aktiviteten är att stänga förmånsbestämda planer och ersätta dessa med avgiftsbestämda planer där detta är möjligt. Risker hänförliga till redan utgivna pensionsförpliktelser, exempelvis livslängd och inflation, samt utköpspremier och tillhörande matchningsstrategier övervakas på löpande basis för att minska Volvokoncernens exponering.

De senaste åren har några av de förmånsbestämda planerna stängts för nya deltagare och ersatts av avgiftsbestämda pensionsplaner för att minska riskerna för Volvokoncernen.

I Sverige bestäms miniminivån på värdet av förvaltningstillgångarna av PRI Pensionsgaranti. Detta är obligatoriskt för att få vara kvar i systemet och kunna få en försäkring för pensionsskulden. Tillskotten motsvarar vanligtvis de pensionsförmåner som beräknas intjänas under det kommande året plus eventuella underskott gentemot miniminivån, såvida planen inte uppvisar ett överskott enligt lokala fonderingsprinciper.

I USA fastställs miniminivån på tillskotten till pensionsplanerna av bolaget för att undvika straffavgifter, behålla flexibiliteten samt att undvika omfattande extra finansiell rapportering till de amerikanska pensionsmyndigheterna och till deltagarna i pensionsplanen. Miniminivån på tillskotten motsvarar vanligtvis de förmåner som beräknas intjänas under det kommande året plus en sjundedel av eventuellt underskott, såvida planen inte uppvisar ett överskott enligt lokala fonderingsprinciper.

I Storbritannien finns ingen fastställd miniminivå för värdet på förvaltningstillgångarna. Det finns lagkrav på att genomföra en grundlig skuldberäkning var tredje år. För varje separat plan som visar ett underskott fastställs en finansieringsplan som skall säkra en fullständig finansiering av planen inom en rimlig tidsrymd. Finansieringsplanen skall överenskommas med bolaget och lämnas till tillsynsmyndigheten för godkännande.

I Belgien definieras miniminivån på fondering i lag och följs löpande upp av tillsynsmyndigheten FSMA. Ramverket för minimikravet utgår från en diskonteringsränta som baseras på förväntad avkastning på plantillgångarna. Pensionsfonden måste alltid vara fullt fonderade på detta skuldmått. De årliga tillskotten till pensionsfonden följer en tillskottsplan utformad för att ge stabilitet över planens livslängd.

Volvokoncernen beräknar att under 2021 överföra ett belopp om 0,5–1,5 miljarder kronor till pensionsplaner.

21 ÖVRIGA AVSÄTTNINGAR

REDOVISNINGSPRINCIP

Avsättningar redovisas i balansräkningen när en legal eller informell förpliktelse föreligger till följd av en inträffad händelse, det är troligt att ett utflöde av resurser krävs för att reglera åtagandet och en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras. När dessa kriterier inte uppfylls kan eventualförpliktelser komma att redovisas.

Avsättningar för produktgarantier
Avsättningar för produktgarantier redovisas som kostnad för sålda produkter och inkluderar kontraktsgaranti och garantikampanjer. Avsättningar för kontraktsgaranti redovisas i samband med att produkterna säljs. Avsättning för kampanjer avseende specifika kvalitetsproblem redovisas i samband med att kampanjen beslutas.

Avsättningar för tekniska goodwillåtaganden
Tekniska goodwillåtaganden är åtaganden utöver kontraktsgaranti eller kampanjer som genomförs enligt bestämd policy eller för att upprätthålla en god affärsrelation med kunden. Avsättningar för tekniska goodwillåtaganden fastställs utifrån historisk statistik för kunder där en informell förpliktelse föreligger.

Avsättningar för utökad garanti
En utökad garanti är en produktförsäkring som säljs till kunden som gäller för en produkt enligt vissa villkor under en bestämd period som en tilläggsförsäkring utöver de kontraktuella garantierna. Avsättningen reflekterar risken att den förväntade kostnaden för att uppfylla villkoren enligt tilläggsförsäkringen överstiger den förväntade intäkten.

Avsättningar i försäkringsverksamhet
Volvokoncernen har ett internt försäkringsbolag och avsättningar i försäkringsverksamhet är relaterad till skadeanspråk från tredje man till bolag inom Volvokoncernen. Skadereserven inkluderar också en avsättning för ej rapporterade skador baserat på tidigare erfarenhet. Den ointjänade premiereserven rapporteras som en upplupen kostnad inom övriga kortfristiga skulder.

Avsättningar för omstruktureringskostnader
En avsättning för beslutade omstruktureringsåtgärder redovisas när en detaljerad plan för åtgärdernas genomförande föreligger samt när denna plan kommunicerats till dem som berörs. Ersättningar vid uppsägning till följd av ett frivilligt uppsägningsprogram redovisas som en avsättning och kostnad när den anställde accepterar erbjudandet. Vanligtvis redovisas omstruktureringskostnader som en del av övriga rörelseintäkter och rörelsekostnader.

Avsättningar för restvärdesrisker
Restvärdesrisker innebär att Volvokoncernen i framtiden kan tvingas avyttra begagnade fordon med förlust om värdeutvecklingen för dessa fordon är sämre än vad som förutsågs vid kontraktets ingång. Restvärdesrisker är hänförliga till operationella leasingkontrakt och försäljning med återköpsåtaganden (buybacks och tradebacks) där Volvokoncernen har ett restvärdesåtagande. Majoriteten av dessa kontrakt redovisas som tillgångar i operationell leasing och returrättstillgång i balansräkningen. Under kontraktsperioden justeras avskrivningarna via resultaträkningen i förhållande till det beräknade framtida nettoförsäljningsvärdet för att löpande reflektera eventuella restvärdesrisker vid slutet av kontraktsperioden.

» **Läs mer i Not 13** Materiella anläggningstillgångar om restvärdesrisker.

Återköpsåtaganden som är oberoende i förhållande till försäljningstransaktionen redovisas inte som tillgångar i operationell leasing eller som returrättstillgång i balansräkningen. De eventuella restvärdesriskerna avseende dessa kontrakt redovisas som avsättningar. Till den del restvärdesexponeringen inte uppfyller definitionen för avsättning redovisas återstående riskexponering under eventualförpliktelser.

» **Läs mer i Not 24** Eventualförpliktelser och eventualtillgångar.

Avsättningar för servicekontrakt
Servicekontrakt erbjuder förebyggande underhåll till kunden enligt en överenskommen serviceplan. Avsättningen reflekterar risken att den förväntade kostnaden för att tillhandahålla servicetjänster och reparationer i enlighet med servicekontraktet överstiger den förväntade intäkten.

KÄLLA TILL OSÄKERHET I UPPSKATTNINGAR OCH KRITISKA BEDÖMNINGAR

Osäkerheten gällande belopp eller tidpunkt för utflöde av resurser varierar för olika sorters avsättningar. Angående avsättningar för produktgarantier, tekniska goodwillåtaganden, utökad garanti, restvärdesrisker och servicekontrakt baseras avsättningarna på historisk statistik och uppskattade framtida kostnader, varför det avsatta beloppet i högre grad överensstämmer med det verkliga utflödet av resurser. Angående avsättningar för tvister, som skattefrågor och rättsliga processer, är osäkerheten högre.

Avsättningar för produktgarantier
Avsättningar för produktgarantier fastställs utifrån historisk statistik med hänsyn till kända förändringar avseende garantianspråk, garantiperioder, genomsnittlig tid från att fel uppstår till dess att garantikrav inkommer till företaget och förväntade förändringar i kvalitetsindex. Det faktiska utfallet av produktgarantier kan avvika från det förväntade utfallet och väsentligt påverka redovisade garantikostnader och avsättningar under kommande tidsperioder. Återbetalning från leverantörer, vilka minskar Volvokoncernens kostnader för garantiåtaganden, redovisas när de anses vara säkra.

Avsättningar för rättsliga processer
Volvokoncernen granskar löpande utvecklingen av väsentliga tvister som bolag i koncernen är part i, såväl civil- som skatterättsliga, för att uppskatta behovet av att redovisa avsättningar och eventualförpliktelser i koncernens finansiella rapporter. Volvokoncernen tar hänsyn till ett antal faktorer när bedömning görs om en avsättning eller en eventualförpliktelse skall redovisas, bland annat vilken typ av rättstvist som är aktuell, storleken på ersättningsanspråk, utvecklingen av tvisten, uppfattningar från juridiska ombud och andra rådgivare, erfarenheter från liknande fall och beslut fattade av Volvokoncernens ledning angående företagets planerade agerande avseende tvisten i fråga. Den faktiska utgången av en rättstvist kan avvika från den förväntade utgången av tvisten. Skillnader mellan faktiskt och förväntat utfall av en tvist kan väsentligt påverka framtida finansiella rapporter och ha en ofördelaktig inverkan på Volvokoncernens rörelseresultat, finansiella ställning och likviditet.

Avsättningar för rättsliga processer inkluderas i övriga avsättningar i tabell 21:1.

» **Läs mer i Not 24** Eventualförpliktelser och eventualtillgångar.

	Redovisat värde 31 dec 2019	Avsätt-ningar	Åter-föringar	Ianspråk–taganden	Förvärvade och avyttrade bolag	Omräknings-differenser	Omklassi-ficeringar	**Redovisat värde 31 dec 2020[2]**	Varav förfaller inom 12 månader	Varav förfaller efter 12 månader
Avsättningar för produktgarantier[1]	17.526	7.657	–1.471	–8.648	–1	–954	280	14.389	7.351	7.038
Avsättningar för tekniska goodwill-låtaganden	1.236	597	–57	–461	–	–208	–56	1.051	534	517
Avsättningar för utökad garanti	619	412	–125	–357	–	–63	31	517	242	275
Avsättningar i försäkrings-verksamhet	720	173	–165	–29	–	–76	0	623	–	623
Avsättningar för omstrukturerings-kostnader[3]	170	3.425	–1.026	–745	–	–38	0	1.786	1.656	130
Avsättningar för restvärdesrisker	559	1.532	–563	–942	–	–117	25	494	456	38
Avsättningar för servicekontrakt	416	533	–299	–341	–	–40	134	403	177	226
Övriga avsättningar	5.246	3.836	–1.148	–2.586	–11	–515	–14	4.808	2.737	2.071
BR **Summa**	**26.492**	**18.165**	**–4.854**	**–14.109**	**–12**	**–2.011**	**400**	**24.071**	**13.153**	**10.918**

21:1

1 Inkluderar en avsättning för komponent i avgasefterbehandlingssystemet. För mer information se nedan.

2 En omklassificering har skett till skulder som innehas för försäljning om 956 Mkr (1.333), **Läs mer i not 3** Förvärv och avyttringar av aktier och verksamheter.

3 Avsättning för kostnadsbesparande åtgärder ingår med 3,2 miljarder kronor. För mer information se nedan.

Volvokoncernen har upptäckt att en komponent i avgasefterbehandlingssystemet som används på vissa marknader och modeller kan åldras i förtid, vilket leder till försämrad prestanda avseende utsläppskontroll. Volvokoncernen reserverade 7 miljarder kronor vilket påverkade rörelseresultatet för 2018, relaterat till uppskattade kostnader för att hantera detta. Den negativa kassaflödeseffekten påbörjades under 2019 och kommer gradvis öka de kommande åren. Volvokoncernen kommer löpande se över reservens storlek allteftersom ärendet utvecklas.

För att anpassa verksamheten till lägre efterfrågan som en följd av Covid-19-pandemin reducerade Volvokoncernen antalet medarbetare på tjänstemannasidan under 2020. En avsättning för omstrukturerings-kostnader om 3.200 Mkr kronor redovisades under andra kvartalet varav 992 Mkr löstes upp under fjärde kvartalet.

Övriga avsättningar består huvudsakligen av avsättningar för tvister gällande rättsliga processer, avsättningar för externt utfärdade kreditgarantier och övriga avsättningar, såvida de inte specificeras och kommenteras separat i tabellen och texten.

Långfristiga avsättningar enligt ovanstående förväntas till största delen regleras inom 2 till 3 år.

22 SKULDER

REDOVISNINGSPRINCIP

Upptagna lån värderas till upplupet anskaffningsvärde genom effektivräntemetoden. En av Volvokoncernen emitterad hybridobligation är klassificerad som skuld i Volvokoncernens finansiella rapportering eftersom den medför ett kontraktuellt åtagande att erlägga räntebetalningar samt återbetala nominellt skuldbelopp till innehavaren.

» **Läs mer i Not 30** Finansiella instrument om redovisningsprinciper avseende finansiella instrument.

Långfristiga skulder

Nedanstående uppställning visar Volvokoncernens långfristiga skulder där de största lånen är fördelade per valuta. Lån i dotterföretag sker huvudsakligen via Volvo Group Treasury i lokal valuta och därigenom minimeras finansiell valutaexponering i respektive företag. Volvo Group Treasury använder olika derivatinstrument för att tillhandahålla ut- och inlåning i olika valutor utan att öka Volvokoncernens risk.

» **Läs mer i Not 4** Mål och policy med avseende på finansiell risk.

Långfristiga obligationslån och övriga lån Valuta/startår/förfalloår	**Faktisk ränta per 31 dec 2020, %**	**Effektiv ränta per 31 dec 2020, %**	**31 dec 2020**	31 dec 2019
Obligationslån				
EUR 2012–2020/2022–2078[1]	0.00–4.79	0.00–4.79	34.969	39.373
SEK 2018-2020/2022-2024	0.40–2.31	0.40–2.31	25.741	23.462
NOK 2019-2020/2022-2024	1.21–2.28	1.22–2.30	3.580	1.587
HKD 2019/2024	2.31	2.31	765	866
USD 2019/2029	2.96	2.96	409	466
JPY 2020/2023	0.70	0.70	927	–
BR **Summa obligationslån[2,3]**			**66.391**	**65.754**
Övriga lån				
USD 2014-2020/2022-2024	0.49–3.03	0.71–3.25	6.522	12.936
EUR 2012-2020/2022-2026	0.00–2.34	0.00–2.34	6.760	6.919
CAD 2019/2022	1.43	1.44	640	1.925
MXN 2020/2025	5.24–5.91	5.37–6.07	742	594
JPY 2019-2020/2023-2024	0.37–1.24	0.37–1.24	1.585	903
BRL 2013-2015/2023-2028	3.00–12.32	3.00–12.32	3.500	2.814
AUD 2018-2020/2022-2024	0.92–1.52	0.92–1.53	315	448
CNY 2018-2020/2022-2023	2.70–4.99	3.20–4.99	2.409	1.497
Lån i övriga valutor			1.451	972
Leasingskulder[4]			4.434	5.334
Omvärdering av utestående derivat till SEK[5]			416	1.521
BR **Summa övriga lån[2,3]**			**28.775**	**35.862**

22:1

Övriga långfristiga skulder	**31 dec 2020**	31 dec 2019
Förutbetalda leasingintäkter[6]	4.647	5.123
Restvärdesskulder[6]	8.540	9.829
Förutbetalda intäkter för service[6]	12.268	13.049
Återbetalningsskulder[6]	1.042	1.265
Förskott från kunder[6]	1.583	2.215
Utestående ränte- och valutaderivat[5]	643	440
Övriga skulder	2.701	4.390
BR **Summa övriga skulder**	**31.424**	**36.311**

22:2

1 Inkluderar den återstående delen av hybridobligationen om 0,6 miljarder euro med första inlösenmöjlighet 2023 och slutligt förfall 2078.

2 Lån avsedda för finansiering av kreditportföljen i Financial Services uppgick till 50.332 Mkr (50.142) i obligationslån och 23.149 Mkr (28.538) i övriga lån.

3 Långfristiga lån för vilka säkerheter har ställts uppgick till 6.638 Mkr (12.521). » **Läs mer i Not 23** Ställda säkerheter.

4 Leasingskulder på 377 Mkr (0) har omklassificerats till skulder som innehas för försäljning, » **Läs mer i Not 3** Förvärv och avyttringar av aktier och verksamheter.

5 » **Läs mer i Not 30** Finansiella instrument, tabell 30:1 om den långfristiga delen av utestående ränte- och valutaderivat.

6 » **Läs mer i Not 7** Intäkter, om avtals- och återbetalningsskulder samt försäljning med restvärdesåtaganden.

Förfallostruktur År	Obligationslån och övriga lån	Ej utnyttjade långfristiga kreditfaciliteter
2022	34.868	5.502
2023	32.263	1.000
2024	11.610	15.056
2025	7.482	20.075
2026	1.455	–
2027 eller senare	7.489	–
Summa	**95.166**	**41.633**

22:3

» **Läs mer i Not 14** Leasing, tabell 14:4 för förfallostruktur av långfristiga leasingskulder.

» **Läs mer i Not 15** Kundfinansieringsfordringar, tabell 15:2 för förfallostruktur av långfristiga kundfinansieringsfordringar.

Volvokoncernen emitterade 2014 en hybridobligation på 1,5 miljarder euro med en ursprunglig löptid på 61,6 år för att ytterligare stärka Volvokoncernens balansräkning samt att förlänga förfallostrukturen på skuldportföljen. Den första delen av denna obligation (0,9 miljarder euro) återbetalades 10 juni, 2020. Den övervägande delen av låneförfall under 2022 är en del i den normala affärsverksamheten i Volvokoncernen, där portföljen för Financial Services har en kortare förfallostruktur i jämförelse med Industriverksamheten.

Beviljade men ej utnyttjade kreditfaciliteter är så kallade stand-by faciliteter för upplåning. Det utgår en avgift för beviljade kreditfaciliteter vilket redovisas inom övriga finansiella intäkter och kostnader i resultaträkningen. Med anledning av den ökade osäkerheten till följd av Covid-19-pandemin omförhandlades en del av kreditfaciliteterna i början av 2020, och deras löptid förlängdes, se tabell 22:3.

» **Läs mer i Not 9** Övriga finansiella intäkter och kostnader.

Kortfristiga skulder

Kortfristiga obligationslån och övriga lån	31 dec 2020	31 dec 2019
Obligationslån	30.904	31.759
BR **Summa obligationslån[1,2]**	**30.904**	**31.759**
Övriga lån	25.572	22.254
Leasingskulder[3]	1.552	1.755
Omvärdering av utestående derivat till SEK[4]	230	367
BR **Summa övriga lån[1,2]**	**27.354**	**24.377**

22:4

1 Lån avsedda för finansiering av kreditportföljen i Financial Services uppgick till 30.904 Mkr (31.759) i obligationslån och 19.945 Mkr (20.772) i övriga lån.

2 Kortfristiga lån för vilka säkerheter har ställts uppgick till 7.645 Mkr (5.516). » **Läs mer i Not 23** Ställda säkerheter.

3 Leasingskulder på 124 Mkr (0) har omklassificerats till skulder som innehas för försäljning, » **Läs mer i Not 3** Förvärv och avyttringar av aktier och verksamheter.

4 » **Läs mer i Not 30** Finansiella instrument, tabell 30:1 om den kortfristiga delen av utestående ränte- och valutaderivat.

Övriga kortfristiga lån innefattar kortfristig del av långfristiga lån med 16.943 Mkr (15.512).

Övriga kortfristiga skulder	31 dec 2020	31 dec 2019
Förskott från kunder[1]	6.427	5.493
Löner och källskatter	11.697	11.957
Mervärdesskatt	4.295	3.358
Upplupna kostnader avseende återförsäljarbonus och rabatter[1]	5.247	6.647
Övriga upplupna kostnader	10.138	11.867
Förutbetalda leasingintäkter[1]	3.116	3.036
Förutbetalda intäkter för service[1]	3.558	3.371
Övriga förutbetalda intäkter[1]	1.266	1.184
Restvärdesskulder[1]	4.705	4.775
Återbetalningsskulder[1]	501	461
Övriga finansiella skulder	279	155
Ränte- och valutaderivat[2]	66	140
Övriga skulder	5.274	5.059
BR **Summa övriga skulder**	**56.569**	**57.502**

22:5

1 » **Läs mer i Not 7** Intäkter om avtals- och återbetalningsskulder samt försäljning med restvärdesåtaganden.

2 » **Läs mer i Not 30** Finansiella instrument, tabell 30:1 om den kortfristiga delen av utestående ränte- och valutaderivat.

I tabell 22:5 presenteras Volvokoncernens övriga kortfristiga skulder. I kortfristiga skulder ingår även leverantörsskulder som uppgick till 59.611 Mkr (66.866) samt aktuella skatteskulder som uppgick till 4.599 Mkr (3.493). Leverantörsskulder uppgående till 4.796 Mkr (4.774) har omklassificerats till skulder som innehas för försäljning, » **Läs mer i Not 3** Förvärv och avyttringar av aktier och verksamheter.

Av koncernens kortfristiga skulder utgjordes 130.890 Mkr (138.267) eller 69% (71) av icke räntebärande skulder.

23 STÄLLDA SÄKERHETER

Ställda säkerheter	31 dec 2020	31 dec 2019
Inteckningar i fastigheter, maskiner och inventarier	48	70
Tillgångar i operationell leasing	181	317
Kundfinansieringsfordringar	14.731	20.834
Summa ställda säkerheter	**14.960**	**21.220**

23:1

Långfristiga och kortfristiga lån om 14.283 Mkr(18.037) har säkrats genom ställda säkerheter till ett belopp av 14.960 Mkr (21.220).

Vid värdepapperisering av tillgångar har obligationer utgivits om 14.135 Mkr (17.766), knutna till lån i USA för vilka kundfinansieringsfordringar redovisade på balansräkningen utgör säkerhet uppgående till 14.731 Mkr (20.834), varav 4.991 Mkr (12.876) har utgivits 2020.

» **Läs mer i Not 22** Skulder.

24 EVENTUALFÖRPLIKTELSER OCH EVENTUALTILLGÅNGAR

REDOVISNINGSPRINCIP

En eventualförpliktelse redovisas vid en möjlig förpliktelse för vilken det återstår att få bekräftat om företaget har en befintlig förpliktelse som skulle kunna leda till ett utflöde av resurser. Alternativt finns en befintlig förpliktelse som inte uppfyller kriterierna att redovisas som avsättning eller annan skuld i balansräkningen då det inte är troligt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera förpliktelsen eller en tillräckligt tillförlitlig uppskattning av beloppet av förpliktelsen inte kan göras.

En eventualtillgång är en möjlig tillgång som härrör från inträffade händelser som kommer att bekräftas av osäkra framtida händelser, vilka inte helt ligger inom Volvokoncernens kontroll. Upplysning lämnas om en eventualtillgång där ett inflöde av resurser är sannolikt.

Eventualförpliktelser	31 dec 2020	31 dec 2019
Kreditgarantier utfärdade för kunder och övriga	4.419	2.944
Skatteanspråk	4.008	4.653
Restvärdesåtaganden	795	1.118
Övriga eventualförpliktelser	4.610	5.017
Summa eventualförpliktelser	**13.832**	**13.732**

24:1

Totala eventualförpliktelser uppgick den 31 december 2020 till 13.832 Mkr (13.732).

Utställda kreditgarantier uppgick till 4.419 Mkr (2.944). Det redovisade beloppet för kreditgarantier motsvarar bruttoexponeringen och har inte reducerats med hänsyn till värdet av erhållna motgarantier eller andra säkerheter såsom rätten att återta produkter. Värdet av sådana erhållna motgarantier och andra säkerheter, som reducerar exponeringen, är beroende av prisutvecklingen på begagnade produkter samt möjligheten att återta produkter.

En betydande del av kreditgarantierna avser kreditgarantier relaterade till kinesiska återförsäljare och slutkunder inom Anläggningsmaskiner. Ökningen i jämförelse med förgående år är främst relaterat till försäljningsökningen i Kina inom Anläggningsmaskiner.

Skatteanspråk uppgick till 4.008 Mkr (4.653) och avser framställda eller förväntade yrkanden mot Volvokoncernen där kriterierna för att redovisa en skatteskuld eller avsättning ej uppfyllts. Globala företag som Volvokoncernen är emellanåt involverade i skatteprocesser av varierande omfattning och i olika stadier. Volvokoncernen utvärderar löpande dessa skatteprocesser. När det är sannolikt att ytterligare skatt skall erläggas och det är möjligt att göra en rimlig bedömning av utfallet sker erforderlig reservering. Av totala skatteanspråk, avser 1,2 miljarder kronor (1,8) en transferprisrevision i Brasilien samt 1,0 miljarder kronor (1,2) en revision avseende tullar i Indien. Minskningen i Brasilien är hänförlig till valutakurseffekter.

Restvärdesåtaganden uppgick till 795 Mkr (1.118) och avsåg försäljningstransaktioner kombinerade med återköpsåtaganden (buybacks och tradebacks) som är oberoende i förhållande till försäljningstransaktionen och redovisas därför inte som tillgång i balansräkningen. Beloppet motsvarar bruttoexponeringen och har inte reducerats med beräknade nettoförsäljningsvärden avseende begagnade produkter tagna som säkerheter. I den utsträckning begagnade produkter förväntas resultera i en förlust vid försäljning redovisas en avsättning för restvärdesrisken.

» **Läs mer i Not 21** Övriga avsättningar om avsättningar för restvärdesrisker.

Övriga eventualförpliktelser uppgick till 4.610 Mkr (5.017) och inkluderar bland annat bud- och prestationsklausuler samt rättsliga processer.

Rättsliga processer

I januari 2011 blev Volvokoncernen och andra lastbilsföretag föremål för en utredning av EU-kommissionen gällande eventuell överträdelse av EU:s konkurrensbestämmelser. Volvokoncernen samarbetade fullt ut med EU-kommissionen i utredningen. I juli 2016 träffade Volvokoncernen och EU-kommissionen en uppgörelse i utredningen. Som en följd av EU-kommissionens förlikningsbeslut har Volvo erhållit och kommer att försvara sig mot åtskilliga skadeståndskrav från kunder och andra externa parter som hävdar att de lidit skada på grund av det agerande som omfattas av beslutet. Kraven har framställts i olika länder av parter som agerar antingen enskilt eller som en del i en större grupp av klagande eller i en grupptalan. Det är troligt att ytterligare krav kommer att framställas. Det är i nuläget inte möjligt att göra en tillförlitlig uppskattning av vilket ansvar som skulle kunna uppkomma till följd av dessa krav. Ett ogynnsamt utfall för några eller samtliga krav kan, beroende på typ och omfattning av sådana utfall, komma att påverka Volvokoncernens finansiella resultat väsentligt.

Volvokoncernen är även involverad i ett antal rättsliga processer förutom de som finns beskrivna ovan. Volvokoncernen bedömer det inte som sannolikt att dessa sammantaget medför någon risk för en väsentlig påverkan på Volvokoncernens finansiella ställning.

Upptäckt av tidigt åldrande av en komponent i avgasefterbehandlingssystemet

Volvokoncernen har upptäckt att en komponent i avgasefterbehandlingssystemet som används på vissa marknader och modeller kan åldras i förtid, vilket leder till försämrad prestanda avseende utsläppskontroll. Volvokoncernen har redovisat en avsättning som löpande kommer att utvärderas allteftersom ärendet utvecklas.

» **Läs mer i Not 21** Övriga avsättningar.

Totala eventualtillgångar uppgick den 31 december 2020 till 1.252 Mkr (0) och avser en skattekredit i Brasilien.

25 TRANSAKTIONER MED NÄRSTÅENDE

REDOVISNINGSPRINCIP

Volvokoncernen har mellanhavanden med några av dess närstående parter, såsom intresseföretag och joint ventures. Transaktionerna uppstår i den löpande verksamheten och baseras på affärsmässiga villkor och marknadspriser. Det består huvudsakligen av försäljning av fordon, reservdelar, maskiner och service såväl som inköp av reservdelar, motorer och fordon till vidareförsäljning. Transaktioner mellan AB Volvo och dess dotterbolag har eliminerats i koncernen och redovisas inte i denna not. Transaktioner med styrelsen eller koncernledningen består av ersättningar och presenteras i not 27 Personal.

» **Läs mer i Not 5** Andelar i joint ventures, intresseföretag och övriga aktier och andelar.

» **Läs mer i Bolagsstyrningsrapport** om styrelsen och koncernledningen.

Volvokoncernens transaktioner med närstående presenteras i tabell 25:1 och 25:2.

	Försäljning av varor, service samt övriga intäkter		Inköp av varor, service samt övriga kostnader.	
	2020	2019	**2020**	2019
Associated companies	1.547	2.569	53	142
Joint ventures	1.837	1.709	726	891

25:1

	Fordringar		Skulder	
	31 dec 2020	31 dec 2019	**31 dec 2020**	31 dec 2019
Associated companies	242	595	24	73
Joint ventures	330	214	71	38

25:2

26 STATLIGA STÖD

REDOVISNINGSPRINCIP

Statliga stöd är ekonomiska bidrag från statliga och överstatliga organ som erhålls i utbyte mot att Volvokoncernen uppfyller vissa uppställda villkor. De ekonomiska bidragen redovisas i de finansiella rapporterna när rimlig säkerhet föreligger att villkoren kommer uppfyllas och att bidragen kommer erhållas.

Bidrag som är hänförliga till tillgångar redovisas i balansräkningen, antingen som en förutbetald intäkt eller som en reduktion av de hänförbara tillgångarnas redovisade värden. Bidrag som är hänförliga till resultatet redovisas som förutbetalda intäkter i balansräkningen och intäktsförs så att de möter kostnaden som stödet avser. Om kostnader uppkommit före bidragen har erhållits, men avtal slutits om att erhålla bidragen, redovisas bidragen i resultaträkningen för att möta kostnaderna som stödet avser.

Under 2020 har statliga stöd uppgående till 3.473 Mkr (746) erhållits och 3.107 Mkr (890) har redovisats i resultaträkningen.

Under Covid-19-pandemin erhöll Volvokoncernen stöd relaterade till olika statliga permitteringsprogram. Av det totala beloppet för erhållna statliga stöd har 2.672 Mkr erhållits avseende de statliga permitteringsprogrammen, varav 487 Mkr kommer att återbetalas till myndigheterna i Sverige. 2.248 Mkr har redovisats i resultaträkningen som en minskning av relaterade personalkostnader. Stöden har huvudsakligen erhållits från myndigheterna i Sverige, Frankrike och Kanada.

» **Läs mer i not 27** Personal, tabell 27:4 och 27:5.

Statliga stöd för skattelättnader relaterade till produktutveckling har redovisats med 351 Mkr (411) vilka främst erhållits i Frankrike och USA. Övriga stöd har huvudsakligen erhållits från svenska, kinesiska och amerikanska statliga organ och från EU-kommissionen.

27 PERSONAL

REDOVISNINGSPRINCIP

Incitamentsprogram
Volvokoncernen har ett långfristigt och ett kortfristigt incitamentsprogram vilket redovisas enligt IAS 19 Ersättningar till anställda. Under intjänandeperioden redovisas incitamentsprogrammet som en kostnad och en kortfristig skuld.

Riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare, antagna av årsstämman den 18 juni 2020
Dessa riktlinjer (AB Volvos ersättningspolicy) avser ersättning och andra anställningsvillkor för Volvokoncernens ledning (ledande befattningshavare).

Riktlinjerna är framåtblickande, vilket innebär att de ska tillämpas på ersättningar som avtalas, och förändringar som görs i redan avtalade ersättningar, efter att dessa föreslagna riktlinjer antagits av årsstämman 2020. Riktlinjerna omfattar inte ersättningar som beslutas av bolagsstämman. Nya aktierelaterade incitamentsprogram beslutas i förekommande fall av bolagsstämman, men något sådant program föreslås inte för närvarande.

Riktlinjernas främjande av Volvokoncernens affärsstrategi, långsiktiga intressen och hållbarhet
En framgångsrik implementering av Volvokoncernens affärsstrategi och tillvaratagandet av koncernens långsiktiga intressen, inklusive dess hållbarhet, förutsätter att koncernen kan rekrytera, behålla och utveckla ledande befattningshavare. Dessa riktlinjer möjliggör för AB Volvo att kunna erbjuda ledande befattningshavare en konkurrenskraftig totalersättning. Ytterligare information om Volvokoncernens affärsstrategi finns tillgänglig i Volvokoncernens års- och hållbarhetsrapport.

Ersättningsformer
Volvokoncernens ersättning till ledande befattningshavare ska bestå av följande komponenter: grundlön, kort- respektive långfristig rörlig ersättning, pensionsförmåner och andra förmåner.

Kortfristig rörlig ersättning får, såvitt avser den verkställande direktören, uppgå till högst 100 procent av grundlönen och, såvitt avser övriga ledande befattningshavare, högst 80 procent av grundlönen.

Långfristig rörlig ersättning får, såvitt avser den verkställande direktören, uppgå till högst 100 procent av grundlönen och, såvitt avser övriga ledande befattningshavare, högst 80 procent av grundlönen. Det nuvarande långfristiga incitamentsprogrammet för koncernens högsta chefer, inklusive de ledande befattningshavarna, introducerades i samband med årsstämman 2016. Programmets syfte är att stärka intressegemenskapen mellan koncernens högsta chefer och aktieägarna. Programmet åstadkommer detta genom att kombinera en prestationsbaserad tilldelning med krav att köpa och inneha aktier i AB Volvo. Programmet finansieras årligen genom en tilldelning baserad på prestationsmål fastställda av styrelsen. Nettoutfallet (efter skatt) av betalningen måste omedelbart investeras i AB Volvo-aktier, som sedan måste behållas i minst tre år. På detta sätt belönas de högsta cheferna årligen baserat på koncernens prestation samtidigt som de kommer att ha ett långsiktigt intresse i aktiernas värdeutveckling. Vid utgången av treårsperioden får de högsta cheferna avyttra aktier förutsatt att de då uppfyller kravet på innehav av aktier. Kravet innebär att verkställande direktören ska inneha aktier värda minst två bruttoårslöner och övriga ledande befattningshavare aktier värda minst en bruttoårslön. Innehavskraven för ledande befattningshavare ska upphöra om den ledande befattningshavarens anställning upphör, och styrelsen får medge andra undantag från kraven efter vad styrelsen bedömer vara lämpligt.

Ytterligare kontantersättning får utgå under extraordinära omständigheter förutsatt att sådana särskilda arrangemang är tidsbegränsade och endast görs på individnivå i syfte att rekrytera eller behålla ledande befattningshavare eller som ersättning för extraordinära insatser utanför individens ordinarie uppgifter. Sådan ersättning får inte överstiga ett belopp motsvarande 100 procent av den årliga grundlönen. Beslut om sådan ersättning ska fattas av styrelsen på förslag av ersättningskommittén.

Pensionsförmåner till verkställande direktören ska baseras på en premiebestämd pensionsplan med undantag för de fall där lag eller kollektivavtal kräver en förmånsbestämd pension. Den pensionsgrundande lönen ska omfatta grundlön och kortfristig rörlig ersättning. Pensionsavsättningarna till verkställande direktören hänförliga till den årliga grundlönen ska inte uppgå till mer än 35 procent av grundlönen och avsättningar hänförliga till kortfristiga ersättningar ska inte överstiga motsvarande andel.

Andra förmåner kan inkludera t.ex. livförsäkring, sjukvårdsförsäkring och bilförmån. Premier och andra kostnader hänförliga till sådana förmåner får inte uppgå till mer än 3 procent av verkställande direktörens årliga grundlön.

För andra ledande befattningshavare ska utbetalning av pensionsförmåner baseras på en premiebestämd pensionsplan med undantag för de fall där lag eller kollektivavtal kräver en förmånsbestämd pension. Den pensionsgrundande lönen ska inkludera grundlön och kortfristiga ersättningar. Pensionsavsättningarna till andra ledande befattningshavare hänförliga till den årliga grundlönen ska inte uppgå till mer än 40 procent av grundlönen och avsättningar hänförliga till kortfristiga ersättningar ska inte överstiga motsvarande andel.

Andra förmåner kan inkludera t.ex. livförsäkring, sjukvårdsförsäkring och bilförmån. Premier och andra kostnader hänförliga till sådana förmåner får inte uppgå till mer än 10 procent av den årliga grundlönen för övriga ledande befattningshavare.

Ersättning till ledande befattningshavare som är bosatta utanför Sverige eller som är bosatta i Sverige men har väsentlig anknytning till eller har varit bosatta i ett annat land än Sverige kan bli vederbörligen anpassad för att följa tvingande regler eller lokal praxis, varvid dessa riktlinjers övergripande ändamål så långt som möjligt ska tillgodoses.

Utöver ersättning enligt ovan kan ledande befattningshavare som flyttar för eller med en befattning eller som arbetar i flera länder även erhålla ersättning och förmåner som är rimliga med hänsyn till de särskilda omständigheter som följer av sådana arrangemang, varvid hänsyn ska tas till dessa riktlinjers övergripande ändamål samt allmänna riktlinjer och rutiner för gränsöverskridande arbete inom Volvokoncernen.

Upphörande av anställning
Vid upphörande av en ledande befattningshavares anställning får uppsägningstiden vara högst tolv månader. Grundlönen under uppsägningstiden och avgångsvederlag får sammantaget inte överstiga ett belopp motsvarande grundlönen för två år.

För ledande befattningshavare som är bosatta utanför Sverige eller som är bosatta i Sverige men har väsentlig anknytning till eller har varit bosatta i ett annat land än Sverige får erbjudas uppsägningstid och avgångsvederlag som är skäliga mot bakgrund av de särskilda omständigheterna, varvid hänsyn ska tas till dessa riktlinjers övergripande ändamål samt allmänna riktlinjer och rutiner inom Volvokoncernen.

Kriterier för utdelning av rörlig kontantersättning m.m.
Kort- och långfristig rörlig ersättning ska vara kopplad till förutbestämda och mätbara kriterier. Kriterierna – som exempelvis kan vara knutna till EBIT, kassaflöde, avkastning på investerat kapital eller liknande nyckeltal eller hållbarhetsmål – ska vara utformade för att främja Volvokoncernens strategi och långsiktiga värdeskapande samt stärka kopplingen mellan

uppnådda prestationsmål och utfall. Kriterierna för kortfristig och långfristig rörlig ersättning ska fastställas årligen av styrelsen, och i vilken utsträckning kriterierna uppfyllts ska bedömas över årliga mätperioder.

I vilken utsträckning kriterierna för tilldelning av rörlig ersättning har uppfyllts ska fastställas när den relevanta mätperioden avslutats. Styrelsen ansvarar för att fastställa rörlig ersättning till samtliga ledande befattningshavare.

Återbetalning och justeringar

Ledande befattningshavare som deltar i Volvokoncernens nuvarande kortfristiga och långfristiga incitamentsprogram är skyldiga att, under vissa omständigheter och under viss tid, återbetala hela eller delar av redan utbetalad rörlig ersättning om utbetalning skett av misstag eller baserats på avsiktligt förfalskad data eller i händelse av en väsentlig justering av Volvokoncernens finansiella resultat. Vidare får styrelsen besluta om ändringar av utbetalningar enligt incitamentsprogram (innan utbetalning skett) när extraordinära omständigheter föreligger eller för att justera för oförutsedda engångshändelser.

Lön och anställningsvillkor för anställda

Vid beredningen av styrelsens förslag till dessa ersättningsriktlinjer har styrelsen beaktat att de förmåner som erbjuds till ledande befattningshavare behöver ligga i linje med de allmänna strukturer som tillämpas för AB Volvos anställda, på nivåer som är konkurrenskraftiga på marknaden. Således har lön och anställningsvillkor för andra anställda inom AB Volvo beaktats genom att information om detta inkluderats i ersättningskommitténs och styrelsens beslutsunderlag vid bedömningen av om dessa riktlinjer och de begränsningar som följer av dem är rimliga.

Beslutsprocessen för att fastställa, se över och genomföra riktlinjerna

Styrelsen har inrättat en ersättningskommitté. I kommitténs uppgifter ingår att bereda styrelsens beslut om förslag till riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare. Styrelsen ska upprätta förslag till nya riktlinjer åtminstone vart fjärde år och lägga fram förslaget för beslut vid bolagsstämman. Riktlinjerna ska gälla till dess att nya riktlinjer antagits av bolagsstämman. Ersättningskommittén ska även följa och utvärdera program för rörliga ersättningar för ledande befattningshavare, tillämpningen av riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare samt gällande ersättningsstrukturer och ersättningsnivåer inom koncernen. Ersättningskommitténs ledamöter är oberoende i förhållande till AB Volvo och dess bolagsledning. Vid styrelsens behandling av och beslut i ersättningsrelaterade frågor närvarar inte verkställande direktören eller andra personer i bolagsledningen, i den mån de berörs av frågorna.

Frångående av riktlinjerna

Styrelsen får besluta att tillfälligt frångå riktlinjerna helt eller delvis, om det i ett enskilt fall finns särskilda skäl för det och ett avsteg är nödvändigt för att tillgodose Volvokoncernens långsiktiga intressen, inklusive dess hållbarhet, eller för att säkerställa koncernens ekonomiska bärkraft. Som angivits ovan ingår det i ersättningskommitténs uppgifter att bereda styrelsens beslut i ersättningsfrågor, vilket innefattar eventuella beslut om avsteg från riktlinjerna

Beskrivning av betydande förändringar av riktlinjerna

Till följd av ny lagstiftning beslutad under 2019 är riktlinjerna för ersättning till ledande befattningshavare som läggs fram för årsstämman 2020 mer detaljerade än tidigare. Dessutom får kortfristig och långfristig ersättning kopplas till rörelseresultat, kassaflöde och avkastning på investerat kapital eller liknande nyckeltal eller hållbarhetsmål, i stället för som tidigare endast rörelseresultat och kassaflöde.

Styrelsens arvode

Enligt årsstämmans beslut 2020 skall arvode till styrelsens ledamöter valda vid årsstämman för tiden intill utgången av årsstämman 2021 förbli oförändrade och utgår enligt följande: Styrelsens ordförande tillerkändes 3.600.000 kronor (3.600.000) och envar av övriga ledamöter 1.060.000 kronor (1.060.000) med undantag för VD i AB Volvo, tillika koncernchef för Volvokoncernen som ej erhåller något arvode. Därutöver tillerkändes ordföranden i revisionskommittén 380.000 kronor (380.000) och övriga medlemmar av revisionskommittén 175.000 kronor (175.000) var, samt ordföranden i ersättningskommittén 160.000 kronor (160.000) och övriga ledamöter i ersättningskommittén 115.000 kronor (115.000) var. Enligt beslut under år 2020, beslutade styrelsen att avsluta Technology och Business Transformation Committee. Vidare beslutade styrelsens ledamöter att minska styrelsens ersättning med 20 procent från årsstämman 2020 till årsstämman 2021. För ytterligare information se Bolagsstyrningsrapporten.

Ersättning till koncernledningen Kronor	Fast ersättning		Rörlig ersättning			
	Fast lön	Övriga förmåner[1]	Kortfristig rörlig ersättning	Långfristig rörlig ersättning	Övriga ersättningar[2]	Pensionskostnad
VD och koncernchef	14.517.854	251.546	10.720.811	10.720.811	–	7.714.902
Vice VD	7.871.465	91.810	4.647.870	4.647.870	–	4.049.242
Övriga medlemmar i koncernledningen[3]	78.342.719	20.133.762	43.423.320	43.423.320	3.000.000	29.721.602
Summa 2020	**100.732.038**	**20.477.118**	**58.792.001**	**58.792.001**	**3.000.000**	**41.485.746**
Summa 2019	**97.876.492**	**21.439.999**	**69.818.155**	**–**	**3.000.000**	**35.909.751**

27:1

1 Övriga förmåner består av bil- och bostadsförmåner samt kostnader relaterade till en förändring i skattehänseende för en expatriat.

2 Övriga ersättningar avser ersättning i samband med anställning i koncernen.

3 Koncernledning bestod, utöver VD och vice VD, av 13 (12) medlemmar vid årets slut.

VDs anställningsvillkor och ersättning

Fast lön, kort- och långfristig rörlig ersättning

VD och koncernchef har en ersättning som består av en fast årslön och en kort-och långfristig rörlig ersättning. Under 2020 baserades den kort- och långfristiga rörliga ersättningen på koncernens justerade rörelsemarginal och kassaflöde. Kort- respektive långfristig rörlig ersättning uppgår till vardera högst 100% av den bonusgrundande lönen.

För verksamhetsåret 2020 erhöll Martin Lundstedt en fast lön inklusive semesterersättning om 14.517.854 kronor (14.924.697) och en kortfristig rörlig ersättning om 10.720.811 kronor (13.066.469). Den kortfristiga rörliga ersättningen utgjorde 70,3% (88,8) av den bonusgrundande lönen. Den fasta lönen för år 2020 är lägre mot tidigare år då Martin Lundstedt sänkte sin lön under del av året på grund av den extraordinära situationen hänförlig till Covid-19-pandemin. Övriga förmåner, bestående av främst bil- och bostadsförmån uppgick till 251.546 kronor (369.530). Bostadsförmåner avslutades från och med juli.

Martin Lundstedt deltog även i det långfristiga rörliga incitamentsprogram som beslutades av styrelsen 2020. Under räkenskapsåret har utfallet för det långfristiga rörliga incitamentsprogrammet uppgått till 10.720.811 kronor (–) vilket är 70,3% (–) av den bonusgrundande lönen. Hela nettobeloppet skall återinvesteras i Volvo B-aktier. Beloppet erhålles under förutsättning att bolagsstämman som hålls 2021 beslutar om utdelning till aktieägarna för 2020. Årsstämman i juni 2020 beslutade att ingen utdelning till aktieägarna skulle göras och därmed skedde ingen utbetalning avseende det långfristiga incitamentsprogrammet avseende år 2019.

Pension

VD och koncernchef omfattas dels av de pensionsförmåner som följer av kollektivavtal och dels av Volvo Management Pension (VMP) och Volvo Executive Pension (VEP). Både VMP och VEP är premiebestämda pensionsplaner. Den pensionsgrundande lönen utgörs av årslön, semesterersättning och en beräknad rörlig kortfristig ersättning. Premien för VMP är 30.000 kronor per år plus 20% av pensionsgrundande lön över 30 inkomstbasbelopp och premien för VEP är 10% av pensionsgrundande lön. Det finns inga ytterligare åtaganden utöver betalning av premierna. I tillägg till kollektivavtalad försäkring (ITP) är sjukpensionen 25% av lön mellan 7,5 prisbasbelopp och 20 inkomstbasbelopp, 37,5% av lön mellan 20–30 inkomstbasbelopp samt 50% av baslön över 30 inkomstbasbelopp. Rätten till sjukpension är villkorad av anställning och upphör vid avgång ur tjänst.

VD och koncernchef omfattas dessutom av Volvo Företagspension, en premiebestämd extra ålderspension. Premien uppgick 2020 till 8.568 kronor (8.280) för helåret.

Totala pensionspremier för Martin Lundstedt uppgick för 2020 till 7.714.902 kronor (6.916.015).

Avgångsvederlag

Martin Lundstedt har tolv månaders uppsägningstid från AB Volvos sida och sex månaders uppsägningstid från sin sida. Vid uppsägning från företagets sida utgår ett avgångsvederlag motsvarande tolv månadslöner. Om han påbörjar annat arbete under den tid som avgångsvederlag utgår reduceras avgångsvederlaget med 100% av inkomsten från den nya anställningen.

Vice VDs anställningsvillkor och ersättning

Fast lön, kort- och långfristig rörlig ersättning

Vice VD har en ersättning som består av en fast årslön och en kort-och långfristig rörlig ersättning. Under 2020 baserades den kort- och långfristiga rörliga ersättningen på koncernens justerade rörelsemarginal och kassaflöde. För år 2020 kunde kort- respektive långfristig rörlig ersättning uppgår till vardera högst 80% av den bonusgrundande lönen.

För verksamhetsåret 2020 erhöll Jan Gurander en fast lön inklusive semesterersättning om 7.871.465 kronor (8.159.410) och en kortfristig rörlig ersättning om 4.647.870 kronor (5.695.955). Den kortfristiga rörliga ersättningen utgjorde 56,3% (69,0) av den bonusgrundande lönen. Den fasta lönen för år 2020 är lägre mot tidigare år då Jan Gurander sänkte sin lön under del av året på grund av den extraordinära situationen hänförlig till Covid-19-pandemin. Övriga förmåner, bestående av främst bilförmån uppgick till 91.810 kronor (144.928) under 2020.

Jan Gurander deltog även i det långfristiga rörliga incitamentsprogram som beslutades av styrelsen 2020. Under räkenskapsåret har utfallet för det långfristiga rörliga incitamentsprogrammet uppgått till 4.647.870 kronor (–) vilket är 56,3% (–) av den bonusgrundande lönen. Hela nettobeloppet skall återinvesteras i Volvo B-aktier. Beloppet erhålles under förutsättning att bolagsstämman som hålls 2021 beslutar om utdelning till aktieägarna för 2020. Årsstämman i juni 2020 beslutade att ingen utdelning till aktieägarna skulle göras och därmed skedde ingen utbetalning avseende det långfristiga incitamentsprogrammet avseende år 2019.

Pension

Vice VD omfattas dels av de pensionsförmåner som följer av kollektivavtal och dels av Volvo Management Pension (VMP) och Volvo Executive Pension (VEP). Både VMP och VEP är premiebestämda pensionsplaner. Den pensionsgrundande lönen utgörs av årslön, semesterersättning och en beräknad rörlig kortfristig ersättning. Premien för VMP är 30.000 kronor per år plus 20% av pensionsgrundande lön över 30 inkomstbasbelopp och premien för VEP är 10% av pensionsgrundande lön. Det finns inga ytterligare åtaganden utöver betalning av premierna. I tillägg till kollektivavtalad försäkring (ITP) är sjukpensionen 25% av lön mellan 7,5 prisbasbelopp och 20 inkomstbasbelopp, 37,5% av lön mellan 20–30 inkomstbasbelopp samt 50% av lön mellan 30–50 inkomstbasbelopp. Rätten till sjukpension är villkorad av anställning och upphör vid avgång ur tjänst.

Vice VD omfattas dessutom av Volvo Företagspension, en premiebestämd extra ålderspension. Premien uppgick 2020 till 8.568 kronor (8.280) för helåret.

Totala pensionspremier för Jan Gurander uppgick för år 2020 till 4.049.242 kronor (3.514.535).

Avgångsvederlag

Jan Gurander har tolv månaders uppsägningstid från AB Volvos sida och sex månaders uppsägningstid från sin sida. Vid uppsägning från företagets sida är Jan Gurander berättigad till ett avgångsvederlag motsvarande tolv månadslöner.

Ersättning till koncernledning

Fast lön, kort- och långfristig rörlig ersättning

Medlemmarna av koncernledningen har en ersättning som består av fast årslön och en kort- och långfristig rörlig ersättning. Under 2020 baserades de kort- och långfristiga rörliga ersättningarna på Volvokoncernens justerade rörelsemarginal och kassaflöde. Kort- respektive långfristig rörlig ersättning för koncernledning exklusive VD, kunde under 2020 uppgå till vardera högst 80%, av den bonusgrundande lönen.

För verksamhetsåret 2020 uppgick fast lön till 78.342.719 kronor (74.792.385) och en ersättning i samband med anställning i koncernen uppgick till 3.000.000 kronor (3.000.000). Kortfristig rörlig ersättning uppgick till 43.423.320 kronor (51.055.732) för övriga koncernledningen exklusive VD och Vice VD. Den kortfristiga rörliga ersättningen utgjorde i genomsnitt 56,3% (69,0) av den bonusgrundande lönen. Den fasta lönen för år 2020 är lägre mot tidigare år då koncernledningen sänkte sin lön under del av året på grund av den extraordinära situationen hänförlig till Covid-19-pandemin. Koncernledningen bestod utöver VD och Vice VD, av 13 (12) medlemmar vid årets början och 13 (12) vid årets slut.

Övriga förmåner, bestående av bil-och bostadsförmån samt kostnader relaterade till en förändring i skattehänseende för en expatriat, uppgick till 20.133.762 kronor (20.925.541) kronor.

Koncernledningen deltog även i det långfristiga rörliga incitamentsprogram som beslutades av styrelsen 2020. Under räkenskapsåret har utfallet för det långfristiga rörliga incitamentsprogrammet, exklusive VD och Vice VD, uppgått till 43.423.320 kronor (–) och utgjort 56,3% (–) av de bonusgrundande lönerna. Hela nettobeloppet skall återinvesteras i Volvo B-aktier. Beloppet erhålles under förutsättning att bolagsstämman som hålls 2021 beslutar om utdelning till aktieägarna för 2020. Årsstämman i juni 2020 beslutade att ingen utdelning till aktieägarna skulle göras och därmed skedde ingen utbetalning avseende det långfristiga incitamentsprogrammet avseende år 2019.

Pension

Medlemmar av koncernledningen som omfattas av svenska pensionsplaner omfattas även av en premiebestämd pensionsplan, Volvo Executive Pension (VEP), med premiebetalning som längst till 65 års ålder. Premien utgör 10% av den pensionsgrundande lönen. Medlemmar av koncern ledningen som omfattas av svenska pensionsplaner och är födda före 1979 omfattas även av en premiebestämd pensionsplan, Volvo Management Pension (VMP), som ett komplement till kollektivavtalad tjänstepension. Premien utgör 30.000 kronor per år plus 20% av den pensionsgrundande lönen över 30 inkomstbasbelopp. Den pensionsgrundande lönen utgörs av årslön, semesterersättning och en beräknad rörlig kortfristig ersättning.

Premier för pensioner till koncernledningen exklusive VD och Vice VD uppgick till 29.721.602 kronor (25.479.200) under 2020.

Avgångsvederlag

Anställningsavtalen för medlemmar av koncernledningen innehåller regler om avgångsvederlag vid uppsägning från företagets sida. Medlemmar bosatta i Sverige har högst tolv månaders uppsägningstid från AB Volvos sida och högst sex månaders uppsägningstid från sin sida. Reglerna innebär att den anställde vid uppsägning från företagets sida, är berättigad till avgångsvederlag motsvarande högst tolv månadslöner.

Medlemmar som är bosatta utanför Sverige eller bosatta i Sverige men som har en väsentlig anknytning till annat land eller tidigare har varit bosatta i annat land får erbjudas uppsägningstider och avgångsvederlag som är konkurrenskraftiga i det land där personerna är eller har varit bosatta eller till vilket de har en väsentlig anknytning, företrädesvis lösningar motsvarande vad som gäller för ledningspersoner bosatta i Sverige.

Volvokoncernens kostnader för ersättning till koncernledningen

Kostnaderna för den totala ersättningen till koncernledningen uppgick till 345 Mkr (375) och avsåg fast lön, rörlig kort- och långfristig ersättning, övriga förmåner och ersättningar för pensioner. De totala kostnaderna för koncernledningen inkluderar också sociala avgifter på löner och förmåner, särskild löneskatt på pensioner samt tillkommande kostnader för övriga förmåner.

Långfristigt incitamentsprogram

Långfristigt incitamentsprogram från 2016

Styrelsen fattade år 2016 beslut om ett långfristigt kontantbaserat incitamentsprogram till Volvokoncernens 300 högsta befattningshavare. En förutsättning att få delta i programmet är att deltagarna åläggs att återinvestera den årliga utbetalda ersättningen (efter skatt) i Volvo B aktier och inneha dessa aktier i minst tre år efter anskaffning.

Långfristig rörlig ersättning får, såvitt avser den verkställande direktören uppgå till högst 100% av den fasta ersättningen och, såvitt avser övriga ledningspersoner högst 80% av den fasta ersättningen. Ingen tilldelning kommer att ske om årsstämman det efterföljande året beslutar att inte ge någon utdelning till aktieägarna.

Medelantal anställda	2020		2019	
	Antal anställda	Varav kvinnor, %	Antal anställda	Varav kvinnor, %
AB Volvo				
Sverige	301	51	325	54
Dotterföretag				
Sverige	20.150	23	20.267	22
Västra Europa (exkl. Sverige)	21.037	17	21.864	17
Östra Europa	6.754	20	7.103	21
Nordamerika	15.875	20	17.880	20
Sydamerika	5.736	17	5.865	17
Asien	17.429	14	17.724	14
Övriga marknader	2.292	20	2.702	18
Koncernen totalt	**89.573**	**19**	**93.731**	**18**

27:2

Styrelseledamöter[1] och andra befattningshavare	2020		2019	
	Antal på balansdagen	Varav kvinnor, %	Antal på balansdagen	Varav kvinnor, %
AB Volvo				
Styrelseledamöter[1]	11	36	10	40
VD & koncernchef, Vice VD och andra ledande befattningshavare	15	27	14	29
Koncernen				
Styrelseledamöter[1]	573	23	517	25
Verkställande direktörer och andra högre chefer	613	26	591	26

27:3

1 Exklusive styrelsesuppleanter.

Löner och ersättningar Mkr	2020 Styrelse och VD[4]	varav rörlig lönedel	Övriga anställda[4]	2019 Styrelse och VD	varav rörlig lönedel	Övriga anställda
AB Volvo[1]	62,5	28,8	338,0	51,4	21,1	420,0
Dotterföretag	770,7	139,9	39.715,6	912,3	193,9	47.216,7
Koncernen totalt	**833,2**	**168,7**	**40.053,6**	**963,7**	**215,0**	**47.636,7**

27:4

Löner, ersättningar och sociala kostnader Mkr	2020 Löner och ersättningar[4]	Sociala kostnader	Pensions-kostnader	2019 Löner och ersättningar	Sociala kostnader	Pensions-kostnader
AB Volvo[2]	400,5	120,4	123,5	471,4	143,5	184,7
Dotterföretag	40.486,3	9.150,0	3.507,1	48.129,0	10.416,1	4.846,3
Koncernen totalt[3]	**40.886,7**	**9.270,3**	**3.630,7**	**48.600,4**	**10.559,6**	**5.031,0**

27:5

1 Inkluderar nuvarande och tidigare styrelseledamöter, VD och koncernchef, vice VD samt övriga medlemmar i koncernledningen.

2 Moderbolagets pensionskostnader för styrelseledamöter och VD framgår av not 3 Administrationskostnader i moderbolagets årsredovisning.

3 Av koncernens pensionskostnader avser 92 Mkr (94) styrelse och VD, inklusive nuvarande och tidigare styrelseledamöter, VD, vice VD samt övriga medlemmar i koncernledningen. Koncernens utestående pensionsförpliktelser till dessa uppgår till 609 Mkr (670). Kostnaden för icke-monetära förmåner uppgick i koncernen till 2.853 Mkr (3.336) varav till styrelser och verkställande direktörer i koncernföretag 41 Mkr (54). Kostnaden för icke-monetära förmåner i moderbolaget uppgick till 9 Mkr (11,9) varav till bolagets styrelse och VD 0,1 Mkr (0,6).

4 Inklusive ersättning från statliga myndigheter, i huvudsak relaterade till korttidspermitteringar, om 2.248 Mkr samt lönesänkningar på grund av den extraordinära situationen orsakat av Covid-19-pandemin.

28 ERSÄTTNING TILL REVISORER

Ersättning till revisorer	2020	2019
Deloitte		
– Revisionsuppdraget	105	108
varav till Deloitte AB	*30*	*29*
– Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget	7	6
varav till Deloitte AB	*2*	*3*
– Skatterådgivning	2	1
varav till Deloitte AB	*–*	*–*
– Övriga tjänster	7	4
varav till Deloitte AB	*–*	*1*
Summa	**121**	**119**
Revisionsarvode till övriga	3	2
Koncernen totalt	**124**	**121**

28:1

Med revisionsuppdrag avses granskning av årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning. Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget innebär kvalitetssäkringstjänster som skall utföras enligt författning, bolagsordning, stadgar eller avtal. Beloppet inkluderar en översiktlig granskning av halvårsrapporten. Skatterådgivning innehåller både rådgivning och granskning av efterlevnad inom skatteområdet. Övriga tjänster är andra uppdrag.

29 KASSAFLÖDE

REDOVISNINGSPRINCIP

Kassaflödesanalys
Kassaflödesanalysen upprättas enligt den indirekta metoden. Utländska koncernföretags kassaflöden omräknas till genomsnittskurser. Förändringar i koncernstruktur, förvärv och försäljningar redovisas brutto, exklusive likvida medel, och ingår i kassaflödet från investeringsverksamheten under förvärv av verksamheter och försäljning av verksamheter.

» **Läs mer i Not 18** Likvida medel.

Övriga ej kassapåverkande poster	**2020**	2019
Reserver för förväntade kreditförluster på kund- och kundfinansieringsfordringar	1.725	962
Resultat vid försäljning av verksamheter[1]	–25	–1.590
Orealiserade valutakurseffekter på kundfordringar och leverantörsskulder	50	–76
Orealiserade valutakurseffekter på övriga operativa fordringar och skulder	–270	119
Avsättning för vinstdelningsprogram	87	550
Avsättning för incitamentsprogram	1.053	1.860
Resultat vid avyttringar av im-/materiella anläggningstillgångar	55	–634
Resultat vid försäljning av aktier och andelar[2]	43	–222
Resultat från innehav i joint ventures	–1.751	–1.860
Pensionsförmåner intjänade under året	1.645	1.911
Periodisering av försäljning med återköpsåtaganden	–3.137	–3.903
Avsättning för omstrukturering	1.685	–
Övriga förändringar	57	114
Totala övriga ej kassapåverkande poster	**1.217**	**–2.769**

29:1

1 Under 2019 avyttrade Volvokoncernen verksamheten i WirelessCar med en reavinst om 1,6 miljarder kronor.

2 Under 2019 avyttrade Volvokoncernen alla aktier i Terratech AB med en reavinst om 199 Mkr.

» **Läs mer i Not 3** Förvärv och avyttringar av aktier och verksamheter.

Förändring av lån 2020		Kassaflöden		Ej kassapåverkande poster			
	31 december 2019	Upptagna lån	Återbetalning av lån	Omklassi-ficeringar[1]	Orealiserade valutaeffekter	Valuta-omräkningar	31 december 2020
Kortfristiga obligationslån och övriga lån	56.135	66.452	–115.109	55.091	4.133	–8.445	58.258
Långfristiga obligationslån och övriga lån	101.616	63.614	–5.128	–55.676	–1.104	–8.155	95.166
Ränte- och valutaderivat	–1.328	–	–	–	–4.169	–	–5.496
Realiserade derivat	–	–	–895	–	–	–	–
Övrigt	–	–1.612[2]	–	–	–	–	–
Kassaflödespåverkan från förändring av lån		**128.453**	**–121.132**	**–584**			

Förändring av lån 2019			Kassaflöden		Ej kassapåverkande poster			
	31 december 2018	Övergångseffekt IFRS 16[3]	Upptagna lån	Återbetalning av lån	Omklassi-ficeringar[1]	Orealiserade valutaeffekter	Valuta-omräkningar	31 december 2019
Kortfristiga obligations-lån och övriga lån	48.646	1.525	29.967	–61.166	35.174	–706	2.694	56.135
Långfristiga obligations-lån och övriga lån	87.210	4.684	49.498	–7.871	–35.182	748	2.528	101.616
Ränte- och valutaderivat	–2.966	–	–	–	–	1.639	–	–1.328
Realiserade derivat	–	–	–	946	–	–	–	–
Övrigt	–	–	–1.913[2]	–121	–	–	–	–
Kassaflödespåverkan från förändring av lån			**77.553**	**–68.212**	**–7**			

29:2

1 En omklassificering om 584 Mkr (7) har gjorts från kortfristiga och långfristiga övriga lån till skulder som innehas till försäljning.

2 Under 2020 justerades 1,6 miljarder kronor (1,9) i nya leasingskulder som en ej kassapåverkande post.

3 Den ingående balansen för 2019 är omräknad till följd av implementeringen av IFRS 16.

Nettolåneskulden ökade med 7,3 miljarder kronor (9,3), huvudsakligen som en effekt av att säkerställa likviditeten för Volvokoncernen.

Financial Services utförde syndikeringar om 6,8 miljarder kronor (11,4). Samtliga syndikeringar har påverkat årets kassaflöde.

» **Läs mer i Not 22** Skulder om kortfristiga lån och långfristiga lån.

» **Läs mer i Förvaltningsberättelsen** om Kassaflödesanalys och Finansiell ställning.

30 FINANSIELLA INSTRUMENT

REDOVISNINGSPRINCIP

Köp och försäljningar av finansiella tillgångar och skulder redovisas på affärsdagen. Transaktionskostnader inkluderas i tillgångarnas verkliga värden förutom i de fall då värdeförändringar redovisas över resultaträkningen. Transaktionskostnader i samband med upptagande av finansiella skulder amorteras över lånets löptid som finansiella kostnader.

En finansiell tillgång avförs från balansräkningen vid förfall eller när väsentligen alla risker och förmåner förknippade med tillgången har överförts till en extern part.

Verkligt värde för finansiella tillgångar fastställs utifrån gällande marknadspriser i de fall sådana finns. Om marknadspriser inte finns tillgängliga fastställs det verkliga värdet för enskilda tillgångar med hjälp av olika värderingstekniker.

Verkligt värde på finansiella instrument är klassificerade baserat på i vilken utsträckning marknadsdata har använts i beräkningen av verkligt värde. Majoriteten av Volvokoncernens finansiella instrument värderade till verkligt värde är klassificerade enligt nivå 2. Värdering i nivå 2 sker på marknadsmässiga grunder med hjälp av observerbara marknadspriser som finns tillgängliga vid varje bokslutstidpunkt. Utgångspunkten för räntan är nollkupongskurvan i respektive valuta från vilken det görs en nuvärdesberäkning av förväntade framtida kassaflöden. För valutakontrakt är utgångspunkten terminspåslaget utifrån gällande spotkurs för respektive valuta och framtida tidpunkt vid bokslutstillfället. Baserat på gällande terminskurser görs sedan en nuvärdesberäkning per balansdagen. Aktier och andelar är klassificerade enligt nivå 1 för noterade aktier och nivå 3 för onoterade aktier. Köpoptioner är klassificerade enligt nivå 3, baserat på Black & Scholes optionsvärderingsmodell.

Finansiella tillgångar värderade till upplupet anskaffningsvärde
Kundfinansieringsfordringar innehas som en del av en affärsmodell vars syfte är att samla in avtalsenliga kassaflöden. De avtalsenliga kassaflödena består enbart av betalningar av kapitalbelopp och ränta och värderas till upplupet anskaffningsvärde i enlighet med effektivräntemetoden. I denna kategori inkluderar Volvokoncernen även kundfordringar och innehav av aktier i onoterade bolag för vilka ett verkligt värde ej kan fastställas. Det bokförda värdet har analyserats och jämförts med ett beräknat verkligt värde och är en rimlig uppskattning av verkligt värde.

» **Läs mer i Not 5** Andelar i joint ventures, intresseföretag och övriga aktier och andelar.

» **Läs mer i Not 15** Kundfinansieringsfordringar.

» **Läs mer i Not 16** Fordringar.

Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat
I denna kategori inkluderar Volvokoncernen innehav av aktier i börsnoterade bolag till följd av att aktierna ej innehas för handel. Förändring i verkligt värde redovisas i övrigt totalresultat och uppgår till –8 Mkr (48).

» **Läs mer i Not 5** Andelar i joint ventures, intresseföretag och övriga aktier och andelar.

Finansiella tillgångar och skulder värderade till verkligt värde via resultatet
Volvokoncernens finansiella instrument som innehas för handel värderas till verkligt värde via resultaträkningen. Som framgår av tabell 30:1 utgörs dessa instrument av derivat som används för att säkra ränta och valuta samt kortfristiga placeringar, vilka presenteras vidare i not 18 Likvida medel.

Derivat som används för att säkra ränteexponering i kundfinansieringsportföljen i Financial Services samt skuldportföljen inom Industriverksamheten redovisas i denna kategori. Orealiserade vinster och förluster till följd av fluktuationer i de finansiella instrumentens verkliga värden redovisas i övriga finansiella intäkter och kostnader. Volvokoncernen avser att behålla dessa derivat till förfall varför marknadsvärderingen, över tid, inte påverkar resultat eller kassaflöde till följd av matchning av räntebindning på in- och utlåning i Financial Services.

Finansiella instrument som används för säkring av valutarisk i prognosticerade kommersiella kassaflöden redovisas också under denna kategori. Realiserade resultat samt orealiserad omvärdering av derivat redovisas i övriga finansiella intäkter och kostnader för att möjliggöra nettning av samtliga interna flöden, innan externa derivat ingås för att säkra valutarisken. Vid säkring av kassaflöden för specifika ordrar beslutas klassificeringen av resultateffekten av säkringen från fall till fall enligt Volvokoncernens policy för finansiella risker. Under 2020 har –47 Mkr (–35) redovisats i rörelseresultatet och 63 Mkr (–54) i finansnettot avseende resultateffekter från säkringar av valutarisk för specifika ordrar.

» **Läs mer i Not 9** Övriga finansiella intäkter och kostnader.

Volvokoncernen tillämpar inte säkringsredovisning.

Information angående redovisade och verkliga värden
I tabell 30:1 jämförs redovisade och verkliga värden för Volvokoncernens samtliga finansiella instrument.

Redovisade belopp och verkliga värden för finansiella instrument Mkr		31 dec 2020		31 dec 2019	
		Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde
Tillgångar					
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet[1]					
Ränte- och valutaderivat[2]	Not 16	6.049	6.049	2.015	2.015
Övriga derivat[3]		564	564	564	564
BR Kortfristiga placeringar	Not 18	213	213	200	200
		6.826	6.826	2.779	2.779
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat					
Innehav av aktier i börsnoterade företag[1]	Not 5	–	–	–	–
Finansiella tillgångar värderade till upplupet anskaffningsvärde					
BR Kundfordringar	Not 16	35.660	35.660	37.723	37.723
Kundfinansieringsfordringar	Not 15	128.531	128.531	147.127	147.127
Innehav av aktier i onoterade företag[1]	Not 5	276	276	158	158
Övriga räntebärande fordringar	Not 16	402	402	1.504	1.504
		164.870	164.870	186.512	186.512
BR **Likvida medel**	Not 18	85.206	85.206	61.461	61.461
Skulder	Not 22				
Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultatet					
Ränte- och valutaderivat[1,4]		1.356	1.356	2.468	2.468
Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde[5]					
Långfristiga obligationslån och övriga lån		94.750	97.024	100.096	101.737
Kortfristiga obligationslån och övriga lån		58.027	58.188	55.768	55.822
BR Leverantörsskulder		59.611	59.611	66.866	66.866
		212.388	214.823	222.730	224.425

30:1

1 Samtliga derivat och kortfristiga placeringar klassificeras som nivå 2, innehav av aktier i börsnoterade bolag klassificeras som nivå 1 och innehav av aktier i onoterade bolag som nivå 3. En omklassificering på 537 Mkr (544) har gjorts till tillgångar som innehas för försäljning relaterat till innehav av aktier i noterade bolag.

2 Volvokoncernens bruttoexponering av derivat redovisade på tillgångssidan har reducerats med 87% (89) till 758 Mkr (230) genom nettningsavtal och likvidöverföringar.

3 De indata som används i värderingsmodellen för beräkning av marknadsvärde har varit oförändrade under 2020.

4 Volvokoncernens bruttoexponering av derivat redovisade på skuldsidan har reducerats med 64% (88) till 492 Mkr (285) genom nettningsavtal och likvidöverföringar.

5 I Volvokoncernens balansräkning ingår i finansiella skulder lånerelaterade derivat om –647 Mkr (–1.888). Kreditrisken är inkluderad i verkligt värde värderingen av lånen.

» **Läs mer i Not 4** Mål och policy med avseende på finansiell risk.

Borttagande från balansräkningen av finansiella tillgångar
Volvokoncernen genomför diskonteringar av finansiella tillgångar i syfte att minimera finansiella risker. En utvärdering görs för att avgöra om väsentligen alla risker och förmåner har blivit överförda till extern part vid diskonteringen. Volvokoncernens avsikt är att inte ingå avtal med diskonteringar om inte väsentligen alla förmåner och risker kan bli överförda till extern part. Per den 31 december 2020 fanns inga överförda finansiella tillgångar som inte uppfyllt kraven om borttagande från balansräkningen i Volvokoncernen.

Finansiella tillgångar för vilka väsentliga förmåner och risker överförts till mottagaren redovisas inte i Volvokoncernens balansräkning. Fortsatt engagemang i finansiella tillgångar återspeglas i balansräkningen som en del av externa kreditgarantier, vilka är redovisade till verkligt värde som avsättning i balansräkningen och uppgår till 0,1 miljarder kronor (0,1).

Volvokoncernens maximala exponering för förlust motsvaras av den totala regress som är kopplad till överförda finansiella tillgångar, det vill säga det totala belopp som Volvokoncernen skulle behöva betala om kunderna inte kan betala sina skulder. Sannolikheten för att alla kunder försummar sina skulder vid samma tidpunkt anses vara låg. Bruttoexponeringen för Volvokoncernen uppgick till 4,4 miljarder kronor (2,9) relaterat till kreditgarantier utfärdade för kunder och övriga och ingår i Volvokoncernens eventualförpliktelser. Detta belopp har inte reducerats med hänsyn till värdet av erhållna motgarantier eller andra säkerheter i fall där legal kvittningsrätt saknas.

» **Läs mer i Not 21** Övriga avsättningar.

» **Läs mer i Not 24** Eventualförpliktelser.

Vinster, förluster, ränteintäkter och räntekostnader hänförliga till finansiella instrument
Av tabell 30:3 framgår hur vinster och förluster samt ränteintäkter och räntekostnader har påverkat Volvokoncernens resultat efter finansiella poster, fördelat på olika kategorier av finansiella instrument.

Nedan följer en sammanställning av utestående derivat som säkrar valuta- och ränterisker.

Utestående derivatinstrument	**31 dec 2020**		31 dec 2019	
Mkr	Nominellt belopp	Redovisat värde	Nominellt belopp	Redovisat värde
Ränteswappar				
– fordran	126.549	5.448	87.221	948
– skuld	167.422	–1.214	194.399	–2.329
Ränteterminskontrakt				
– fordran	248	0	–	–
– skuld	666	–73	669	–19
Valutaterminskontrakt				
– fordran	25.779	596	27.589	1.061
– skuld	7.255	–67	16.695	–118
Köpta optioner				
– fordran	10.409	2	428	5
– skuld	0	0	–	–
Utställda optioner				
– fordran	–	–	–	–
– skuld	205	–2	405	–2
Totalt		**4.691**		**–453**

30:2

Redovisat i rörelseresultatet	2020			2019		
Mkr	Vinst/ Förlust	Ränte-intäkter	Ränte-kostnader	Vinst/ Förlust	Ränte-intäkter	Ränte-kostnader
Finansiella tillgångar och skulder värderade till verkligt värde via resultatet						
Valutaderivat[1,2]	–47	–	–	–35	–	–
Finansiella tillgångar värderade till upplupet anskaffningsvärde						
Kundfordringar/leverantörsskulder[3]	–102	–	–	–502	–	–
Kundfinansieringsfordringar[4]	267	7.208	–	423	7.765	–
Aktier och andelar i noterade bolag[5]	20	–	–	18	–	–
Aktier och andelar i onoterade bolag[5]	14	–	–	267	–	–
Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde[6]	**–**	**–**	**–2.992**	**–**	**–**	**–3.424**
Påverkan på rörelseresultatet	**152**	**7.208**	**–2.992**	**171**	**7.765**	**–3.424**

Redovisat i finansnettot[7,8]	2020			2019		
Mkr	Vinst/ Förlust	Ränte-intäkter	Ränte-kostnader	Vinst/ Förlust	Ränte-intäkter	Ränte-kostnader
Finansiella tillgångar och skulder värderade till verkligt värde via resultatet						
Kortfristiga placeringar	–28	1	–	17	4	–
Ränte- och valutaderivat[1,2]	7.473	–1	–1.246	–3.848	11	–1.483
Finansiella tillgångar värderade till upplupet anskaffningsvärde						
Likvida medel	–	299	–	–	306	–
Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	**–8.051**	**–**	**192**	**2.853**	**–**	**189**
Påverkan på finansnettot[7,8]	**–606**	**299**	**–1.055**	**–978**	**321**	**–1.294**

30:3

1 I vinster och förluster hänförliga till finansiella tillgångar och skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen ingår upplupen och realiserad ränta.

2 Volvokoncernen använder terminskontrakt och valutaoptioner för att säkra avtalade kommersiella flöden. I posten ingår både orealiserat och realiserat resultat av valutaderivat.

3 Upplysning om förändring av reserver för förväntade kreditförluster på kundfordringar finns i not 16 Fordringar samt i not 8 Övriga rörelseintäkter och kostnader.

4 Beloppet inkluderar vinster/förluster där tillgångar borttagits ur balansräkningen då väsentligen all risk har överförts till extern motpart, där överförda poster om 177 Mkr (333) är relaterade till försäljning av kundfinansieringsfordringar och 91 Mkr (90) är hänförliga till intäkter från förtida inlösen. Information om förändringar i reserver för förväntade kreditförluster på kundfinansieringsfordringar finns i not 15 Kundfinansieringsfordringar och not 8 Övriga rörelseintäkter och kostnader.

5 Förändring i verkligt värde för innehav av aktier i börsnoterade bolag via övrigt totalresultat uppgick till –8 Mkr (48).

6 I räntekostnader hänförliga till finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde redovisat i rörelseresultatet ingår även räntekostnader för finansiering av operationell leasing som inte är klassificerat som ett finansiellt instrument.

7 I vinster/förluster, intäkter och kostnader hänförliga till finansiella instrument rapporterade i finansnettot har –606 Mkr (–978) redovisats som övriga finansiella intäkter och kostnader.

8 Räntekostnader rapporterade i finansnettot hänförliga till pensioner om 294 Mkr (379) ingår ej i ovanstående tabell.

» **Läs mer i Not 4** Mål och policy med avseende på finansiell risk.

» **Läs mer i Not 5** Andelar i joint ventures, intresseföretag och övriga aktier och andelar.

» **Läs mer i Not 9** Övriga finansiella intäkter och kostnader.

31 FÖRÄNDRINGAR I VOLVOKONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTERING 2020

Nya redovisningsprinciper

Från och med 1 januari 2020 har Volvokoncernen förändrat klassificeringen av vissa kostnader relaterade till kommersiella kundåtaganden vilka nu redovisas som försäljningskostnader i stället för som kostnad för sålda produkter. Detta har medfört en omfördelning mellan rader i resultaträkningen för Industriverksamheten såväl som för Volvokoncernen, medan Financial Services inte påverkas. Som en konsekvens har kostnad för sålda produkter minskat och försäljningskostnader ökat med motsvarande belopp, utan påverkan på rörelseresultatet.

Omklassificeringen har gjorts retroaktivt och den finansiella informationen för 2019 har omräknats för att underlätta jämförbarheten mellan åren.

KONCERNENS RESULTATRÄKNING

	Industriverksamheten			Volvokoncernen		
Mkr	Tidigare redovisat 2019	Omräkning	Efter omräkning 2019	Tidigare redovisat 2019	Omräkning	Efter omräkning 2019
Nettoomsättning	**418.361**	**–**	**418.361**	431.980	**–**	**431.980**
Kostnad för sålda produkter	–319.055	1.292	–317.763	–326.895	1.292	–325.603
Bruttoresultat	**99.306**	**1.292**	**100.598**	**105.085**	**1.292**	**106.377**
Forsknings- och utvecklingskostnader	–18.539	–	–18.539	–18.539	–	–18.539
Försäljningskostnader	–30.483	–1.292	–31.775	–33.037	–1.292	–34.329
Administrationskostnader	–5.887	–	–5.887	–5.901	–	–5.901
Övriga rörelseintäkter och kostnader	230	–	230	–221	–	–221
Resultat från innehav i joint ventures och intresseföretag	1.859	–	1.859	1.859	–	1.859
Resultat från övriga aktieinnehav	285	–	285	285	–	285
Rörelseresultat	**46.771**	**–**	**46.771**	**49.531**	**–**	**49.531**
Ränteintäkter och liknande resultatposter	320	–	320	320	–	320
Räntekostnader och liknande resultatposter	–1.673	–	–1.673	–1.674	–	–1.674
Övriga finansiella intäkter och kostnader	–1.346	–	–1.346	–1.345	–	–1.345
Resultat efter finansiella poster	**44.071**	**–**	**44.071**	**46.832**	**–**	**46.832**
Inkomstskatter	–9.650	–	–9.650	–10.337	–	–10.337
Periodens resultat	**34.422**	**–**	**34.422**	**36.495**	**–**	**36.495**

31:1

MODERBOLAGET

MODERBOLAGET AB VOLVO

Organisationsnummer 556012-5790

Beloppen inom parentes anger 2019 års värden.

Förvaltningsberättelse

AB Volvo är moderbolag i Volvokoncernen och verksamheten omfattar koncernens huvudkontor med tillhörande staber samt vissa koncerngemensamma funktioner. AB Volvo har påverkats av situationen som uppkommit i samband med Covid-19 pandemin. För att minska antalet uppsägningar har bolaget ansökt om, och erhållit, statligt stöd och de anställda har varit kortidspermitterade, helt eller delvis, under delar av räkenskapsåret. Koncernbidrag om 1.020 Mkr (25.792) har mottagits under räkenskapsåret. Inga koncernbidrag har lämnats under räkenskapsåret på grund av erhållandet av statligt stöd.

I resultat från aktier och andelar i koncernföretag ingår utdelningar med 1.128 Mkr (7.509).

Bokfört värde av aktier och andelar i koncernföretag uppgick till 71.857 Mkr (72.272), varav 70.554 Mkr (71.084) avsåg aktier i helägda dotterföretag. Dotterföretagens motsvarande egna kapital (inklusive kapitalandel i obeskattade reserver men exklusive innehav utan bestämmande inflytande) uppgick till 144.701 Mkr (139.883).

Andelar i joint ventures och intresseföretag uppgick till 8.938 Mkr (8.989). I koncernbokslutet redovisas dessa innehav enligt kapitalandelsmetoden. De delar av joint ventures och intresseföretagens egna kapital som motsvarar AB Volvos ägarandel var 10.177 Mkr (10.400).

Finansiell nettoskuld uppgick till 7.565 Mkr (32.160).

Eget riskbärande kapital (eget kapital med tillägg av obeskattade reserver) uppgick till 74.700 Mkr (73.220) eller 90% (60) av balansomslutningen.

RESULTATRÄKNING			
Mkr		**2020**	2019
Nettoomsättning	Not 2	**327**	**362**
Kostnad för sålda tjänster	Not 2	–327	–362
Bruttoresultat		**0**	**0**
Administrationskostnader	Not 2, 3	–1.185	–1.332
Övriga rörelseintäkter och kostnader	Not 4	128	–52
Rörelseresultat[1]		**–1.057**	**–1.384**
Resultat från aktier och andelar i koncernföretag	Not 5	413	6.167
Resultat från innehav i joint ventures och intresseföretag	Not 6	1.058	451
Resultat från övriga aktier och andelar	Not 7	–1	0
Ränteintäkter och liknande resultatposter		0	1
Räntekostnader och liknande resultatposter	Not 8	–587	–834
Övriga finansiella intäkter och kostnader	Not 9	–19	–22
Resultat efter finansiella poster		**–193**	**4.379**
Bokslutsdispositioner	Not 10	1.020	21.792
Inkomstskatter	Not 11	653	–4.162
Periodens resultat		**1.480**	**22.009**

ÖVRIGT TOTALRESULTAT		
Periodens resultat	**1.480**	**22.009**
Övrigt totalresultat, netto efter inkomstskatter	**–**	**–**
Periodens totalresultat	**1.480**	**22.009**

1 Jämförelsetalen har omräknats, för mer information, se not 1.

BALANSRÄKNING			
Mkr		**31 dec 2020**	31 dec 2019
Tillgångar			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar	Not 12	7	7
Finansiella anläggningstillgångar			
Aktier och andelar i koncernföretag	Not 13	71.857	72.272
Andelar i joint ventures och intresseföretag	Not 13	8.946	8.997
Övriga aktier och andelar	Not 13	1	1
Uppskjutna skattefordringar	Not 11	298	207
Summa anläggningstillgångar		**81.109**	**81.484**
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Kortfristiga fordringar hos koncernföretag		1.735	39.191
Övriga fordringar	Not 14	85	360
Summa omsättningstillgångar		**1.820**	**39.551**
Summa tillgångar		**82.929**	**121.035**
Eget kapital och skulder			
Eget kapital			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		2.562	2.554
Reservfond		7.337	7.337
Fritt eget kapital			
Fria fonder		390	390
Balanserade vinstmedel		52.930	30.929
Periodens resultat		1.480	22.009
Summa eget kapital		**64.699**	**63.219**
Obeskattade reserver	Not 15	**10.000**	**10.000**
Avsättningar			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	Not 16	268	248
Övriga avsättningar	Not 17	3	–
Summa avsättningar		**271**	**248**
Långfristiga skulder	Not 18		
Skulder till koncernföretag		5.589	5.589
Övriga skulder		6	6
Summa långfristiga skulder		**5.595**	**5.595**
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		87	226
Övriga skulder till koncernföretag		1.789	39.246
Skatteskuld		1	1.722
Övriga skulder	Not 19	487	779
Summa kortfristiga skulder		**2.364**	**41.973**
Summa eget kapital och skulder		**82.929**	**121.035**

KASSAFLÖDESANALYS			
Mkr		**2020**	2019
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat		–1.057	–1.384
Avskrivningar		0	0
Övriga ej kassapåverkande poster	Not 21	–45	–36
Total förändring i rörelsekapital varav		–105	–725
Förändring i kundfordringar		*–107*	*–70*
Förändring i leverantörsskulder		*134*	*48*
Övriga förändringar i rörelsekapital		*–132*	*–703*
Erhållna räntor och liknande poster		0	1
Erlagda räntor och liknande poster		–597	–829
Övriga finansiella poster		–23	–13
Erhållna utdelningar från koncernföretag	Not 5	1.127	6.378
Erhållna utdelningar från joint ventures och intresseföretag	Not 6	876	451
Erhållna koncernbidrag		25.792	14.440
Betalda inkomstskatter		–1.108	–2.218
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**24.860**	**16.065**
Investeringsverksamheten			
Investeringar i im-/materiella anläggningstillgångar	Not 12	–	0
Försäljning av im-/materiella anläggningstillgångar	Not 12	0	–17
Förvärv av aktier i koncernföretag	Not 13	–300	–32
Avyttring av aktier i koncernföretag	Not 5, 13	–	13
Förvärv av aktier och andelar i övriga företag	Not 13	–125	–101
Avyttringar av aktier och andelar i övriga företag	Not 13	176	–
Kassaflöde efter nettoinvesteringar		**24.611**	**15.928**
Finansieringsverksamheten			
Nya lån	Not 21	–	4.377
Återbetalning av lån	Not 21	–24.611	–
Utdelning till AB Volvos aktieägare		–	–20.335
Övrigt		–	30
Förändring av likvida medel		**0**	**0**
Likvida medel vid årets början		**–**	**–**
Likvida medel vid årets slut		**–**	**–**

FÖRÄNDRINGAR I EGET KAPITAL						
	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital			
Mkr	Aktiekapital	Reservfond	Överkursfond	Balanserade vinstmedel	Totalt	Totalt eget kapital
Enligt balansräkning 31 december 2018	**2.554**	**7.337**	**378**	**51.275**	**51.653**	**61.544**
Periodens resultat	–	–		22.009	22.009	22.009
Övrigt totalresultat						
Övrigt totalresultat						
Periodens totalresultat	–	–	–	**22.009**	**22.009**	**22.009**
Transaktioner med aktieägare						
Utdelning till AB Volvos aktieägare	–	–	–	–20.335	–20.335	–20.335
Aktierelaterade ersättningar	–	–	12	–11	1	1
Transaktioner med aktieägare	–	–	12	–20.346	–20.334	–20.334
Enligt balansräkning 31 december 2019	**2.554**	**7.337**	**390**	**52.938**	**53.328**	**63.219**
Periodens resultat	–	–	–	1.480	1.480	1.480
Övrigt totalresultat						
Övrigt totalresultat						
Periodens totalresultat	–	–	–	**1.480**	**1.480**	**1.480**
Transaktioner med aktieägare						
Utdelning till AB Volvos aktieägare	–	–	–	–	–	–
Övriga förändringar	8	–	–	–8	–8	0
Transaktioner med aktieägare	8			–8	–8	0
Enligt balansräkning 31 december 2020	**2.562**	**7.337**	**390**	**54.410**	**54.800**	**64.699**

» **Läs mer i koncernens Not 19** Eget kapital och antal aktier om moderbolagets aktiekapital.

NOTER TILL DE FINANSIELLA RAPPORTERNA

Beloppen inom parentes anger 2019 års värden.

1 REDOVISNINGSPRINCIPER

Årsredovisningen för moderbolaget är upprättad i enlighet med Årsredovisningslagen (1995:1554) och RFR 2, Redovisning för juridiska personer. Enligt RFR 2 skall moderbolaget tillämpa alla International Financial Reporting Standards, antagna av EU, så långt det är möjligt inom ramen för Årsredovisningslagens regelverk.

De ändringar i RFR 2 som gäller för det räkenskapsår som börjar den 1 januari 2020, har inte haft någon påverkan på moderbolaget.

Det finns inga tillkännagivna ändringar i RFR 2 som gäller för räkenskapsår som börjar den 1 januari 2020 och senare.

Volvokoncernens redovisningsprinciper återfinns i respektive not i koncernens del av årsredovisningen. De huvudsakliga skillnaderna mellan redovisningsprinciperna som tillämpas i Volvokoncernen och moderbolaget beskrivs nedan.

Aktier och andelar i koncernföretag och andelar i joint ventures och intresseföretag redovisas i moderbolaget till anskaffningsvärde och prövning av nedskrivningsbehov sker årligen. Vid rörelseförvärv inkluderar moderbolaget i enlighet med RFR 2 utgifter hänförliga till förvärvet i anskaffningsvärdet. Utdelningar redovisas i resultaträkningen.

Samtliga aktieinnehav var tidigare klassificerade som rörelsebetingade och resultatet redovisades inom rörelseresultatet. Från och med räkenskapsåret 2020 klassificeras samtliga aktieinnehav som finansiella tillgångar och resultatet redovisas därmed i det finansiella resultatet. Motsvarande förändring har även gjorts avseende jämförelseåret.

Bolaget har under året även gjort förändringar i klassificeringen av vissa koncerninterna transaktioner i resultaträkningen. Omklassificeringen har ingen resultatpåverkan och ingen förändring har skett avseende bolagets transferprismodell. För jämförelseåret 2019 innebär det att en intäkt om 122 Mkr har omklassificerats inom rörelseresultatet från Resultat från aktier och andelar i koncernföretag till Administrationskostnader.

Rörelseresultatet för räkenskapsåret 2019 har på grund av ovan nämnda förändringar minskat med 6.618 Mkr. Följdaktligen har det finansiella resultatet ökat med 6.618 Mkr.

Moderbolaget tillämpar undantaget i tillämpningen av IFRS 9 som avser redovisning och värdering av finansiella garantiavtal till förmån för dotter- och intresseföretag. Moderbolaget redovisar de finansiella garantiavtalen som eventualförpliktelser.

RFR 2 innehåller ett undantag som medför att samtliga leasingkontrakt redovisas som operationella leasingkontrakt när moderbolaget är leasetagare.

Redovisning av koncernbidrag har skett i enlighet med alternativregeln i RFR 2. Koncernbidragen redovisas som bokslutsdispositioner.

Enligt RFR 2 behöver inte de bestämmelser i IAS 19 som gäller förmånsbestämda pensionsplaner tillämpas i juridisk person. Däremot skall upplysningar lämnas avseende tillämpliga delar av IAS 19. I RFR 2 hänvisas till lagen om tryggande av pensionsutfästelse mm (”tryggandelagen”) för bestämmelser om redovisning av avsättningar till pensioner och liknande förpliktelser och redovisning av förvaltningstillgångar i pensionsstiftelser.

Volvokoncernen tillämpar IAS 19; Ersättningar till anställda, i sin finansiella rapportering. Detta innebär skillnader som kan vara väsentliga, vid redovisning av förmånsbaserade planer avseende pensioner samt vid redovisning av förvaltningstillgångar placerade i Volvo Pensionsstiftelse.

Redovisningsprinciperna för förmånsbaserade planer skiljer sig från IAS 19 främst avseende:

- Beräkningen av pensionsskulden enligt svenska redovisningsprinciper tar inte hänsyn till framtida löneökningar.
- Diskonteringsräntan för den svenska skuldberäkningen bestäms av PRI Pensionsgaranti respektive Finansinspektionen.
- Förändringar i diskonteringsräntan, verklig avkastning på förvaltningstillgångarna och övriga aktuariella antaganden redovisas direkt i resultat- och balansräkningen.
- Underskott måste antingen återställas genom inbetalningar eller redovisas som skuld i balansräkningen.
- Överskott kan inte redovisas som tillgång men kan i vissa fall gottgöras bolaget för att minska pensionskostnaderna.

2 INTÄKTER SAMT INKÖP OCH FÖRSÄLJNING MELLAN KONCERNFÖRETAG

Moderbolagets redovisade nettoomsättning uppgick till 327 Mkr (362) och avser i huvudsak försäljning av tjänster till koncernföretag 288 Mkr (320). Intäkter redovisas när kontrollen har överförts till kunden vilket är när moderbolaget har utfört service och kostnad för utförandet uppstått så att kunden kan dra nytta av levererad service.

Inköp från koncernföretag uppgick till 232 Mkr (468).

3 ADMINISTRATIONSKOSTNADER

Personal

Löner och ersättningar uppgick till 418 Mkr (471), sociala kostnader till 120 Mkr (143) och pensionskostnader till 210 Mkr (193). Under 2020 har statliga stöd om 23 Mkr (–) erhållits till följd av den extraordinära situation som uppstått på grund av Covid-19. Av dessa har 18 Mkr redovisats i resultaträkningen som en minskning av relaterade personalkostnader, och 5 Mkr kommer att återbetalas till myndigheterna i Sverige. Pensionskostnader om 10 Mkr (9) avsåg styrelse och VD. Moderbolaget har utestående pensionsförpliktelser om 1 Mkr (1) till dessa.

Antalet anställda var vid årets slut 289 personer (331).

» **Läs mer i koncernens Not 27** Personal om medelantal anställda, löner och ersättningar inklusive incitamentprogram samt könsfördelning av styrelse och ledande befattningar.

Avskrivningar

I administrationskostnader ingår avskrivningar på 0 Mkr (0) vilka avser maskiner och inventarier.

Ersättning till revisorer	2020	2019
Deloitte AB		
– Revisionsuppdraget	17	18
– Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget	3	1
– Övriga tjänster	0	1
Summa	**20**	**20**

3:1

» **Läs mer i koncernens Not 28** Ersättning till revisorer om vad som ingår i de olika kategorierna.

4 ÖVRIGA RÖRELSEINTÄKTER OCH KOSTNADER

I övriga rörelseintäkter och kostnader ingår förlust vid försäljning av rättigheter med – Mkr (51), nedskrivningar av fordringar med 33 Mkr (–) och lämnade gåvor, bidrag samt kostnader för Volvos vinstdelningsprogram med 14 Mkr (4).

5 RESULTAT FRÅN AKTIER OCH ANDELAR I KONCERNFÖRETAG

Resultat från aktier och andelar i koncernföretag	2020	2019
Erhållen utdelning		
Volvo China Investment Co., Kina	394	137
Volvo Italia Spa, Italien	243	–
JSC Volvo Vostok, Ryssland	214	316
Volvo Automotive Finance (China) Ltd., Kina	196	180
Volvo Malaysia Sdn Bhd, Malaysia	63	106
Volvo Norge AS, Norge	18	92
Volvo Autonomous Solutions AB (former Volvo Holding Sverige AB), Sverige	–	4.980
VNA Holding Inc., USA	–	1.423
Volvo Group UK Ltd., Storbritannien	–	175
Volvo Danmark A/S, Danmark	–	100
Delsumma	**1.128**	**7.509**
Nedskrivning av aktier		
Volvo Equipamentos de Construcao Latin America, Brasilien	–490	–
Volvo Italia Spa, Italien	–225	–170
Volvo Construction Equipment AB, Sverige	–	–2.554
Volvo Lastvagnar Sverige AB, Sverige	–	–300
Delsumma	**–715**	**–3.024**
Återföring nedskrivning av aktier		
Volvo Bussar AB, Sverige	–	1.054
Volvo Information Technology AB, Sverige	–	145
JSC Volvo Vostok, Ryssland	–	143
Volvo Group UK, Ltd, Storbritannien	–	134
Volvo Business Services AB, Sverige	–	118
Volvo Logistics AB, Sverige	–	85
VFS Servizi Financiari Spa, Italien	–	22
Delsumma	**–**	**1.701**
Resultat vid avyttring aktier		
Alviva AB, Sverige	–	–21
Volvo Event Management SA, Belgien	–	2
Volvo East Asia (Pte) Ltd., Singapore	–	–
Delsumma	**–**	**–19**
Resultat från aktier och andelar i koncernföretag	**413**	**6.167**

5:1

6 RESULTAT FRÅN INNEHAV I JOINT VENTURES OCH INTRESSEFÖRETAG

I resultat från innehav i joint ventures och intresseföretag ingår utdelning från Dongfeng Commercial Vehicles Co., Ltd med 1.058 Mkr (392) och från VE Commercial Vehicles Ltd. med – Mkr (59).

7 RESULTAT FRÅN ÖVRIGA AKTIER OCH ANDELAR

AB Volvo har inte haft några transaktioner som har haft någon väsentlig påverkan på bolagets resultat.

8 RÄNTEKOSTNADER OCH LIKNANDE RESULTATPOSTER

Av räntekostnader och liknande resultatposter, 587 Mkr (834), avsåg 587 Mkr (834) räntor till koncernföretag.

9 ÖVRIGA FINANSIELLA INTÄKTER OCH KOSTNADER

Bland övriga finansiella intäkter och kostnader ingår valutakursvinster och valutakursförluster, kostnader för kreditbedömning och kostnader för att vara börsnoterad.

10 BOKSLUTSDISPOSITIONER

Koncernbidrag uppgår till netto 1.020 Mkr (25.792), periodiseringsfond till – Mkr (4.000) och återföring av överavskrivningar till 0 Mkr (0).

11 INKOMSTSKATTER

Inkomstskatter fördelades enligt följande:

Inkomstskatter	2020	2019
Aktuell skatt för perioden	–111	–4.217
Justering av aktuella skatter för tidigare perioder	673	34
Uppskjuten skatt	91	21
RR **Summa inkomstskatter**	**653**	**–4.162**

11:1

Uppskjuten skatt avser en beräknad skatt på temporära skillnader.

Uppskjutna skatter har omvärderats med hänsyn till de skattesatser som förväntas gälla för den period då tillgången realiseras eller skulden regleras. De främsta orsakerna till skillnaden mellan skatt enligt gällande skattesats 21,4% och redovisad inkomstskatt för perioden framgår av tabell 11:2:

Inkomstskatter för perioden	2020	2019
Resultat före skatt	827	26.171
Inkomstskatt enligt gällande skattesats	–177	–5.601
Realisationsvinster/ förluster	0	–4
Skattefria utdelningar	468	1.703
Skatteeffekt på grund av förändrad skattesats	–3	1
Ej skattepliktiga omvärderingar av aktieinnehav	2	16
Övriga ej avdragsgilla kostnader	–210	–656
Övriga ej skattepliktiga intäkter	0	349
Justering av aktuell skatt för tidigare perioder	673	34
Utländsk källskatt	–93	–9
Justering av uppskjuten skatt för tidigare perioder	4	–2
Aktuell skatt på schablonintäkt	–11	7
Periodens inkomstskatt	**653**	**–4.162**

11:2

Specifikation av uppskjutna skattefordringar	31 dec 2020	31 dec 2019
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	298	207
BR **Uppskjutna skattefordringar**	**298**	**207**

11:3

12 IMMATERIELLA OCH MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Immateriella anläggningstillgångar, anskaffningsvärde	Övriga immateriella tillgångar	Summa immateriella anläggningstillgångar
Ingående balans 2019	**116**	**116**
Försäljningar	**–**	**–**
Anskaffningsvärde per 2019-12-31	**116**	**116**
Försäljningar	**–**	**–**
Anskaffningsvärde per 2020-12-31	**116**	**116**

Immateriella anläggningstillgångar, ackumulerade avskrivningar	Övriga immateriella tillgångar	Summa immateriella anläggningstillgångar
Ingående balans 2019	**116**	**116**
Försäljningar	**–**	**–**
Ackumulerade avskrivningar per 2019-12-31	**116**	**116**
Försäljningar	**–**	**–**
Ackumulerade avskrivningar per 2020-12-31	**116**	**116**
BR **Nettovärde enligt balansräkning per den 31 december 2019**[1]	**–**	**–**
BR **Nettovärde enligt balansräkning per den 31 december 2020**[1]	**–**	**–**

Materiella anläggningstillgångar, anskaffningsvärde	Maskiner och inventarier	Summa materiella anläggningstillgångar
Ingående balans 2019	**21**	**21**
Försäljningar/utrangeringar	–4	**–4**
Anskaffningsvärde per 2019-12-31	**17**	**17**
Försäljningar/utrangeringar	–1	**–1**
Anskaffningsvärde per 2020-12-31	**16**	**16**

Materiella anläggningstillgångar, ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar	Maskiner och inventarier	Summa materiella anläggningstillgångar
Ingående balans 2019	**13**	**13**
Avskrivningar	0	**0**
Försäljning/utrangeringar	–3	**–3**
Ackumulerade avskrivningar per 2019-12-31	**10**	**10**
Avskrivningar	0	**0**
Försäljning/utrangeringar	–1	**–1**
Ackumulerade avskrivningar per 2020-12-31	**9**	**9**
BR **Nettovärde enligt balansräkning per den 31 december 2019**[1]	**7**	**7**
BR **Nettovärde enligt balansräkning per den 31 december 2020**[1]	**7**	**7**

1 Anskaffningsvärde minus ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar.

12:1

13 AKTIER OCH ANDELAR

Aktier och andelar i koncernföretag

Under 2020 har aktieägartillskott utbetalts till Volvo Logistics AB med 300 Mkr. Nedskrivning av innehav i Volvo Equipamentos de Construcao Latin America har gjorts med 490 Mkr och i Volvo Italia Spa med 225 Mkr.

Under 2019 erhölls aktier i Volvo Equipamentos de Construcao Latin America i form av utdelning från Volvo Autonomous Solutions AB (f.d. Volvo Holding Sverige AB) med 830 Mkr. Aktieägartillskott lämnades till Alviva AB med 32 Mkr och Alviva AB såldes med ett redovisat värde av 32 Mkr. Nedskrivning av Volvo Construction Equipment AB gjordes med 2.554 Mkr. Denna nedskrivning hänför sig till tidigare ägande av Volvo Construction Equipment N.V. som överfördes till Volvo Construction Equipment AB 2018 i form av aktieägartillskott. Nedskrivning gjordes av innehav i Volvo Lastvagnar Sverige AB med 300 Mkr och i Volvo Italia Spa med 170 Mkr. Återföring av nedskrivning gjordes i Volvo Bussar AB med 1.054 Mkr, Volvo Information Technology AB med 145 Mkr, JSC Volvo Vostok med 143 Mkr, Volvo Group UK med 134 Mkr, Volvo Business Services AB med 118 Mkr, Volvo Logistics AB med 85 Mkr och VFS Servizi Financiari Spa med 22 Mkr.

I december 2019, meddelade Volvokoncernen sin avsikt att överföra ägandet av hela UD Trucks globala verksamhet från Volvokoncernen till Isuzu Motors. I oktober 2020, undertecknades bindande avtal och transaktionen förväntas slutföras under första halvåret 2021.

Andelar av joint ventures och intresseföretag

Under 2020 har investering med 50% av andelarna i World of Volvo AB gjorts med 125 Mkr. Investeringen är klassificerad som ett joint venture tillsammans med Volvo Car Corporation. Andelen med 50% ägarandel i Blue Chip Jet II HB har avyttrats med 176 Mkr.

Under 2019 har kapitaltillskott betalts till Blue Chip Jet II HB med 100 Mkr.

Övriga aktier och andelar

Det har inte funnits några transaktioner som väsentligt har påverkat värdet av övriga aktier och andelar under 2020 eller 2019.

Förändringar av AB Volvo´s innehav av aktier och andelar	Koncernföretag		Joint ventures och intresseföretag		Övriga aktier och andelar	
	2020	2019	**2020**	2019	**2020**	2019
Ingående balans	**72.272**	**72.765**	**8.997**	**8.894**	**1**	**4**
Förvärv/nyteckningar	–	830	125	–	–	–
Avyttringar/Inlösen av aktier	–	–32	–176	–	–	–
Aktieägartillskott	300	32	–	100	1	1
Nedskrivningar aktier och andelar	–715	–3.024	–	–	–1	–1
Återföring nedskrivning av aktier och andelar	–	1.701	–	–	–	–
Omklassificering	–	–	–	3	–	–3
BR **Enligt balansräkning den 31 december**	**71.857**	**72.272**	**8.946**	**8.997**	**1**	**1**

13:1

Innehav av andelar i joint ventures, intresseföretag och övriga aktier och andelar	Organisations-nummer	**31 dec 2020** Procentuellt innehav[1]	**31 dec 2020** Redovisat värde[1]	31 dec 2019 Redovisat värde[2]
Dongfeng Commercial Vehicles Co. Ltd., Kina	–	45,0	7.197	7.197
VE Commercial Vehicles Ltd., Indien[3, 4]	–	34,7	1.616	1.616
Blue Chip Jet II HB, Sverige	969717-2105	–	–	176
World of Volvo AB[4]	559233-9849	50,0	125	–
Övriga bolag	–		9	9
Summa redovisat värde, joint ventures, intresseföretag och övriga aktier och andelar			**8.947**	**8.998**

13:2

1 Procentuellt innehav avser moderbolaget AB Volvos innehav.

2 Avser AB Volvos redovisade värde på sitt innehav.

3 Volvo Lastvagnar AB och AB Volvo äger tillsammans 45,6%.

4 I Volvokoncernen konsolideras bolagen som joint ventures enligt kapitalandelsmetoden.

AB Volvo äger direkt eller indirekt 285 (276) legala enheter. De direkt ägda enheterna är specificerade i nedanstående tabell.

Innehav av andelar i koncernföretag	Organisations-nummer	31 dec 2020 Procentuellt innehav[1]	31 dec 2020 Redovisat värde[2]	31 dec 2019 Redovisat värde[2]
Volvo Lastvagnar AB, Sverige	556013-9700	100	8.711	8.711
Volvo Autonomous Solutions AB (f.d. Volvo Holding Sverige AB), Sverige	556539-9853	100	8.134	8.134
UD Trucks Corporation, Japan	–	100	8.928	8.928
Volvo Bussar AB, Sverige	556197-3826	100	3.033	3.033
Volvo Construction Equipment AB, Sverige	556021-9338	100	7.559	7.559
AB Volvo Penta, Sverige	556034-1330	100	586	586
VNA Holding Inc., USA	–	100	3.688	3.688
Volvo Financial Services AB, Sverige	556000-5406	100	2.667	2.667
Volvo Treasury AB, Sverige	556135-4449	100	13.044	13.044
Sotrof AB, Sverige	556519-4494	100	2.888	2.888
Volvo Lastvagnar Sverige AB, Sverige	556531-8572	100	2.355	2.355
Volvo China Investment Co Ltd., Kina	–	100	1.302	1.302
Volvo Automotive Finance (China) Ltd., Kina	–	100	491	491
Volvo Group UK Ltd., Storbritannien[3]	–	35	350	350
Volvo Group Mexico SA, Mexico	–	100	543	543
Volvo Group Venture Capital AB, Sverige	556542-4370	100	369	369
Volvo Powertrain AB, Sverige	556000-0753	100	898	898
Volvo Information Technology AB, Sverige	556103-2698	100	1.511	1.511
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	118	118
Volvo Danmark A/S, Danmark	–	100	157	157
VFS Servizi Financiari Spa, Italien[4]	–	25	101	101
Kommersiella Fordon Europa AB, Sverige	556049-3388	100	2.693	2.693
Volvo Norge AS, Norge	–	100	50	50
Volvo Malaysia Sdn Bhd., Malaysia	–	100	48	48
JSC Volvo Vostok, Ryssland[5]	–	75	177	177
Volvo Italia Spa, Italien[6]	–	65	335	559
Volvo Logistics AB, Sverige	556197-9732	100	385	85
Volvo Information Technology GB Ltd., Storbritannien	–	100	3	3
VFS Latvia SIA, Lettland	–	100	9	9
VFS Int Romania Leasing Operational, Rumänien	–	100	2	2
Volvo Equipamentos de Construcao, Latin America, Brasilien[7]	–	66	340	830
Övriga bolag	–		0	1
Summa redovisat värde, koncernföretag[8]			**71.857**	**72.272**

13:3

1 Procentuellt innehav avser moderbolaget AB Volvos innehav.
2 Avser AB Volvos redovisade värde på sitt innehav.
3 Volvo Lastvagnar AB och AB Volvo äger tillsammans 100%.
4 Volvo Italia Spa och AB Volvo äger tillsammans 100%.
5 AB Volvo och Volvo Trucks Region Central Europe GmbH äger tillsammans 100%.
6 Renault Trucks (SAS), Volvo Lastvagnar AB, AB Volvo Penta och AB Volvo äger tillsammans 100%.
7 Volvo Autonomous Solutions AB och AB Volvo äger tillsammans 100%.
8 AB Volvos andel av dotterföretagens egna kapital (inklusive kapitaldel i obeskattade reserv) utgjorde 144.701 Mkr (139.883).

14 ÖVRIGA FORDRINGAR

	31 dec 2020	31 dec 2019
Kundfordringar	14	7
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	20	53
Övriga fordringar	51	300
BR **Summa övriga fordringar**	**85**	**360**

14:1

Det finns ingen reserv för osäkra fordringar vid årets utgång. Verkligt värde bedöms inte avvika från redovisat värde.

15 OBESKATTADE RESERVER

	31 dec 2020	31 dec 2019
Periodiseringsfond	10.000	10.000
Ackumulerade överavskrivningar:		
Maskiner och inventarier	0	0
BR **Summa obeskattade reserver**	**10.000**	**10.000**

15:1

16 AVSÄTTNINGAR FÖR PENSIONER OCH LIKNANDE FÖRPLIKTELSER

Moderbolaget har två typer av pensionsplaner, avgiftsbestämda planer och förmånsbestämda planer.

Avgiftsbestämda planer, där bolaget betalar fasta premier till ett antal olika försäkringsbolag. Efter erlagd premie har bolaget fullgjort sitt åtagande avseende pensionsersättningar. Avgiftsbestämda planer kostnadsförs under den period den anställde utför sina tjänster.

Förmånsbestämda planer, där bolagets åtagande är att erlägga förutbestämda ersättningar till den anställde vid eller efter pensionering. Dessa planer tryggas genom avsättningar i balansräkningen eller genom överföring av medel till pensionsstiftelse. En kreditförsäkring har dessutom tecknats avseende värdet av utfärdade förpliktelser. Den huvudsakliga förmånsbestämda pensionsplanen är ITP2-planen, som grundar sig på slutlönen. Planen är delvis stängd, vilket innebär att enbart nyanställda som är födda före 1979 har möjlighet att välja ITP2-lösningen. ITP2 i egen regi för bolaget är delvis finansierad genom Volvo Pensionsstiftelse. Pensionsförpliktelsen beräknas årligen på balansdagen, baserad på aktuariella antaganden.

De förmånsbestämda förpliktelserna är beräknade baserat på gällande lönenivå per respektive balansdag och med en diskonteringsränta på 3,84% (3,84) avseende ITP2 och 0,3% (0,7) för övriga pensionsskulder. Årliga förräntningsantaganden samt dödlighetsantaganden fastställs av PRI för ITP2 respektive Finansinspektionen för övriga pensionsskulder.

Volvo Pensionsstiftelse bildades 1996 för tryggande av pensionsåtaganden enligt ITP-planen. Sedan bildandet har moderbolaget tillfört stiftelsen förvaltningskapital om netto 332 Mkr.

Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser i moderbolagets balansräkning motsvarar förpliktelsernas nuvärde vid bokslutstidpunkten, med avdrag för värdet av förvaltningstillgångarna.

Förpliktelser i förmånsbestämda planer	Fonderat	Ofonderat	Totalt
Förpliktelser, ingående balans 2019	**663**	**258**	**921**
Kostnader för tjänstgöring	31	1	32
Räntekostnad	27	2	29
Utbetalda ersättningar	–21	–13	–34
Förpliktelser, 31 december 2019	**700**	**248**	**948**
Kostnader för tjänstgöring	26	19	45
Räntekostnad	28	1	29
Utbetalda ersättningar	–23	0	–23
Förpliktelser, 31 december 2020	**731**	**268**	**999**

16:1

Förvaltningstillgångarnas verkliga värde i fonderade planer	
Förvaltningstillgångar, ingående balans 2019	**788**
Verklig avkastning på förvaltningstillgångarna	110
Inbetalning och gottgörelse till/från stiftelsen	33
Förvaltningstillgångar, 31 december 2019	**931**
Verklig avkastning på förvaltningstillgångarna	126
Inbetalning och gottgörelse till/från stiftelsen	0
Förvaltningstillgångar, 31 december 2020	**1.057**

16:2

Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	31 dec 2020	31 dec 2019
Förpliktelser[1]	–999	–948
Förvaltningstillgångar	1.057	931
Överskott (+) / underskott (–)	**58**	**–17**
Begränsning av tillgångsvärdet i enlighet med RFR2 (då förvaltningstillgångarna överstiger motsvarande kapitalvärde.)	–326	–231
BR **Avsättningar netto, för pensioner och liknande förpliktelser[2]**	**–268**	**–248**

16:3

1 Kapitalvärdet för ITP2 uppgår till –714 Mkr (–683).

2 Pensionsförpliktelser netto, avseende ITP2 uppgår till 0 Mkr(0).

Pensionskostnader	2020	2019
Kostnader för tjänstgöring	46	32
Räntekostnad[1]	29	29
Ränteintäkt[1]	17	–2
Kostnad för förmånsbestämda pensionsplaner	**92**	**59**
Kostnad för avgiftsbestämda pensionsplaner	**62**	**62**
Särskild löneskatt / avkastningsskatt[2]	51	67
Försäkringskostnad FPG	5	5
Redovisad pensionskostnad	**210**	**193**

16:4

1 Ränteintäkter om netto 17 Mkr (–2) redovisas i finansnettot.

2 Kostnad för särskild löneskatt/avkastningsskatt beräknas enligt skattelagstiftning och avsättning görs under kortfristiga skulder.

17 ÖVRIGA AVSÄTTNINGAR

I övriga avsättningar ingår omstruktureringskostnader med 3 Mkr (–).

18 LÅNGFRISTIGA SKULDER

Förfallostruktur	
2022–2026	5.591
2027 eller senare	4
BR **Summa långfristiga skulder**	**5.595**

18:1

19 ÖVRIGA SKULDER

	31 dec 2020	31 dec 2019
Löner och källskatter	282	294
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	191	480
Övriga skulder	14	5
BR **Summa övriga skulder**	**487**	**779**

19:1

Inga ställda säkerheter har lämnats för de kortfristiga skulderna.

20 EVENTUALFÖRPLIKTELSER

Eventualförpliktelserna uppgick den 31 december 2020 till 278.457 Mkr (307.460) och av dessa var 278.410 Mkr (307.194) lämnade för koncernföretag.

Garantier för kreditprogram ingår med belopp som motsvarar kreditramarna. Dessa uppgick till 266.286 Mkr (284.992) och hela beloppet lämnades till förmån för koncernföretag.

Vid utgången av året uppgick utnyttjat belopp till 138.757 Mkr (139.894), varav för koncernföretag 138.743 Mkr (139.871).

21 KASSAFLÖDE

Övriga ej kassapåverkande poster	2020	2019
Transferprisjusteringar, netto	–85	–58
Övriga förändringar	40	22
Totala övriga ej kassapåverkade poster	**–45**	**–36**

21:1

Nettoförändring av lån	Långfristiga skulder till koncernföretag Lån Volvo Treasury AB	Kortfristiga skulder till koncernföretag Lån/Koncernkonto Volvo Treasury AB
31 december 2018	**13.973**	**13.554**
Nya lån	–	4.377
Återbetalning av lån	–	–
Omklassificering	–8.384	8.384
Övrigt	–	8
31 december 2019	**5.589**	**26.323**
Nya lån	–	–
Återbetalning av lån	–	–24.611
Omklassificering	–	–
Övrigt	–	–4
31 december 2020	**5.589**	**1.708**

21:2

KONCERNENS HÅLLBARHETS-UPPLYSNINGAR

	SIDA
Om rapporten	150
Påverkan, intressenter och väsentliga frågor	151
Klimat och miljö	152
Styrning, strategi och riskhantering	152
Nyckeltal och mål – Energi och utsläpp	155
Avfall och vatten	158
Material med särskilda risker	158
Miljömässig lagefterlevnad	158
Anställda och utveckling	159
Anställning	159
Relationen mellan arbetstagare och ledning	160
Träning och utbildning	160
Mångfald och lika möjligheter	161
Säkerhet	162
Arbetsmiljö	162
Kundens hälsa och säkerhet	164

	SIDA
Mänskliga rättigheter	165
Bedömning av mänskliga rättigheter	165
Icke-diskriminering	166
Föreningsfrihet och kollektiva förhandlingar	166
Barnarbete	166
Tvångsarbete	166
Ansvarsfull försäljning	166
Leverantörer	167
Bedömning av leverantörer utifrån miljökriterier	167
Bedömning av leverantörer utifrån sociala kriterier	167
Affärsetik och lagefterlevnad	169
Efterlevnad, Antikorruption	169
Skattehantering, lobbyverksamhet	170
Övriga upplysningar	170
Organisationsprofil och rapporteringsmetoder	170

Om rapporten
Dessa hållbarhetsnoter innefattar Volvokoncernens samlade hållbarhetsupplysningar. Eftersom hållbarhetsfrågor är en integrerad del av de strategiska frågorna för koncernen finns hållbarhetsupplysningar även i andra delar av rapporten, se nedan.

Styrning
Den övergripande styrningen av hållbarhetsrelaterade frågor finns med i bolagsstyrningsrapporten på sidorna 175 och 182.

Strategi och affärsmodell
Volvokoncernens strategi innefattar hållbarhetsprioriteringar och beskrivs på sidorna 8–39. Vår affärsmodell presenteras översiktligt på sidorna 18–23. Med affärsverksamhet i mer än 190 länder, varav många klassificeras som högrisländer när det gäller miljö, mänskliga rättigheter och/eller korruption, måste vi säkerställa att vi bedriver vår verksamhet på ett ansvarsfullt sätt. Miljömässiga, sociala och finansiella hållbarhetsaspekter såväl som affärsetik är integrerade i Volvokoncernens övergripande strategi och affärsmodell, samt införlivade i våra processer och policyer.

Policyer
Volvokoncernens Uppförandekod är en koncernövergripande policy som sätter standarden för hur vi bedriver vår affärsverksamhet etiskt, och i enlighet med gällande lagar och förordningar. Den gäller överallt där vi är verksamma och för alla våra anställda och andra som arbetar på vårt uppdrag. Uppförandekoden kompletteras av Volvokoncernens policys om personuppgiftsskydd, anti-korruption, exportkontroll, skatt och miljö, samt efterlevnadsprogram och ledningssystem för effektiv policyspridning. I enlighet med vår decentraliserade styrningsmodell är varje affärsområde ansvarigt för att säkerställa att verksamheten bedrivs i överensstämmelse med Volvokoncernens minimikrav och standarder för hållbarhet och ansvarsfullt företagande. Det står också affärsområdena fritt att komplettera befintliga policyer och lagefterlevnadsprogram med strängare krav.

Risker och riskbegränsande åtgärder
Volvokoncernens process för bedömning av företagsrisker omfattar hållbarhetsrelaterade risker. Väsentliga hållbarhetsrelaterade risker för Volvokoncernen rapporteras i det övergripande avsnittet Risker och osäkerhetsfaktorer, se sidorna 68–75. Dessa hållbarhetsnoter innehåller en mer detaljerad översikt över risker och riskbegränsande åtgärder.

Nyckeltal
Nyckeltal avseende miljö, anställda och sociala faktorer, mänskliga rättigheter and affärsetik rapporteras inom ramen för varje fråga i Hållbarhetsnoterna.

UN GLOBAL COMPACT
COMMUNICATION ON PROGRESS

This is our **Communication on Progress** in implementing the principles of the **United Nations Global Compact** and supporting broader UN goals.

We welcome feedback on its contents.

Tillämpade redovisningsstandarder
Denna hållbarhetsrapport har upprättats i enlighet med GRI Standards enligt nivå Core. GRI kompletteras med andra relevanta ramverk när så anges. GRI och FN:s guide för verksamhetsrapportering inom de globala målen för hållbar utveckling har använts för att tillämpa upplysningarna i rapporten på några av de globala målens 169 delmål.

Kompletterande upplysningar till rapporten
Ytterligare källor finns tillgänglig på volvogroup.com/asr2020. Detta omfattar:
- GRI-index, även tillgängligt på volvogroup.com/gri2020
- SASB-index, Industrial Goods and Machinery
- Länder där organisationen är verksam
- Medlemskap i organisationer
- Uppförandekod och aktuella policyer

Påverkan, intressenter och väsentliga frågor

Rapportens innehåll
Volvokoncernens hållbarhetsupplysningar lämnas för att ge intressenter relevant information om koncernens ekonomiska, miljömässiga och sociala påverkan. Vid fastställandet av redovisningens innehåll tillämpar Volvokoncernen GRI:s redovisningsprinciper när det gäller inkludering av intressenter, hållbarhetssammanhang, väsentlighet och fullständighet.

Strategiskt ramverk
Under 2019 och 2020 uppdaterade koncernen sitt strategiska ramverk för att driva hållbarhet och resultat med fokus på klimat, resurser och människor. Hållbarhetsprioriteringarna är ett resultat av dialogen med ett nätverk av hållbarhetsspecialister och ledningsgrupper inom alla lastbilsdivisioner, affärsområden liksom Volvokoncernens högsta ledning och bolagsstyrelse.

Konsultationer med intressenter
Koncernen tar hänsyn till intressenternas perspektiv vid utformningen och genomförandet av sin strategi. Det sker genom en öppen dialog med en bred krets av intressenter kring hållbart företagande i syfte att fastställa nyckelprioriteringar inom hållbarhet. I dialogen efterfrågas intressenternas uppfattningar genom nyckelfunktioner inom Volvokoncernen och innefattar perspektiv från kunder, investerare, personal, leverantörer och samhället.

Olika intressentgrupper tar upp frågeställningar eller ber om särskilda information om olika frågor men det finns vissa hållbarhetsfrågor som är gemensamma för de flesta intressenter. Under 2020 har den typen av frågor huvudsakligen kretsat kring hälsa, klimat och mänskliga rättigheter. Se mer om intressentgrupper, väsentliga frågor och rapportering på volvogroup.com/materiality.

Väsentliga frågor, översatta till GRI:s standarder, sammanfattas i tabellen nedan. Fler detaljer tillhandahålls under de särskilda hållbarhetsnoterna när det gäller de följande sidorna och kompletteras med riskbeskrivningar på sidorna 150–170.

Ytterligare frågor berörs översiktligt, men rapporteras inte helt enligt GRI. Det är exempelvis material med särskilda risker, lobbyverksamhet, regelefterlevnad och skattehantering.

Väsentliga frågor och sammanfattning av huvudsaklig påverkan

GRI-fråga	Leverantörs-ledet	Volvo-koncernen	Kunder och samhället	Kommentarer på huvudsaklig påverkan och avgränsningar
Ekonomiskt resultat	•	•	•	Risker och möjligheter är i huvudsak relaterade till övergångsaspekterna av kundbehov, utsläppsregler, teknikutveckling och knappa råvaror.
Energi och utsläpp	•	•	•	Att minska miljöpåverkan från kundernas användning av våra produkter är en central drivkraft för Volvos verksamhet. Mer än 95% av energi och utsläpp som avser produktens livscykel inträffar under kundens användningsfas. Det är också viktigt att minska utsläppen i koncernens egna verksamheter och vid godstransporter.
Avfall, vatten och miljömässig lagefterlevnad	•	•		Miljöavtrycket från vår egen verksamhet, inklusive energi och utsläpp, hanteras med hjälp av ett koncernövergripande miljöledningssystem.
Anställning		•		Att löpande förbättra arbetsplatser, skapa arbetstillfällen och göra anpassningar till marknadens efterfrågan avser i första hand koncernens egna verksamheter.
Relationen mellan arbetstagare/ledning		•		En social dialog som är baserad på respekt skapar bättre arbetsplatser och kan bidra till effektiv hantering av verksamheterna.
Mångfald och lika möjligheter		•		Mångfald driver resultat för bolaget och jämlikhet i samhället.
Träning och utbildning		•	•	Utbildning möjliggör matchning av kompentens till behov för anställda, koncernen och kunder och hjälper till att skapa anställningsmöjligheter.
Arbetsmiljö	•	•		Tyngdpunkten ligger på våra egna verksamheter och anställdas arbetssituationer men omfattar även kravställning gentemot leverantörer.
Kundens hälsa och säkerhet			•	Hälsa och säkerhet avseende produktanvändningsfasen och den bredare påverkan på trafiksäkerhet och slutanvändarnas arbetsmiljö.
Bedömning av leverantörers miljöpåverkan och sociala påverkan	•			Leverantörerna utgör en förlängning av koncernens verksamhet. Påverkan avser huvudsakligen leverantörer i första ledet och fokusområdena omfattar sociala frågor liksom innovation för minskad miljöpåverkan.
Mänskliga rättigheter (inklusive delfrågor)	•	•	•	Omfattar potentiell påverkan på mänskliga rättigheter inom koncernens verksamheter, leverantörskedjan, verksamheter hos affärspartners och i relation till användningen av sålda produkter.
Antikorruption	•	•	•	Volvokoncernen fördömer alla former av korruption. Korruption snedvrider marknaden, stör den fria konkurrensen, bryter mot lagar och undergräver social utveckling.

Klimat och miljö

STYRNING, STRATEGI OCH RISKHANTERING

Koppling till Agenda 2030 och redovisningsstandarder

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

Huvudsakliga kopplingar till FN:s globala mål och delmål för hållbar utveckling

7.3 Fördubblad takt i energieffektivitet
11.2 Hållbara transportsystem
12.2 Hållbar förvaltning av naturresurser
13.3 Kunskaps- och kapacitetsuppbyggnad för att möta klimatförändringar

Referenser till redovisningsstandarder
GRI 201 – Ekonomiskt resultat
GRI 302 – Energi
GRI 305 – Utsläpp
TCFD:s rekommendationer

Volvokoncernen stödjer Task Force on Climate-related Financial Disclosures initiative (TCFD). Nedan beskrivs koncernens upplysningar om övergripande styrning, strategi och hantering av klimatrelaterade risker och möjligheter, inklusive relevanta klimatrelaterade nyckeltal och mål.

Styrning

Klimatrelaterade risker och möjligheter är nyckelfrågor för dagens transportsektor och utgör en integrerad del av koncernens övergripande strategi och affärsmodell. Riskbedömningar, beslutsfattande och ansvarstagande är integrerade i linjeorganisationen i enlighet med koncernens ramverk för styrning. Styrelsen för Volvo AB och bolagsledningen beslutar om den strategiska inriktningen för koncernens arbete, vilket beskrivs i mer detalj på sidorna 172–182 i bolagsstyrningsrapporten. Det strategiska arbetet underlättas av tvärfunktionella arbetsgrupper som sammanställer och förbereder beslutsunderlag till bolagsledningen och styrelsen.

Strategi

Volvokoncernen stödjer Parisavtalets ambition – att begränsa ökningen av den globala medeltemperaturen till väl under 2 °C jämfört med förindustriell nivå och den ytterligare eftersträvan att begränsa temperaturökningen till 1,5 °C. I detta scenario behöver utsläppen minska snabbt i alla samhällets större sektorer, inklusive byggnader, industri, transport och energi. Det finns ett växande behov av elektrifierade produkter och av lösningar med teknik som ökar resurseffektiviteten i transportsektorn. Den pågående övergången inom transportsektorn till ny teknik och nya tjänstebaserade affärsmodeller innebär väsentliga affärsmöjligheter liksom omställningsrisker (eller transitionsrisker) för koncernen i enlighet med vad som beskrivs nedan.

Scenarioanalys

Möjliga vägval för ett 1,5 °C eller väl under 2 °C scenario omfattar en gradvis minskad användning av fossila bränslen i transport- och energisektorerna. Nya tekniska lösningar som elektriska fordon behöver tillgång till energikällor med låg koldioxidintensitet för att uppnå sin fulla potential.

Volvokoncernen har anslutit sig till initiativet Science Based Targets med ambitionen att begränsa den globala temperaturökningen till 1,5 °C jämfört med förindustriella nivåer och uppnå nettonollutsläpp till 2050. Koncernen har genomfört scenarier för minskning av koldioxidutsläpp baserat på sammansättningen av den årliga volymen och koldioxidintensiteten i de produkter som koncernen har för avsikt att introducera på olika marknader i framtiden. Varje affärsområde och lastbilsdivision har gjort sina egna scenarioanalyser, vilka omfattar faktorer som kundbehov, lagstadgade krav, utrullning av infrastruktur, tillgång till förnybar energi, statliga stimulansåtgärder för ren teknik samt avlägsnandet av stimulansåtgärder till fossila bränslen etc. Analyserna ska lägga grunden för en strategi med rätt produktmix för respektive marknad över tid, vilken innebär att det kan vara en sammansättning av elektrifierade produkter och konventionella produkter som drivs med förnybara bränslen i flytande form- och gasform.

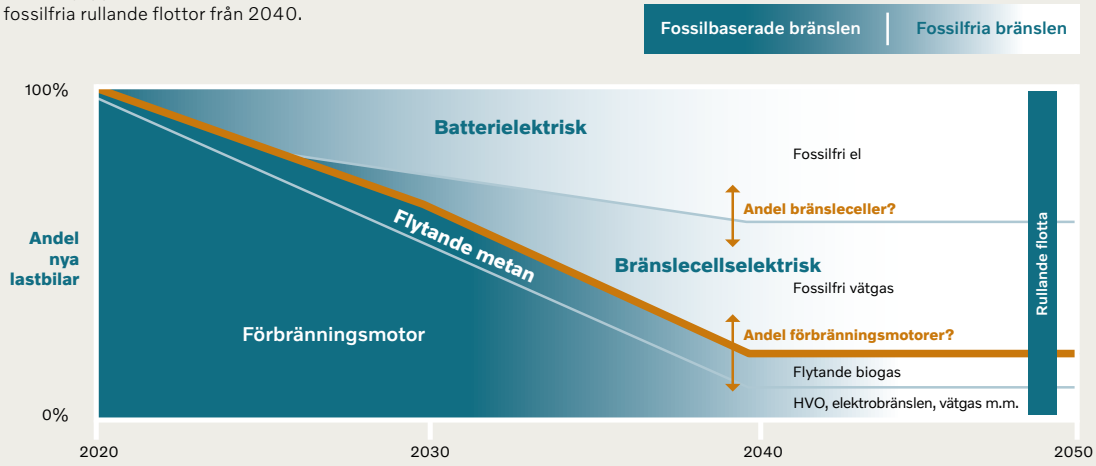
Klimatrelaterade möjligheter för Volvokoncernen

Omställningen inom transportsektorn innebär avsevärda affärsmöjligheter för Volvokoncernen. Koncernen strävar efter att leda utvecklingen av ny teknik och utvecklar en bred portfölj av produkter och tjänster som använder sig av ny teknik för att fortsätta att erbjuda produkter och tjänster av hög kvalitet till våra kunder, och samtidigt ge dem möjlighet att minska sin miljöpåverkan. Volvokoncernen breddar sitt utbud av produkter som kan drivas med förnybar energi genom introduktionen av elektriska fordon som beskrivs i strategin på sidorna 13–14. Ytterligare exempel är elektrifieringen av hela sortimentet för våra segment i Europa, se sidan 25. Koncernen investerar i bränsleceller med målsättning att ha tunga vätgasdrivna fordon tillgängliga under andra hälften av detta årtionde. Parallellt med detta fortsätter Volvokoncernen att erbjuda produkter som kan drivas av förnybara bränslen i flytande form och gasform som hydrerade vegetabiliska oljor (HVO) och biogas, se sidan 26. Utöver produkter med ny teknik, har Volvokoncernen även utvecklat ett sortiment av tjänster som hjälper till att minska antalet transporter genom att optimera fyllnadsgraden, konsolidera transporter och välja de mest effektiva rutterna, se exempel på sidan 33.

Kundernas efterfrågan på produkter och lösningar med lägre miljöpåverkan ökar. Den totala ägarkostnaden minskar stadigt över tid då driftskostnaden för bränsle gradvis övergår till kapitalkostnader för eldrift. Övergång till elektrifiering är även beroende av externa faktorer som att det finns en fungerande infrastruktur för laddning och förnybara energikällor för att driva batterielektriska och bränslecellselektriska produkter. Kundernas efterfrågan på olika marknader beror på olika faktorer så som tillgång till nödvändig infrastruktur och energi, statliga stimulansåtgärder till grön teknik och slopade stimulansåtgärder för fossila bränslen. Volvokoncernen strävar efter att erbjuda produkter och lösningar i takt med kundernas efterfrågan genom att använda sig av ett flexibelt produktionssystem.

Volvokoncernen investerar i ny teknik och nya affärsmodeller. Dessutom har koncernen lanserat ett ramverk för grön finansiering (Green Financial Framework) i syfte att få tillgång till ytterligare kapital för utvecklingen och produktionen av hållbar teknik för transportsektorn, se sidorna 64.

Illustrativt scenario för 1,5 °C
I detta scenario möjliggör alla produkter från koncernen fossilfria rullande flottor från 2040.



Illustrationen ovan visar ett scenario för att nå Parisavtalets målsättningar för att uppnå nollnettoutsläpp till 2050. Eftersom det tar omkring tio år att förnya en rullande flotta, är ambitionen att från 2040 endast tillhandahålla produkter som drivs av fossilfria alternativ. Det går inte att exakt förutsäga hur framtidens produktmix kommer att se ut, men i detta scenario är det sannolikt att de rullande flottorna i transportsektorn innefattar olika teknologier som kan drivas med förnybar energi. Dessa lösningar kan vara batteridrivna, bränslecellsdrivna eller fordon som drivs av förbränningsmotorer med låga koldioxidutsläpp. För att nå Parisavtalets målsättningar måste detta skifte ske på en global nivå. Vissa marknader förväntas ligga längre fram i denna omställning, beroende på utvecklingen av teknik och infrastruktur, utsläppsregler, marknadsincitament och kundernas efterfrågan.

Klimatrelaterade risker för Volvokoncernen
Klimatrelaterade risker kan delas upp i omställningsrisker och fysiska risker. Omställningsrisker innefattar teknikrelaterade risker, reglering och legala risker, marknadsrisker och anseenderisker. Fysiska risker kan vara akuta fysiska risker som extremväder, samt kroniska fysiska risker som hänger ihop med förändrade vädermönster och stigande genomsnittstemperaturer och havsnivåer. Med målsättningen att begränsa temperaturökningen till 1,5° C är omställningsrisker de mest påtagliga för koncernen.

Klimatrelaterade omställningsrisker
Volvokoncernen har identifierat ett antal klimatrelaterade omställningsrisker, vilka är integrerade i koncernens process för bedömning av företagsrisker (Enterprise Risk Management, ERM). Omställningsrisker anses vara väsentliga för koncernen på kort, medellång och lång sikt. Dessa risker, inklusive deras potentiella finansiella påverkan, beskrivs i mer detalj i koncernens övergripande avsnitt Risker och osäkerhetsfaktorer på sidorna 68–75 under följande riskkategorier:

- Omfattande lagstiftningskrav, sidan 69
- Skifte och konvergens i teknik, sidan 70
- Kundnöjdhet och efterfrågan, sidan 70
- Beroende av leverantörer och material med begränsad tillgång, sidan 71
- Klimat- och miljörelaterad lagstiftning, sidan 72

Fysiska risker
Baserat på huvudscenariot som tagits fram i koncernens strategi – scenariot med 1,5 °C – är inte de fysiska riskerna identifierade som väsentliga på kort till medellång sikt. Klimatrelaterade omedelbara fysiska risker som extremväder liksom kroniska fysiska risker kommer sannolikt att öka för Volvokoncernen i det långa perspektivet om den globala uppvärmningen avviker väsentligt från scenariot med 1,5 °C. Potentiella fysiska risker kommer att övervakas, utvärderas och rapporteras noggrant i upplysningarna om Risker och osäkerhetsfaktorer om eller när de övergår till att bli väsentliga risker.

Sammanfattningsvis strävar koncernen efter att bidra till transformationen av transportsektorn och att stötta kunder i skiftet till nya och mer hållbara teknologier. En framgångsrik positionering i denna övergång innebär möjligheter till ökade intäkter, medan en misslyckad positionering kan påverka koncernens resultat och finansiella ställning så som förklaras i riskavsnittet på sidorna 69–72. I övergången till lösningar som i högre utsträckning kan drivas av förnybar energi kommer koncernen att använda gemensam arkitektur och delad teknik, (CAST, läs mer på sidan 26), och anpassa produktionssystemet för att utveckla och producera nya produkter och tjänster på ett kostnadseffektivt sätt.

Riskhantering
I enlighet med koncernens decentraliserade styrningsmodell har varje affärsområde och lastbilsdivision eget ansvar för sin riskhantering. Volvokoncernen arbetar med en centraliserad Enterprise Risk Management-process (ERM), vilket är en systematisk och strukturerad process för att sammanställa, analysera risker och riskbegränsande åtgärder, samt följa upp de risker som kan påverka koncernens affärsverksamhet. Lastbilsdivisioner, affärsområden och koncernfunktioner rapporterar risker i ERM-processen utifrån en tvärfunktionell metod. ERM-processen omfattar alla typer av risker för koncernen, inklusive klimatrelaterade och övriga hållbarhetsrelaterade risker.

ERM-riskerna är uppdelade i fem kategorier, det vill säga makro- och marknadsrelaterade risker, verksamhetsrisker, klimat- och samhällsmässiga risker, efterlevnadsrisker och finansiella risker. Klimatrelaterade risker rapporteras huvudsakligen i kategorin Klimat- och samhällsrelaterade risker, men eftersom klimatriskernas karaktär överlappar vissa andra riskkategorier så rapporteras vissa klimatrelaterade risker även under makro- och marknadsrelaterade risker, samt under verksamhetsrisker.

De risker som identifieras i ERM-processen bedöms utifrån ett kort, medellångt eller långt perspektiv och granskas ytterligare utifrån ett väsentlighetsperspektiv. De risker som har identifierats i ERM-processen bedöms med hjälp av väsentlighetsanalys som utförs med interna och externa intressenter. De risker som kategoriseras som väsentliga är de som anses vara de viktigaste riskfaktorerna för koncernen, se sidan 68.

Vissa klimatrelaterade övergångsrisker har identifierats som väsentliga för koncernen i ERM-processen, se ovan och sidorna 68–75).

Mätmetoder och mål
Volvokoncernen använder sig av olika mätmetoder och mål för att bedöma klimat- och miljörelaterade risker och möjligheter i förhållande till sina produkter och verksamheter, se Energi och Utsläpp på sidorna 155–157 och Avfall, Vatten och Miljömässig lagefterlevnad på sidan 158.

Innehållsförteckning över TCFD:s rekommenderade upplysningar

		Sidhänvisning
Styrning Organisationens styrning av klimatrelaterade frågeställningar och möjligheter	Styrelsens tillsyn över klimatrelaterade risker och möjligheter	175
	Ledningens roll vad gäller att bedöma och hantera klimatrelaterade risker och möjligheter	182
Strategi Faktisk och potentiell påverkan av klimatrelaterade risker och möjligheter på organisationens verksamhet, strategi och finansiella planering i de fall sådana upplysningar är av väsentlig karaktär	Klimatrelaterade risker och möjligheter som organisationen har identifierat på kort, medellång och lång sikt.	152
	Påverkan av klimatrelaterade risker och möjligheter på organisationens verksamhet, strategi och finansiella planering.	152
	Motståndskraften i organisations strategi med hänsyn tagen till olika klimatrelaterade scenarier, inklusive ett scenario med 2 °C eller lägre.	153–154
Riskhantering Faktisk och potentiell påverkan av klimatrelaterade risker och möjligheter på organisationens verksamhet, strategi och finansiella planering i de fall sådana upplysningar är av väsentlig karaktär	Företagets processer för att identifiera och bedöma klimatrelaterade risker.	68, 153
	Organisationens processer för att hantera klimatrelaterade risker.	68, 153–154
	Processer för att identifiera, bedöma och hantera klimatrelaterade risker är integrerade i organisationens övergripande riskhantering.	68, 153–154
Mätmetoder och mål Faktisk och potentiell påverkan av klimatrelaterade risker och möjligheter på organisationens verksamhet, strategi och finansiella planering i de fall sådana upplysningar är av väsentlig karaktär.	De mätmetoder som organisationen använder för att bedöma klimatrelaterade risker och möjligheter i enlighet med sina strategi- och riskhanteringsprocesser.	154, 155
	Scope 1, scope 2 och, om så är lämpligt, scope 3 utsläpp av växthusgaser (Greenhouse Gas, GHG) och därtill relaterade risker.	155–157
	De verksamhetsmål som organisationen använder för att hantera klimatrelaterade risker och möjligheter samt resultat i förhållande till dessa mål.	155–157

ENERGI OCH UTSLÄPP

Koppling till Agenda 2030 och redovisningsstandarder

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

Huvudsakliga kopplingar till FN:s globala mål och delmål för hållbar utveckling

7.3 Fördubblad takt i energieffektivitet
8.4 Resurseffektivitet i produktionen
11.2 Hållbara transportsystem
12.2 Hållbar förvaltning av naturresurser

7 HÅLLBAR ENERGI FÖR ALLA
8 ANSTÄNDIGA ARBETSVILLKOR OCH EKONOMISK TILLVÄXT
11 HÅLLBARA STÄDER OCH SAMHÄLLEN
12 HÅLLBAR KONSUMTION OCH PRODUKTION

Referenser till redovisningsstandarder

GRI 401 – Energi
GRI 402 – Utsläpp
TCFD-rekommendationer

Volvokoncernens miljöpolicy är dess övergripande styrdokument som beskriver hur risker och möjligheter på områdena utsläpp, resursanvändning, kemikalier och restmaterial ska hanteras. Strategiska prioriteringar i förhållande till miljö och klimat utgår från produktens livscykelanalyser för att minska utsläpp och andra klimatrelaterade risker på de områden där det har störst påverkan.

Mätmetoder för utsläpp, mål och upplysningar baserade på GHG-protokollets standard för företagens utsläpp av växthusgaser. I enlighet med denna standard övervakar koncernen väsentliga utsläpp inom scope 1, 2 och delvis inom scope 3. När inget annat nämns är koldioxidutsläppen justerade för förvärv och avyttringar i enlighet med GHG-protokollets redovisningsprinciper. Livscykelanalyser av produkter visar att omkring 95% av energi och utsläpp hör ihop med användningen av sålda produkter. Energi och utsläpp inom produktion och godstransport är ytterligare viktiga strategiska områden.

Volvokoncernen har redovisat klimatrelaterade upplysningar, mål och resultat sedan början på 2000-talet. De senaste målsättningarna utvecklades som en del åtagandet till WWF:s program Climate Savers och omfattade perioden 2015–2020, se fördjupning på sidan 29. Metoden för att hantera klimatrelaterade risker har varit till stor nytta för koncernen, både när det gäller att minska utsläpp i linje med satta mål och när det gäller att utveckla nya tekniker och affärsplaner för att möta övergången till fossilfria transporter.

Volvokoncernen håller på att sätta nya övergripande klimatrelaterade mål för framtiden i enlighet med målsättningarna i Parisavtalet. I detta arbete har koncernen åtagit sig att följa initiativet Science Based Targets. Följ utvecklingen på volvogroup.com/climate.

Scope och område	Mätmetoder och mål	Utfall och kommentarer
Scope 1 och 2-utsläpp från vår egen produktion och verksamhet Utsläpp från produktion och verksamhet utgör en mindre del av utsläppen under produktens livscykel. Ledningens direkta kontroll över detta scope gör det dock högst relevant för koncernen. Mål och ambitioner är satta för att öka energieffektiviteten i verksamheten och att minska koldioxidintensiteten i den använda energin.	• Scope 1 och 2-utsläpp enligt GHG-protokollet • Öka andelen förnybar energi till 65% till 2025 • Genomföra energibesparingar som uppgår till 150 GWh för 2015–2020 och 150 GWh 2021–2025	• Minskning av scope 1 och 2-utsläpp med 35% sedan 2015 • 52% förnybar energi under 2020 • Sedan 2015 har 1.260 aktiviteter genomförts som tillsammans sparar 207 GWh per år från 2020
Scope 3-utsläpp från egna godstransporter Precis som när det gäller produktion och drift utgör denna del en mindre andel av påverkan i livscykeln, men är viktig på grund av sin nära koppling till koncernens verksamhet, syfte och vision. Volvokoncernen arbetar med tredjeparts logistikföretag för att öka användningen av koldioxideffektiva transportformer och för att minska onödiga transporter genom att exempelvis öka fyllnadsgraden och effektivisera rutterna. Ju mer effektivt koncernen kan göra sitt eget logistiknätverk, desto bättre lämpad kommer koncernen att vara för att tillhandahålla transportlösningar till sina slutanvändare och bidra till att göra deras transportsystem mer effektiva.	• Minska koldioxidutsläppen från godstransporter per producerad enhet med 20% år 2020 i förhållande till basåret 2013 • Mål för nästa period – 30% lägre år 2025 i förhållande till basåret 2018	• Koldioxidutsläppen från godtransporter per producerad enhet var 24% lägre år 2020 i förhållande till basåret 2013
Scope 3-utsläpp vid användningen av sålda produkter Den väsentligaste delen av utsläppen sker vid användningen av sålda produkter – när slutanvändare kör eller använder fordon och maskiner. Detta utgör själva grunden för koncernens verksamhet och miljömässiga prioriteringar. Större delen av koncernens totala utgifter för forskning och utveckling investeras i lågutsläppsteknik som elektrifiering, alternativa bränslen, bränsleeffektivitet och avgasrening.	• Minska utsläppen i användarfasen med 40 miljoner ton koldioxid ackumulerat mellan 2015 och 2020 • Mål för nästa period är att 35% av försäljningen ska vara elektriska fordon år 2030	• Utfallet blev 43 miljoner ton ackumulerad minskning vid utgången av 2020 • Exempel på elektriska introduktioner i alla segment på sidan 13–14

Nya mål för scope 1, 2 och 3 utsläpp är under utveckling som en del av koncernens åtagande inom initiativet Science Based Targets.

Energiförbrukning inom och utanför organisationen
(Som är kopplat till utsläpp inom scope 1 och 2)

Energi GWh		2020	2019	2018	2017	2013
Naturgas	*Scope 1*	459	551	573	539	727
Diesel	*Scope 1*	168	207	219	192	271
Övrigt	*Scope 1*	144	175	186	187	81
Elektricitet	*Scope 2*	873	998	1.031	981	1062
Fjärrvärme	*Scope 2*	172	187	186	170	156
Totalt		**1.816**	**2.118**	**2.195**	**2.069**	**2.320**

Energiintensitet och andel från förnybara källor

Energiintensitet	2020	2019	2018	2017	2013
Nettoomsättning, Mkr	326	418	378	324	265
Energi / nettoomsättning[1] MWh/Mkr	5.6	5,1	5,8	6,4	8,7
Andel energi från förnybara källor[2], %	52%	48%	43%	40%	–

1 Energiförbrukningen jämfört med nettoomsättningen är inte justerad för förvärv eller avyttringar eftersom nämnaren för intäkter inte heller är det.

2 Rapporterades första gången 2017.

Scope 3-utsläpp av sålda produkter är kundernas scope 1 eller 2

Volvokoncernen bedömer miljöpåverkan i lösningar genom att använda livscykelanalyser. Vårt exempel från Volvo Lastvagnar beskrivs nedan och i vilket fyra olika fordon presenteras. Volvo FE Electric jämförs med Volvo FE diesel och Volvo FH LNG jämförs med Volvo FH diesel. Genom att tillämpa en livscykelanalys kan man få en god överblick av var i cykeln miljöpåverkan sker och var förbättringar bör göras. Livscykelanalysen gör det möjligt att identifiera kompromisser som kan ske på andra ställen i värdekedjan när en lösning väljs framför en annan. Vänligen se Volvo Lastvagnars verktyg för beräkning av miljöavtryck för källor till analyserna nedan, jämförelser mellan bränsletyper, energikällor och andra val som kan påverka miljöavtrycket och klimatriskerna, volvotrucks.com/footprintcalculator.

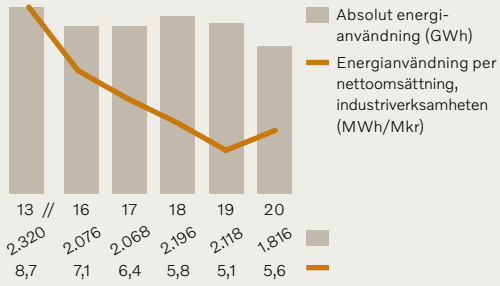
Genom att tillämpa livscykelanalyser är en generell slutsats att den största delen av livscykelrelaterade utsläpp sker i användarfasen. Detta är särskilt påfallande för traditionella drivlinor med dieselmotorer. En elektrisk drivlina minskar de totala livscykelutsläppen, men kan också skifta delar av miljöavtrycket till andra faser beroende på tillgången till förnybar energi. Volvokoncernen stöttar sina kunder för att hitta lämpligaste lösningarna för deras särskilda transportapplikationer och marknadsförutsättningar. De större initiativ som Volvokoncernen kan använda sig av för att minska utsläpp från kundens användningsfas är följande:

- Minska bränsleförbrukning och energibehov i alla applikationer.
- Möjliggöra användning av alternativa fossilfria bränslen.
- Ett växande antal elektrifierade lösningar där det är gångbart.

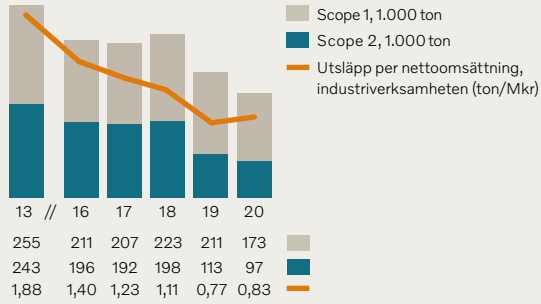
Ett synsätt på för- och nackdelar av att använda olika typer av bränslen som vilar på vetenskaplig grund finns på volvogroup.com/fuels

SEGMENT	Leveranser inom städerna: 60.000 km per år		Långdistans: 185.000 km per år	
	VOLVO FE ELECTRIC	VOLVO FE	VOLVO FH LNG	VOLVO FH
EXEMPEL, VOLVO LASTVAGNAR				
Koldioxid-ekvivalenter över livscykeln	40.800	412.000	360.000	1.080.000
Energi/bränslemix Energi per 100 km	EU-genomsnitt för vattenkraft 104 KWh / 100 km	Diesel (B0) EUR 6 41,5 l / 100 km	Flytande biogas EUR 6 33 l / 100 km	Diesel (B0) EUR 6 33 l / 100 km
Enligt källa:				
Energi, MWh	535	1.570	6.660	4.130
Vatten, kubikmeter	36.600	711	3.300	9.050
NO_x, kg	73	264	1.310	673
Råvaror (netto), ton	3.620	1.700	6.940	3.520

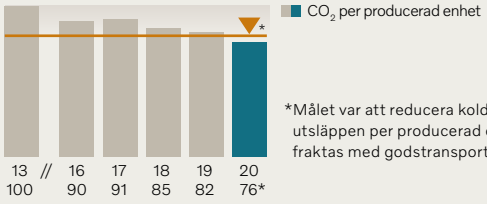
Energianvändning



Koldioxidutsläpp, Scope 1 och 2

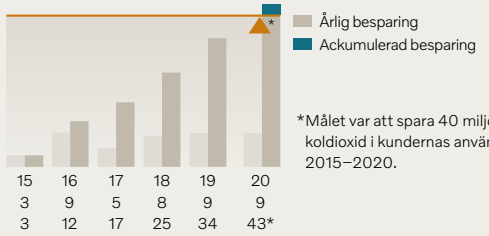


Scope 3: Koldioxidutsläpp från transporter per producerad enhet



*Målet var att reducera koldioxid-utsläppen per producerad enhet som fraktas med godstransport med 20%.

Scope 3: Ackumulerade utsläpps-besparingar från sålda produkter



*Målet var att spara 40 miljoner ton koldioxid i kundernas användningsfas 2015–2020.

Minskning av energianvändning och utsläpp
Koldioxidutsläpp och energianvändning i verksamheten har minskat i både absoluta tal, och över tid även i relation till nettoomsättning. En stor del av den absoluta minskningen 2020 förklaras av lägre produktionstakt under delar av året som en följd av pandemin. Samtidigt har effektivitetsarbetet fortsatt.

Energi- och koldioxidutsläpp i relation företagets tillväxt ökade något under 2020 men fortsatte att minska i det längre perspektivet. Jämfört med 2017, vilket kan ses som ett jämförbart år försäljningsmässigt, är 2020 års relativa energianvändning (energi/nettoomsättning) 12% under och de relativa koldioxid-utsläppen inom scope 1 och 2 (koldioxid/nettoomsättning) 33% under.

Direkta utsläpp av växthusgaser (Scope 1)
Indirekta utsläpp av växthusgaser (Scope 2)

1.000 ton	**2020**	2019	2018	2017	2013[1]
Utsläpp av CO_2e scope 1	173	211	222	207	236
Utsläpp av CO_2e scope 2 Marknadsbaserat[2]	97	113	198	190	243
Totala koldioxidutsläpp, marknadsbaserat	**270**	**324**	**420**	**397**	**479**

1 Historiska data är omräknade på grund av förvärv och avyttringar.
2 2019 var första året då marknadsbaserade utsläpp tillämpades helt.

Utsläppskällor 2020

1.000 ton CO_2e		**2020**	2019	2018[3]
Naturgas	Scope 1	93	111	*
Diesel	Scope 1	46	57	*
Övrigt	Scope 1	34	43	*
Elektricitet	Scope 2	86	99	188
Fjärrvärme	Scope 2	11	14	10
Totala koldioxidutsläpp		**270**	**324**	**420**

3 Denna detaljerade data fanns inte tillgänglig 2018 för scope 1.

Scope 3 utsläppsminskning

Utsläppsminskning		**2020**	2019	2018	2017	2016	2015
Årligt minskning av utsläpp vid användning av sålda produkter	miljo-ner ton	9	9	8	5	9	3
Aggregerad minskning av utsläpp vid användningen av sålda produkter	miljo-ner ton	43	34	25	17	12	3
Varutransport, koldioxid per producerad enhet	Index 2013	76	82	85	91	90	100

Avsteg: Vänligen notera att totalen för scope 3 inte redovisas. Detta har att göra med brist på standarder som möjliggör jämförbara resultat i branschen. Ett standardiserat mätvärde för simulationer kommer att finnas tillgängligt för vissa fordon som säljs på EU27-marknaden från och med 2021 genom EU-introduktionen av VECTo.

Utsläppsintensitet av växthusgaser

Scope 1 och 2:	**2020**	2019	2018	2017	2013
Nettoomsättning, Industriverksamheten, Mkr	326	418	378	324	265
Levererade produkter, (*1.000)	267	333	299	252	280
Koldioxid (scope 1 och 2) i relation till nettoomsättning	0,83	0,77	1,11	1,23	1,88
Koldioxid (scope 1 och 2) i relation till antalet levererade produkter	1,01	0,97	1,40	1,58	1,78

Kväveoxider (NOx), svaveloxider (SOx) och andra utsläpp till luft

Ton		**2020**	2019	2018	2017	2013
NO_x	ton	204	311	360	301	347
SO_x	ton	5,6	9,6	13,6	13,3	23,4
Lösningsmedel (Flyktig organiska ämnen)	ton	1.342	1.488	2.148	1.681	2.221

VATTEN, AVFALL OCH MILJÖMÄSSIG LAGEFTERLEVNAD

Koppling till Agenda 2030 och redovisningsstandarder

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

Huvudsakliga kopplingar till FN:s globala mål och delmål för hållbar utveckling

6.4 Effektivisering av vattenförbrukning
8.4 Förbättra resurseffektivitet i produktionen
12.2 Hållbar förvaltning av naturresurser
12.4 Ansvarsfull hantering av kemikalier
12.5 Minska mängden avfall

6 RENT VATTEN OCH SANITET FÖR ALLA
8 ANSTÄNDIGA ARBETSVILLKOR OCH EKONOMISK TILLVÄXT
12 HÅLLBAR KONSUMTION OCH PRODUKTION

Referenser till redovisningsstandarder

GRI 303 – Vatten och avloppsvatten 2016
GRI 306 – (Avloppsvatten och) Avfall 2016
GRI 307 – Miljömässig lagefterlevnad 2016

Volvokoncernens miljöpolicy är dess övergripande styrdokument för riskhantering kring utsläpp, resursanvändning, kemikalier och restmaterial. Miljöpolicyn är baserad på principerna för livscykelhantering och ständiga förbättringar.

Koncernens ISO 14001-certifierade miljöledningssystem omfattar uppskattningsvis 95% av produktionsanläggningarna och 90% av distributionscentren. Ledningssystemet används på ett hierarkiskt sätt för att sprida effektivt miljöarbete inom koncernens divisioner och affärsområden. Detta innebär att affärsområden och lastbilsdivisioner är ansvariga för sitt resultat på miljöområdet precis på samma sätt som gäller för finansiella och övriga resultat. Miljöledning utgör också en del av leverantörsbedömningarna, läs mer på sidan 167.

De flesta miljöindikatorer, se även föregående sida, minskar i absoluta tal och över tid även i relation till nettoomsättning. En stor del av den absoluta minskningen 2020 förklaras av lägre produktionstakter under delar av året som följd av pandemin. Samtidigt pågår effektivitetarbete löpande.

Vatten

Vattenförbrukningen minskar i absoluta mått men inte som för flera andra miljöindikatorerna i relation till nettoomsättning. Vattenhantering kan vara högst väsentligt för vissa lokala produktionsanläggningar, men av mindre relevans för andra. Detta innebär att vattenanvändning och -utsläpp är mindre väsentliga i relation till andra miljöfrågor. Vatten inkluderas i denna rapport på grund av särskilt intresse och uppföljning hos vissa intressenter.

Vattenförbrukning i produktionen

	2020	2019	2018	2017
Total vattenförbrukning, miljon liter	5.218	5.706	4.870	4.817
Relativ vattenförbrukning, Kubikmeter/Mkr nettoomsättning	16,0	13,6	12,9	14,9

Avsteg: På koncernnivå finns endast total vattenförbrukning tillgänglig.

Avfall och återvinning

Volvokoncernens anläggningar har antingen redan mål för att bli deponifria eller är på väg att utveckla sådana. Detta arbete stöttas av ett direktiv och riktlinjer som drar upp kriterier för när koncernens anläggningar kan anses vara deponifria.

Minskningen av avfall till deponi beror till stor del på en omklassificering av rest-sand från gjuteriet i Skövde. Hanteringen klassas från 2020 som återvinning, icke-metall.

Fraktionen farligt avfall innefattar avfall från en markåterställning som genomförts vid gjuteriet i Skövde.

Avfall per typ och hanteringsmetod

Ton	**2020**	2019	2018
Återvinning, metallskrot från verksamheten	84.880	107.004	97.691
Återvinning, övrigt metallskrot	13.322	18.634	18.868
Återvinning, icke-metall	141.620	133.297	119.358
% återvinning av total	*86%*	*76%*	*75%*
Kompostering	1.865	2.315	2.524
Förbränning med energiutvinning	18.387	29.258	32.920
% återvunnet, komposterat eller energiutvinning	*93%*	*85%*	*86%*
Förbränning utan energiutvinning	1.644	2.222	2.598
Hantering av professionell avfallsentreprenör	9.945	19.594	15.153
Deponi	6.076	26.839	24.202
Deponi, endast inert material	694	2.571	699
Totalt restavfall	**278,433**	**341.734**	**314.013**
Varav farligt avfall	**51,806**	**51.024**	**38.601**

Material med särskilda risker

Tillgången på vissa av de råvaror som koncernen använder i sina produkter är knapp. Andra råvaror och substanser är potentiellt farliga. Volvokoncernen arbetar för att minska sitt beroende av sådana råvaror och substanser med målsättningen att skydda både människor och miljön, samt att säkra en hållbar tillgång på dessa. Volvokoncernen utvärderar proaktivt alternativ i konstruktionsfasen och i inköpsprocesser med samarbetspartners för att begränsa eller säkra användningen av vissa råmaterial och substanser med särskilda risker.

Knappa råvaror kan innebära oönskade effekter såsom högre kostnader och ökad risk för korrupt beteende eller negativ påverkan på mänskliga rättigheter när de köps in från högriskområden. Volvokoncernen implementerar ett särskilt leverantörsprogram för hållbara mineralinköp, Sustainable Minerals Program, som för närvarande har fokus på mineralerna tenn, volfram, tantal, guld och kobolt för att stötta ansvarsfulla inköp av råvaror. Programmet är uppbyggt utifrån OECD:s vägledning om tillbörlig aktsamhet för ansvarsfulla leveranskedjor för mineraler från konfliktdrabbade områden och högriskområden, vilket är ett ramverk i fem steg, såväl som verktygen från Responsible Minerals Initiative som koncernen är medlem i.

Miljömässig lagefterlevnad

Inga väsentliga miljöincidenter eller miljöutsläpp registrerades under 2020. År 2020 hade Volvokoncernen 12 miljötillståndspliktiga anläggningar i Sverige. Några av anläggningarnas miljörelaterade tillstånd håller på att ses över till följd av planerade förändringar.

Anställda och utveckling

Koppling till Agenda 2030 och redovisningsstandarder

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

Huvudsakliga kopplingar till FN:s globala mål och delmål för hållbar utveckling

4.3 Lika tillgång till yrkesutbildning och högre utbildning
4.4 Öka antalet människor med relevanta färdigheter
5.1 Utrota diskriminering av kvinnor och flickor
5.5 Säkerställ fullt deltagande för kvinnor i ledarskap och beslutsfattande

4 GOD UTBILDNING FÖR ALLA
5 JÄMSTÄLLDHET

Referenser till redovisningsstandarder

GRI 401 – Anställning 2016
GRI 402 – Relationen mellan arbetstagare och ledning
GRI 404 – Träning och utbildning 2016
GRI 405 – Mångfald och jämställdhet 2016

Volvokoncernens uppförandekod lägger grunden för ett ansvarsfullt affärsbeteende som bygger förtroende bland intressenter i de samhällen där koncernen verkar. Chefer inom affärsområden, divisioner och funktioner har som en del av den löpande verksamheten ansvar för områden som anställningsförfarande, arbetstagarrelationer, personlig utveckling och mångfald. För att hantera dessa på ett effektivt sätt stöttas de av HR-kollegor både lokalt och centralt, samt av experter och ledningen. Utöver de frågeställningar som listas nedan kan olika länder, regioner och enheter hantera särskilda områden i enlighet med lokala förhållanden och behov.

ANSTÄLLNING

Koncernens medarbetare är vår värdefullaste tillgång och att erbjuda trygga arbetsplatser som skapar engagemang och där människor får växa är ett viktigt fokusområde. Vår strategi är att investera i människor, att låta talanger växa och att skapa en inkluderande kultur där alla uppmuntras till att bidra.

De samlade ansträngningarna har lett till höga placeringar på rankinglistor i globala undersökningar kring attraktionskraft som arbetsgivare. Volvokoncernen rankades 2020 som nummer 20 av världens bästa arbetsplatser av Fortune och World's Best Workplaces™.

Volvokoncernen fann sig i likhet med många andra bolag runt om i världen i en oförutsedd situation på grund av Covid-19-pandemin under 2020. Koncernen vidtog kraftfulla ansträngningar för att bibehålla verksamheten och sysselsättning under året. Genom användandet av bland annat permitteringar försökte koncernen minska negativa effekter och behålla arbetstillfällen.

Nyanställningar och personalomsättning

Personalomsättning[1], %	2020 Ålder och total			2019 Ålder och total		
	<40	40+	Alla	<40	40+	Alla
Europa	**10**	**7**	**8**	**9**	**6**	**7**
Män	*10*	*7*	*8*	*9*	*6*	*7*
Kvinnor	*10*	*7*	*8*	*8*	*6*	*7*
Nordamerika	**35**	**20**	**25**	**13**	**7**	**9**
Män	*36*	*21*	*26*	*13*	*7*	*9*
Kvinnor	*32*	*17*	*22*	*13*	*7*	*9*
Sydamerika	**16**	**19**	**17**	**9**	**8**	**9**
Män	*15*	*18*	*16*	*10*	*10*	*9*
Kvinnor	*18*	*24*	*19*	*9*	*8*	*9*
Asien/Stillahavsomr.	**10**	**9**	**8**	**10**	**6**	**7**
Män	*10*	*8*	*7*	*10*	*5*	*6*
Kvinnor	*14*	*11*	*11*	*12*	*7*	*9*
Afrika	**13**	**12**	**12**	**14**	**8**	**11**
Män	*13*	*13*	*13*	*15*	*8*	*12*
Kvinnor	*11*	*10*	*11*	*12*	*7*	*10*
Koncernen totalt	**15**	**10**	**12**	**10**	**6**	**7**
Män	*15*	*10*	*12*	*10*	*6*	*7*
Kvinnor	*15*	*10*	*12*	*9*	*6*	*8*

1 Den totala personalomsättningen anger andelen av anställda som lämnade koncernen frivilligt (exempelvis genom pensioner eller frivilliga uppsägningar) och ofrivilligt (inklusive uppsägningar kopplat till arbetsbrist).

Nyanställda	2020			2019		
	<40	40+	Alla	<40	40+	Alla
Europa	**1.514**	**621**	**2.135**	**2.820**	**1.240**	**4.060**
Män	*1.115*	*468*	*1.583*	*2.115*	*957*	*3.072*
Kvinnor	*399*	*153*	*552*	*705*	*283*	*988*
Nordamerika	**1.161**	**750**	**1.911**	**898**	**543**	**1.441**
Män	*909*	*558*	*1.467*	*670*	*412*	*1.082*
Kvinnor	*252*	*192*	*444*	*228*	*131*	*359*
Sydamerika	**640**	**95**	**735**	**885**	**196**	**1.081**
Män	*496*	*80*	*576*	*706*	*170*	*876*
Kvinnor	*144*	*15*	*159*	*179*	*26*	*205*
Asien/Stillahavsomr.	**830**	**89**	**919**	**1.201**	**189**	**1.390**
Män	*695*	*66*	*761*	*954*	*142*	*1.096*
Kvinnor	*135*	*23*	*158*	*247*	*47*	*294*
Afrika	**55**	**9**	**64**	**126**	**23**	**149**
Män	*39*	*9*	*48*	*80*	*12*	*92*
Kvinnor	*16*		*16*	*46*	*11*	*57*
Koncernen totalt	**4.200**	**1.564**	**5.764**	**5.930**	**2.191**	**8.121**
Män	*3.254*	*1.181*	*4.435*	*4.525*	*1.693*	*6.218*
Kvinnor	*946*	*383*	*1.329*	*1.405*	*498*	*1.903*

Koncernen hade dock redan börjat justera aktivitetsnivåerna genom att använda den inbyggda flexibiliteten och avsluta tidsbegränsade och konsultkontrakt under 2019. Under andra halvan av 2020 genomförde koncernen ytterligare resursminskningar för att anpassa sig till lägre aktivitetsnivåer. Parallellt med detta påskyndar koncernen det kompetensskifte som krävs för utveckling av nya tekniker och affärsmodeller.

Koncernen har över tid utvecklat pragmatiska lösningar och arbetssätt för att anpassa sig till förändringar i efterfrågan. Volvokoncernen arbetar i nära dialog med arbetstagarrepresentanter för att hitta lösningar som både upprätthåller och stärker den kompetens koncernen behöver samt minskar negativa sociala konsekvenser. Detta kan omfatta att använda arbetstidsbanker för att minska arbetstiden, korttidspermittering, omskolning eller kompetensutveckling för bibehållen anställningsbarhet, förtidspension, ekonomisk kompensation, interna mobilitetsprogram och omställningsprogram via tredje part.

RELATIONER MELLAN ARBETSTAGARE OCH LEDNING

Relationerna mellan företaget och dess anställda, inklusive arbetstagarrepresentanter, är baserade på uppriktighet, öppenhet, rättvisa och kreativitet. Dessa grundläggande principer utvecklades gemensamt med ledamöterna i Global Works Council och vägleder hur vi agerar tillsammans för att manövrera koncernen genom alla nödvändiga verksamhetsförändringar. En hörnsten i denna relation är den årliga globala Volvodialogen (Volvo Global Dialogue), i vilken runt 50 medarbetarrepresentanter från fler än 20 länder träffas tillsammans med vd och ledamöter från Volvokoncernens högsta ledning. Man diskuterar den nuvarande affärssituationen för koncernen och dess strategiska initiativ, men också särskilda framtida möjligheter i förhållande till nya affärsområden, digitalisering och behov av kompetensskiften.

Denna dialog hölls virtuellt för första gången 2020 på grund av de särskilda omständigheterna under pandemin. Parallellt med detta hålls normalt möten i Global Works Council och European Works Council för att facilitera en återkommande social dialog. Dessa möten genomfördes inte under 2020 på grund av rese- och mötesrestriktioner kopplade till situationen med Covid-19. Åtskilliga virtuella möten har dock hållits mellan ledamöter i bolagsledningen och European och Global Works Council för att bibehålla en nära dialog och samarbete.

AB Volvos styrelse har tre ordinarie ledamöter och två suppleanter som utsetts av arbetstagarorganisationerna.

Process vid förändringar i verksamheten

Vid varje större förändring inom organisationen informeras arbetstagarrepresentanter och berörda myndigheter i enlighet med vad som krävs enligt lagar och avtal. Under 2020 genomförde Koncernen 13 informationsmöten med European Works Council. Dessa kompletterades av 178 konsultationer med lokala arbetstagarrepresentanter och fackföreningar i olika länder kring förändringar och deras specifika påverkan på lokal nivå.

Uppskattningsvis 44% av samtliga anställda runt om i världen är medlemmar i en oberoende fackförening. Uppskattningsvis 75% av samtliga anställda i 23 länder omfattas av kollektivavtal. Detta visar på en avsevärt högre grad av medlemskap i fackföreningar och täckningsgrad vad gäller kollektiva förhandlingar än genomsnittet jämfört med statistik från Internationella arbetsorganisationen (ILO) för våra främsta marknader som omfattar Sverige, USA, Japan, Polen och Brasilien.

TRÄNING OCH UTBILDNING

Individuellt och organisatoriskt lärande är av största vikt för koncernen och dess anställda. Lärande hjälper koncernen att bedriva sin nuvarande verksamhet och att ställa om inför framtiden. Lärande är också en integrerad del av personlig utveckling utifrån den anställdes perspektiv. Volvokoncernen främjar skalbart lärande och kompetensutveckling genom sitt eget företagsuniversitet, Volvo Group University (VGU). VGU har ansvar för utformning, utveckling och genomförande av utbildningar, vilket säkerställer att utbildningar av hög kvalitet är enkla att komma åt och når ut brett. För att skapa den allra bästa lärupplevelsen används en rad olika format – alternativt digitalt, på plats, på scenen, lärarlett i fysiska eller virtuella klassrum, samt genom videor och spel. Alla utbildningsprogram inom VGU finns i en anpassad, interaktiv portal för lärande som stödjer kompetensutveckling och engagerar medarbetare i sitt fortsatta lärande.

Program för kompetensutveckling och omställning

Koncernen erbjuder särskilda program som är utformade för roller som kräver ett kompetenslyft eller som kommer att förändras över tid. En omfattande läroplan kring elektriska fordon har exempelvis utvecklats under de senaste åren, avsedd för ingenjörer, verkstadsoperatörer och andra relevanta roller. Flera olika program om artificiell intelligens (AI) har också rullats ut de senaste åren.

Utöver de program som stöds av VGU hanterar koncernens verksamheter yrkesutbildning i olika delar av världen, där man fokuserar på praktiska färdigheter för operatörer i produktion eller för verkstadstekniker.

Framtidens industriarbetare

Den pågående omvandlingen av branschen kräver nya färdigheter, kompetenser och arbetssätt. Volvokoncernens enhet för lastbilstillverkning sysselsätter en väsentlig del av vår produktionspersonal och har tagit täten i arbetet med att förutse framtida behov för anställda och organisationen. Tre pilotprojekt har som förväntat visat att kompetensutveckling spelar en viktig roll, men att det inte finns en enkel lösning som fungerar överallt. Detta arbete omfattar kunskap om vilka roller vi bör ha, hur vi ska arbeta flexibelt och vilka färdigheter framtidens industriarbetare behöver. Lärdomar från dessa pilotprojekt kommer att spridas till andra delar av organisationen. Volvokoncernen har också ett nära samarbete med fackföreningar runt om i organisationen för att dela lärdomar kring kompetensutveckling, kvalitetsinstruktioner, reparationer och underhåll.

Klas Grenabo är en av de anställda vid fabriken i Skövde som är med i projektet kring framtidens industriarbetare. ”Vi har satt våra mål och visionen för vårt arbete. Det är väldigt spännande att få vara med från början och forma vår vision om framtiden”.

Yrkesutbildning är en viktig faktor för att skapa välstånd. Utöver utbildning till anställda och distributörer tar koncernen initiativ till, stöttar och driver yrkesutbildningar runt om i världen som fokuserar på praktiska färdigheter för mekaniker, buss- och lastbilsförare och maskinoperatörer. Volvokoncernens specialister kan vara direkt delaktiga som lärare eller instruktörer. I vissa länder samarbetar koncernen med tekniska gymnasier och universitet.

Volvokoncernen och dess kunder har upplevt en obalans mellan färdigheter och verksamhetsbehov på flera marknader. På flera av dessa marknader samarbetar koncernen därför med nationella och internationella biståndsorganisationer för att tillhandahålla utbildning i syfte att öka sysselsättningen och möjligheterna till anställning.

Förstärkning av marockanska ungdomars anställningsbarhet
ACCES (Académie de Conduite de Camions En Sécurité) grundades år 2018 i Casablanca, Marocko. ACCES är ett utbildningscenter som är beläget i en yrkesskola i den industriella knutpunkten i Casablanca. Utbildningscentret erbjuder specialiserade kurser för professionella buss- och lastbilsförare samt för marockanska ungdomar som vill arbeta inom vägtransportsektorn. ACCES har som mål att under en fyraårsperiod (2018–2022) utbilda omkring 500 professionella förare inom ett stort antal viktiga ämnen, såsom säker och bränslesnål körning för olika typer av lastbilar och bussar. Detta har lett till att ACCES försöker bidra till den marockanska regeringens mål genom att uppgradera kompetensen hos yrkeschaufförer samtidigt som man stärker anställningsbarheten hos marockanska ungdomar i transportsektorn. ACCES är frukten av ett samarbete mellan Marockos regering, United States Agency for International Development (USAID), Volvokoncernen och FN:s organisation för industriell utveckling (UNIDO). Volvokoncernen tillhandahåller övningskörningsfordon, utbildning och lärarutbildning. Volvo Lastvagnar, Volvo Bussar och Renault Trucks samarbetar tillsammans kring utbildningsprogrammet.

MÅNGFALD OCH LIKA MÖJLIGHETER

Mångfald främjar resultat genom att berika kreativitet, uppmuntra innovation och förbättra beslutsfattande. Ansvaret för att främja mångfald vilar på varje del av organisationen i enlighet med koncernens decentraliserade beslutsansvar.

Volvokoncernen har arbetat systematiskt med mångfald och inkludering under mer än ett decennium. Detta arbete omfattar en rad aspekter såsom kultur, ålder, bakgrund och kön. Det omfattar också facilitering och stöd till nätverk för anställda avseende sexuell läggning och könsidentitet, liksom för medarbetare med speciella behov. Den främsta målsättningen är att attrahera en bred grupp av människor, att få dem att växa och utvecklas samt att uppnå de färdigheter och kompetenser som behövs idag såväl som i framtiden. Volvokoncernen har satt mål för jämnare könsfördelningen på chefspositioner, samt i programmen för nyutexaminerade och utbildningsprogrammen. Detta synsätt har också spridits till andra områden såsom program för yrkesutbildning i lokalsamhällen. Ett av de övergripande målen är att koncernens personal och ledning på ett rimligt sätt återspeglar mångfalden i koncernens regioner och verksamheter.

För att maximera de positiva effekterna av mångfald och delaktighet ska cheferna och medarbetare i respektive affärsområde och funktion ansvara för att göra det till en del av den dagliga verksamheten. Olika länder, regioner och enheter kan möta olika utmaningar vad gäller mångfald, vilket är anledningen till att det inom Volvokoncernen finns många lokalt anpassade och affärsspecifika mångfaldsmål och handlingsplaner.

På bolagsnivå följer koncernen upp ålder och kön som nyckelindikatorer på mångfald. Könsfördelningen utvärderas för den totala arbetsstyrkan, för linjechefer samt för högsta ledningsnivå såsom det beskrivs i tabellen nedan. Volvokoncernens ambition är att ha 35% kvinnor anställda år 2030, både som ett genomsnitt totalt och i ledningspositioner.

Mångfald i ledningar och bland anställda

Åldersfördelning i koncernens arbetsstyrka, %	**2020 <40 / 40+**	2019 <40 / 40+	2018 <40 / 40+
Europa	36 / 64	37 / 63	38 / 62
Nordamerika	33 / 67	34 / 66	34 / 66
Sydamerika	61 / 39	59 / 41	60 / 40
Asien/Stillahavsområdet	51 / 49	44 / 56	45 / 55
Afrika	54 / 46	56 / 44	58 / 42
Koncerngenomsnitt	**40 / 60**	**40 / 60**	**41 / 59**

Könsfördelning i koncernens arbetsstyrka, %	**2020 Kvinnor / Män**	2019 Kvinnor / Män	2018 Kvinnor / Män
Europa	21 / 79	21 / 79	21 / 79
Nordamerika	21 / 79	14 / 86	20 / 80
Sydamerika	17 / 83	17 / 83	16 / 84
Asien/Stillahavsområdet	14 / 86	14 / 86	14 / 86
Afrika	24 / 76	24 / 76	21 / 79
Koncerngenomsnitt	**19 / 81**	**19 / 81**	**19 / 81**

Könsfördelning över tid, andel kvinnor, %

	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Samtliga anställda	19	19	18	19	18	18
Chefer (samtliga nivåer)	20	20	19	19	18	18
Ledande befattningshavare och VD:ar	26	26	25	25	24	22
AB Volvos styrelse (exkl. suppleanter)	36	40	40	36	36	33

Säkerhet

ARBETSMILJÖ

Koppling till Agenda 2030 och redovisningsstandarder

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

Huvudsakliga kopplingar till FN:s globala mål och delmål för hållbar utveckling
3.6 Halvera antal olyckor i trafiken
8.8 Främja trygg och säker arbetsmiljö för alla

3 GOD HÄLSA OCH VÄLBEFINNANDE
8 ANSTÄNDIGA ARBETSVILLKOR OCH EKONOMISK TILLVÄXT

Referenser till redovisningsstandarder
GRI 403 – Arbetsmiljö 2018

Våra anställdas och affärspartners hälsa, säkerhet och välbefinnande är alltid Volvokoncernens främsta prioritet. Hälsa och säkerhet är väsentliga frågeställningar inom åtskilliga aspekter av koncernens direkta verksamheter liksom i aktiviteter som sker i värdekedjan. Volvokoncernens hälso- och säkerhetspolicy ger direktiv om hur arbetsplatssäkerhet, hälsa och välbefinnande ska hanteras inom koncernen. Policyn omfattar både direktanställda och konsulter.

Volvokoncernen behövde i likhet med alla andra organisationer i världen agera på Covid-19-pandemin under 2020. En av de genomgående prioriteringarna har varit, och fortsätter vara, att skydda samtliga kollegors hälsa, säkerhet och välbefinnande. Volvokoncernen vidtog åtgärder på anläggningar i alla länder med verksamhet och på koncernnivå. Många arbetsplatser och aktiviteter förändrades eller anpassades för att se till att kollegorna var säkra. Kommunikations- och utbildningskampanjer om hälsa och välbefinnande introducerades i koncernen.

Vissa av koncernens team har gjort fler framsteg genom att utveckla proaktiva metoder för psykisk hälsa och välbefinnande tack vare ökad medvetenhet samt genom att säkerställa att lämpligt stöd finns på plats. Volvokoncernens arbete på detta område kommer att fortgå långt bortom pandemin. Exempel på arbetsplatsanpassningar som fokuserar på både den psykiska och fysiska hälsan under situationen med Covid-19 finns på sidan 35.

Rutinerna för hälsa och säkerhet har stärkts i hela koncernen

Säkerhet är navet i Volvokoncernens strategi. Under året har koncernen fortsatt med sina kampanjer för ökad säkerhetsmedvetenhet och ökat sitt fokus på ledarskap inom säkerhet. Det finns en tydlig förväntning på att vi ska vara ännu mer proaktiva i att hantera risker i samtliga av våra aktiviteter, att dela med oss av bästa praxis och att uppskatta de framgångsfaktorer som hjälper till att skapa bra och produktiva arbetsplatser.

Arbetsgrupper inom hela koncernen utreder olyckor som resulterar i förlorad arbetstid. Under året har koncernen fortsatt att fokusera på att förebygga allvarliga olyckor och olyckor med dödlig utgång genom riktade insatser mot högriskaktiviteter.

Säkerheten står som första punkt på dagordningen vid mötena för verksamhetsgenomgång med alla affärsområden och deras enheter. Under hela 2020 har vi betonat att hälsa, säkerhet och välbefinnande är koncernens främsta prioritet, vilket chefer i högsta ledningen har kommunicerat ut brett i hela koncernen. Inom koncernen samarbetar ett globalt nätverk med över 200 arbetsmiljöexperter som omfattar läkare, sjuksköterskor, säkerhetsingenjörer, psykologer och ergonomer för att hitta och dela bästa praxis.

Ledningssystem för arbetsmiljö

Varje affärsområde har ansvar för att hantera hälsa, säkerhet och välbefinnande. Volvo Bussar och Volvo CE har fortsatt med certifieringen av sina delar av ledningssystemet i enlighet med OHSAS 18001 eller ISO 45001. Andra har utvecklat interna system för hantering av säkerhet i vilka regelbundna bedömningar och coachning finns integrerade som en del av Volvo Group Management System, ett koncernövergripande ledningssystem, och Volvo Production System (VPS). Det säkerställer att det finns skriftliga förfaranden, interna kontroller, tydligt ägarskap och förvaltningsrevision, samt att avvikelser avhjälps. Omfattningen på det förebyggande arbetet omfattar både fysisk och psykisk hälsa, samt säkerhet på arbetsplatsen. Den täcker samtliga koncernens medarbetare, på arbetsplatsen eller utanför, samt under pendlingen till och från arbetet.

Identifiering av riskområden, riskbedömningar och incidentutredningar

Volvokoncernen och dess dotterbolag tillämpar verktyg och processer för att hantera risk och skapa produktiva arbetsmiljöer. Riskbedömningar genomförs på en regelbunden basis på alla nivåer, från verkstadsgolvet till kontoret. Experter på hälsa och säkerhet säkerställer kvaliteten på dessa riskbedömningar och involverar linjechefer samt fackliga representanter i arbetet. Fokus vid interna bedömningar och externa granskningar ligger på potentiella risker och vanligen görs en utvärdering av ett stickprov på riskbedömningar, samt av vidtagna och förebyggande åtgärder. Chefer och arbetstagare utvärderas inom deras kunskap om för dem relevanta risker. Åtgärder för att minska eller eliminera utvalda risker utformas och implementeras. Riskbedömningar utvärderas och uppdateras regelbundet eller efter att det har inträffat en incident. Registrerade olyckor rapporteras och följs på enhetsnivå samt högre upp i organisationen ända upp till koncernnivå. Utredningar som leder till att korrigerande eller förebyggande åtgärder vidtas måste göras efter varje registrerad olycka. Om olyckan är kopplad till risker som kan vara relevanta för andra enheter delas olyckans orsaker samt korrigerande och förebyggande åtgärder som vidtagits för att undvika upprepning med dessa enheter genom det globala nätverket för hälsa och säkerhet. I vissa fall tas det fram direktiv som sprids över hela bolaget som en del av en förebyggande åtgärd.

Anställda utbildas utifrån riskbedömningen för en särskild maskin, process eller arbetsplats. Detta för att förstå riskerna och hur de ska hanteras – genom att till exempel följa vissa rutiner eller använda personlig skyddsutrustning. Volvokoncernens policy för hälsa och säkerhet kräver att kontrollhierarkin för riskåtgärder tillämpas vid fastställandet av korrigerande eller förebyggande åtgärder som en reaktion på en utvald risk. Det första alternativet är riskeliminering. Om det inte är möjligt att eliminera faror ska risksubstitution, tekniska kontrollåtgärder, administrativa kontrollåtgärder och personlig skyddsutrustning tillämpas. Policyn distribueras och synliggörs på väggarna i både fabriker och kontor inom företaget.

Medarbetare uppmanas att rapportera olyckor, incidenter och osäkra förhållanden, då de är en viktig källa till förbättringar och kan lyfta fram möjligheter att på ett bättre sätt kontrollera de tillhörande riskerna. Volvokoncernens uppförandekod och därtill kopplade processer tydliggör att repressalier från ledningen mot individer som har avlagt sådana rapporter i god tro inte tolereras. I den osannolika händelse att en chef eller kollega agerar i strid med Uppförandekoden finns en visselblåsarprocess som kan användas för att eskalera detta.

Hälso- och säkerhetskoordinatörer är anställda för att stötta gruppledare och chefer i organisationen. Fortbildning erbjuds också när det gäller rutiner för hälsa och säkerhet, roller och ansvarsområden för chefer samt hälso- och säkerhetskoordinatörer.

Företagshälsovård

På de flesta enheter erbjuds de anställda företagshälsovård. Utbudet kan variera mellan olika länder beroende på enheternas särskilda behov, nivån på tillgänglig hälso- och sjukvård och lokal lagstiftning. I många länder och anläggningar erbjuds hälso- och sjukvård med företagsläkare och sjuksköterskor, psykologer, sjukgymnaster och ergonomer.

I vissa länder kan den typen av tjänster tillhandahållas av tredje part. Om så är fallet måste de säkerställa skydd av persondata i enlighet med aktuella förordningar. Företagshälsovården spelar en stor roll i att främja hälsa. Dessa tjänsteleverantörer har tillgång till sekretessbelagda databaser och kan tillhandahålla anonymiserade rapporter om relevanta hälsoaspekter såsom diabetes, hjärt- och kärlsjukdom, stressnivåer etc. vilka kan ligga till grund för relevanta förebyggande och korrigerande åtgärder. Tjänsteleverantörerna bidrar avsevärt till utbildning och webbinarier och erbjuder stöd till individer, grupper och organisationer. De håller sig à jour inom sina kunskapsfält för att kunna ligga i framkant vad gäller nya initiativ för Volvokoncernen.

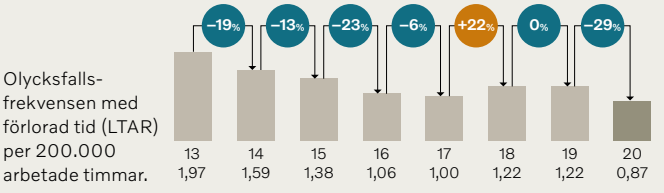
Samverkan, samråd och kommunikation kring hälsa och säkerhet

Arbetstagarrepresentanter i arbetsmiljökommittéer utses av de anställda. Arbetsmiljökommittéerna är verksamma på fabriks-, återförsäljar- eller enhetsnivå beroende på typ av affärsområde. Det övergripande målet för kommittéerna är att samla representanter för arbetstagarna och ledningen, att fastställa åtgärder och att gemensamt komma överens om vilka åtgärder som behövs för att förbättra arbetsmiljön. Kommittéerna möts regelbundet och fattade beslut ska kommuniceras till arbetsstyrkan, åtgärder ska vidtas och följas upp. Kommittéerna kan också vara delaktiga i utredningar om olyckor och incidenter samt stödja ytterligare korrigerande eller förebyggande åtgärder.

Utbildning i hälsa och säkerhet för medarbetare

Samtliga anställda och konsulter utbildas i hälsa och säkerhet och i uppförandekoden som en del av deras introduktionsutbildning. Mer specialiserad utbildning erbjuds beroende på ansvarsområdet i rollen. Särskild utbildning för potentiellt farliga arbeten – som att arbeta med elektricitet eller farliga ämnen, på hög höjd eller heta arbeten – är obligatorisk för medarbetare som arbetar i dessa miljöer och måste repeteras regelbundet. All utbildning sker på arbetstid. Utbildningarnas effekt utvärderas lokalt beroende på organisation och land.

Skadefrekvens och antal arbetsrelaterade dödsfall 2013-2020



	13	14	15	16	17	18	19	20
Antal olyckor med förlorad arbetstid	686	1.109	980	809	789	972	1004	656
Antal dödsfall Anställda	1	3	0	0	3	1	0	0
Antal dödsfall Entreprenörer	0	0	0	0	0	2	0	0

Främjande av arbetstagares hälsa

Volvokoncernen har under lång tid tillhandahållit olika hälsofrämjande aktiviteter utöver arbetssäkerhet. Dessa program tillhandahålls ofta av externa samarbetspartners. Hälsofrämjande program kan omfatta frågeställningar kring som förhindrad smittspridning, missbruk, övervikt, hälsosam livsstil, träning, näring, sömn och stresshantering. Den psykiska arbetsmiljön växer i betydelse och det finns många verktyg tillgängliga för att ge stöd och förebygga problem, samt för att främja en god psykisk hälsa. Det finns olika verktyg som kan användas beroende på särskilda och individuella behov. Individernas integritet är skyddad i enlighet med allmänna dataskyddslagar. Många länder har under året använt sig av enkäten Pulse och verktyg för att skapa engagemang i syfte att förstå medarbetarnas attityder och känslor i allmänhet och i synnerhet till en förändring som gör att arbetslivet påverkas av distansarbete och fysisk distansering. Denna strategi har visat sig användbar och åtgärder har vidtagits utifrån den.

Förebyggande och begränsning av effekter på arbetsmiljö i direkt kopplade till affärsförbindelser

Lokala granskningar genomförs hos leverantörer kring en bred palett av hållbarhetsfrågeställningar i enlighet med Volvokoncernens uppförandekod för leverantörer. Hälsa och säkerhet utgör centrala beståndsdelar i denna process. Läs mer om detta på sidan 167 – Bedömning av leverantörer utifrån sociala kriterier.

Arbetsrelaterad säkerhet, liksom vägsäkerhet, är viktiga delar i koncernens erbjudande till slutanvändare. Volvokoncernen tillhandahåller kundlösningar och utbildning för att öka säkert beteende och säker användning av produkterna. Läs mer om kundens hälsa och säkerhet på nästa sida.

Antal medarbetare som täcks av ett ledningssystem för arbetsmiljö

Volvokoncernens övergripande ledningssystem, Volvo Group Management System, omfattar ett ledningssystem för hälsa och säkerhet som är baserat på lagstadgade krav och som täcker in samtliga anställda och konsulter, vilka alla är inkluderade i säkerhetsredovisningen nedan.

Andelen anställda och konsulter som har omfattats av internrevision kan inte rapporteras för föregående år. Dessa data fanns inte tillgängliga.

Fler än 60 anläggningar, vilket omfattar omkring 30% av koncernens anställda, har till december 2020 valt att certifiera sin verksamhet i enlighet med OHSAS 18001 eller ISO 45001. Volvo Bussar och Volvo Construction Equipment är två affärsområden som valt att certifiera respektive verksamhet i sin helhet.

Arbetsskador

Volvokoncernen mäter olycksfallsfrekvensen på alla platser, inklusive fabriker, verkstäder och kontor i alla länder med verksamhet. Olycksfallsfrekvensen var 0,87 per 200.000 arbetade timmar under 2020. De minskade antalet olyckor i absoluta tal och i förhållande till arbetade timmar kan delvis vara kopplad till andra sätt att arbeta och överlag lägre aktivitet i produktionen under delar av året. Inhyrd personal redovisas inte separat utan är inkluderade i siffrorna tillsammans med samtliga anställda i koncernen. Data om hälsa och säkerhet samlas in kvartalsvis på koncernnivå och på månadsbasis när det gäller flera affärsområden och lastbilsdivisioner.

Arbetsskador med stora följder eller av allvarlig karaktär och därtill kopplade faror sammanställs inte på koncernnivå utan delas i hälso- och säkerhetsnätverk för att sprida lärande och bästa praxis.

KUNDENS HÄLSA OCH SÄKERHET

Koppling till Agenda 2030 och redovisningsstandarder

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

Huvudsakliga kopplingar till FN:s globala mål och delmål för hållbar utveckling

3.6 Halvera antalet olyckor i trafiken
8.8 Främja trygg och säker arbetsmiljö för alla
11.2 Tillgängliggöra säkra, prisvärda och hållbara transportsystem för alla, förbättra trafiksäkerhet.

3 GOD HÄLSA OCH VÄLBEFINNANDE
8 ANSTÄNDIGA ARBETSVILLKOR OCH EKONOMISK TILLVÄXT
11 HÅLLBARA STÄDER OCH SAMHÄLLEN

Referenser till redovisningsstandarder
GRI 416 – Kundens hälsa och säkerhet 2016

Volvokoncernen utgår från värdekedjan när det gäller kundens hälsa och säkerhet, vilket tar hänsyn till effekterna på kunder, slutanvändare och indirekta intressenter. Koncernens verksamhet och dess produkter erbjuder en stor spännvidd när det gäller tillämpningsområden och kan påverka många individer så som förare och operatörer, eller andra användare av trafiksystemen som cyklister och fotgängare.

Visionen är noll olyckor med Volvokoncernens produkter. Att tillhandahålla ledande produkter och lösningar för hållbara transporter är en viktig del av arbetet för att ta oss närmare vår vision.

Varje år omkommer cirka 1,35 miljoner människor i trafikolyckor världen över och flera miljoner människor skadas allvarligt. Utöver detta finns risker i arbetsmiljön i och runt fordon och maskiner, på både vägar och byggarbetsplatser. Kundens hälsa och säkerhet omfattar även frågor kring buller och luftföroreningar.

Ett helhetsperspektiv innebär att alla dessa angelägenheter hanteras på ett proaktivt och systematiskt sätt. Volvokoncernen arbetar systematiskt med djupgående olycksutredningar för att förstå sammanhanget och utmaningarna som kunder möter i sin verksamhet. Denna kunskap utgör sedan grunden för koncernens produktutveckling. Volvokoncernen arbetar också med samarbetspartners i universitetsvärlden och beslutsfattare för att sprida kunskap och strävar efter att påskynda framsteg inom trafiksäkerhet för att möjliggöra att säkrare lösningar når marknaden. Att utforma de bästa lösningarna för att hantera globala säkerhetsutmaningar bidrar både till att leverera i förhållande till koncernens åtagande avseende globala målen för hållbar utveckling och till att erbjuda konkurrenskraftiga lösningar för kunder och affärspartners. Kunskapen om säkerhet delas genom kommunikation och utbildningsprogram på många av koncernens marknader för att skapa medvetenhet om centrala säkerhetsaspekter så som fortkörning, säkerhetsbälten och alkohol.

Bedömning av påverkan på hälsa och säkerhet
Alla produktlinjer bedöms avseende påverkan vad gäller hälsa och säkerhet. Detta är en central konkurrensfördel för koncernen. Sådana bedömningar kan omfatta produktutvärderingar, granskning av olika processer under design-, utvecklings-, produktions- och användarfaserna, liksom utredningar om verkliga olyckor. Läs mer på sidan volvogroup.com/safety.

SITIS – Sweden-India Transport Innovation and Safety Collaboration (SITIS)
SITIS lanserades i samband med FN: s trafiksäkerhetskonferens i Stockholm i februari 2020 och som ett direkt resultat av en gemensam förklaring om ett samarbetsavtal mellan Sverige och Indien om innovationspartnerskap för hållbar veckling.

Robust och relevant data kommer att vara en nyckelfaktor bakom framtida säkerhetsinitiativ som skulle kunna användas för att minska dödsfallen på indiska vägar. Som ett led i det pågående projektet har en av busslinjerna i Bengaluru i Indien utrustats med kameror, sensorer och loggningsutrustning som fångar upp vad som händer i omgivningen utanför och inne i bussen. Data bearbetas för att analysera och bygga kunskap om de indiska trafikförhållandena och förarens beteende. I fas två av projektet kommer bussar att också utrustas med radarsystem och utrustning som övervakar väder, luftkvalitet och olika andra parametrar.

I oktober 2020 höll SITIS ett virtuellt tre dagar långt Vision Zero Academy-utbildningsprogram för högre transport- och motorvägstjänstemän över hela Indien. Programmet leddes av Trafikverket och Automotive Research Association of India.

SITIS är ett av de största samarbetena inom trafiksäkerhet – som involverar en mängd svenska och indiska företag som Autoliv, Ericsson, Manipal Hospital, Altair, Saab, Tech Mahindra och Volvokoncernen, samt universitet och forskningsinstitut från båda länderna.

Mänskliga rättigheter

Koppling till Agenda 2030 och redovisningsstandarder

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

Huvudsakliga kopplingar till FN:s globala mål och delmål för hållbar utveckling

5.1 Utrota diskriminering av kvinnor och flickor
8.7 Vidta omedelbara och effektiva åtgärder för att avskaffa tvångsarbete, modernt slaveri och människohandel
8.8 Skydda arbetstagarnas rättigheter och främja en trygg och säker arbetsmiljö för alla arbetstagare

5 JÄMSTÄLLDHET
8 ANSTÄNDIGA ARBETSVILLKOR OCH EKONOMISK TILLVÄXT

Referenser till redovisningsstandarder

GRI 406 – Icke-diskriminering 2016
GRI 407 – Föreningsfrihet och kollektiva förhandlingar 2016
GRI 408 – Barnarbete 2016
GRI 409 – Tvingande eller obligatoriskt arbete 2016
GRI 412 – Bedömning av mänskliga rättigheter 2016

Rapporteringsramverk för FN:s Vägledande Principer för Företag och Mänskliga Rättigheter

Volvokoncernen åtar sig att respektera mänskliga rättigheter. Negativ påverkan på mänskliga rättigheter kan inte bara uppstå i vår egen organisation utan också via koncernens affärsrelationer och i värdekedjan. Detta omfattar kollegor i vår verksamhet, människor i närliggande samhällen, leverantörer, affärspartners och andra som kan komma att påverkas av användningen av våra produkter och lösningar. Volvokoncernen strävar efter att anpassa sitt arbete för mänskliga rättigheter till de internationella ramverk som vi stödjer:

- FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna.
- Internationella arbetsorganisationens (ILO) åtta grundläggande konventioner.
- FN:s Global Compact.
- FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter.
- OECD:s riktlinjer för multinationella företag.
- Barnrättsprinciper för företag.

Dessa ramverk ger stöd och vägledning i miljöer med förhöjda risker vad gäller mänskliga rättigheter och där lokal lagstiftning kan vara otillräcklig eller inte verkställs på ett lämpligt sätt. Volvokoncernen rapporterar även om sitt arbete med mänskliga rättigheter enligt lagkrav avseende icke-finansiell rapportering, inklusive nationell lagstiftning som implementerar EUs direktiv om icke-finansiell rapportering samt brittisk lagstiftning avseende modernt slaveri (the UK Modern Slavery Act). Under 2020 publicerade vi yttranden om hur vi hanterar frågor kopplat till modernt slaveri (Modern Slavery Statements) för relevanta företag inom Volvokoncernen.

År 2020 har präglats av Covid-19, vilket har lett till att efterfrågan och affärsverksamheten har påverkats. Volvokoncernens främsta fokus har varit att säkerställa hälsa, säkerhet och välbefinnande.

Respekt för mänskliga rättigheter i strategi och styrning

Volvokoncernens åtagande att respektera mänskliga rättigheter utgör en central del av koncernens hållbarhetsstrategi. Volvokoncernens styrmodell för mänskliga rättigheter omfattar tvärfunktionella forum och arbetsgrupper och leds av en styrgrupp för mänskliga rättigheter med relevanta ledamöter från koncernledningen. Under 2020 inledde vi en formalisering och en förstärkning av vårt program och handlingsplaner för mänskliga rättigheter.

Koncernfunktioner såsom Corporate Responsibility, Legal and Compliance samt HR, tillsammans med koncernens lastbilsdivisioner och affärsområden, identifierar, bedömer och övervakar risker för de mänskliga rättigheterna i vår verksamhetsmiljö. Detta görs med hjälp av interna granskningsförfaranden (due diligence), bedömningsprocessen av företagsrisker, dialoger med fackföreningar, underlag från koncernens visselblåsarmekanism samt branschsamarbeten och jämförelser andra bolag. Volvokoncernens arbete med riskbedömning och due diligence inkluderar faktorer som risknivåer för mänskliga rättigheter i olika länder och regioner, segmentsrelaterade risker vid vissa inköp och försäljning samt andra risker som anställda eller externa intressenter har gjort oss uppmärksamma på.

Policyåtaganden

Volvokoncernens Uppförandekod, Uppförandekoden för leverantörer och andra relevanta koncernövergripande policyer och direktiv återspeglar vårt åtagande att respektera mänskliga rättigheter. Genom dessa styrdokument klargör och kommunicerar vi våra förväntningar vad gäller ömsesidig respekt, icke-diskriminering, säkra och hälsosamma arbetsplatser, föreningsfrihet och kollektivavtal, arbetstider och ersättning samt nolltolerans för alla former av modernt slaveri och barnarbete. Vi anser att dessa för närvarande är de viktigaste frågorna kopplat till mänskliga rättigheter för koncernen och fortsätter att identifiera andra frågor kopplat till mänskliga rättigheter som kan komma att bli relevanta. Dessa frågor kopplat till mänskliga rättigheter tas också upp i den obligatoriska utbildning i Volvokoncernens Uppförandekod som ges till alla anställda. Se sidan 169 för ytterligare information om Uppförandekoden och den tillhörande utbildningen.

Granskning av mänskliga rättigheter i vår egen verksamhet

Vi genomför granskningar av mänskliga rättigheter i vår egen organisation som en del av vår övergripande genomlysning av värdekedjan. Dessa granskningar syftar till att identifiera faktiska och potentiella negativa effekter gällande mänskliga rättigheter för anställda, konsulter och tjänsteleverantörer på våra anläggningar. Den interna granskningsprocessen inkluderar skrivbordsbedömningar av lands- och sektorspecifika risker kopplat till mänskliga rättigheter, självutvärderingar och workshops med lokal ledning och HR-personal, individuella samtal med anställda, lokala tjänsteleverantörer och deras anställda, fackföreningsrepresentanter och, om relevant, eventuella med andra intressenter. Granskningsförfarandet anpassas för att återspegla det granskade landets särskilda behov och risker. Resultaten av respektive lands människorättsgranskning kommuniceras till vår styrgrupp för mänskliga rättigheter vilken inkluderar relevanta medlemmar från koncernledningen. Efter varje människorättsgranskning upprättas handlingsplaner för de identifierade förbättringsområdena med tydligt ägarskap och förankring hos den lokala ledningen. Vi strävar efter att anpassa våra metoder och våra granskningsförfaranden (due diligence-processer) till FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter samtidigt som vi tar hänsyn till Volvokoncernens globala och lokala verksamhetsstrukturer.

Ett fokusområde under 2020 var att förtydliga granskningsprocessen och metoder gällande mänskliga rättigheter samt att följa upp resultat från tidigare granskningar i Indien (2017), Sydafrika (2018) och Mexiko (2019) med den lokala ledningen. Koncernen planerar att genomföra granskningar av mänskliga rättigheter på distans eftersom vi förväntar oss fortsatta restriktioner för resande och möten på grund av Covid-19- pandemin.

Genomlysning avseende mänskliga rättigheter inom leverantörskedjan

Volvokoncernens Uppförandekod för leverantörer anger minimikrav och förväntningar på leverantörer inom områdena mänskliga rättigheter och arbetsförhållanden, hälsa och säkerhet, ansvarsfulla inköp av råvaror, miljöpåverkan samt affärsetik. Vi har fortsatt att utveckla och implementera vårt program för hållbara mineraler trots att pandemin har påverkat våra möjligheter att besöka leverantörer.

Ytterligare information och en sammanfattning av resultaten finns i avsnittet om leverantörsbedömningar på nästa sida.

Stärka kapaciteten kring mänskliga rättigheter hos strategiska affärspartners

Utöver vår egen tillverkningsverksamhet samarbetar Volvokoncernen med privata affärspartners som monterar lastbilar på vissa marknader i Afrika och Asien och som bygger busskarosser på våra chassin i enlighet med kundernas önskemål. Vår plan för mänskliga rättigheter för lastbilsmonteringspartners omfattar skärpta avtalsvillkor med krav i förhållande till mänskliga rättigheter, riskbedömningar med platsbesök samt utbildning och att öka medvetenheten om mänskliga rättigheter.

Visselblåsarkanaler och åtgärdsmekanismer

Våra anställda och externa intressenter kan, i den mån det är tillåtet enligt lokala lagar, rapportera eventuella fall av brott mot mänskliga rättigheter knutna till Volvokoncernen, eller brott mot vår uppförandekod, genom interna och offentliga visselblåsarkanaler. Se sidan 169 för mer information om våra visselblåsarkanaler och vilka typer av frågor som rapporterades under 2020.

Upplysningar i förhållande till specifika GRI-standarder (Global Reporting Initiative)

Icke-diskriminering

Volvokoncernen bedömer diskrimineringsrisker som del av sin övergripande genomlysning avseende mänskliga rättigheter inom den egna verksamheten och i leverantörskedjan. Under 2020 rapporterade 34 anklagelser med koppling till trakasserier eller diskriminering till koncernens hjälplinje för visselblåsare. Dessa är inkluderade i kategorin Arbetsplatsärenden på sidan 169. Alla rapporter utreddes vidare. Omkring hälften av ärendena kunde inte tillstyrkas. Disciplinära åtgärder vidtogs i de tillstyrkta ärendena, i kombination med utbildning eller förändringar i interna processer eller rutiner.

Särskilda åtgärder utformas och tillämpas beroende på situationen. Volvokoncernen tillhandahåller utbildning för att öka medvetenhet och förebygga trakasserier och diskriminering. Volvokoncernens uppförandekod utgör grunden för detta. Utöver detta erbjuds särskilda kurser kring att förebygga trakasserier och diskriminering för chefer i vissa jurisdiktioner, till exempel utbildningen Civil Treatment for Leaders i USA.

Föreningsfrihet

Lagefterlevnad är grunden för koncernens aktiviteter på global nivå. Länder har olika typer av lagstiftning när det gäller facklig frihet, vilket innebär att tillvägagångssättet för att hantera föreningsfrihet och kollektiva förhandlingar kan se olika ut. Volvokoncernen fastslår i uppförandekoden att vi respekterar alla medarbetares rätt att bilda och gå med i en fackförening för att tillvarata sina intressen som arbetstagare, att organisera och att förhandla kollektivt, såväl som rätten att inte gå med i en fackförening.

Volvokoncernen bedömer risker kopplade till rätten till föreningsfrihet och kollektiva förhandlingar som en del av sina övergripande granskningar avseende mänskliga rättigheter inom den egna verksamheten och i leverantörskedjan. Volvo Global Dialogue är ett forum som omfattar arbetstagarrepresentanter runt om i världen och koncernledningen, och där frågeställningar om mänskliga rättigheter, arbetstagares rättigheter samt andra relevanta frågor kan tas upp. Se sidan 160 för detaljer om relationen mellan arbetstagare och ledning.

Vår uppförandekod för leverantörer kräver att dessa ska respektera sina anställdas rätt till föreningsfrihet och kollektiva förhandlingar. Den föreskriver även att på de platser där lokala lagar kan begränsa rätten till föreningsfrihet och kollektiva förhandlingar ska leverantören tillåta alternativa former av arbetstagarrepresentation, föreningar och förhandlingar.

Barnarbete

Volvokoncernen bedömer risken för barnarbete som del av sina övergripande granskningar avseende mänskliga rättigheter inom den egna verksamheten och i leverantörskedjan. Inga fall av barnarbete har identifierats i våra egna verksamheter eller i hållbarhetsrevisioner av leverantörer under 2020.

Tvångsarbete

Volvokoncernen bedömer risker för tvångsarbete som en del av sina övergripande granskningar avseende mänskliga rättigheter inom den egna verksamheten och i leverantörskedjan. Inga fall av tvångsarbete har identifierats i våra egna verksamheter eller i hållbarhetsrevisioner av leverantörer under 2020.

ANSVARSFULL FÖRSÄLJNING

Volvokoncernen har processer och policyer som syftar till att säkerställa att våra affärer bedrivs i överensstämmelse med gällande lagar och regler, inklusive sanktioner och exportkontroll. Dessutom granskar vi vissa affärer med avseende på risker kopplat till mänskliga rättigheter, miljöfaktorer och affärsetik som del av kännedomen om kunden eller slutanvändaren. Dessa genomförs huvudsakligen i samband med direktförsäljning som omfattar kundfinansiering från exportkreditgarantier. I linje med vår interna policy om militärförsäljning utför vi fördjupade granskningar av föreslagna affärer med militära kunder i identifierade högrisländer. Vi fortsatte vårt förbättringsarbete med metoderna och omfattningen av dessa bedömningar under 2020.

Vi identifierar hållbarhetsrisker med hjälp av tillförlitliga verktyg när vi utför dessa förhandsgranskningar. Identifierade resultat bedöms, beskrivs och eskaleras till relevanta forum inom affärsområden eller koncernfunktioner. Åtgärder för att minska risker omfattar vanligtvis kontakt med kunder angående resultaten i syfte att stötta dem i att begränsa de utvalda riskerna. Om dessa risker bedöms vara för höga eller svåra att begränsa, kan vi besluta att inte gå vidare med enskilda affärer. Vid vår riskanalys väger vi befintliga riskanalyser och identifierade risknivåer för olika länder, kundsegment, slutanvändare och potentiell slutanvändning av produkterna. Våra affärsområden har ansvar för att utföra dessa granskningar, vid behov med stöd från koncernfunktioner.

Under 2020 utvärderade Volvo Lastvagnar, Renault Trucks, Volvo Construction Equipment och Volvo Bussar omkring 85 särskilda affärer som omfattade kundfinansiering och försäljning till vissa högriskmarknader. Vissa av dessa bedömningar identifierade frågeställningar avseende negativ påverkan på miljö och lokalsamhällen, otillräcklig respekt för mänskliga rättigheter och arbetsrätt, arbetsvillkor, hälsa och säkerhet samt affärsetik. Koncernfunktion bedömde även omkring 40 potentiella transaktioner till utvalda statliga slutanvändare i olika länder i enlighet med koncernens interna policy om militär försäljning. Volvo Construction Equipment och Volvo Bussar fortsatte dessutom att öka medvetenheten bland sin kundfinansieringspersonal i samtliga försäljningsregioner.

Leverantörer

BEDÖMNING AV LEVERANTÖRER UTIFRÅN SOCIALA KRITERIER OCH MILJÖKRITERIER

Koppling till Agenda 2030 och redovisningsstandarder

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

Huvudsakliga kopplingar till FN:s globala mål och delmål för hållbar utveckling

8.8 Skydda arbetstagares rättigheter och främja en trygg och säker arbetsmiljö för alla
12.4 Ansvarsfull hantering av kemikalier och avfall
13.3 Öka kunskap och kapacitet för att hantera klimatförändringar

8 ANSTÄNDIGA ARBETSVILLKOR OCH EKONOMISK TILLVÄXT
12 HÅLLBAR KONSUMTION OCH PRODUKTION
13 BEKÄMPA KLIMATFÖRÄNDRINGARNA

Referenser till redovisningsstandarder

GRI 414 – Bedömning av leverantörer utifrån sociala kriterier 2016
GRI 308 – Bedömning av leverantörer utifrån miljökriterier 2016

Koncernen förlitar sig på ett globalt nätverk av leverantörspartners för att utveckla och designa komponenter, system eller kompletta lösningar för de produkter och tjänster som Volvokoncernen erbjuder. Globaliseringen kan innebära en rad miljömässiga och sociala risker. Den pågående digitaliseringen, automatiseringen och elektrifieringen i transport- och infrastrukturbranscherna ökar också användningen av nya material och råvaror med knapp tillgång, samt beroendet av nya leverantörer och tillhörande risker.

Volvokoncernens uppförandekod för leverantörer de beskriver minimikrav som skall uppfyllas kring områdena mänskliga rättigheter, arbetsförhållanden, hälsa och säkerhet, ansvarsfulla inköp av råvaror samt miljöprestanda och affärsetik. Den innefattar även ambitioner som uppmuntrar till att gå längre än minimikraven för att ytterligare påskynda hållbarhetsresultat och påverkan på de områden som täcks av Volvokoncernens uppförandekod för leverantörer.

Granskningar och revisioner av leverantörer koordineras av Volvokoncernens centrala inköpsfunktion och innefattar framför allt leverantörer i första ledet. En riskbaserad strategi tillämpas för att göra en prioritering av granskningar och revisioner. Prioriteringen görs genom att utvärdera risker kopplade till ett land eller en marknad, råvaror, processer eller arbetsområden hos leverantörerna. Utöver denna övergripande riskkartläggning kan även miljömässiga, mänskliga rättigheter och andra sociala risker flaggas under alla typer av leverantörsgranskningar, -utbildning eller -besök. Av denna anledning genomför Volvokoncernen de flesta revisioner och granskningar med interna resurser med ett delat ansvar mellan inköpare och utbildade revisorer som har till uppgift att säkerställa att rätt åtgärder vidtas för att hantera de brister som identifieras.

Granskningar och utvärderingar görs i form av skrivbordsbedömningar utifrån koncernens internt utvecklade riskverktyg och externa riskkartläggning i kombination med leverantörernas självutvärderingar. Leverantörsgranskningar genomförs traditionellt i leverantörernas anläggningar av Volvokoncernens specialister. Granskningsförfarandet utifrån uppförandekoden är baserat på en checklista med frågor som omfattar en lång rad aspekter som mänskliga rättigheter, arbetsförhållanden, miljö och affärsetik. Ansvaret för förbättringar och korrigerande åtgärder vilar alltid på leverantörerna själva. Fall av bristande efterlevnad hanteras av den ansvariga köparen tillsammans med revisorn tills de är lösta. Först och främst fokuserar arbetet på att bygga ett starkt samarbete och att utveckla en hållbar leverantörsbas. De som misslyckas med att hantera kritiska frågor löper risk för att deras kontrakt avslutas.

95% av koncernens totala inköpskostnader gick till leverantörer som hade genomfört självskattningar av miljö- och sociala kriterier under 2020, 92% hade ett förbättrat resultat i skattningen. I högriskområden var andelen 98%, och 97% hade förbättrat sina resultat. Den exakta procentsatsen för nya leverantörer som har granskats enligt sociala och miljömässiga kriterier finns inte att tillgå eftersom gruppen och omfattningen av leverantörer förändras löpande och det totala antalet leverantörer därmed kan förändras över tid.

Utöver detta är nya leverantörer av direktmaterial i högrisländer föremål för granskning eller revision. Leverantörer av indirekt material granskas när dessa är lokaliserade i högrisländer och när den årliga utgiften hamnar över ett visst fördefinierat ekonomiskt gränsvärde.

Under 2020 har 38 leverantörer granskats i Brasilien, Indien, Kina, Malaysia, Mexiko, Ryssland och Sydafrika. 21 av dessa granskningar var helt utan identifierade avvikelser.

Revisioner på plats hos leverantören har varit svåra att genomföra under 2020 på grund av situationen med Covid-19. Som respons har även digitala granskningar via uppkoppling provats. Även flera utbildningar som vanligtvis genomförs på plats fick skjutas fram på grund av Covid-19. Istället har koncernen genom samarbete med Drive Sustainability, en samarbetsplattform för ansvarsfulla inköp inom fordonsindustrin, deltagit i framtagandet och lanseringen av en digital utbildning för sina samarbetspartners bland leverantörerna. Denna utbildning skapar engagemang och kommunikation runt alla nyckelfrågor inom hållbarhet och utgör ett bra alternativ till tidigare lärarledda utbildningar. Utbildningen bygger på kunskap och erfarenhet med lärarledda platsbesök från utbildningar som har hållits tidigare år, men som har nått en bred publik utan att resa och genom att undvika att samla större grupper av deltagare.

Social påverkan i leverantörskedjan och vidtagna åtgärder

Under 2020 har avvikelser upptäckts inom områdena hälsa och säkerhet, arbetstid och hållbarhetskommunikation till underleverantörer. På området hälsa och säkerhet upptäcktes avvikelser på områdena brandskyddsåtgärder, första hjälpen-rutiner och hantering av kemikalier och potentiellt farliga material. På området arbetstid var resultaten kopplade till övertid och på området leverantörskommunikation hittades avvikelser kring oförenliga uppförandekoder hos underleverantörer, brist på krav kring vidaredelegering och information om utbildning i sociala, miljömässiga och affärsetiska krav till underleverantörer. Resultaten av granskningarna återkopplas till leverantörerna. Leverantörer förväntas fastställa och implementera en plan för korrigerande åtgärder i rätt tid. Dessa vidtagna åtgärder övervakas sedan av den ansvarige köparen i samarbete med revisor och den centrala funktionen för ansvarsfulla inköp. Samtliga leverantörer har bekräftat att korrigerande åtgärder vidtas.

Miljöpåverkan i leverantörskedjan

Under 2020, identifierades mindre avvikelser kopplat till hantering av farligt avfall. Samtliga fall har bekräftat att korrigerande åtgärder vidtas.

En viktig prioritering i miljöarbetet i leverantörskedjan ligger på omställningen till koldioxidneutralitet. Detta omfattar både komponenter och lösningar som används i koncernens produkter, men kommer i allt större omfattning även att inbegripa utsläppsresultat hos leverantörer. Målsättningen för leverantörskedjan följer koncernens övergripande målsättning som innebär att kunderna ska kunna köra fossilfritt efter år 2040.

Program för hållbara mineraler

Volvokoncernen gör inga direkta inköp av tenn, tantal, volfram, guld och kobolt. Trots detta utgör dessa mineraler en del av globala leverantörskedjor och används i en mängd material och komponenter. Koncernens målsättning är stötta sina leverantörer med att säkerställa hållbara leverantörskedjor för dessa mineraler. Som en del i detta arbete är koncernen medlem i RMI (Responsible Minerals Initiative, se information på höger sida). Under 2020 bjöds 1.121 leverantörer in till koncernens program om hållbara mineraler som syftar till att öka transparensen i värdekedjan. Målet är att säkerställa en miljömässigt och socialt sund leverantörskedja för komponenter och mineraler.

Många av de inbjudna företagen har redan bekräftat sitt deltagande och samtliga kommer bedömas baserat på följande kriterier: a) styrka i due diligence-program gällande genomlysning av de mänskliga rättigheterna och b) koppling till smältverk och raffinaderier med särskilda risker i deras leverantörskedja. Den långsiktiga ambitionen av programmet är att driva full spårbarhet senast till 2025 där samtliga leverantörer är godkända enligt vår standard för ansvarsfulla inköp.

Volvokoncernens program för hållbara inköp kan sammanfattas i följande huvudsakliga element

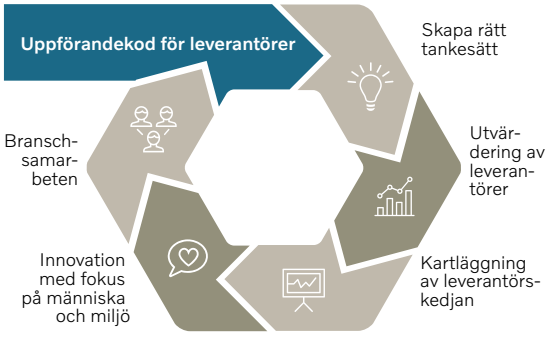
Uppförandekoden för leverantörer är grunden som skapar rätt tankesätt och som ska vara en del av alla kontrakt med leverantörer.

Ett program för utvärdering av leverantörers hållbarhet kräver en grundläggande utvärdering av alla våra partners i leverantörskedjan genom självskattningsformulär för hållbarhet, Sustainability Self-Assessment Questionnaire, ett verktyg som har utvecklats i samarbete med DRIVE Sustainability. Viktiga nya samarbetspartners i leverantörskedjan som finns i högrisländer bedöms genom en granskning på plats med inriktning på arbetsmiljö och arbetsrättsfrågor. Revisioner av befintliga leverantörer görs hos utvalda leverantörer i samband med granskningar av mänskliga rättigheter inom vår egen verksamhet och vid särskilda händelser och behov.

En detaljerad kartläggning av leverantörskedjan fokuserar på särskilda segment och områden. Ett sådant fokusområde är ett program för hållbara mineralinköp med fokus på mineralerna tenn, tantal, volfram, guld och kobolt.

Leverantörerna har en central roll i innovationer med fokus på människorna och miljön. Gemensamma innovationsprogram fokuserar på frågeställningar kring cirkularitet och eko-design så väl som elektrifiering, automatisering och uppkopplade fordon.

Samarbeten inom branschen pressar fram en bredare implementering.



Exempel på samarbeten för hållbara leverantörskedjor

Responsible Minerals Initiative (RMI) är en samarbetsplattform för att hantera frågor kring ansvarsfulla inköp av mineraler i globala leverantörskedjor. Volvokoncernen arbetar med RMI i syfte att garantera ansvarsfulla och hållbara inköp av tenn, tantal, volfram och guld (de så kallade konfliktmineralerna) liksom av kobolt. Genom RMI kan medlemmar utveckla och få tillgång till verktyg och resurser för att säkerställa regelefterlevnaden och att stötta ansvarsfulla inköp av mineraler från konfliktdrabbade områden och högriskområden.

DRIVE Sustainability är ett nätverk som består av elva ledande fordonstillverkare och som arbetar för att förbättra hållbarheten i hela fordonsbranschen genom att dra nytta av en gemensam röst och av att samarbeta med våra leverantörer, intressenter och relaterade sektorer när det gäller aktiviteter med stor påverkan. Volvokoncernen medverkar aktivt i åtskilliga av initiativets arbetsgrupper för att främja en cirkulär och hållbar värdekedja i fordonsbranschen. Den fjärde utgåvan av SAQ-formulären för leverantörer lanserades 2020 och har nu blivit översatta och gjorts tillgängliga på 13 olika språk.

Global Battery Alliance är en offentlig-privat samarbetsplattform inom ramen för World Economic Forum. Vår vision är att skapa en cirkulär och hållbar värdekedja för batterier utifrån de tio vägledande principer som täcker cirkulär återvinning av batterimaterial, att säkerställa transparens kring utsläpp av växthusgaser och den gradvisa minskningen av dessa, samt att utrota barn- och tvångsarbete.

Affärsetik och lagefterlevnad

Koppling till Agenda 2030 och redovisningsstandarder

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

Huvudsaklig koppling till FN:s globala mål och delmål för hållbar utveckling
16.5 Väsentligt minska alla former av korruption och mutor

16 FREDLIGA OCH INKLUDERANDE SAMHÄLLEN

Referenser till redovisningsstandarder
GRI 205 – Anti-korruption (2016)

LAGEFTERLEVNADSPROGRAM

Lagefterlevnad utgör grunden för allt vi gör inom Volvokoncernen. Omfånget berör en mängd områden och arbetet vägleds av anställda med expertis och kunnande inom koncernen, till exempel vårt arbete med efterlevnad av utsläppsregler, konkurrens- och antikorruptionslagstiftning, lagar och regler gällande exportkontroll samt skydd av personuppgifter.

I vår uppförandekod står det att vi ska konkurrera på ett rättvist sätt utifrån våra produkters och tjänsters meriter och inte delta i eller främja någon korrupt verksamhet. Dessa principer för efterlevnad implementeras med hjälp av öronmärkta resurser och lagefterlevnadsprogram, inklusive policyer och riktlinjer, ett brett utbud av e-utbildningar och skräddarsydd lärarledd undervisning, rådgivning och stöd samt revision och granskning. Volvokoncernens visselblåsarrutiner gäller för samtliga våra lagefterlevnadsfrågor.

ANTIKORRUPTION

Volvokoncernens uppförandekod och den därtill relaterade antikorruptionspolicyn fördömer alla typer av korruption. Detta är baserat på övertygelsen att mutor och andra former av korruption snedvrider marknaden, stör den fria konkurrensen, bryter mot lagar och undergräver social utveckling. Anställda i koncernen får inte delta i eller främja någon form av korrupt verksamhet, inklusive bestickning eller ta emot mutor, alltför dyra gåvor eller uppvaktning eller underlätta direkta eller indirekta betalningar genom tredje part. Koncernen använder sig inte heller av leverantörer, säljare eller samarbetspartners som erbjuder eller tar emot mutor.

Korruptionsrisker är primärt kopplade till verksamheten hos Volvokoncernens affärspartners såväl som till beteenden hos anställda vid situationer i relation till offentliga tjänstemän och andra kundrepresentanter. Den övergripande risknivån påverkas också av det faktum att koncernen bedriver affärsverksamhet på många marknader som anses ha hög risk utifrån ett korruptionsperspektiv.

Volvokoncernens har tagit fram specifika policyer och riktlinjer kring antikorruption som kompletterar uppförandekoden. Dessa omfattar bland annat en riskbaserad obligatorisk process för genomlysningar (due diligence) gällande antikorruption för nya och befintliga affärspartners och kräver användning av externa verktyg. Vi har även infört bindande regler för att säkerställa en lämplig praxis för gåvor och gästfrihet, såväl som fler dokument gällande närliggande områden såsom kommersiella gåvor, donationer till välgörenhet, penningtvätt och rapportering av bedrägerier. Koncernfunktionen Corporate Compliance har ansvar för att utforma och utveckla koncernens lagefterlevnadsprogram för antikorruption och övervakar implementeringen i hela koncernen. Ett nätverk med regelefterlevnadsansvariga inom affärsområdena och divisionerna arbetar nära Corporate Compliance för att säkerställa implementering inom respektive område.

Volvokoncernen använder sig av en kombination av revisioner, ledningskontrollsystem och interna kontroller för att säkerställa efterlevnad av uppförandekoden. Uppförandekoden uppmuntrar alla anställda att rapportera misstänkta överträdelser till sina chefer eller andra ledningsrepresentanter. Ett annat sätt att lyfta en fråga är genom koncernens visselblåsarfunktion som finns på volvogroup.com.

Kommunikation och utbildning om policyer och arbetssätt kring antikorruption

Volvokoncernens högsta ledning, Corporate Compliance och andra interna intressenter kommunicerar regelbundet kring vikten av antikorruptionsefterlevnad i olika former. Utbildning är en viktig beståndsdel i koncernens efterlevnadsprogram. Volvokoncernen gjorde en översyn av utbildningsstrategin för efterlevnad under 2020 i syfte att säkerställa en riskbaserad kombination av lärarledd utbildning och nätbaserade kurser beroende på individuell exponering gentemot korruptionsrisker. Påverkan från Covid-19 och därtill kopplade permitteringar eller korttidspermitteringar innebar att den årliga utbildningen i uppförandekoden flyttades fram till december 2020. Vid årsskiftet hade 37.000 medarbetare (86% av målgruppen) genomfört utbildningen.

REDOVISNING AV VISSELBLÅSNINGAR

97 fall rapporterades via koncernens hjälplinje för visselblåsare under 2020 och lyftes till Corporate Audit för utredning. Under kvartal 2 och 4 observerades färre rapporterade fall vilket sammanföll med perioder av nedstängningar. Sex inrapporterade ärenden kategoriserades som misstänkt korruption eller intressekonflikt. Ett fall kunde styrkas och avslutades under året efter disciplinära och andra åtgärder.

Visselblåsarrapporter som lyfts till Corporate Audit

	2020		2019	
Typ av rapport				
Arbetsplatsärenden	40	41%	69	52%
Affärsetik och finansiella rutiner	33	34%	42	32%
Korruption och intressekonflikter	6	6%	7	5%
Övriga inkl. förfrågningar	18	19%	15	11%
Totalt	**97**	**100%**	133	100%

SKATTEHANTERING

Volvokoncernen ser efterlevnad av skatteregler som en del av ansvarsfull affärsverksamhet. Volvokoncernen ska följa skattelagar och förordningar i samtliga länder där vi bedriver verksamhet. Koncernen deltar inte i aggressiv skatteplanering eller bedriver skatteplanering genom strukturer i skatteparadis eller liknande. I de fall skattelagar och förordningar inte ger tydlig vägledning ska ansvarstagande och transparens vara de vägledande principerna. En grundläggande målsättning med koncernens skattepolicy ar att säkerställa att dessa principer efterlevs i hela koncernen och på samma gång säkerställa en effektiv skattehantering av verksamheten. Den genomsnittliga bolagsskattesatsen för koncernen har varit 24% (24) de senaste fem åren.

LOBBYVERKSAMHET

Volvokoncernen har en löpande dialog med myndigheter, tillsynsorgan och beslutsfattare kring frågeställningar av relevans för koncernen och dess kunders affärer och verksamheter. Dialogen vägleds av årliga prioriteringar som har godkänts av koncernledningen. Volvokoncernen deltar i direkt och indirekt lobbyverksamhet, främst i EU och USA. Kostnader redovisas till lobbyregister för transparens. Den totala personalkostnaden för lobby i EU och USA var omkring 12 Mkr under 2020.

Volvokoncernen förhåller sig neutral i förhållande till politiska partier och kandidater i allmänna val. Volvokoncernens uppförandekod och relaterade policyer utgör grunden för vår hållning när det gäller offentlig politik.

Volvokoncernens direkta eller indirekta lobbyverksamhet som är kopplad till offentlig politik vägleds av följande principer som har fastställts av koncernledningen:

1. I enlighet med klimatavtalet från Paris.
2. Fri och rättvis handel.
3. Säkerställa konkurrens på lika villkor.
4. Teknikneutralitet.
5. Globala standarder.
6. Långsiktiga förutsättningar.
7. Tydlighet och förutsägbarhet.

Volvokoncernen är medlem i åtskilliga branschorganisationer, vilket skapar en möjlighet att övervaka och lämna synpunkter på förslag till lagstiftning och policyer. En lista över medlemskap intresseorganisationer finns tillgänglig på volvogroup.com/lobbying. En riskbaserad granskning av bolagets indirekta lobbyverksamhet har påbörjats och resultaten av den kommer att delges senare under 2021.

Organisationsprofil och redovisningspraxis

Redovisningscykel
Redovisningscykeln är årlig. Inga väsentliga förändringar av information har gjorts. Redovisningsperiod är 1 januari 2020 till 31 december 2020. Datum för den senaste redovisningen var 25 februari 2020.

Organisationens namn
Namnet på bolaget som utfärdar denna rapport är AB Volvo (publ). Bolaget är moderbolag i Volvokoncernen.

Aktiviteter, varumärken, produkter och tjänster
Volvokoncernen är en av världens ledande tillverkare av lastbilar, bussar, anläggningsmaskiner och marin- och industrimotorer. Volvokoncernen tillhandahåller också kompletta finansiella tjänster och service. Varumärkesportföljen består av Volvo, Volvo Penta, UD Trucks, Terex Trucks, Renault Trucks, Prevost, Nova Bus, Mack och Arquus. Koncernen har allianser och samriskbolag med varumärkena SDLG, Eicher och Dongfeng.

Lokalisering av huvudkontoret och verksamheterna
Volvokoncernen har sitt huvudkontor i Göteborg och har produktionsanläggningar i 18 länder och försäljning på mer än 190 marknader. Bolaget grundades 1927 i Sverige och koncernen har fortfarande en stor del av sin verksamhet där. Andra större verksamheter finns i USA, Brasilien, Indien, Frankrike, Japan and Kina. För ytterligare information om större produktionsanläggningar, se volvogroup.com/asr2020.

Koncernens fem största marknader är USA, Frankrike, Storbritannien, Japan och Tyskland.

Ägarstruktur och juridisk form
AB Volvos aktier är upptagna till handel på Nasdaq Stockholms huvudmarknad.

Organisationens storlek
Nettoomsättningen 2020 uppgick till 338 miljarder kronor. Se sidan 92 för segmentsredovisning. Se sidan 205 för en sammanfattning av levererade produkter.

Leverantörskedjan
Som en av världens ledande tillverkare av lastbilar, bussar, anläggningsmaskiner och marin- och industrimotorer är koncernen starkt beroende av stabila globala och lokala leverantörskedjor för leverans av komponenter, reservdelar och kompletta tjänster och system.

Under 2020 gjorde Volvokoncernen inköp av varor och tjänster för 233 miljarder kronor.

Väsentliga förändringar i organisationen och dess leverantörskedja
Det har inte skett några väsentliga förändringar i koncernens organisation eller leverantörskedja som har påverkat redovisningen för 2020 i denna rapport.

Försiktighetsprincipens tillämpning
Försiktighetsprincipen har tillämpats. Detta exemplifieras av en livscykelstrategi vid utvecklingen av lastbilar, bussar, anläggningsmaskiner och andra fordon samt maskiner. Genom att tillämpa en livcykelstrategi skapas underlag för beslutsfattande kring miljövinster och möjliga kompromisser. Denna strategi ligger till grund för koncernens miljöpolicy.

Externa initiativ

Volvokoncernen är en undertecknande part av FN:s Global Compact. Koncernen erkänner och står bakom åtskilliga internationella konventioner och principer, inklusive FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna, Internationella arbetsorganisationens (ILO) åtta grundläggande konventioner, FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter, samt OECD:s riktlinjer för multinationella företag. Utöver detta deltar Volvokoncernen i ett antal initiativ och samarbeten som mer specifikt riktar in sig på att minska koldioxidutsläpp, till exempel:

- **Science Based Targets initiative** som är ett samarbete mellan CDP, FN:s Global Compact, World Resources Institute och WWF. Syftet är att ge assistera teknisk och expertutlåtande till företag som sätter vetenskapliga mål i linje med aktuell klimatforskning.
- **H2Accelerate** som är ett industrisamarbete med fokus på att skapa förutsättningar för storskalig introduktion av vätgasdrivna tunga lastbilar i Europa.
- **Energy Transition Commission** som är en global koalition av företag från energirelaterade branscher som engagerar sig i att nå nettonoll utsläpp till mitten av århundradet.

Datainsamling

Kvantitativa data som ligger till underlag för hållbarhetsupplysningar samlas in från olika system.

Hållbarhetsdata redovisas på anläggningsnivå när ett system för hållbarhetsförvaltning har införts. Data kontrolleras internt av ett nätverk för hållbarhetskoordination och sammanställs på koncernnivå.

Data kring hälsa och säkerhet rapporteras in på enhetsnivå och sammanställs på affärsområdes-, lastbilsdivisions- och koncernnivå.

Övriga anställningsrelaterade data redovisas och kvalitetssäkras för varje juridisk person, sammanställs och kvalitetssäkras på ett delat servicecenter samt kontrolleras och granskas på koncernnivå.

Information om lagefterlevnad samlas i ett ärendehanteringssystem från hjälp- och visselblåsarlinjen för uppförandekoden, vilket tillhandahålls av en tredje part.

Kvalitativa data samlas in från en rad funktioner med ansvar för att driva respektive väsentlig hållbarhetsfråga.

Externt bestyrkande

Volvokoncernen har säkerställt externt bestyrkande av vissa delar av sina hållbarhetsrelaterade aktiviteter. En översiktlig granskning har genomförts på områdena Energi och Utsläpp som rapporterat på sidan 155–157 och för aktiviteter inom koncernens åtagande till WWF Climate Savers som beskrivs på sidan 29 och vidare på volvogroup.com/climate. På hemsidan finns även det separata bestyrkandet av tredje part.

Koncernens revisor granskar den lagstadgade hållbarhetsredovisningen i enlighet med revisionsstandard RevR 12 som definieras på sidan 193 i års- och hållbarhetsredovisningen under rubriken Revisorns yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten.

Information om anställda och andra medarbetare

Totalt antal anställda per anställningskontrakt, per kön och region

	Tillsvidareanställda		Visstidsanställda		Bemanning/Konsulter	Total arbetsstyrka
	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor		
Europa	38.335	10.068	824	434	4.012	53.673
Nordamerika	12.320	3.239	91	33	626	16.309
Sydamerika	4.522	926	257	61	81	5.847
Asien och Stillahavsområdet	14.624	2.435	945	120	1.164	19.288
Afrika	774	249	37	13	4	1.077
Koncernen totalt	**70.575**	**16.917**	**2.154**	**661**	**5.887**	**96.194**

Totalt antal anställda per anställningstyp, uppdelat efter kön

	Heltid		Deltid		Bemanning/Konsulter	Total arbetsstyrka
	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor		
Koncernen totalt	**71.919**	**16.729**	**810**	**849**	**5.887**	**96.194**

BOLAGSSTYRNING

BOLAGSSTYRNINGS-RAPPORT 2020

Volvokoncernen värdesätter sund bolagsstyrning som en viktig grund för att uppnå sina långsiktiga strategiska mål och uppnå en förtroendefull relation till aktieägarna och andra viktiga parter. En hög standard när det gäller öppenhet, tillförlitlighet och etiska värderingar är vägledande principer för Volvokoncernens verksamhet.

Svensk kod för bolagsstyrning

AB Volvos aktier är upptagna till handel på börsen Nasdaq Stockholms huvudmarknad. Volvo tillämpar som noterat bolag Svensk kod för bolagsstyrning (Koden), som finns tillgänglig på www.bolagsstyrning.se.

Denna bolagsstyrningsrapport har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och Koden, som en separat rapport som är skild från års- och hållbarhetsredovisningen. Volvos revisorer har gått igenom rapporten och ett yttrande från revisorerna har fogats till rapporten.

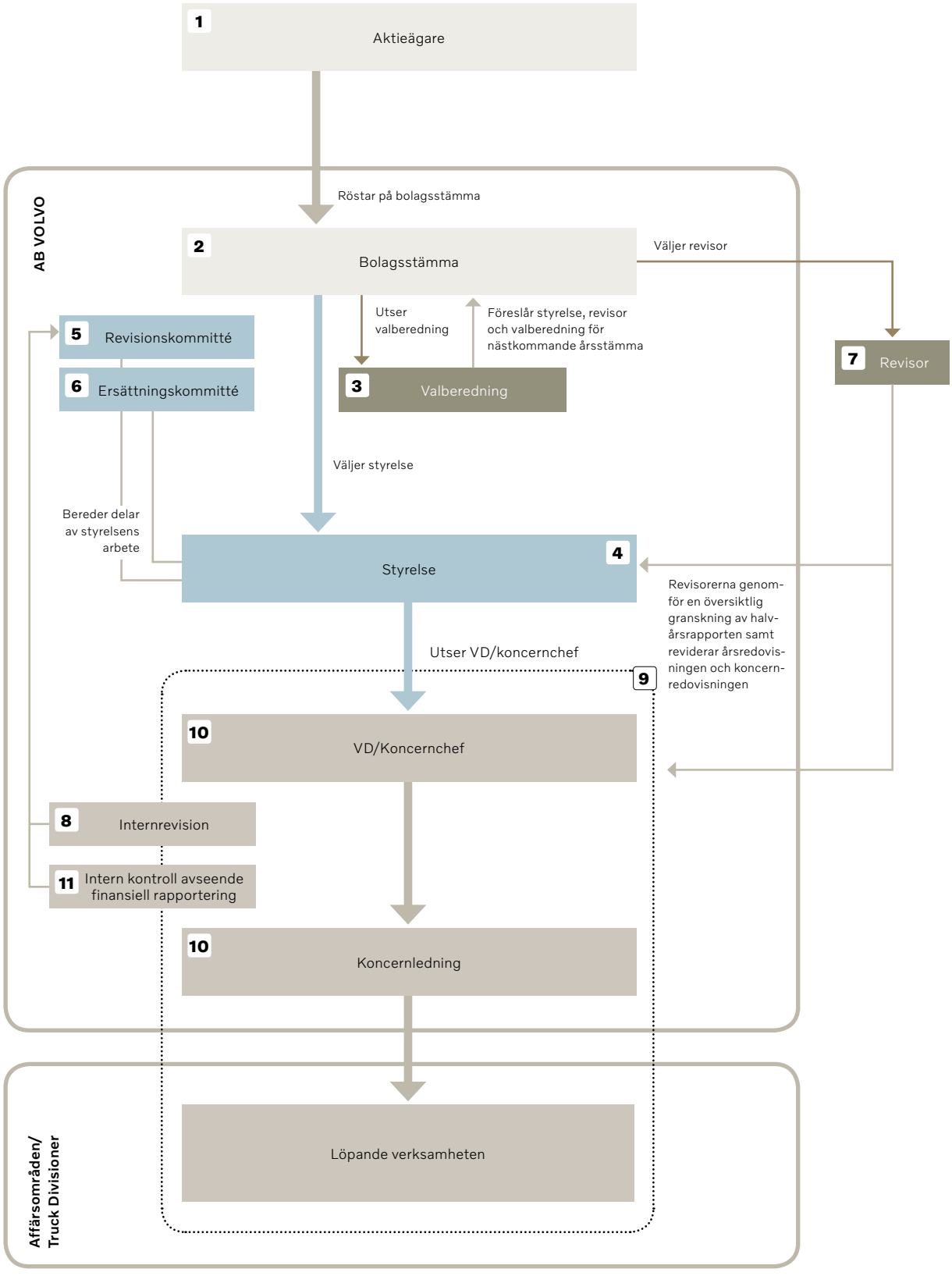
Bolagsstyrningsmodell

Aktieägarna utövar sitt inflytande genom att rösta på bolagsstämmor i AB Volvo, som är moderbolag i Volvokoncernen, och beslutar på så vis bland annat om sammansättningen av AB Volvos styrelse och val av revisorer.

En valberedning utsedd av AB Volvos årsstämma lämnar förslag till bolagsstämman beträffande bland annat val av styrelseledamöter och styrelseordförande samt beslut om arvode till styrelsen. Valberedningen lämnar även, när så åligger den, förslag till bolagsstämman om val av externa revisorer och förslag om beslut om arvode till revisorerna.

Styrelsen är ytterst ansvarig för Volvokoncernens organisation och förvaltningen av dess verksamhet.

Styrelsen utser vidare verkställande direktör tillika koncernchef i AB Volvo. Koncernchefen leder koncernens löpande verksamhet i enlighet med styrelsens riktlinjer.


1
Aktieägare
AB VOLVO
Röstar på bolagsstämma
2
Bolagsstämma
Väljer revisor
Utser valberedning
Föreslår styrelse, revisor och valberedning för nästkommande årsstämma
5
Revisionskommitté
6
Ersättningskommitté
3
Valberedning
7
Revisor
Väljer styrelse
Bereder delar av styrelsens arbete
4
Styrelse
Revisorerna genomför en översiktlig granskning av halvårsrapporten samt reviderar årsredovisningen och koncernredovisningen
Utser VD/koncernchef
9
10
VD/Koncernchef
8
Internrevision
11
Intern kontroll avseende finansiell rapportering
10
Koncernledning
Affärsområden/ Truck Divisioner
Löpande verksamheten

1 AKTIER OCH AKTIEÄGARE

AB Volvo är ett avstämningsbolag, vilket innebär att bolagets aktiebok förs av Euroclear Sweden AB. Per den 31 december 2020 hade Volvo 283.731 aktieägare enligt aktieboken. Den röstmässigt största aktieägaren per detta datum var AB Industrivärden, som innehade 27,5 procent av rösterna. Per samma datum innehade Geely Holding 15,9 procent av rösterna, AMF Försäkring & Fonder innehade 5,6 procent av rösterna, Alecta innehade 4,7 procent av rösterna och Norges Bank Investment Management innehade 4,2 procent av rösterna.

Volvo har gett ut aktier av två slag: A-aktier och B-aktier. En A-aktie medför rätt till en röst och en B-aktie medför rätt till en tiondels röst vid röstning på bolagsstämma. De två aktieslagen medför samma rätt till bolagets tillgångar och vinst. Ägare av A-aktier har enligt ett särskilt omvandlingsförbehåll i bolagsordningen rätt att begära omvandling av sina A-aktier till B-aktier. Genomförande av sådana omvandlingar sker regelbundet och innebär att det totala antalet röster i bolaget minskar.

Årsstämman 2020 beslutade bifalla styrelsens förslag om minskning av aktiekapitalet genom indragning av bolagets omkring 95 miljoner egna aktier. Minskningen genomfördes i juli 2020 och innebar att det totala antalet registrerade aktier i bolaget minskade med motsvarande antal.

Mer information om Volvos aktie och dess aktieägare återfinns i års- och hållbarhetsredovisningens förvaltningsberättelse på sidorna 66–67.

2 BOLAGSSTÄMMA

Allmänt

Bolagsstämman är Volvos högsta beslutande organ. Årsstämman hålls inom sex månader efter utgången av räkenskapsåret och äger normalt rum i Göteborg.

Utöver vad som följer av lag beträffande aktieägares rätt att delta vid stämman krävs enligt Volvos bolagsordning föranmälan inom viss i kallelsen angiven tid, varvid i förekommande fall även ska anmälas om aktieägaren avser att ha med sig biträde.

En aktieägare som vill få ett särskilt ärende behandlat vid stämman måste i god tid före stämman begära det hos styrelsen under den adress som meddelas på Volvos webbplats, www.volvokoncernen.se.

Årsstämman 2020 beslutade om en ändring av bolagsordningen som tillåter styrelsen att samla in fullmakter i enlighet med den ordning som föreskrivs i aktiebolagslagen samt tillåter styrelsen att besluta att aktieägare ska kunna förhandsrösta.

Som en följd av utvecklingen på grund av covid-19 pandemin beslutade styrelsen i slutet av mars 2020 att skjuta upp årsstämman 2020. Årsstämman, som ursprungligen varit planerad att hållas den 8 april, hölls den 18 juni. För att minska risken för smittspridning och med hänsyn till myndigheternas föreskrifter och råd om undvikande av sammankomster genomfördes stämman genom förhandsröstning (poströstning), utan fysiskt deltagande, med stöd av tillfälliga lagregler. Som Kollegiet för svensk bolagsstyrning meddelade i mars 2020 innebar detta inte någon avvikelse från Koden.

Årsstämma 2021

Volvos årsstämma 2021 kommer att hållas onsdagen den 31 mars 2021. För ytterligare information om årsstämman 2021, se fliken i slutet av års- och hållbarhetsredovisningen samt Volvos webbplats, www.volvokoncernen.se.

3 VALBEREDNING

Uppgifter

Valberedningen utses av bolagsstämman. Valberedningen ska fullgöra de uppgifter som åligger valberedningen enligt dess instruktioner från bolagsstämman samt reglerna i Koden. Huvuduppgiften är att på aktieägarnas uppdrag bereda och lägga fram förslag till årsstämman beträffande val av styrelse, val av styrelseordförande och styrelsearvodering samt, när så åligger den, förslag om val av revisor samt arvode till revisorn.

Härutöver presenterar valberedningen förslag till ledamöter att ingå i påföljande års valberedning, i enlighet med gällande instruktion för Volvos valberedning.

Sammansättning

Enligt gällande instruktion för Volvos valberedning (antagen av årsstämman 2019) ska årsstämman välja fem ledamöter till valberedningen, varav fyra ska representera de röstmässigt största aktieägarna i bolaget som uttalat sin vilja att delta i valberedningen. Därutöver ska en av ledamöterna vara styrelseordföranden i AB Volvo.

Volvos årsstämma 2020 beslutade enligt instruktionen att till ledamöter i valberedningen utse följande personer:

- Bengt Kjell (AB Industrivärden)
- Anders Oscarsson (AMF och AMF Fonder)
- Ramsay Brufer (Alecta)
- Carine Smith Ihenacho (Norges Bank Investment Management)
- Carl-Henric Svanberg, styrelsens ordförande.

Valberedningen utsåg Bengt Kjell till valberedningens ordförande.

4 STYRELSE

Uppgifter

Styrelsen har det yttersta ansvaret för Volvos organisation och förvaltningen av Volvos verksamhet. Styrelsen ansvarar för koncernens långsiktiga utveckling och strategi, för att fortlöpande kontrollera och utvärdera koncernens verksamhet samt för de övriga uppgifter som följer av aktiebolagslagen.

Sammansättning

Under perioden 1 januari 2020 till 18 juni 2020 bestod AB Volvos styrelse av tio stämmovalda ledamöter, samt av tre ordinarie ledamöter och två suppleanter utsedda av arbetstagarorganisationer.

Årsstämman 2020 omvalde Matti Alahuhta, Eckhard Cordes, Hanne de Mora, Eric Elzvik, James W. Griffith, Martin Lundstedt, Kathryn V. Marinello, Martina Merz, Helena Stjernholm och Carl-Henric Svanberg till styrelseledamöter samt valde Kurt Jofs till ny styrelseledamot. Detta innebar att antalet stämmovalda ledamöter ökade från tio till elva. Årsstämman omvalde Carl-Henric Svanberg till styrelseordförande. Under avsnittet ”Styrelsens ledamöter” på sidorna 178–179 framgår en mer detaljerad presentation av varje styrelseledamot.

Inför årsstämman 2020 meddelade valberedningen att valberedningen, i fråga om styrelsens sammansättning, tillämpat vad som föreskrivs i punkten 4.1 i Koden som mångfaldspolicy. Målsättningen är att styrelsen som helhet ska besitta erforderlig bredd avseende såväl bakgrund som kunskap, varvid vikten av en jämn könsfördelning särskilt beaktas. Resultatet av valberedningens tillämpning av mångfaldspolicyn är en styrelse som representerar en bredd avseende såväl yrkesmässiga erfarenheter och kunskaper som geografisk och kulturell bakgrund. 36 procent (fyra av elva) av de stämmovalda ledamöterna är kvinnor.

Oberoendekrav

Styrelsen i AB Volvo är föremål för de oberoendekrav som följer av Koden.

Inför årsstämman 2020 presenterade valberedningen följande bedömning avseende oberoende för de styrelseledamöter som valdes på årsstämman 2020.

Carl-Henric Svanberg, Matti Alahuhta, Eckhard Cordes, Hanne de Mora, Eric Elzvik, James W. Griffith, Kurt Jofs, Kathryn V. Marinello och Martina Merz bedömdes samtliga vara oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen samt i förhållande till bolagets större aktieägare.

Martin Lundstedt bedömdes, såsom verkställande direktör för AB Volvo och koncernchef för Volvokoncernen, vara oberoende i förhållande till bolagets större aktieägare men inte i förhållande till bolaget och bolagsledningen.

Helena Stjernholm bedömdes vara oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen men inte i förhållande till en av bolagets större aktieägare i sin egenskap av verkställande direktör och koncernchef för AB Industrivärden.

Arbetsordning

Styrelsen fastställer varje år en arbetsordning för styrelsearbetet.

Av arbetsordningen framgår bland annat hur styrelsens arbete ska fördelas, inklusive ordförandens särskilda roll och uppgifter, instruktioner rörande arbetsfördelningen mellan styrelsen och den verkställande direktören samt hur den finansiella rapporteringen till styrelsen ska ske. Styrelsen har dessutom antagit särskilda instruktioner för styrelsens kommittéer, som knyter an till arbetsordningen.

Styrelsens arbete under 2020

Styrelsens arbete bedrivs i första hand inom ramen för formella styrelsemöten samt möten i styrelsens kommittéer. Därutöver upprätthålls en löpande kontakt mellan styrelsens ordförande och koncernchefen för att diskutera den pågående verksamheten och säkerställa att styrelsens beslut verkställs.

Under 2020 hade den extraordinära situationen till följd av Covid-19-pandemin en betydande inverkan på styrelsens arbete. Under året hölls nio ordinarie styrelsemöten och ett konstituerande styrelsemöte, samtliga inkluderade i styrelsens ursprungliga mötesplan. Därutöver har styrelsen haft frekventa möten under 2020, vilket resulterat i totalt 14 extra styrelsemöten. De flesta av styrelsens möten har hållits som videokonferensmöten. Styrelseledamöternas närvaro vid dessa möten framgår av tabellen på sidan 177. Bolagets revisor närvarade vid ett möte under året.

En viktig del av styrelsens fokus under 2020 har varit att hantera de omedelbara utmaningar och konsekvenser som Covid-19-pandemin medfört, vilket inneburit fokus på Volvokoncernens medarbetare, kunder och affärspartners samt att upprätthålla en snäv kostnadskontroll och fokus på kassaflöde. Dessutom har styrelsen under året fortsatt fokusera på nya teknologier och koncernens positionering i omvandlingen av industrin. Produktutveckling för att möta koncernens egna såväl som lagstiftarens klimatrelaterade och övriga målsättningar är en viktig del i detta arbete.

Andra viktiga delar i styrelsens fokus på nya teknologier och omvandlingen av industrin omfattar koncernens strategiska samarbeten och andra större transaktioner. Här undertecknade Volvokoncernen och Isuzu Motors ett avtal i oktober 2020 om bildandet av en strategisk allians inom kommersiella fordon. Dessutom undertecknade Volvokoncernen och Daimler Truck AG ett avtal för ett samriskbolag för att utveckla, producera och kommersialisera bränslecellsystem för användning i tunga lastbilar

Styrelsen uppdateras regelbundet rörande klimat- och hållbarhetsrelaterade frågor, exempelvis inom ramen för hälso- och säkerhetsrelaterade frågor, produktplaner, investeringsplaner och talangutvärdering. Under 2020 har styrelsen regelbundet uppdaterats om och varit involverade i utvecklingen av koncernens hållbarhetsarbete, omfattande koncernens åtagande att följa initiativet för vetenskapliga mål (Science Based Targets initiative) (för ytterligare information, se sidan 29). Klimatrelaterade frågor beaktas framförallt i relation till produktplaner och investeringar i forskning och utveckling, båda är kritiska för att möta ändrade kundbehov, nya affärsmodeller, miljöpåverkan och regulatoriska krav. Regler kopplade till klimat och teknologiutveckling är två av koncernens främsta strategiska risker och därför även möjligheter och kritiska ämnen att hanteras av styrelsen.

Under 2020 har styrelsen beslutat om en övergripande finansiell plan och investeringsram för koncernens verksamheter, vilket inkluderar investeringar i forskning och utveckling för såväl elektrifiering som förbränningsmotorer i syfte att reducera koldioxidutsläpp. Styrelsen har vidare regelbundet följt upp koncernens resultat och finansiella ställning och har fortlöpande fokus på riskrelaterade frågor såsom övergripande riskhantering och pågående legala tvister och utredningar. Styrelsen har under året ägnat tid åt successionsplanering, talangutvärdering samt granskning och uppföljning av Bolagets kvalitetsarbete.

Genom att ägna tid åt verksamhetsgenomgångar av koncernens olika lastbilsdivisioner och affärsområden håller sig styrelsen löpande uppdaterad om status för och utvecklingen av koncernens verksamheter. Som en del i detta arbete besöker styrelsen vanligtvis årligen någon av koncernens

olika verksamheter i världen. Under 2020 ställde styrelsen emellertid in sin planerade resa på grund av den globala situationen orsakad av Covid-19 pandemin.

Slutligen beslutade styrelsen under 2020 att avsluta sin Technology and Business Transformation Committee eftersom teknologiförändringar och transformationen för Volvokoncernen kräver hela styrelsens engagemang.

Utvärdering av styrelsens arbete

Styrelsen genomförde under 2021 den årliga utvärderingen av sitt arbete under föregående år. Syftet med utvärderingen är att vidareutveckla styrelsens effektivitet och arbetsmetoder och att bestämma huvudinriktningen för styrelsens kommande arbete. Utöver detta fungerar utvärderingen som ett verktyg för att fastställa kraven för den kompetens som behövs i styrelsen, och för att analysera den kompetens som redan finns i den nuvarande styrelsen. Genom detta fungerar utvärderingen även som underlag för valberedningens arbete med att föreslå styrelseledamöter.

Vid genomförandet av den årliga utvärderingen ombads styrelseledamöterna att, utifrån sitt eget perspektiv, fylla i frågeformulär och bedöma olika områden som rör styrelsens arbete. De områden som utvärderades för 2020 avsåg bland annat styrelsens sammansättning, hantering av och fokus på styrelsemöten, styrelsestöd samt styrelsens hantering av frågor gällande strategi, hållbarhet, risk och successionsplanering. Områdena som omfattas av utvärderingen kan skilja sig från ett år till ett annat för att återspegla utvecklingen av styrelsens arbete och Volvokoncernen. Under 2020 fokuserade utvärderingen särskilt på styrelsens arbete under Covid-19-pandemin.

Separata utvärderingar genomfördes för styrelsen som helhet, för styrelsens ordförande, för revisionskommittén och ersättningskommittén. Resultatet av utvärderingarna avseende styrelsen som helhet och styrelseordföranden har diskuterats av styrelsen. Resultatet av utvärderingen av kommittéerna har diskuterats eller kommer att diskuteras av varje berörd kommitté. Utöver detta delas resultatet av utvärderingarna avseende styrelsen som helhet och styrelsens ordförande med valberedningen.

Ersättning till styrelsens ledamöter

Årsstämman beslutar om de stämmovalda styrelseledamöternas arvoden. Information om styrelsens arvode, som beslutades av årsstämman 2020, återfinns i års- och hållbarhetsredovisningens not 27 ”Personal” i koncernens noter. Under året har styrelseledamöterna beslutat om 20 procents minskning av sina styrelse- respektive kommittéarvoden för tiden från årsstämman 2020 till årsstämman 2021.

Ersättning till styrelsen, 2020 (från årsstämman den 18 juni 2020, ej justerad för den 20 procentiga minskningen)	Kronor
Styrelsens ordförande	3.600.000
Ledamot[1]	1.060.000
Ordförande i revisionskommittén	380.000
Ledamot i revisionskommittén	175.000
Ordförande i ersättningskommittén	160.000
Ledamot i ersättningskommittén	115.000

1 Med undantag för VD.

Styrelsens kommittéer

5 REVISIONSKOMMITTÉN

Uppgifter

Styrelsen har en revisionskommitté, främst i syfte att utöva tillsyn över koncernens ekonomiska redovisning och rapportering och över revisionen av bokslutet.

I revisionskommitténs uppgifter ingår bland annat att svara för beredningen av styrelsens arbete med att kvalitetssäkra koncernens finansiella rapportering genom att granska delårsrapporter, års- och hållbarhetsredovisning och koncernredovisning. Revisionskommittén har även till uppgift att granska och övervaka juridiska och skattemässiga frågor inom koncernen samt fullgörandet av lagar och föreskrifter, som kan ha en väsentlig inverkan på den finansiella rapporteringen. Ytterligare en uppgift för revisionskommittén är att granska och övervaka bolagets revisorers opartiskhet och självständighet. Kommittén har också ansvar för att utvärdera såväl interna som externa revisorers arbete samt i förekommande fall hantera upphandlingen av revisorstjänster. Revisionskommittén godkänner även i förväg vilka andra tjänster än revision som får upphandlas av bolagets revisorer. Revisionskommittén fastställer vidare riktlinjer för transaktioner med till Volvo närstående bolag och personer. Revisionskommittén ska vidare utvärdera kvaliteten, relevansen och effektiviteten i koncernens system för intern kontroll med avseende på den finansiella rapporteringen samt med avseende på internrevision och riskhantering och fullgöra de uppgifter som i övrigt åligger en revisionskommitté enligt lag eller dess instruktioner. Slutligen övervakar revisionskommittén utvecklingen inom ESG (’Environmental, Social and Governance’) standarder och koncernens rapportering inom dessa områden.

Sammansättning och arbete under 2020

Vid det konstituerande styrelsemötet efter årsstämman 2020 utsågs följande styrelseledamöter till ledamöter i revisionskommittén:

- Hanne de Mora
- Eric Elzvik
- Helena Stjernholm,

Hanne de Mora utsågs till ordförande i revisionskommittén.

Revisionskommittén har träffat de externa revisorerna utan ledningens närvaro vid fyra tillfällen under 2020 i samband med revisionskommittémötena. Revisionskommittén har även träffat chefen för internrevisionen regelbundet i samband med kommittémötena.

Valberedningens oberoendebedömning inför årsstämman 2020 redovisas på sidan 175 under rubriken ”Oberoendekrav”.

Revisionskommittén och de externa revisorerna har bland annat gått igenom den externa revisionsplanen och synen på hantering av risker. Under 2020 hade revisionskommittén nio ordinarie möten. Ledamöternas närvaro vid kommittémötena framgår av tabellen på sidan 177. Revisionskommittén rapporterar regelbundet resultatet av sitt arbete till hela styrelsen och protokollen från revisionskommitténs möten distribueras till samtliga styrelseledamöter.

6 ERSÄTTNINGSKOMMITTÉN

Uppgifter

Styrelsen har en ersättningskommitté i syfte att bereda och besluta i frågor om ersättning till högre chefer i koncernen. Kommittén ska lämna rekommendationer till styrelsen avseende styrelsens beslut om anställnings- och ersättningsvillkor för verkställande direktören och den vice verkställande direktören i AB Volvo, principerna för ersättningar, inklusive pensioner och avgångsvederlag, till övriga medlemmar i koncernledningen, samt principerna för system beträffande rörlig lön, aktie baserade incitamentsprogram, pensioner och avgångsvederlag för andra högre chefer i koncernen.

Ersättningskommittén ska även följa och utvärdera pågående och under året avslutade program för rörliga ersättningar till ledningen, tillämpningen av de riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare som årsstämman har fattat beslut om och gällande ersättningsstrukturer och ersättningsnivåer i koncernen.

Styrelsen ska för varje räkenskapsår upprätta en rapport över utbetald och innestående ersättning som omfattas av ersättningsriktlinjerna. Rapporten ska överlämnas till årsstämman för godkännande.

Sammansättning och arbete under 2020

Vid det konstituerande styrelsemötet efter årsstämman 2020 utsågs följande styrelseledamöter till ledamöter i ersättningskommittén:

- Carl-Henric Svanberg
- Matti Alahuhta
- James W. Griffith
- Mikael Sällström

Carl-Henric Svanberg utsågs till ordförande i ersättningskommittén.

Valberedningens oberoendebedömning av ledamöterna i ersättningskommittén enligt kraven i Koden inför årsstämman 2020 redovisas på sidan 175 under rubriken ”Oberoendekrav”.

Under 2020 hade ersättningskommittén fyra ordinarie möten och två extraordinarie möten. Ledamöternas närvaro vid kommittémötena framgår av tabellen nedan. Ersättningskommittén rapporterar regelbundet resultatet av sitt arbete till hela styrelsen.

Styrelsens sammansättning samt närvaro under möten 1 januari 2020–31 december 2020

Ledamot	Ordinarie styrelsemöten (10 inkl. konstituerande)	Extraordinarie styrelsemöten (14)	Revisionskommittén (9)	Ersättningskommittén (6)
Carl-Henric Svanberg	10	14		6
Martin Lundstedt	10	14		
Matti Alahuhta	10	13		6
Eckhard Cordes	10	13[1]		
Hanne de Mora	10	14[2]	9	
Eric Elzvik	10	12	9	
James W. Griffith	10	14		6
Kurt Jofs[3]	6	4		
Kathryn Marinello	10	13		
Martina Merz	10[4]	8[5]		
Helena Stjernholm	10	14	9	
Lars Ask, employee representative	10	13		
Mats Henning, employee representative	10	14		
Mikael Sällström, employee representative	10[6]	14		6
Camilla Johansson, employee representative	10	13		
Mari Larsson, employee representative	10	14		
Totalt antal möten	**10**	**14**	**9**	**6**

1 Eckhard Cordes deltog delvis vid extraordinarie styrelsemöte i oktober 2020.
2 Hanne de Mora deltog delvis vid ett av de extraordinarie styrelsemötena i mars 2020.
3 Kurt Jofs valdes som ny styrelseledamot i juni 2020 och har sedan dess deltagit vid samtliga ordinarie och extraordinarie styrelsemöten under 2020.
4 Martina Merz deltog delvis vid ordinarie styrelsemöte i januari, oktober och december 2020.
5 Martina Merz deltog delvis vid ett av de extraordinarie styrelsemötena i maj 2020.
6 Mikael Sällström deltog delvis vid ett av de ordinarie styrelsemötena i oktober 2020.

STYRELSENS LEDAMÖTER

STYRELSE-LEDAMÖTER VALDA AV ÅRSSTÄMMAN

	Carl-Henric Svanberg *Styrelseordförande, Ordförande i ersättnings-kommittén*	**Matti Alahuhta** *Ledamot i ersättnings-kommittén*	**Eckhard Cordes**	**Hanne de Mora** *Ordförande i revisions-kommittén*	**Eric Elzvik** *Ledamot i revisionskommittén*
Utbildning	Civilingenjör, Linköpings Tekniska Högskola, civilekonom, Uppsala universitet.	Civilingenjör, fil dr, Helsinki University of Technology.	MBA och fil dr från University of Hamburg.	BA Economics från HEC i Lausanne, MBA från IESE i Barcelona.	Civilekonom, Handelshögskolan i Stockholm.
Född	1952	1952	1950	1960	1960
Ledamot i AB Volvos styrelse	Styrelseordförande i AB Volvo sedan 4 april 2012.	Sedan 2 april 2014.	Sedan 1 april 2015.	Sedan 14 april 2010.	Sedan 5 april 2018.
Position och styrelseuppdrag	Ordförande: Kungliga Ingenjörsvetenskaps-akademien (IVA) och European Round Table of Industrialists.	Styrelseordförande: DevCo Partners Oy Vice styrelseordförande: Metso Outotec. Styrelseledamot: Kone Corporation och ABB Ltd.	Partner i Cevian Capital och EMERAM Capital Partners. Styrelseordförande: Bilfinger SE. Ledamot: Executive Committee of Eastern European Economic Relations of German Industry.	Styrelseordförande: a-connect (group) AG och Microcaps AG. Styrelseledamot: IMD Supervisory Board, Metso Outotec och Nestlé.	Styrelseordförande: Global-Connect Group. Styrelseledamot: Telefon-aktiebolaget LM Ericsson, Landis+Gyr Group AG och VFS Global. För närvarande senior industriell rådgivare för EQT.
Huvudsaklig arbetslivserfarenhet	Har innehaft ett flertal befattningar inom Asea Brown Boveri (ABB) och Securitas AB, verkställande direktör och koncernchef på Assa Abloy AB, verkställande direktör och koncernchef på Telefonaktiebolaget LM Ericsson, ledamot av External Advisory Board för Earth Institute vid Columbia University samt av Advisory Board för Harvard Kennedy School samt styrelseordförande i BP plc.	Har innehaft ett flertal chefsbefattningar inom Nokiakoncernen – verkställande direktör Nokia Telecommunications, verkställande direktör Nokia Mobile Phones och Chief Strategy Officer i Nokiakoncernen, verkställande direktör på Kone Corporation 2005–2014 och mellan 2006–2014 även koncernchef.	Började 1976 inom Daimler Benz AG, där han innehaft ett flertal chefspositioner, bland annat som chef för lastbils- och bussverksamheten, chef för Group Controlling, Corporate Development och M&A i AEG AG samt koncernchef för Mercedes Car Group. Har vidare varit verkställande direktör inom Metro Group, rådgivare till EQT samt styrelseledamot i bland annat Air Berlin, SKF, Carl Zeiss och Rheinmetall AG. Är sedan 2012 partner i Cevian Capital och EMERAM Capital Partners.	Kreditanalytiker på Den Norske Creditbank i Luxemburg 1984, olika befattningar inom brand management och controlling inom Procter & Gamble 1986–1989, partner i McKinsey & Company, Inc. 1989–2002, en av grundarna och ägarna, tillika styrelse-ordförande, i det globala konsultbolaget och talang-nätverket a-connect (group) AG sedan 2002.	Började på ABB 1984 och har innehaft ett antal ledande befattningar inom ABBs finansfunktion i Sverige, Singapore och Schweiz – senast som Group CFO 2013-2017 och dessförinnan som CFO för divisionerna Discrete Automation & Motion och Automation Products samt även som chef för Mergers & Acquisitions and New Ventures och som chef för Corporate Development. För närvarande senior industriell rådgivare för EQT.
Innehav i Volvo, eget och närståendes	2.000.000 B-aktier.	146.100 B-aktier.	Inget aktieinnehav.	18.230 B-aktier.	7.475 B-aktier.

STYRELSELEDAMÖTER UTSEDDA AV ARBETSTAGARORGANISATIONER

	Lars Ask *Representant för de anställda, ordinarie ledamot*	**Mats Henning** *Representant för de anställda, ordinarie ledamot*	**Mikael Sällström** *Representant för de anställda, ordinarie ledamot* *Ledamot i ersättningskommittén*
Född	1959	1961	1959
Ledamot i AB Volvos styrelse	Ordinarie ledamot sedan 6 april 2016. Suppleant 16 juni 2009–2016.	Sedan 9 maj 2014.	Sedan 7 september 2009.
Bakgrund inom Volvo	Verksam inom Volvo sedan 1982.	Verksam inom Volvo sedan 1982.	Verksam inom Volvo 1980–1999 och sedan 2009.
Innehav i Volvo, eget och närståendes	116 B-aktier.	293 A-aktier, 616 B-aktier.	293 A-aktier, 116 B-aktier.

James W. Griffith *Ledamot i ersättnings-kommittén.*	**Kurt Jofs**	**Martin Lundstedt** *Verkställande direktör och koncernchef*	**Kathryn V. Marinello**	**Martina Merz**	**Helena Stjernholm** *Ledamot i revisionskommittén*
BSc Industrial Engineering, MBA från Stanford University.	Civilingenjör Kungliga Tekniska Högskolan, Stockholm.	Civilingenjör, Chalmers Tekniska Högskola.	BA från State University of New York at Albany, MBA från Hofstra University.	BS från University of Cooperative Education, Stuttgart.	Civilekonom, Handelshögskolan i Stockholm.
1954	1958	1967	1956	1963	1970
Sedan 2 april 2014.	Sedan 18 juni 2020.	Sedan 6 april 2016.	Sedan 2 april 2014.	Sedan 1 april 2015.	Sedan 6 april 2016.
Styrelseledamot: Illinois Tool Works Inc.	Styrelseordförande: Vesper Holding AB och Höganäs AB. Styrelseledamot: Telefonaktiebolaget LM Ericsson och Feal AB.	Verkställande direktör och koncernchef för AB Volvo. Styrelseordförande: Permobil AB. Styrelseledamot: ACEA Commercial Vehicle och Concentric AB. Medlem: Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademien (IVA).	Verkställande direktör för PODS. Styrelseordförande: Concentrix. Styrelseledamot: Ares Acquisition Corporation.	Verkställande direktör och koncernchef för Thyssenkrupp AG. Styrelseledamot: SAF Holland SA.	Verkställande direktör och koncernchef för AB Industrivärden. Styrelseledamot: AB Industrivärden, Sandvik AB och Telefonaktiebolaget LM Ericsson.
Började sin karriär på The Timken Company 1984, där han har innehaft ett flertal chefsbefattningar, bland annat som ansvarig för Timkens kullagerverksamhet i Asien, Stillahavsområdet och Latinamerika och för bolagets verksamhet i Nordamerika med inriktning mot fordonsindustrin. Fram till 2014 verkställande direktör och koncernchef på The Timken Company.	Tidigare befattningar innefattar verkställande direktör och ansvarig för Ericsson's Networks-verksamhet 2003-2008, verkställande direktör för Segerström & Svensson 1999-2001, verkställane direktör för Linjebuss 1996-1999 samt olika befattningar inom ABB och Ericsson.	Verkställande direktör och koncernchef i Scania 2012–2015. Innan dess ledande befattningar inom Scania sedan 1992. Ordförande i FN:s rådgivande panel för hållbara transporter 2015–2016.	Har innehaft ett flertal chefsbefattningar på Citibank, Chemical Bank New York (nu JP Morgan Chase), First Bank Systems och First Data Corporation, divisionschef på General Electric Financial Assurance Partnership Marketing och på General Electrics Fleet Service, verkställande direktör och koncernchef för Ceridian Corporation och sedan även ordförande. Ordförande, verkställande direktör och koncernchef för Stream Global Services, Inc. Senior rådgivare Ares Management, LLC. Styrelseledamot i Nielsen, RealPage, General Motors Co. och MasterCard US. Fram till 2020 verkställande direktör och koncernchef för Hertz Global Holdings.	Fram till januari 2015 koncernchef för Chassis Brakes International. Har under närmare 25 år innehaft ett flertal befattningar inom Robert Bosch GmbH, senast som Executive Vice President Sales and Marketing för divisionen Chassis System Brakes kombinerat med ansvar för regionerna Kina och Brasilien samt verkställande direktör i dotterbolaget Bosch Closure System. Har även varit medlem av ledningsgruppen i Brose Fahrzeugteile GmbH & Co.	Mellan 1998–2015, anställd av private equity-bolaget IK Investment Partners (tidigare Industri Kapital) där hon haft olika befattningar. Hon var partner med ansvar för Stockholmskontoret. Hon var även medlem i IK's Executive Committee. Dessförinnan var hon verksam som konsult vid Bain & Company.
40.000 B-aktier.	36.800 B-aktier.	191.884 B-aktier.	Inget aktieinnehav.	4.500 B-aktier.	8.000 B-aktier.

SUPPLEANTER UTSEDDA AV ARBETSTAGARORGANISATIONER

Camilla Johansson *Representant för de anställda, suppleant*	**Mari Larsson** *Representant för de anställda, suppleant*
1966	1978
Sedan 6 april 2016.	Sedan 22 maj 2015.
Verksam inom Volvo sedan 1997.	Verksam inom Volvo sedan 2004.
643 A-aktier, 116 B-aktier.	605 A-aktier, 116 B-aktier.

STYRELSENS SEKRETERARE

Sofia Frändberg *Styrelsens sekreterare* Jur kand.
1964
Sekreterare till styrelsen sedan 1 april 2013.
Executive Vice President Group Legal & Compliance and General Counsel.
1.738 A-aktier, 54.212 B-aktier.

7 EXTERN REVISION

Volvos revisorer väljs av årsstämman. Revisorerna genomför en översiktlig granskning av halvårsrapporten samt reviderar årsredovisningen och koncernredovisningen. Revisorerna granskar även bolagsstyrningsrapporten och bekräftar om koncernen presenterat en hållbarhetsrapport. Revisorerna rapporterar resultatet av sin revision genom revisionsberättelsen och i ett yttrande till bolagsstyrningsrapporten samt tillhandahåller ett särskilt yttrande om riktlinjerna för ersättningar till ledande befattningshavare, som de framlägger för årsstämman.

Nuvarande revisorer är Deloitte AB som valdes på årsstämman 2018 för en mandatperiod om fyra år. Jan Nilsson ansvarar för revisionen av Volvo och är huvudansvarig revisor.

Information om ersättning som Volvo betalade till revisorerna återfinns i års- och hållbarhetsredovisningens not 28 ”Ersättning till revisorer” i koncernens noter.

8 INTERN REVISION

Volvos funktion för internrevision, Corporate Audit, förser styrelsen och koncernledningen med oberoende, riskbaserad och objektiv säkringsverksamhet kopplad till effektiviteten av koncernens system för bolagsstyrning, riskhantering och kontroll. Corporate Audit bistår även med rådgivning. Corporate Audit hjälper koncernen att uppnå dess mål genom att använda ett systematiskt, disciplinerat tillvägagångssätt för att utvärdera och för att förbättra effektiviteten i riskhantering, kontroll- och styrningsprocesser.

Corporate Audit utför internrevisioner av utvalda fokusområden, identifierade genom en oberoende riskanalys som omfattar involvering av viktiga intressenter, information från tidigare revisioner samt information från övriga säkringsfunktioner inklusive de externa revisorerna. Denna revisionsplan är godkänd av revisionskommittén. Därutöver genomför Corporate Audit särskilda uppdrag som efterfrågas av ledningen och revisionskommittén. Revisionerna omfattar bland annat bedömningar om lämpligheten och effektiviteten i de processer inom koncernen som relaterar till verksamhetsstyrning och riskhantering samt utvärderingar avseende efterlevnad av riktlinjer och direktiv.

Chefen för Corporate Audit rapporterar direkt till den verkställande direktören, koncernens chefsjurist och styrelsens revisionskommitté.

För ytterligare information om den interna kontrollen avseende den finansiella rapporteringen, se sidorna 186–187.

9 STYRNINGSRAPPORTER OCH ORGANISATIONSSTRUKTUR

Volvokoncernens strategi

Volvokoncernens mission är att "Bidra till ökat välstånd genom transportlösningar". Volvokoncernen bidrar till ökat välstånd såväl socialt, miljömässigt och finansiellt, genom att sträva mot transport- och infrastrukturlösningar som är säkra, fossilfria och produktiva. Volvokoncernen driver transformationen i sin industri för att forma den värld vi vill leva i. Baserat på koncernens uppdaterade strategiska prioriteringar och Volvokoncernens 2030-ambitioner definierar varje affärsområde sin egen operationella plan. De långsiktiga planerna, såsom koncernens industriella och teknologiska planer är också viktiga delar av koncernens strategiska riktning. För mer information om Volvokoncernens strategi, se sidorna 8–16 i års- och hållbarhetsredovisningen.

Styrdokument

En annan viktig del i styrningen av koncernen är koncernens policies och direktiv, såsom uppförandekoden och policies om investeringar, finansiella risker, redovisning, finansiell kontroll och internrevision, vilka innehåller koncerngemensamma operationella och finansiella regler för verksamheten samt ansvars- och befogenhetsstrukturer.

Organisationsstruktur

Under 2020 var Volvokoncernens affärsverksamhet organiserad i tio affärsområden. Av dessa utgörs fyra av de varumärkesbaserade affärsområdena för lastbilar; Volvo Trucks, Renault Trucks, Mack Trucks och UD Trucks, samtliga med eget ansvar för resultat- och balansräkning för respektive verksamhet. Övriga affärsområden är Volvo Construction Equipment, Volvo Buses, Volvo Penta, ARQUUS, Volvo Financial Services (VFS) och Volvo Autonomous Solutions (VAS).

Koncernens lastbilsverksamhet är vidare organiserad i tre divisioner; Group Trucks Technology (GTT), Group Trucks Purchasing (GTP) and Group Trucks Operations (GTO).

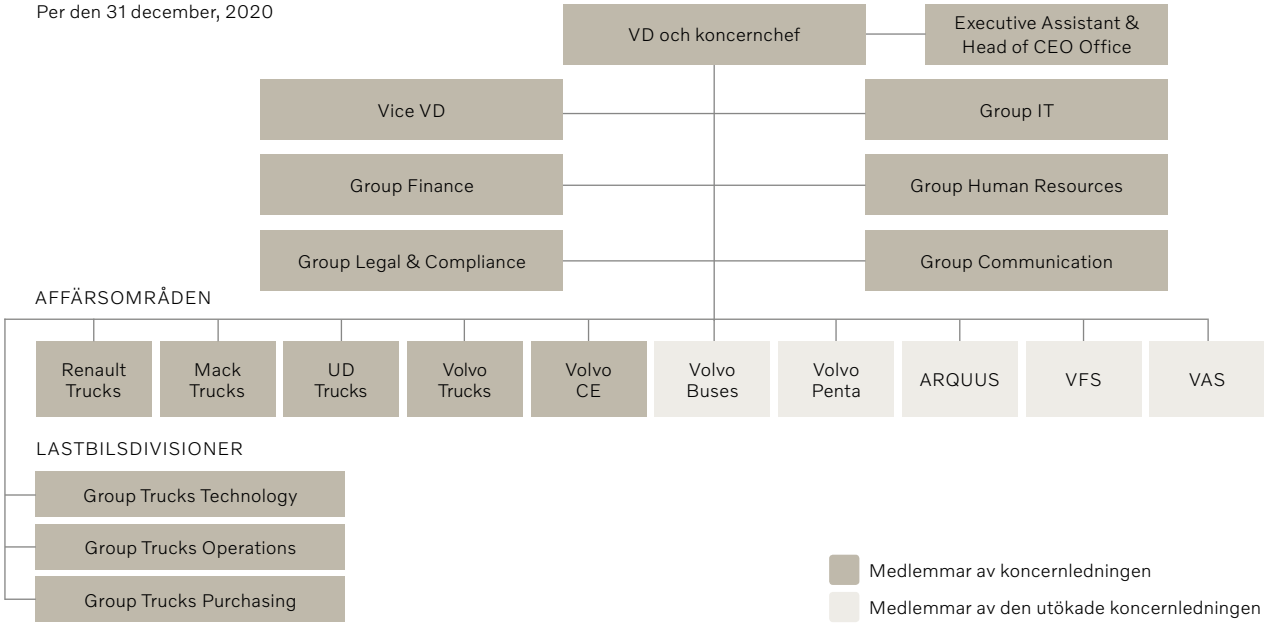
GTT har ett övergripande ansvar för produktutveckling av motorer, växellådor och lastbilar. GTP ansvarar för inköp inom koncernens lastbilsverksamhet och verksamheterna för motorer och växellådor samt för koncernens övriga inköp av varor och tjänster. GTO ansvarar för all produktion av lastbilar, koncernens motorer och växellådor samt för koncernens reservdelsförsörjning och logistikverksamhet. .

De fem stabsfunktionerna, Group Human Resources, Group Finance, Group Communication, Group Legal & Compliance och Group IT har till uppgift att ge stöd åt hela organisationen med expertkunskap inom respektive stabsfunktionsområde, att utveckla standarder för hela organisationen genom policies, direktiv och riktlinjer samt att tillhandahålla tjänster och/eller produkter till hela koncernen.

Med denna styrmodell kan Volvo dra nytta av synergieffekterna av globala organisationer för produktutveckling, inköp och tillverkning samtidigt som tydligt ledarskap och ansvar för respektive varumärke bibehålls för att säkerställa att kundernas behov tillgodoses. Målet med styrmodellen är att alla koncernens affärsområden ska drivas utifrån samma tydliga affärsmässiga principer där varje enhet kan följa och optimera sin egen resultatutveckling och kassaflödesgenerering på kort och lång sikt.

Den 28 januari 2021 meddelades att Volvokoncernen bildar ett nytt affärsområde med fokus på att accelerera elektrifiering. Affärsområdet, Volvo Energy, ska stärka Volvokoncernens kommersiella hantering av batterier över livscykeln samt kunderbjudandet av laddningsinfrastruktur. Med start i februari 2021, kommer det nya affärsområdet att ledas av Joachim Rosenberg som är medlem av Volvos koncernledning och ordförande för UD Trucks.

Volvokoncernens organisationsstruktur



10 KONCERNLEDNING OCH DEN UTÖKADE LEDNINGSGRUPPEN

Koncernledningen består av 15 medlemmar.

Utöver koncernchefen och vice verkställande direktören består koncernledningen av cheferna för koncernens stabsfunktioner, cheferna för affärsområdena Volvo Trucks, Renault Trucks, Mack Trucks, UD Trucks och Volvo Construction Equipment samt cheferna för lastbilsdivisionerna. Medlemmarna i koncernledningen rapporterar direkt till koncernchefen. Cheferna för affärsområdena Volvo Buses, Volvo Penta, ARQUUS, VFS och VAS rapporterar också direkt till koncernchefen och ingår i en utökad ledningsgrupp tillsammans med medlemmarna i koncernledningen.

Koncernchefen ansvarar för den löpande förvaltningen av Volvokoncernens verksamhet och har behörighet att fatta beslut i de frågor som inte kräver styrelsens godkännande. Koncernchefen leder den löpande verksamheten i koncernen huvudsakligen genom koncernledningen och den utökade ledningsgruppen.

I Product Board fattas viktiga beslut relaterade till koncernens produkt och teknologiportfölj.

I Quality Board hanteras kvalitetsrelaterade frågor i syfte att främja snabbt beslutsfattande, koordinering och kundfokus inom området.

På särskilda möten för Sales & Operations Planning (S&OP) fattas beslut om en produktions-plan som syftar till att optimera Volvokoncernens totala lönsamhet. Syftet med mötena är att balansera efterfrågan med leverantörskedjan, hantera kapacitet och ge direktiv för koncernens verksamheter för försäljning och produktion.

Varje affärsområde har kvartalsvisa möten (s.k. ”business review meetings”) där viktiga beslut för respektive affärsområde fattas.

Genom ovan nämnda organ sker styrning och uppföljning av koncernens finansiella utveckling, strategier och mål, samt fattas beslut om bland annat investeringar.

Ersättning till koncernledningen

Årsstämman i AB Volvo ska, åtminstone vart fjärde år, besluta om riktlinjer för ersättning till koncernledningen, efter förslag från styrelsen. Information om de ersättningsriktlinjer som antogs av årsstämman 2020 återfinns i års- och hållbarhetsredovisningens not 27 ”Personal” i koncernens noter i års- och hållbarhetsrapporten.

Förändringar i koncernledningen och den utökade ledningsgruppen

Den 1 januari 2020, tillträdde Scott Rafkin befattningen Executive Vice President och Chief Digital Officer och blev därmed medlem av koncernledningen. Nils Jaeger, chef för det nya affärsområdet VAS, blev medlem av den utökade ledningsgruppen den 1 januari 2020. Marcio Pedroso tillträdde befattningen som chef för Volvo Financial Services den 16 mars 2020, då han också blev medlem av den utökade ledningsgruppen. Heléne Mellquist tillträdde befattningen som chef för Volvo Penta och blev därmed medlem av den utökade ledningsgruppen den 1 september 2020. Jens Holtinger ersatte Jan Ohlsson i hans befattning som Executive Vice President GTO den 1 oktober 2020, så han också blev medlem av koncernledningen. Slutligen, Anna Westerberg ersatte Håkan Agnevall som chef för Volvo Bussar den 1 februari 2021, då hon även blev medlem av den utökade ledningsgruppen.

Hållbarhets- och klimatarbete

Den organisationsstruktur som beskrivs i denna bolagsstyrningsrapport är tillämplig för samtliga Volvokoncernens strategiska frågor, inklusive klimat- och hållbarhetsfrågor. Volvokoncernen har en integrerad strategi för att säkerställa att frågor relaterade till hållbarhet tas i beaktande i allt relevant beslutsfattande. Möjligheter och risker identifieras inom respektive affärsområde framförallt genom statlig reglering, teknologiutveckling, kundnöjdhet och fysiska risker som är integrerade i övriga riskperspektiv.

Tvärfunktionella arbetsgrupper såsom Product Board, Human Rights Board, People Board och Environmental Committee förbereder och koordinerar frågor för beslut på koncernlednings- respektive styrelsenivå. I arbetsgrupperna finns, beroende på aktuell fråga, företrädare från relevanta affärsområden och lastbilsdivisioner representerade. Klimatrelaterade möjligheter och risker diskuteras bland annat i Product Board, framförallt som en del av omställningen mot fossilfria transporter.

KONCERNLEDNING

	Martin Lundstedt *Verkställande direktör och koncernchef*	**Jan Gurander** *Vice VD*	**Roger Alm** *Executive Vice President Volvo Group och President Volvo Trucks*	**Bruno Blin** *Executive Vice President Volvo Group och President Renault Trucks*	**Sofia Frändberg** *Executive Vice President Group Legal & Compliance och General Counsel*	**Andrea Fuder** *Executive Vice President Volvo Group Trucks Purchasing och Chief Purchasing Officer*	**Jens Holtinger** *Executive Vice President Group Trucks Operations*
Utbildning	Civilingenjör.	Civilekonom.		MBA.	Jur kand.	MSc och MBA.	Civilingenjör, maskinteknik, Chalmers tekniska högskola.
Född	1967	1961	1962	1963	1964	1967	1970
Huvudsaklig arbetslivserfarenhet	Verkställande direktör och koncernchef. Medlem av Volvos koncernledning sedan oktober 2015. Verkställande direktör och koncernchef Scania 2012–2015. Innan dess ledande befattningar inom Scania sedan 1992. Ordförande i FN:s rådgivande panel för hållbara transporter 2015–2016.	Deputy CEO & CFO 2016–2018. CFO & Executive Vice President Volvo Group 2014–2016. CFO & Senior Vice President Finance Volvo Car Corporation 2011–2013. CFO MAN Diesel & Turbo SE 2010. CFO MAN Diesel SE 2008–2009. Group Vice President och CFO Scania AB 2001–2006. President of Business Unit Finance AB Volvo 1999–2001. Senior Vice President & Finance Director Scania AB 1998–1999. Medlem av Volvos koncernledning sedan 2014. Verksam inom Volvo 1999–2001 och sedan 2014.	Senior Vice President Volvo Trucks Europe 2016–2018. Senior Vice President Volvo Group Trucks Northern Europe 2015–2016. President Volvo Group Trucks Latin America 2012–2014. President Volvo Trucks Latin America 2010-2011. Managing Director Volvo Trucks, Region East 2004–2009. Verksam inom Volvo sedan 1989. Medlem av Volvos koncernledning sedan januari 2019.	Efter att ha arbetat i flera företag inom tillverknings-, kvalitets- och inköpsområdena började han på Renault Trucks Purchasing 1999. Har innehaft flera ledande befattningar under åren, senast som Senior Vice President Group Truck Sales South Europe sedan januari 2013–2016 och dessförinnan Senior Vice President Volvo Group Purchasing. Medlem av Volvos koncernledning sedan mars 2016. Verksam inom Volvo sedan 1999.	Ansvarig för Group Legal & Compliance och chefsjurist i Volvokoncernen sedan april 2013. Chef för Corporate Legal AB Volvo 1998–2013. Corporate Legal Counsel AB Volvo 1994–1997. Medlem av Volvos koncernledning sedan april 2013. Verksam inom Volvo sedan 1994.	Har arbetat inom kvalitet och logistik och har innehaft ett antal ledande befattningar inom Volkswagens inköpsorganisation. Ansvarig för inköp på Scania 2012–2016. Medlem av Volvos koncernledning sedan 2017. Verksam inom Volvo sedan 2017.	Har innehaft flera ledande befattningar inom Volvokoncernen. Senior Vice President Europe & Brazil Manufacturing Group Trucks Operations 2016-2020. Vice President Powertrain Production Skövde Plant 2012-2016. Medlem av Volvos koncernledning sedan oktober 2020.
Styrelseuppdrag	Ordförande i Permobil AB. Ledamot i ACEA Commercial Vehicle och i Concentric AB. Medlem i Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademien (IVA).	Ledamot i Teknikföretagen och Skanska AB.			Sekreterare i AB Volvos styrelse sedan april 2013.	Ledamot i Tysk-Svenska Handelskammaren.	
Innehav i Volvo, eget och närståendes	191.884 B-aktier.	73.825 B-aktier.	398 A-aktier, 15.034 B-aktier.	25.165 B-aktier.	1.738 A-aktier, 54.212 B-aktier.	1.600 A-aktier, 36.348 B-aktier.	13.652 B-aktier.

Melker Jernberg *Executive Vice President Volvo Group och President Volvo Construction Equipment*	**Diana Niu** *Executive Vice President Group Human Resources*	**Scott Rafkin** *Executive Vice President och Chief Digital Officer*	**Joachim Rosenberg** *Executive Vice President Volvo Group och Chairman of UD Trucks*	**Lars Stenqvist** *Executive Vice President Group Trucks Technology*	**Martin Weissburg** *Executive Vice President Volvo Group och President Mack Trucks*	**Kina Wileke** *Executive Vice President Group Communication*	**Jan Ytterberg** *Executive Vice President Volvo Group och CFO*
Civilingenjör maskinteknik.	MBA och kandidatexamen i ekonomi.	BBA (Bachelors in Business Administration), University of Massachusetts at Amherst.	Civilingenjör, civilekonom, ekonomie magister.	Civilingenjör.	Civilekonom. BSc Industrial Management.	Magisterexamen i journalistik.	Civilekonom.
1968	1966	1969	1970	1967	1962	1974	1961
VD och koncernchef Höganäs AB 2014–2017. Executive Vice President EMEA vid SSAB 2011–2014. Har haft ett flertal befattningar på Scania AB sedan 1989, senast som Senior Vice President Buses and Coaches Scania AB 2007–2011. Medlem av Volvos koncernledning sedan januari 2018.	Verksam inom Volvo sedan februari 2005 med ledande befattningar, SVP HR, inom två affärsområden, Trucks Asia Pacific och Volvo Construction Equipment. Arbetade på Ericsson från juli 1993 till januari 2005 i ett antal ledande positioner. Medlem av Volvos koncernledning sedan januari 2019.	Executive Vice President och Chief Digital Officer för Volvo Group sedan 2020. President i Volvo Financial Services 2014–2019. Financial Officer i Volvo Financial Services 2010–2014. Senior Vice President Global Operations Volvo Financial Services 2003–2009. Senior Vice President Risk Volvo Financial Services 2001–2002. Före 2001, innehade Scott flertalet ledande positioner inom Volvo Car Finance North America. Innan Scotts tid hos Volvo var han Business Assurance och Capital Markets Manager hos Coopers & Lybrand LLC (företag som sedermera blev del av PriceWaterhouseCoopers).	Executive Vice President Volvo Group and Chairman UD Trucks 2016-. Executive Vice President Group Trucks Sales 2015–2016. Executive Vice President Group Trucks Sales & Marketing APAC 2012–2014. President Volvo Group Asia Truck Operations 2007–2011. Vice President Volvo Group Alliance Office 2007. Vice President Volvo Powertrain 2005–2007. Konsult hos McKinsey & Company 1996–2004. Medlem av Volvos koncernledning sedan 2012. Verksam inom Volvo sedan 2005.	Executive Vice President Group Trucks Technology och Volvo Group Chief Technology Officer sedan oktober 2016. Chef för R&D och CTO på Volkswagen Truck & Buss 2015–2016. Senior Vice President Vehicle Definition R&D på Scania 2007–2015. Innan dess ledande befattningar inom Scania sedan 1992. Medlem av Volvos koncernledning sedan 10 oktober 2016. Verksam inom Volvo sedan oktober 2016.	President Mack Trucks sedan 2018. President Volvo Construction Equipment 2014–2017. President & CEO Volvo Financial Service 2010–2014. President Volvo Financial Services Americas 2005–2010. Innan Volvo, President Woodard LLC, President Great Dane Financial Services och Senior Vice President ORIX. Medlem Group Executive Team 2010–2014. Medlem av Volvos koncernledning sedan mars 2016.	Ansvarig för Group Communications sedan 2018. Verksam inom Volvo-koncernen sedan 2008, senast som Senior Vice President Brand, Communication & Marketing Volvo Penta 2016–2017, Senior Vice President External Corporate Communication Volvo Group 2012–2016 och CEO Communication Volvo Group 2008–2012. Har innehaft ett antal olika befattningar inom TV4-Gruppen 1998–2008. Medlem av Volvos koncernledning sedan januari 2018.	CFO Husqvarna Group 2015–2018. Executive Vice President and CFO, Scania Group 2006–2015. Innan dess olika befattningar inom ekonomi och finans, Scania Group 1987–2006. Medlem av Volvos koncernledning sedan november 2018.
						Ledamot i Internationella Handelskammaren (ICC), Sverige.	
17.277 B-aktier.	46.022 B-aktier.	45.120 B-aktier.	87 A-aktier, 190.143 B-aktier.	23.789 B-aktier.	111.863 B-aktier.	344 A-aktier, 14.956 B-aktier.	9.031 B-aktier.

UTÖKADE LEDNINGSGRUPPEN

	Nils Jaeger *President Volvo Autonomous Solution*	**Emmanuel Levacher** *President ARQUUS*	**Heléne Mellquist** *President Volvo Penta*	**Marcio Pedroso** *President Volvo Financial Services*	**Anna Westerberg** *President Volvo Bussar*
Född	1969	1962	1964	1968	1975
Huvudsaklig arbetslivserfarenhet	Fram till 2019, President Volvo Financial Services EMEA. Flertalet befattningar inom John Deeres agriculture & turf-division och området för financial services, inklusive rollen som Vice President International Finance, Europe, CIS, N&M East, Northern Africa and Global Trade Finance	Under sina 30 år inom fordonsindustrin (Renault Trucks, Renault, Volvo), har Emmanuel innehaft flertalet strategiska och operationella funktioner i kontakt med marknaderna på fem kontinenter. Han är även byggt upp erfarenhet med franska och utländska regeringar, myndigheter och offentliga och diplomatiska institutioner.	2019-2020, Senior Vice President Volvo Trucks Europe, 2016–2019 Senior Vice President Volvo Trucks International och 2012–2016 verkställande direktör i TransAtlantic AB. 1998–2011 har Heléne haft flera ledande befattningar inom Volvokoncernen.	Mellan 2015 och 2019 President Volvo Financial Services Americas. President Volvo Financial Services Brazil and Chile 2011-2014. Vice President Latin America Markets för Volvo Financial Services 2010-2011. Innehaft en rad chefspositioner och specialuppdrag inom Volvo Group Americas och Europe under 2001-2010. Innan 2001 innehade Marcio flertalet ledarskapsbefattningar utanför Volvo inom insurance och corporate finance.	Senior Vice President, Volvo Group Connected Solutions 2017. Innan-2021 dess President Volvo Group Venture Capital, sedan 2014 Vice President, Product Management Industrial, Volvo Penta. Verksam inom Volvokoncernen sedan 2009.

11 INTERN KONTROLL AVSEENDE DEN FINANSIELLA RAPPORTERINGEN

Styrelsen ansvarar enligt den svenska aktiebolagslagen och Koden för den interna kontrollen. Syftet med denna beskrivning är att ge aktieägarna och övriga intressenter en förståelse för hur den interna kontrollen är organiserad i Volvo vad beträffar den finansiella rapporteringen. Beskrivningen har utformats i enlighet med årsredovisningslagen och beskrivningen är därmed begränsad till intern kontroll avseende den finansiella rapporteringen.

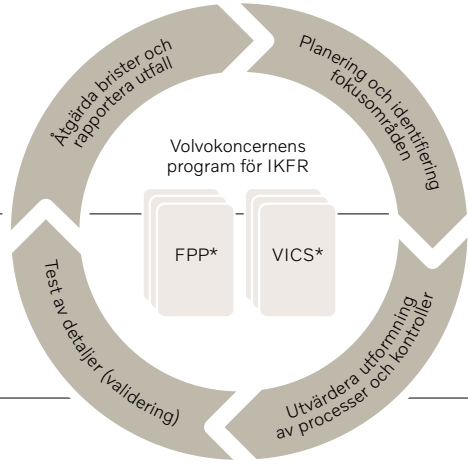
Inledning

Volvo har en funktion för intern kontroll som har till syfte att stödja ledningen så att den löpande kan tillse god intern kontroll avseende den finansiella rapporteringen. Arbetet som bedrivs genom denna funktion grundar sig i huvudsak på att säkerställa efterlevnad av direktiv och riktlinjer och att skapa goda förutsättningar för kontrollaktiviteter i väsentliga processer relaterade till den finansiella rapporteringen. Revisionskommittén informeras regelbundet om resultatet av det arbete som funktionen för intern kontroll inom Volvo bedriver rörande risker, kontrollaktiviteter och uppföljning i den finansiella rapporteringen.

Volvo har vidare en internrevisionsfunktion som, bland annat, oberoende granskar att bolag i koncernen efterlever de principer och regler som återfinns i koncernens direktiv, riktlinjer och instruktioner för finansiell rapportering. Chefen för internrevisionsfunktionen rapporterar direkt till koncernchefen, till koncernens chefsjurist samt till styrelsens revisionskommitté.

Kontrollmiljö

Grundläggande för Volvos kontrollmiljö är den företagskultur som är etablerad i koncernen och som ledare och anställda verkar i. Volvo arbetar aktivt med kommunikation och utbildning avseende bolagets värde-



Volvokoncernens program för intern kontroll
Årlig utvärdering av effektiviteten i den interna kontrollen avseende finansiell rapportering (IKFR).
* FPP – Financial Policies and Procedures och VICS – Volvo Internal Control Standard.

grunder som beskrivs i bland annat koncernens Uppförandekod, för att säkerställa verksamheten i organisationen genomsyras av god etik och integritet samt är i enlighet med lag.

Grundstommen i den interna kontrollen över den finansiella rapporteringen byggs upp kring koncernens direktiv, riktlinjer och instruktioner samt organisationens ansvars- och befogenhetsstruktur. Principer för Volvos interna kontroll samt direktiv och riktlinjer för den finansiella rapporteringen finns samlade i Volvo Group Management System, ett koncernövergripande ledningssystem som bland annat innehåller koncernens instruktioner, regler och principer.

Riskbedömning

Risker avseende den finansiella rapporteringen utvärderas och övervakas av styrelsen genom dess revisionskommitté, genom att identifiera väsentliga risker och hur de ska hanteras och motverkas. Bedömningen av vilken grad av risk som föreligger för att det ska uppstå felaktigheter i den finansiella rapporteringen sker utifrån en rad kriterier, till exempel redovisningsprincipernas komplexitet, värderingsprinciper av tillgångar och skulder, komplexa eller förändrade affärsförhållanden, etc. De identifierade riskerna tillsammans med erforderliga mitigerande kontrollmål samlas i ett ramverk för intern kontroll avseende finansiell rapportering, Volvo Internal Control Standard (VICS).

Kontrollaktiviteter

Förutom styrelsen och dess revisionskommitté utgör ledningsgrupperna och andra beslutsorgan i koncernen övergripande kontrollorgan. Affärsprocesserna är designade för att säkerställa att eventuella felaktigheter eller avvikelser i den finansiella rapporteringen förebyggs, upptäcks och korrigeras genom att inkludera kontrollaktiviteter som svarar mot de kontrollmål som definierats i VICS ramverket. Kontrollaktiviteter sträcker sig från allt mellan granskning av resultatutfall jämfört med tidigare perioder och prognoser på ledningsgruppsmöten till specifika kontoavstämningar och analyser i de löpande processerna för den finansiella rapporteringen.

Information och kommunikation

Riktlinjer och instruktioner avseende den finansiella rapporteringen uppdateras och kommuniceras löpande från ledningen till samtliga berörda anställda. Koncernens redovisningsfunktion har ett direkt operativt ansvar för den löpande finansiella redovisningen och arbetar för att säkerställa en likformig tillämpning av koncernens riktlinjer, principer och instruktioner för den finansiella rapporteringen samt att identifiera och kommunicera brister och förbättringsområden i processer för den finansiella rapporteringen.

Uppföljning

Det löpande ansvaret för uppföljning ligger inom koncernens redovisningsfunktion. Därutöver genomför funktionerna för internrevision och intern kontroll granskning och uppföljning i enlighet med vad som anges i inledningen av denna beskrivning. Mer specifikt bedriver och koordinerar funktionen intern kontroll utvärderingsaktiviteter genom Volvo Group Internal Control Programme, vilket syftar till att årligen systematiskt utvärdera kvaliteten av den interna kontrollen över finansiell rapportering. En utvärderingsplan fastställs årligen och presenteras för revisionskommittén.

Detta utvärderingsprogram innefattar tre huvudsakliga områden:

1. Koncernövergripande kontroller: Självutvärderingsprocedur som genomförs av ledningsgrupper på såväl affärsområdes-/koncernfunktion som bolagsnivå. De områden som utvärderas är främst efterlevnad av koncernens finansiella direktiv och koncernens uppförandekod.
2. Processkontroller på transaktionsnivå: Processer relaterade till den finansiella rapporteringen utvärderas genom testning av rutiner/kontroller baserat på ramverket för intern kontroll över finansiell rapportering, Volvo Internal Control Standards (VICS).
3. Generella IT-kontroller: Processer för underhåll, utveckling och behörighetsadministration avseende finansiella applikationer utvärderas genom testning av rutiner/kontroller.

Resultat av utvärderingsaktiviteter rapporteras till koncernens ledning samt till revisionskommittén. Under 2020 har funktionen för intern kontroll avlagt rapport till revisionskommittén vid två tillfällen[1] avseende årsplan, uppföljning av utestående punkter och slutlig bedömning av kontrollmiljön.

Göteborg den 25 februari 2021

AB Volvo (publ)
Styrelsen

1 Under 2020 rapporterade funktionen för intern kontroll endast två gånger till revisionskommittén, på grund av ändrad frekvens och innehåll i rapporteringen.

REVISORS YTTRANDE OM BOLAGSSTYRNINGSRAPPORTEN

Till bolagsstämman i AB Volvo, org.nr 556012-5790

Uppdrag och ansvarsfördelning

Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten för räkenskapsåret 2020-01-01–2020-12-31 på sidorna 172–187 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Granskningens inriktning och omfattning

Vår granskning har skett enligt FARs uttalande RevU 16 Revisorns granskning av bolagsstyrningsrapporten. Detta innebär att vår granskning av bolagsstyrningsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för våra uttalanden.

Uttalande

En bolagsstyrningsrapport har upprättats. Upplysningar i enlighet med 6 kap. 6 § andra stycket punkterna 2–6 årsredovisningslagen samt 7 kap. 31 § andra stycket samma lag är förenliga med årsredovisningen och koncernredovisningen samt är i överensstämmelse med årsredovisningslagen.

Göteborg den 25 februari 2021

Deloitte AB

Jan Nilsson
Auktoriserad revisor

FÖRSLAG TILL RIKTLINJER FÖR ERSÄTTNING TILL LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE

Styrelsen för AB Volvos förslag till riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare

Dessa riktlinjer (AB Volvos ersättningspolicy) avser ersättning och andra anställningsvillkor för Volvokoncernens ledning (ledande befattningshavare).

Riktlinjerna är framåtblickande, vilket innebär att de ska tillämpas på ersättningar som avtalas, och förändringar som görs i redan avtalade ersättningar, efter att dessa föreslagna riktlinjer antagits av årsstämman 2021. Riktlinjerna omfattar inte ersättningar som beslutas av bolagsstämman. Nya aktierelaterade incitamentsprogram beslutas i förekommande fall av bolagsstämman, men något sådant program föreslås inte för närvarande.

Riktlinjernas främjande av Volvokoncernens affärsstrategi, långsiktiga intressen och hållbarhet

En framgångsrik implementering av Volvokoncernens affärsstrategi och tillvaratagandet av koncernens långsiktiga intressen, inklusive dess hållbarhet, förutsätter att koncernen kan rekrytera, behålla och utveckla högre chefer. Dessa riktlinjer möjliggör för AB Volvo att kunna erbjuda ledande befattningshavare en konkurrenskraftig totalersättning. Ytterligare information om Volvokoncernens affärsstrategi finns tillgänglig i Volvokoncernens års- och hållbarhetsrapport.

Ersättningsformer

Volvokoncernens ersättning till ledande befattningshavare ska bestå av följande komponenter: grundlön, kort- respektive långfristig rörlig ersättning, pensionsförmåner och andra förmåner.

Kortfristig rörlig ersättning får, såvitt avser den verkställande direktören, uppgå till högst 100 procent av grundlönen och, såvitt avser övriga ledande befattningshavare, högst 80 procent av grundlönen.

Långfristig rörlig ersättning får, såvitt avser den verkställande direktören, uppgå till högst 100 procent av grundlönen och, såvitt avser övriga ledande befattningshavare, högst 80 procent av grundlönen. Det nuvarande långfristiga incitamentsprogrammet för koncernens högsta chefer, inklusive de ledande befattningshavarna, introducerades i samband med årsstämman 2016. Programmets syfte är att främja långsiktigt värdeskapande och stärka intressegemenskapen mellan koncernens högsta chefer och aktieägarna. Detta uppnås genom att programmet, som utgår från en fyraårig cykel, har en prestationsbaserad årlig tilldelning som investeras i Volvoaktier med ett obligatoriskt krav att behålla aktierna i tre år. Det blir ingen utbetalning under det långfristiga incitamentsprogrammet om den årsstämma som äger rum året efter prestationsåret beslutar att inte göra någon utdelning till aktieägarna. Programmet finansieras årligen genom en tilldelning baserad på prestationsmål fastställda av styrelsen. Nettoutfallet (efter skatt) av betalningen måste omedelbart investeras i AB Volvo-aktier, som sedan måste behållas i minst tre år. På detta sätt kommer de ledande befattningshavarna bygga upp ett aktieinnehav i bolaget och samtidigt t ha ett långsiktigt intresse i aktiernas värdeutveckling. Vid utgången av treårsperioden får de ledande befattningshavarna avyttra aktier förutsatt att de då uppfyller kravet på innehav av aktier. Kravet innebär att verkställande direktören ska inneha aktier värda minst två bruttoårslöner och övriga ledande befattningshavare aktier värda minst en bruttoårslön. Innehavskraven för ledande befattningshavare ska upphöra om den ledande befattningshavarens anställning upphör, och styrelsen får medge andra undantag från kraven efter vad styrelsen bedömer vara lämpligt.

Ytterligare kontantersättning får utgå under extraordinära omständigheter förutsatt att sådana särskilda arrangemang är tidsbegränsade och endast görs på individnivå i syfte att rekrytera eller behålla ledande befattningshavare eller som ersättning för extraordinära insatser utanför individens ordinarie uppgifter. Sådan ersättning får inte överstiga ett belopp motsvarande 100 procent av den årliga grundlönen. Beslut om sådan ersättning ska fattas av styrelsen på förslag av ersättningskommittén.

Pensionsförmåner till verkställande direktören ska baseras på en premiebestämd pensionsplan. Den pensionsgrundande lönen ska omfatta grundlön och kortfristig rörlig ersättning. Pensionsavsättningarna till verkställande direktören hänförliga till den årliga grundlönen ska inte uppgå till mer än 35 procent av grundlönen.

Andra förmåner kan inkludera t.ex. livförsäkring, sjukvårdsförsäkring och bilförmån. Premier och andra kostnader hänförliga till sådana förmåner får inte uppgå till mer än 3 procent av verkställande direktörens årliga grundlön.

För andra ledande befattningshavare ska utbetalning av pensionsförmåner baseras på en premiebestämd pensionsplan med undantag för de fall där lag eller kollektivavtal kräver en förmånsbestämd pension. Den pensionsgrundande lönen ska inkludera grundlön och, när lag eller kollektivavtal så kräver, kortfristiga ersättningar. De totala pensionsavsättningarna till andra ledande befattningshavare ska inte uppgå till mer än 35 procent av grundlönen, om inte en högre procentsats uppkommer på grund av lag eller kollektivavtal.

Andra förmåner kan inkludera t.ex. livförsäkring, sjukvårdsförsäkring och bilförmån. Premier och andra kostnader hänförliga till sådana förmåner får inte uppgå till mer än 10 procent av den årliga grundlönen för övriga ledande befattningshavare.

Ersättning till ledande befattningshavare som är bosatta utanför Sverige eller som är bosatta i Sverige men har väsentlig anknytning till eller har varit bosatta i ett annat land än Sverige kan bli vederbörligen anpassad för att följa tvingande regler eller lokal praxis, varvid dessa riktlinjers övergripande ändamål så långt som möjligt ska tillgodoses.

Utöver ersättning enligt ovan kan ledande befattningshavare som flyttar för eller med en befattning eller som arbetar i flera länder även erhålla ersättning och förmåner som är rimliga med hänsyn till de särskilda omständigheter som följer av sådana arrangemang, varvid hänsyn ska tas till dessa riktlinjers övergripande ändamål samt allmänna riktlinjer och rutiner för gränsöverskridande arbete inom Volvokoncernen.

Upphörande av anställning

Vid upphörande av en ledande befattningshavares anställning får uppsägningstiden vara högst tolv månader. Grundlönen under uppsägningstiden och avgångsvederlag får sammantaget inte överstiga ett belopp motsvarande grundlönen för två år.

För ledande befattningshavare som är bosatta utanför Sverige eller som är bosatta i Sverige men har väsentlig anknytning till eller har varit bosatta i ett annat land än Sverige får erbjudas uppsägningstid och avgångsvederlag som är skäliga mot bakgrund av de särskilda omständigheterna, varvid hänsyn ska tas till dessa riktlinjers övergripande ändamål samt allmänna riktlinjer och rutiner inom Volvokoncernen.

Kriterier för utdelning av rörlig kontantersättning m.m.
Kort- och långfristig rörlig ersättning ska vara kopplad till förutbestämda och mätbara kriterier. Kriterierna – som exempelvis kan vara knutna till EBIT, kassaflöde, avkastning på investerat kapital eller liknande nyckeltal eller hållbarhetsmål – ska vara utformade för att främja Volvokoncernens strategi och långsiktiga värdeskapande samt stärka kopplingen mellan uppnådda prestationsmål och utfall. Kriterierna för kortfristig och långfristig rörlig ersättning ska fastställas årligen av styrelsen, och i vilken utsträckning kriterierna uppfyllts ska bedömas över årliga mätperioder.

I vilken utsträckning kriterierna för tilldelning av rörlig ersättning har uppfyllts ska fastställas när den relevanta mätperioden avslutats. Styrelsen ansvarar för att fastställa rörlig ersättning till samtliga ledande befattningshavare.

Återbetalning och justeringar
Ledande befattningshavare som deltar i Volvokoncernens nuvarande kortfristiga och långfristiga incitamentsprogram är skyldiga att, under vissa omständigheter och under viss tid, återbetala hela eller delar av redan utbetalad rörlig ersättning om utbetalning skett av misstag eller baserats på avsiktligt förfalskad data eller i händelse av en väsentlig justering av Volvokoncernens finansiella resultat. Vidare får styrelsen besluta om ändringar av utbetalningar enligt incitamentsprogram (innan utbetalning skett) när extraordinära omständigheter föreligger eller för att justera för oförutsedda engångshändelser.

Lön och anställningsvillkor för anställda
Vid beredningen av styrelsens förslag till dessa ersättningsriktlinjer har styrelsen beaktat att de förmåner som erbjuds till ledande befattningshavare behöver ligga i linje med de allmänna strukturer som tillämpas för AB Volvos anställda, på nivåer som är konkurrenskraftiga på marknaden. Således har lön och anställningsvillkor för andra anställda inom AB Volvo beaktats genom att information om detta inkluderats i ersättningskommitténs och styrelsens beslutsunderlag vid bedömningen av om dessa riktlinjer och de begränsningar som följer av dem är rimliga.

Beslutsprocessen för att fastställa, se över och genomföra riktlinjerna
Styrelsen har inrättat en ersättningskommitté. I kommitténs uppgifter ingår att bereda styrelsens beslut om förslag till riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare. Styrelsen ska upprätta förslag till nya riktlinjer åtminstone vart fjärde år och lägga fram förslaget för beslut vid bolagsstämman. Riktlinjerna ska gälla till dess att nya riktlinjer antagits av bolagsstämman. Ersättningskommittén ska även följa och utvärdera program för rörliga ersättningar för ledande befattningshavare, tillämpningen av riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare samt gällande ersättningsstrukturer och ersättningsnivåer inom koncernen. Ersättningskommitténs ledamöter är oberoende i förhållande till AB Volvo och dess bolagsledning. Vid styrelsens behandling av och beslut i ersättningsrelaterade frågor närvarar inte verkställande direktören eller andra personer i bolagsledningen, i den mån de berörs av frågorna.

Frångående av riktlinjerna
Styrelsen får besluta att tillfälligt frångå riktlinjerna helt eller delvis, om det i ett enskilt fall finns särskilda skäl för det och ett avsteg är nödvändigt för att tillgodose Volvokoncernens långsiktiga intressen, inklusive dess hållbarhet, eller för att säkerställa koncernens ekonomiska bärkraft. Som angivits ovan ingår det i ersättningskommitténs uppgifter att bereda styrelsens beslut i ersättningsfrågor, vilket innefattar eventuella beslut om avsteg från riktlinjerna.

Beskrivning av betydande förändringar av riktlinjerna och hur aktieägarnas synpunkter har tagits i beaktande
Under 2020 har ersättningskommittén och styrelsen haft såväl enskilda som gemensamma samtal med aktieägare, och har följt upp kommentarer och frågor som mottagits från aktieägare i samband med årsstämman i juni 2020 eller annars under året. För ytterligare information, vänligen se avsnittet Beaktande av aktieägares synpunkter i Ersättningsrapporten 2020. Ersättningskommittén och styrelsen har för 2021 och framåt beslutat föreslå en förändring av bolagets pensionsåtagande i förhållande till dess verkställande direktör, vice verkställande direktör samt övriga ledande befattningshavare bosatta i Sverige, med syfte att förenkla pensionsåtagandena samt att få dem mer i linje med gällande pensionsplaner för motsvarande individer på den svenska marknaden, utan att materiellt ändra ersättningen från ett finansiellt perspektiv. Eftersom riktlinjerna är framåtblickande gäller förändringarna för nya anställningsavtal som ingås efter godkännande av de reviderade riktlinjerna av årsstämman 2021 och, för befintliga anställningsavtal, om förändringarna godkänns av berörda ledande befattningshavare.

Ytterligare information rörande ersättning till ledande befattningshavare inom Volvokoncernen finns i Volvokoncernens års- och hållbarhetsredovisning.

FÖRSLAG TILL VINSTFÖRDELNING

AB Volvo	Kronor
Kvarstående vinstmedel	53.320.235.368,24
Tillkommer nettoresultat för 2020	1.480.480.229,43
Summa fritt eget kapital	**54.800.715.597,67**

Styrelsen föreslår att ovanstående belopp disponeras enligt följande:

	Kronor
Till aktieägarna utdelas 6,00 kronor per aktie och en extra utdelning med 9,00 kronor per aktie, totalt	30.501.781.260,00
Till nästa år överföres	24.298.934.337,67
Summa	**54.800.715.597,67**

Som avstämningsdag för rätt att erhålla vinstutdelning föreslås tisdagen den 6 april 2021.

Med anledning av att styrelsen föreslår att årsstämman den 31 mars 2021 beslutar om en ordinarie utdelning med 6,00 kronor per aktie och en extra utdelning med 9,00 kronor per aktie, får styrelsen härmed avge följande yttrande enligt 18 kap 4 § aktiebolagslagen.

Styrelsen finner att full täckning finns för bolagets bundna egna kapital efter föreslagen utdelning. Styrelsen finner även att den föreslagna utdelningen är försvarlig med hänsyn till de parametrar som anges i 17 kap 3 § andra och tredje styckena i aktiebolagslagen. Styrelsen vill därvid framhålla följande:

Föreslagen utdelning reducerar bolagets soliditet från 78,0% till 65,2% och koncernens soliditet från 29,0% till 24,5%, beräknat per 31 december 2020. Styrelsen anser denna soliditet vara betryggande med beaktande av den bransch koncernen är verksam inom.

Enligt styrelsens uppfattning kommer den föreslagna utdelningen 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 utdelning förväntas 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 vilka kan ha betydelse för bolagets och koncernens finansiella ställning. Ingen omständighet har därvid framkommit som gör att föreslagen utdelning inte framstår som försvarlig.

Om årsstämman fattar beslut i enlighet med styrelsens förslag kommer 24.298.934.337,67 kronor att återstå av fritt eget kapital, beräknat per 31 december 2020.

Enligt styrelsens bedömning kommer bolagets och koncernens egna kapital efter föreslagen utdelning att vara tillräckligt stort i förhållande till verksamhetens art, omfattning och risker.

Styrelsen och verkställande direktören försäkrar att årsredovisningen har upprättats i enlighet med god redovisningssed, respektive koncernredovisningen har upprättats i enlighet med de internationella redovisningsstandarder som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1606/2002 av den 19 juli 2002 om tillämpning av internationella redovisningsstandarder, ger en rättvisande bild av företagets respektive koncernens ställning och resultat samt att förvaltningsberättelsen respektive koncernförvaltningsberättelsen ger en rättvisande översikt över utvecklingen av företagets respektive koncernens verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som företaget respektive de företag som ingår i koncernen står inför.

Göteborg den 25 februari 2021

Carl-Henric Svanberg
Styrelseordförande

Matti Alahuhta
Styrelseledamot

Eckhard Cordes
Styrelseledamot

Eric Elzvik
Styrelseledamot

James W. Griffith
Styrelseledamot

Kurt Jofs
Styrelseledamot

Martin Lundstedt
Verkställande direktör, koncernchef och styrelseledamot

Kathryn V. Marinello
Styrelseledamot

Martina Merz
Styrelseledamot

Hanne de Mora
Styrelseledamot

Helena Stjernholm
Styrelseledamot

Lars Ask
Styrelseledamot

Mats Henning
Styrelseledamot

Mikael Sällström
Styrelseledamot

Vår revisionsberättelse har avgivits den 25 februari 2021

Deloitte AB

Jan Nilsson
Auktoriserad revisor

REVISIONSBERÄTTELSE FÖR AB VOLVO (PUBL)

Till bolagsstämman i AB Volvo (publ)organisationsnummer 556012-5790

RAPPORT OM ÅRSREDOVISNINGEN OCH KONCERNREDOVISNINGEN

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för AB Volvo (publ) för räkenskapsåret 2020-01-01–2020-12-31 med undantag för hållbarhetsrapporten på sidan 76. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 40–149, 188–190 och 194–196 i detta dokument.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av moderbolagets finansiella ställning per den 31 december 2020 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av koncernens finansiella ställning per den 31 december 2020 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt International Financial Reporting Standards (IFRS), så som de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Våra uttalanden omfattar inte hållbarhetsrapporten på sidan 76. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och koncernen.

Våra uttalanden i denna rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen är förenliga med innehållet i den kompletterande rapport som har överlämnats till moderbolagets revisionsutskott i enlighet med Revisorsförordningens (537/2014/EU) artikel 11.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav. Detta innefattar att, baserat på vår bästa kunskap och övertygelse, inga förbjudna tjänster som avses i Revisorsförordningens (537/2014/EU) artikel 5.1 har tillhandahållits det granskade bolaget eller, i förekommande fall, dess moderföretag eller dess kontrollerade företag inom EU.

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

Särskilt betydelsefulla områden

Särskilt betydelsefulla områden för revisionen är de områden som enligt vår professionella bedömning var de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen för den aktuella perioden. Dessa områden behandlades inom ramen för revisionen av, och i vårt ställningstagande till, årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet, men vi gör inga separata uttalanden om dessa områden.

Nedskrivningsrisk för fordon som säljs med restvärdesåtagande

Riskbeskrivning

När försäljningen av ett fordon kombineras med ett restvärdesåtagande och kontroll avseende det sålda fordonet inte har överförts, redovisas försäljningen som operationell leasing och en tillgång redovisas i balansräkningen. Dessa tillgångar medför en risk att Volvokoncernen kan komma att behöva avyttra begagnade fordon med förlust om värdeutvecklingen för dessa produkter är sämre än vad som förutsågs vid kontraktets ingång. Vid bedömning av restvärdesrisker görs beräkningar av begagnade fordons framtida nettoförsäljningsvärde (verkligt värde). Redovisningsprinciperna för fordon som säljs med restvärdesåtagande och ledningens väsentliga bedömningar som tillämpas i förhållande till dessa beskrivs vidare i not 13 ”Materiella anläggningstillgångar” i koncernredovisningen.

Nettoförsäljningsvärden är beroende av situationen som råder på begagnatmarknaden när fordonen förväntas återlämnas. Bedömningen avseende det framtida nettoförsäljningsvärdet baseras på ett antal antaganden och innebär en hög grad av uppskattningar, till exempel avseende skick på de fordon som returneras och förväntade reparationskostnader, framtida prisutveckling på grund av ändrade marknadsförhållanden och distributionskanaler som används för slutlig försäljning av fordonen. Covid-19-pandemin påverkade marknaders utbud och efterfrågan vilket påverkade priserna på begagnade fordon negativt under delar av 2020 och även det förväntade nettoförsäljningsvärdet för begagnade fordon de kommande åren.

Granskningsåtgärder

Våra granskningsåtgärder innefattade, men var inte begränsade till:

- Utvärdera utformningen och implementationen av företagets relevanta interna kontroller inom processen för fastställande av nettoförsäljningsvärdet.
- Bedöma rimligheten i den metod som används vid fastställandet av nettoförsäljningsvärdet, inklusive utvärdering av ledningens skriftliga policyer, förfaranden och redovisningsmässiga bedömningar.
- Utföra granskningsåtgärder för att testa fullständighet och riktighet i den underliggande data och information som används av företaget vid fastställandet av nettoförsäljningsvärdet.
- Bedöma och ifrågasätta rimligheten i ledningens väsentliga antaganden i förhållande till nettoförsäljningsvärden för begagnade fordon baserat på aktuella marknadstrender och framtida marknadsutveckling och förväntade reparationskostnader och distributionskanaler. Ledningens bedömningar utvärderades utifrån förfrågningar och granskning av dokumentation som stöder viktiga antaganden och överväganden som ledningen gjort.

Reserv för förväntade kreditförluster för kundfinansieringsfordringar

Riskbeskrivning

Volvokoncernen tillämpar den förenklade modellen för förväntade kreditförluster för kundfinansieringsfordringar, under vilken reserver för förväntade kundförluster sätts av till ett belopp motsvarande förväntade kreditförluster under fordringens hela löptid. Reserven beaktas vid första redovisningstillfället och omvärderas sedan under fordringens löptid. Redovisningsprinciperna för förväntade kreditförluster och ledningens betydande bedömningar som tillämpats i förhållande till dessa beskrivs vidare i not 15 ”Kundfinansieringsfordringar” i koncernredovisningen.

För att bestämma storleken på reserven för förväntade kreditförluster för kundfinansieringsfordringar så krävs det att företagsledningen gör betydande bedömningar, inklusive antaganden avseende aktuella och prognostiserade marknadsförhållanden samt individuell bedömning av de största kunderna och affärssegmenten. Till följd av osäkerhet som orsakats av den pågående Covid-19-pandemin kan historisk information avseende kreditförluster, som används i modellen för förväntade kreditförluster för att förutse framtida kreditförluster, inte på ett tillfredsställande sätt

återspegla de rådande ekonomiska förhållandena på respektive marknad. Detta leder till en högre risk i företagets uppskattning av kundernas förväntade betalningsförmåga, samt andra kvalitativa bedömningar på grund av den höga graden av osäkerhet och subjektivitet i pandemins varaktighet och dess inverkan på kund- och affärssegment. Omförhandlingar har gjorts under året i kundavtal till följd av Covid-19 vilka förändrar betalningsvillkoren och därmed ytterligare ökar svårigheterna i företagets uppföljning av kunders betalningsförmåga samt möjligheten att identifiera tecken på betalningssvårigheter i den individuella bedömningen av kundernas ekonomiska ställning.

Granskningsåtgärder

Våra granskningsåtgärder innefattade, men var inte begränsade till:

- Utvärdera utformningen och testa implementation av företagets relevanta interna kontroller inom processen för förväntade kreditförluster för kundfinansieringsfordringar.
- Bedöma rimligheten i modellen för förväntade kreditförluster och den metod som används, inklusive granskning av företagets skriftliga policyer, förfaranden och redovisningsmässiga bedömningar.
- Involvera finansiella experter inom kreditvärdering med specifik kunskap och expertis för att utvärdera rimligheten i den metod som använts.
- Utföra granskningsåtgärder för att testa fullständigheten och riktigheten av den underliggande data och information som används i företagets modell för förväntade kreditförluster och bedömningar.
- Självständigt kontrollberäkna modellen för att säkerställa att resultatet är korrekt och genomföra tillbakablickande granskning för att bedöma tillförlitligheten i modellens historiska förmåga att uppskatta framtida kreditförluster.
- Bedöma och utmana rimligheten i företagsledningens väsentliga antaganden i förhållande till frekvens av förluster vid betalningsinställelser samt specifika justeringar gjorda av ledningen inklusive granskning av dokumentation som stöder viktiga antaganden och överväganden som ledningen gjort.

Avsättningar för förluster avseende anspråk från kunder och andra externa parter – EU:s konkurrensutredning

Riskbeskrivning

I juli 2016 träffade Europeiska Unionen och bolaget en uppgörelse avseende anklagelser om konkurrensbrott från Europeiska Unionen mot bolaget och andra bolag inom lastvagnstillverkningsindustrin. Som en följd av förlikningsbeslutet har bolaget mottagit och kan komma att fortsätta att motta skadeståndsanspråk från externa parter och kunder avseende hävdade förluster med anledning av det förfarande som förlikning har ingåtts för. Redovisningsprinciperna för avsättningar för juridiska tvister beskrivs närmare i not 21 ”Övriga avsättningar” i koncernredovisningen

Redovisningen och värderingen av avsättningar för sådana juridiska tvister är komplicerade, kräver juridiska experters input, och innefattar bedömning av potentiella framtida resultat av skadeståndsanspråk vilka i nuläget är osäkra. Med anledning av denna komplexitet, är värderingen av denna typ av avsättning till stor del påverkad av företagsledningens slutliga bedömningar och uppskattningar. Per 31 december 2020, har bolaget inte kunnat tillförlitligt uppskatta beloppet av en sådan framtida förpliktelse, som skulle kunna uppstå från dessa anspråk. Bolaget upplyser om detta i not 24 ”Eventualförpliktelser” till årsredovisningen.

Granskningsåtgärder

Våra granskningsåtgärder innefattade, men var inte begränsade till:

- Att föra diskussioner med ledningen och granska relevant dokumentation och utvärdera hur bolagets ledning och styrelse bedömt dessa skadeståndsanspråk.
- Att föra diskussioner med bolagets interna juridikavdelning och med bolagets externa juridiska rådgivare i syfte att skapa en förståelse avseende frågeställningar relevanta för skadeståndsanspråken.
- Genomgång av interna protokoll och relevanta bedömningar upprättade för företagsledningen för att säkerställa överensstämmelse i informationen vi mottagit.
- Utvärdera lämpligheten i bolagets slutliga bedömning.
- Bedöma tillräckligheten i lämnade upplysningar runt de juridiska processerna.

Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för den andra informationen. Den andra informationen består av ersättningsrapporten samt sidorna 1–39, 150–171 och 197–206 i detta dokument men innefattar inte årsredovisningen, koncernredovisningen och vår revisionsberättelse avseende dessa.

Vårt uttalande avseende årsredovisningen och koncernredovisningen omfattar inte denna information och vi gör inget uttalande med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen är det vårt ansvar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under revisionen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

Om vi, baserat på det arbete som har utförts avseende denna information, drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är vi skyldiga att rapportera detta. Vi har inget att rapportera i det avseendet.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen och koncernredovisningen upprättas och att de ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och, vad gäller koncernredovisningen, enligt IFRS så som de antagits av EU. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

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

Styrelsens revisionsutskott ska, utan att det påverkar styrelsens ansvar och uppgifter i övrigt, bland annat övervaka bolagets finansiella rapportering.

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

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen finns på Revisorsinspektionens webbplats: www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar. Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

RAPPORT OM ANDRA KRAV ENLIGT LAGAR OCH ANDRA FÖRFATTNINGAR

Uttalanden
Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för AB Volvo (publ) för räkenskapsåret 2020-01-01–2020-12-31 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

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

Grund för uttalanden
Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

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

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

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets och koncernens ekonomiska situation och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt. Verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

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

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

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

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

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av förvaltningen finns på Revisorsinspektionens webbplats: www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar. Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

Revisorns yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten
Det är styrelsen som har ansvaret för hållbarhetsrapporten på sidan 76 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Vår granskning har skett enligt FAR:s rekommendation RevR 12 Revisorns yttrande om den lagstadgade hållbarhetsrapporten.

Detta innebär att vår granskning av hållbarhetsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för vårt uttalande.

En hållbarhetsrapport har upprättats.

Deloitte AB, utsågs till AB Volvos revisor av bolagsstämman 2018-04-05 och har varit bolagets revisor sedan 2018-04-05.

Göteborg den 25 februari 2021

Deloitte AB

Jan Nilsson
Auktoriserad revisor

NYCKELTAL

Volvokoncernen använder nyckeltal i syfte att analysera koncernens trender och resultat. Nyckeltalen är inte definierade av IFRS, om inget annat anges, varmed definitioner samt avstämningar för väsentliga nyckeltal presenteras i årsredovisningen. Om en avstämning inte direkt framgår i de finansiella rapporterna visas en separat avstämning nedan.

Avkastning på eget kapital

Definition: Periodens resultat dividerat med viktat genomsnittligt eget kapital.

	Volvokoncernen	
Mkr	**2020**	2019
Periodens resultat	20.074	36.495
Viktat genomsnittligt eget kapital	145.343	135.122
Avkastning på eget kapital, 12 månaders rullande, %	**13,8**	**27,0**

Avkastning på operativt kapital

Definition: Rörelseresultat dividerat med viktat genomsnittligt operativt kapital.

	Industriverksamheten	
Mkr	**2020**	2019
Rörelseresultat	25.919	46.771
Viktat genomsnittligt operativt kapital	88.305	89.383
Avkastning på operativt kapital, 12 månaders rullande, %	**29,4**	**52,3**

Avkastning på sysselsatt kapital

Definition: Rörelseresultat samt ränteintäkter och liknande resultatposter dividerat med viktat genomsnittligt sysselsatt kapital.

	Industriverksamheten	
Mkr	**2020**	2019
Rörelseresultat, 12 månaders rullande	25.919	46.771
Ränteintäkter och liknande resultatposter, 12 månaders rullande	372	320
Rörelseresultat samt ränteintäkter och liknande resultatposter, 12 månaders rullande	26.291	47.091
Viktat genomsnittligt sysselsatt kapital	179.029	166.084
Avkastning på sysselsatt kapital, 12 månaders rullande, %	**14,7**	**28,4**

Bruttomarginal

Definition: Bruttoresultat dividerat med nettoomsättning.

	Industriverksamheten		Volvokoncernen	
Mkr	**2020**	2019	**2020**	2019
Nettoomsättning	326.472	418.361	338.446	431.980
Bruttoresultat	73.539	100.598	79.127	106.377
Bruttomarginal, %	**22,5**	**24,0**	**23,4**	**24,6**

EBITDA och EBITDA-marginal

Definition: EBITDA är rörelseresultatet före avskrivningar på materiella och immateriella tillgångar. Nyckeltalet EBITDA-marginal beräknas av rörelseresultatet med justering för avskrivningar och amorteringar, i förhållande till nettoomsättningen.

	Industriverksamheten	
Mkr	**2020**	2019
Nettoomsättning	326.472	418.361
Rörelseresultat	25.919	46.771
Avskrivningar produkt- och programvaruutveckling	2.733	2.629
Avskrivningar övriga immateriella anläggningstillgångar	334	283
Avskrivningar materiella anläggningstillgångar	12.861	12.886
Totala avskrivningar	15.928	15.797
Rörelseresultat före avskrivningar (EBITDA)	**41.847**	**62.568**
EBITDA-marginal, %	**12,8**	**15,0**

Finansiell nettoställning

Definition: Likvida medel, kortfristiga placeringar och räntebärande finansiella fordringar med avdrag för kort- och långfristiga räntebärande skulder samt avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser. För avstämning se tabell *Finansiell nettoställning*, vilken presenteras efter Volvokoncernens Balansräkning.

Försäljningstillväxt justerad för ändrade valutakurser samt förvärvade och avyttrade enheter

Definition: Försäljningsökning justerat för ändrade valutakurser samt förvärvade och avyttrade enheter, dividerat med nettoomsättning för föregående år.

	Industriverksamheten		Volvokoncernen	
Mkr	**2020**	2019	**2020**	2019
Nettoomsättning	326.472	418.361	338.446	431.980
Ökning/minskning av årets nettoomsättning	–91.889	40.042	–93.534	41.146
Valutakurseffekter	13.941	–20.911	14.768	–21.591
Förvärvade/avyttrade enheter	0	0	0	0
Justerad ökning/minskning av årets nettoomsättning	–77.948	19.131	–78.766	19.555
Försäljningstillväxt justerad för ändrade valutakurser samt förvärvade och avyttrade enheter, %	**–18,6**	**5,1**	**–18,2**	**5,0**

Kapitaliserade forsknings- och utvecklingsutgifter, netto
Definition: Kapitaliserade forsknings- och utvecklingsutgifter med avdrag för avskrivningar.

	Volvokoncernen	
Mkr	**2020**	2019
Kapitalisering	2.163	3.526
Avskrivning	–2.548	–2.520
Kapitaliserade forsknings- och utvecklingsutgifter, netto	**–385**	**1.006**

Kassaflöde
Definition: Den sammanlagda förändringen i koncernens likvida medel under räkenskapsåret. Förändringen i likvida medel specificeras med avseende på förändringar från löpande verksamheten, förändringar från investeringsverksamheten, vilket summerar till operativt kassaflöde, samt förändringar från nettoinvesteringar och finansieringsverksamheten. För avstämning se *Koncernens kassaflödesanalyser*.

Penetrationsgrad
Definition: Andelen enheter som finansieras av Financial Services i förhållande till totala antalet enheter sålda av Volvokoncernen på de marknader där finansiering erbjuds.

	Financial Services	
Antal enheter	**2020**	2019
Antal finansierade enheter	61.047	62.209
Antal sålda enheter med erbjudande om finansiering	201.525	247.218
Penetrationsgrad, %	**30**	**25**

Resultat per aktie (definierad av IFRS)
Definition: Periodens resultat hänförligt till AB Volvos ägare dividerat med genomsnittligt antal aktier för räkenskapsåret. För avstämning se *Not 19 Eget kapital och antal aktier*.

Resultat per aktie efter utspädning (definierad av IFRS)
Definition: Periodens resultat hänförligt till AB Volvos ägare dividerat med genomsnittligt antal utestående aktier adderat med genomsnittligt antal aktier som kan emitteras som en effekt av pågående aktierelaterat incitamentsprogram. För avstämning se *Not 19 Eget kapital och antal aktier*.

Räntetäckningsgrad
Definition: Rörelseresultat samt ränteintäkter och liknande resultatposter dividerat med räntekostnader samt liknande poster.

	Industriverksamheten	
Mkr	**2020**	2019
Rörelseresultat	25.919	46.771
Ränteintäkter och liknande resultatposter	372	320
Rörelseresultat samt ränteintäkter och liknande resultatposter	26.291	47.091
Räntekostnader och liknande poster	–1.422	–1.673
Räntetäckningsgrad, ggr	**18,5**	**28,1**

Rörelseresultat, rörelsemarginal, justerat rörelseresultat och justerad rörelsemarginal

Definition rörelseresultat: rörelseresultat är resultat före ränta och skatt, även kallat EBIT (Earnings before interest and tax) och är ett mått på resultatet från den löpande verksamheten. För avstämning se *Koncernens resultaträkningar.*

Definition rörelsemarginal: rörelseresultat dividerat med nettoomsättning.

Definition justerat rörelseresultat: Justerat rörelseresultat är resultat före ränta och skatt samt väsentliga kostnader eller intäkter av engångskaraktär.

Definition justerad rörelsemarginal: Justerat rörelseresultat dividerat med nettoomsättning.

2020 Mkr	Kvartal	Lastbilar	Anläggnings-maskiner	Bussar	Volvo Penta	Kocern-funk-tioner och övrigt inkl. elimineringar	Industriverk-samheten	Financial Services	Elimine-ringar	Volvo-koncernen
Nettoomsättning		**208.262**	**81.453**	**19.791**	**11.891**	**5.074**	**326.472**	**13.960**	**–1.987**	**338.446**
Rörelseresultat		**15.764**	**9.583**	**–522**	**1.402**	**–309**	**25.919**	**1.564**	**2**	**27.484**
Avskrivningar av tillgångar till försäljning	1	–	–	–	–	234	234	–	–	234
Avskrivningar av tillgångar till försäljning	2	–	–	–	–	315	315	–	–	315
Avskrivningar av tillgångar till försäljning	3	–	–	–	–	291	291	–	–	291
Avskrivningar av tillgångar till försäljning	4	–	–	–	–	287	287	–	–	287
Omstruktureringskostnader relaterade till personalneddragningar	2	–2.335	–615	–85	–50	–70	–3.155	–45	–	–3.200
Omstruktureringskostnader relaterade till personalneddragningar	3	28	–12	–8	–8	–	0	–	–	0
Omstruktureringskostnader relaterade till personalneddragningar	4	821	140	16	12	1	990	2	–	992
	Helår	–1.486	–488	–77	–46	1.059	–1.037	–43	–	–1.081
Justerat rörelseresultat		**17.251**	**10.071**	**–445**	**1.448**	**–1.370**	**26.955**	**1.606**	**2**	**28.564**
Rörelsemarginal, %		**7,6**	**11,8**	**–2,6**	**11,8**	**–**	**7,9**	**–**	**–**	**8,1**
Justerad rörelsemarginal, %		**8,3**	**12,4**	**–2,2**	**12,2**	**–**	**8,3**	**–**	**–**	**8,4**

2019 Mkr	Kvartal	Lastbilar	Anläggnings-maskiner	Bussar	Volvo Penta	Koncern-funktioner och övrigt inkl. elimi-neringar	Industriverk-samheten	Financial Services	Eliminer-ingar	Volvo-koncernen
Nettoomsättning		**276.647**	**88.606**	**31.019**	**13.287**	**8.802**	**418.361**	**14.870**	**–1.252**	**431.980**
Rörelseresultat		**31.552**	**11.910**	**1.337**	**1.876**	**97**	**46.771**	**2.766**	**–6**	**49.531**
Försäljning av aktier i WirelessCar	1	–	–	–	–	1.466	1.466	–	–	1.466
Försäljning av aktier i WirelessCar	4	–	–	–	–	156	156	–	–	156
	Helår	–	–	–	–	1.621	1.621	–	–	1.621
Justerat rörelseresultat		**31.552**	**11.910**	**1.337**	**1.876**	**–1.524**	**45.150**	**2.766**	**–6**	**47.910**
Rörelsemarginal, %		**11,4**	**13,4**	**4,3**	**14,1**	**–**	**11,2**	**–**	**–**	**11,5**
Justerad rörelsemarginal, %		**11,4**	**13,4**	**4,3**	**14,1**	**–**	**10,8**	**–**	**–**	**11,1**

Självfinansieringsgrad

Definition: Kassaflöde från den löpande verksamheten dividerat med nettoinvesteringar i materiella anläggningstillgångar, immateriella anläggningstillgångar och leasingtillgångar enligt *Koncernens kassaflödesanalyser*.

	Industriverksamheten		Volvokoncernen	
Mkr	**2020**	2019	**2020**	2019
Kassaflöde från den löpande verksamheten	25.862	48.996	30.610	39.047
Investeringar i im-/materiella anläggnings- och leasingtillgångar, netto	7.317	10.687	10.974	14.591
Självfinansieringsgrad, %	**353**	**458**	**279**	**268**

Soliditet

Definition: Totalt eget kapital dividerat med totala tillgångar.

	Industriverksamheten		Volvokoncernen	
Mkr	**2020**	2019	**2020**	2019
Totalt eget kapital	135.127	127.150	148.142	141.678
Totala tillgångar	377.579	384.517	510.821	524.837
Soliditet, %	**35,8**	**33,1**	**29,0**	**27,0**

11-ÅRSÖVERSIKT

I 11-årsöversikten är redovisningen baserad på IFRS. Respektive år redovisas med då gällande redovisningsprinciper. Tidigare år räknas inte om när nya principer införs.

Koncernens resultaträkning											
Mkr	**2020**	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Nettoomsättning	**338.446**	**431.980**	**390.834**	**334.748**	**301.914**	**312.515**	**282.948**	**272.622**	**303.647**	**310.367**	**264.749**
Kostnad för sålda produkter	–259.319	–326.895	–303.478	–254.581	–231.602	–240.653	–220.012	–212.504	–235.085	–235.104	–201.797
Bruttoresultat	**79.127**	**105.085**	**87.357**	**80.167**	**70.312**	**71.862**	**62.937**	**60.118**	**68.562**	**75.263**	**62.952**
Forsknings- och utvecklingskostnader	–16.798	–18.539	–15.899	–16.098	–14.631	–15.368	–16.656	–15.124	–14.794	–13.276	–12.970
Försäljningskostnader	–26.510	–33.037	–30.890	–28.582	–26.867	–27.694	–27.448	–28.506	–28.248	–26.001	–24.149
Administrationskostnader	–4.621	–5.901	–5.798	–5.642	–5.121	–5.769	–5.408	–5.862	–5.669	–7.132	–5.666
Övriga rörelseintäkter och kostnader	–5.459	–221	–2.273	–1.061	–3.135	–4.179	–7.697	–3.554	–2.160	–1.649	–2.023
Resultat från innehav i joint ventures och intresseföretag	1.749	1.859	1.948	1.407	156	–143	46	96	–23	–81	–86
Resultat från övriga aktieinnehav	–3	285	33	135	112	4.609	50	–30	–47	–225	–58
Rörelseresultat	**27.484**	**49.531**	**34.478**	**30.327**	**20.826**	**23.318**	**5.824**	**7.138**	**17.622**	**26.899**	**18.000**
Ränteintäkter och liknande resultatposter	299	320	199	164	240	257	328	381	510	608	442
Räntekostnader och liknande resultatposter	–1.349	–1.674	–1.658	–1.852	–1.847	–2.366	–1.994	–2.810	–2.476	–2.875	–3.142
Övriga finansiella intäkter och kostnader	–518	–1.345	–870	–385	11	–792	931	11	–301	297	213
Resultat efter finansiella poster	**25.917**	**46.832**	**32.148**	**28.254**	**19.230**	**20.418**	**5.089**	**4.721**	**15.355**	**24.929**	**15.514**
Inkomstskatter	–5.843	–10.337	–6.785	–6.971	–6.008	–5.320	–2.854	–919	–4.097	–6.814	–4.302
Periodens resultat	**20.074**	**36.495**	**25.363**	**21.283**	**13.223**	**15.099**	**2.235**	**3.802**	**11.258**	**18.115**	**11.212**
Hänförligt till:											
AB Volvos aktieägare	19.318	35.861	24.897	20.981	13.147	15.058	2.099	3.583	11.039	17.751	10.866
Innehav utan bestämmande inflytande	755	635	466	302	75	41	136	219	219	364	346
	20.074	**36.495**	**25.363**	**21.283**	**13.223**	**15.099**	**2.235**	**3.802**	**11.258**	**18.115**	**11.212**

Resultaträkning Industriverksamheten											
Mkr	**2020**	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Nettoomsättning	**326.472**	**418.361**	**378.320**	**323.809**	**291.459**	**303.582**	**275.999**	**265.420**	**296.031**	**303.589**	**257.375**
Kostnad för sålda produkter	–252.933	–319.055	–296.109	–248.382	–225.797	–236.311	–217.251	–209.307	–231.216	–233.097	–197.480
Bruttoresultat	**73.539**	**99.306**	**82.210**	**75.428**	**65.662**	**67.271**	**58.748**	**56.113**	**64.815**	**70.492**	**59.895**
Forsknings- och utvecklingskostnader	–16.798	–18.539	–15.899	–16.098	–14.631	–15.368	–16.656	–15.124	–14.794	–13.276	–12.970
Försäljningskostnader	–24.284	–30.483	–28.642	–26.495	–24.946	–25.857	–25.778	–26.904	–26.582	–25.181	–22.649
Administrationskostnader	–4.611	–5.887	–5.756	–5.602	–5.081	–5.728	–5.367	–5.824	–5.639	–4.753	–5.640
Övriga rörelseintäkter och kostnader	–3.673	230	–1.828	–640	–2.531	–3.473	–6.931	–2.710	–1.600	–1.045	–659
Resultat från innehav i joint ventures och intresseföretag	1.749	1.859	1.948	1.407	156	–143	46	96	–23	–82	–86
Resultat från övriga aktieinnehav	–4	285	33	135	112	4.610	49	–31	–46	–225	–57
Rörelseresultat	**25.919**	**46.771**	**32.067**	**28.135**	**18.740**	**21.312**	**4.111**	**5.616**	**16.130**	**25.930**	**17.834**

Koncernens balansräkning Mkr	**2020**	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Immateriella anläggningstillgångar	34.577	36.668	38.104	35.893	37.916	36.416	37.115	36.588	40.373	39.507	40.714
Fastigheter, maskiner och inventarier	49.113	53.496	55.673	53.348	55.875	53.618	55.181	52.233	55.004	54.540	54.242
Tillgångar i operationell leasing	37.962	43.326	43.103	37.166	34.693	32.531	31.218	25.672	29.022	23.922	19.647
Aktier och andelar	13.436	13.113	11.875	11.225	12.420	12.050	9.839	6.327	2.890	1.874	2.098
Varulager	47.625	56.644	65.783	52.701	48.287	44.390	45.533	41.153	40.409	44.599	39.837
Fordringar i kundfinansierings-verksamhet	128.531	142.982	126.927	109.378	110.821	102.583	99.166	83.861	80.989	78.699	72.688
Räntebärande fordringar	5.880	2.743	3.393	3.501	2.393	2.938	2.555	1.389	5.635	3.638	2.757
Övriga fordringar	73.982	81.432	82.509	72.961	70.814	61.932	68.448	59.943	55.531	59.877	53.154
Likvida medel	85.419	61.660	47.093	36.270	25.172	24.393	33.554	29.559	28.889	37.241	32.733
Tillgångar som innehas för försäljning	34.296	32.773	203	51	525	3.314	288	8.104	–	9.348	136
Tillgångar	**510.821**	**524.837**	**474.663**	**412.494**	**398.916**	**374.165**	**382.896**	**344.829**	**338.742**	**353.244**	**318.007**
Eget kapital[1]	148.142	141.678	125.831	109.011	97.764	85.610	80.048	77.365	86.914	85.681	74.121
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	18.430	19.988	16.482	14.476	14.669	13.673	16.683	12.322	6.697	6.665	7.510
Övriga avsättningar	27.335	30.835	32.165	25.477	26.408	27.207	28.010	19.900	21.787	20.815	18.992
Räntebärande skulder	153.424	157.752	135.857	127.676	141.048	132.607	147.985	135.001	131.842	130.479	123.695
Övriga skulder	152.204	164.171	164.328	135.854	118.879	114.495	110.042	99.891	91.502	104.888	93.554
Skulder som innehas för försäljning	11.286	10.413	–	–	148	573	130	350	–	4.716	135
Eget kapital och skulder	**510.821**	**524.837**	**474.663**	**412.494**	**398.916**	**374.165**	**382.896**	**344.829**	**338.742**	**353.244**	**318.007**
[1] varav innehav utan bestämmande inflytande	2.847	3.083	2.452	1.941	1.703	1.801	1.723	1.333	1.266	1.100	1.011
Ställda säkerheter	14.960	21.220	15.988	12.791	10.592	9.428	7.680	5.078	4.099	1.832	3.339
Eventualförpliktelser	13.832	13.732	14.247	15.242	16.056	15.580	15.940	17.290	17.763	17.154	11.003

Balansräkning Industriverksamheten

Mkr	**2020**	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Immateriella anläggningstillgångar	34.423	36.467	37.889	35.716	37.768	36.314	37.010	36.479	40.267	39.385	40.613
Fastigheter, maskiner och inventarier	49.045	53.411	55.631	53.308	55.812	53.554	55.087	52.146	54.899	54.446	54.169
Tillgångar i operationell leasing	29.460	33.794	32.700	24.051	22.752	20.616	19.484	17.013	21.263	16.749	13.217
Aktier och andelar	13.421	13.095	11.866	11.215	12.409	12.042	9.825	6.321	2.884	1.871	2.080
Varulager	47.273	56.080	65.366	52.231	48.080	44.194	45.364	40.964	40.057	43.828	38.956
Fordringar i kundfinansierings-verksamhet	1.695	1.570	1.560	1.358	1.698	11	1.828	1.406	1.397	1.702	1.428
Räntebärande fordringar	6.301	4.916	3.882	4.966	4.415	3.738	2.777	2.195	11.011	6.734	11.153
Övriga fordringar	84.413	99.082	101.347	85.822	75.759	68.223	70.413	60.679	54.324	59.062	52.358
Likvida medel	82.186	57.675	43.907	32.447	20.875	21.210	31.105	28.230	27.146	35.951	31.491
Tillgångar som innehas för försäljning	29.362	28.427	203	51	525	3.314	288	8.104	–	9.348	136
Tillgångar	**377.579**	**384.517**	**354.351**	**301.165**	**280.093**	**263.216**	**273.181**	**253.537**	**253.248**	**269.076**	**245.602**
Eget kapital	135.127	127.150	113.144	97.790	86.579	75.151	70.105	68.467	78.321	76.682	66.101
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	18.282	19.850	16.374	14.391	14.608	13.621	16.580	12.249	6.663	6.635	7.478
Övriga avsättningar	23.794	27.055	28.476	22.680	22.545	23.936	25.054	17.575	19.653	19.101	17.240
Räntebärande skulder	35.017	32.326	25.328	27.001	33.944	32.562	48.180	52.491	54.472	55.394	59.857
Övriga skulder	158.721	172.209	171.029	139.303	122.269	117.374	113.131	102.405	94.139	106.548	94.791
Skulder som innehas för försäljning	6.638	5.927	–	–	148	573	130	350	–	4.716	135
Eget kapital och skulder	**377.579**	**384.517**	**354.351**	**301.165**	**280.093**	**263.216**	**273.181**	**253.537**	**253.248**	**269.076**	**245.602**

Koncernens kassaflödesanalys Mdr kr	**2020**	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Rörelseresultat	27,5	49,5	34,5	30,3	20,8	23,3	5,8	7,1	17,6	26,9	18,0
Avskrivningar	20,6	20,6	18,4	16,9	16,7	16,8	15,9	17,4	14,7	13,9	13,8
Övriga ej kassapåverkande poster	1,2	–2,8	9,7	1,4	–0,4	–0,5	6,1	2,4	1,4	1,3	1,6
Förändringar i rörelsekapital	–13,7	–18,2	–23,7	–4,7	–13,9	–9,0	–14,1	–10,8	–21,9	–15,1	4,8
Finansiella poster och inkomstskatt	–5,0	–10,1	–7,7	–6,3	–5,7	–4,6	–5,0	–5,1	–8,0	–7,3	–5,5
Kassaflöde från den löpande verksamheten	**30,6**	**39,0**	**31,2**	**37,6**	**17,5**	**25,9**	**8,7**	**11,0**	**3,8**	**19,7**	**32,7**
Investeringar i im-/materiella anläggningstillgångar	–8,8	–12,0	–10,7	–7,7	–9,5	–8,8	–8,6	–12,2	–14,6	–12,6	–10,4
Investeringar i leasingtillgångar	–8,6	–10,0	–10,1	–11,5	–10,8	–10,5	–10,1	–8,2	–10,0	–7,4	–4,8
Försäljning av im-/materiella anläggnings- och leasingtillgångar	6,3	7,4	6,2	5,4	9,0	6,0	5,0	3,4	3,1	3,3	3,1
Förvärv och avyttringar av aktier och andelar, netto	–0,5	0,1	1,0	2,2	0,2	–2,0	0,1	0,0	–1,2	–0,1	–0,1
Förvärv och avyttringar av dotterföretag och andra affärsenheter, netto	0,4	1,3	–0,2	0,9	1,4	0,4	7,4	0,9	3,4	–1,6	0,6
Räntebärande fordringar inklusive kortfristiga placeringar	1,1	–1,0	0,1	1,6	2,5	3,6	–4,8	0,5	3,7	2,6	6,8
Kassaflöde efter nettoinvesteringar	**20,7**	**24,9**	**17,4**	**28,5**	**10,4**	**14,5**	**–2,3**	**–4,6**	**–11,8**	**3,9**	**27,9**
Nettoförändring av lån	7,3	9,3	1,9	–9,0	–2,2	–13,2	6,7	13,0	14,1	8,7	–25,7
Återköp egna aktier	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Utdelning/utbetalning till AB Volvos aktieägare	–	–20,3	–8,6	–6,6	–6,1	–6,1	–6,1	–6,1	–6,1	–5,1	0,0
Utdelning till innehav utan bestämmande inflytande	–0,8	0,0	0,0	0,0	–0,2	0,0	0,0	–0,2	0,0	0,0	–0,1
Övrigt	–0,1	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	–0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
Förändring av likvida medel exkl. omräkningsdifferenser	**27,1**	**14,0**	**10,7**	**12,8**	**1,9**	**–4,8**	**–1,8**	**2,2**	**–3,8**	**7,5**	**2,1**
Omräkningsdifferenser på likvida medel	–3,4	0,5	0,1	–0,7	1,0	–0,4	1,1	–0,5	–0,8	–0,1	–0,4
Förändring av likvida medel	**23,7**	**14,5**	**10,8**	**12,1**	**2,9**	**–5,2**	**–0,7**	**1,7**	**–4,6**	**7,4**	**1,7**

Operativt kassaflöde Industriverksamheten Mdr kr	**2020**	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Rörelseresultat	25,9	46,8	32,1	28,1	18,7	21,3	4,1	5,6	16,1	26,0	17,8
Avskrivningar	15,9	15,8	13,8	12,6	12,6	12,6	12,7	14,5	12,0	11,4	11,4
Övriga ej kassapåverkande poster	–0,8	–3,6	8,9	0,9	–1,1	–1,1	5,3	1,5	0,8	0,6	0,1
Förändringar i rörelsekapital	–11,0	–0,5	–11,0	–0,2	–14,7	–1,9	–3,3	–2,0	–9,2	–4,2	4,6
Finansiella poster och inkomstskatt	–4,2	–9,5	–7,5	–5,6	–5,6	–4,0	–4,5	–4,9	–7,3	–6,9	–5,1
Kassaflöde från den löpande verksamheten	**25,9**	**49,0**	**36,4**	**35,8**	**9,9**	**26,7**	**14,3**	**14,7**	**12,4**	**26,9**	**28,8**
Investeringar i im-/materiella anläggningstillgångar	–8,7	–11,9	–10,7	–7,7	–9,4	–8,8	–8,6	–12,2	–14,6	–12,6	–10,3
Investeringar i leasingtillgångar	–0,0	–0,1	–0,0	–0,1	–0,1	–0,3	–0,5	–1,5	–3,6	–1,4	–0,3
Försäljning av im-/materiella anläggnings- och leasingtillgångar	1,4	1,4	0,9	0,4	3,2	0,7	1,1	0,5	0,9	1,2	0,8
Operativt kassaflöde	**18,5**	**38,3**	**26,6**	**28,4**	**3,5**	**18,3**	**6,4**	**1,5**	**–4,9**	**14,1**	**19,0**

Export från Sverige Mkr	**2020**	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Volvokoncernen, totalt	92.746	118.543	117.887	107.958	91.962	86.731	78.174	88.560	84.314	91.065	72.688

Nyckeltal	**2020**	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Bruttomarginal, %[1]	22,5	23,7	21,7	23,3	22,5	22,2	21,3	21,1	21,9	23,7	23,3
Forsknings- och utvecklingskostnader i % av nettoomsättning[1]	5,1	4,4	4,2	5,0	5,0	5,1	6,0	5,7	5,0	4,4	5,0
Försäljningskostnader i % av nettoomsättning[1]	7,4	7,3	7,6	8,2	8,6	8,5	9,3	10,1	9,0	8,0	8,8
Administrationskostnader i % av nettoomsättning[1]	1,4	1,4	1,5	1,7	1,7	1,9	1,9	2,2	1,9	2,3	2,2
Rörelseresultat före avskrivningar (EBITDA), Mkr[1]	41.847	62.568	45.858	40.732	31.373	33.886	16.784	20.089	28.117	37.376	29.171
EBITDA marginal, %[1]	12,8	15,0	12,1	12,6	10,8	11,2	6,1	7,6	9,5	12,3	11,3
Kapitaliserad forskning och utveckling, netto, Mkr	–385	1.006	791	–876	90	–550	–1.441	787	2.264	1.197	223
Avkastning på sysselsatt kapital från Industriverksamheten, %	14,7	28,4	22,4	–	–	–	–	–	–	–	–
Avkastning på rörelsekapital från Industriverksamheten, %	29,4	52,3	39,0	32,5	21,5	25,0	4,5	5,9	16,5	28,8	19,5
Avkastning på eget kapital, %	13,8	27,0	21,3	20,8	14,9	18,4	2,8	5,0	12,9	23,1	16,0
Räntetäckningsgrad, ggr[1]	18,5	28,1	19,5	15,3	10,3	9,1	2,2	2,1	6,7	9,6	5,9
Självfinansieringsgrad, %	279	268	213	272	155	194	64	84	18	118	270
Självfinansieringsgrad Industriverksamheten, %	353	458	373	483	155	316	180	112	72	210	294
Finansiell nettoställning exkl. pensioner och liknande förpliktelser samt leasing-skulder, Mkr[1]	74.691	62.596	43.926	26.339	–1.151	349	–9.924	–19.828	–19.023	–14.974	–18.849
Finansiell nettoställning exkl. pensioner och liknande förpliktelser samt leasing-skulder i procent av eget kapital[1]	55,3	49,2	38,8	26,9	–1,3	0,5	–14,2	–29,0	–24,3	–19,5	–28,5
Finansiell nettoställning inkl. pensioner och liknande förpliktelser samt leasing-skulder, Mkr[1]	50.959	37.267	29.101	12.200	–15.679	–13.237	–26.378	–32.066	–22.978	–19.346	–24.691
Finansiell nettoställning inkl. pensioner och liknande förpliktelser samt leasing-skulder i procent av eget kapital[1]	37,7	29,3	25,7	12,5	–18,1	–17,6	–37,6	–46,8	–29,3	–25,2	–37,4
Soliditet, %	29,0	27,0	26,5	26,4	24,5	22,9	20,9	22,4	25,7	24,3	23,3
Soliditet Industriverksamheten, %	35,8	33,1	31,9	32,5	30,9	28,6	25,7	27,0	30,9	28,5	26,9
Soliditet exklusive innehav utan bestämmande inflytande, %	28,4	26,4	26,0	26,0	24,1	22,4	20,5	22,0	25,2	23,9	23,0

1 Uppgifterna avser Industriverksamheten.

Aktiestatistik

Data per aktie (justerat för emissioner och split)[1]	**2020**	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Resultat, kr[1]	9,50	17,64	12,25	10,08	6,47	7,42	1,03	1,77	5,44	8,75	5,36
Kontantutdelning, kr	15,00[9]	0	10,00[8]	4,25	3,25	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	2,50
Aktiekurs vid årets slut, (B-aktien), kr	193,80	156,90	115,95	152,70	106,40	79,10	84,70	84,45	88,80	75,30	118,50
Direktavkastning, (B-aktien), %[2]	7,7	0	8,6	2,8	3,1	3,8	3,5	3,6	3,4	4,0	2,1
Effektiv avkastning, (B-aktien), %[3]	33	35	–21	48	39	–3	4	–2	22	–34	97
P/E-tal (kurs/resultat), (B-aktien)[4]	20,4	8,9	9,5	14,8	16,4	10,7	82,2	47,7	16,3	8,6	22,1
EBIT-multipel[5]	12,5	6,1	6,5	9,9	11,7	7,7	26,3	19,6	9,0	5,1	12,0
Utdelningsandel, %[6]	158	0	82	41	50	40	291	169	55	34	47
Eget kapital, kr[7]	72	68	61	52	47	41	39	38	43	42	36
Avkastning på eget kapital, %	13,8	27,0	21,3	20,5	14,9	18,4	2,8	5,0	12,9	23,1	16,0

1 Resultat per aktie är beräknat som nettoresultat delat med genomsnittligt antal utestående aktier.

2 Föreslagen utdelning i kronor per aktie dividerad med börskurs vid årets slut.

3 Kursförändring under året plus under året föreslagen utdelning dividerad med börskurs vid årets ingång.

4 Börskurs vid årets slut dividerad med resultat per aktie före utspädning.

5 Marknadsvärde vid årets slut plus finansiell nettoskuld och innehav utan bestämmande inflytande dividerat med rörelseresultat.

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 5,00 kronor i ordinarie utdelning och 5,00 kronor i extra utdelning.

9 Enligt styrelsens förslag. 6,00 kronor i ordinarie utdelning och 9,00 kronor i extra utdelning.

Övriga aktiedata	**2020**	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Antal ägare vid årets slut	283.731	250.798	245.663	240.251	237.654	234.989	237.871	246.265	242.482	251.715	240.043
Antal utestående A-aktier vid årets slut, miljoner	448	456	457	459	472	485	492	499	526	643	657
Antal utestående B-aktier vid årets slut, miljoner	1.585	1.577	1.576	1.573	1.560	1.546	1.537	1.530	1.502	1.385	1.371
Genomsnittligt antal utestående aktier, miljoner	2.033	2.033	2.032	2.032	2.031	2.030	2.028	2.028	2.028	2.027	2.027
Årlig omsättning A-aktier, Stockholm, miljoner	65,7	43,8	51,8	46,7	67,2	51,7	86,3	53,0	45,4	130,5	203,2
Årlig omsättning B-aktier, Stockholm, miljoner	1.407,6	1.146,1	1.293,8	1.341,3	1.667,9	2.052,1	2.068,7	1.878,5	2.081,2	2.944,1	2.272,4

De största aktieägarna i AB Volvo, 31 december 2020	Antal aktier	Röst-andel, %	Kapital-andel, %
Industrivärden	170.200.000	27,5	8,4
Geely Holding	167.247.516	15,9	8,2
AMF Försäkring & Fonder	68.194.803	5,6	3,4
Alecta	79.131.010	4,7	3,9
Norges Bank Investment Management	48.619.792	4,2	2,4
AFA Försäkring	17.271.346	2,7	0,8
Fjärde AP-fonden	16.915.843	1,8	0,8
BlackRock	96.766.082	1,7	4,8
Swedbank Robur Fonder	64.753.255	1,4	3,2
Skandia Liv	16.825.644	1,1	0,8
Totalt	**745.925.291**	**66,6**	**36,7**

Aktiefördelning, 31 december 2020 Innehav	Antal aktieägare	Röst-andel, %	Kapital-andel, %
1–1.000 aktier	235.566	2,8	2,7
1.001–10.000 aktier	44.154	5,6	6,0
10.001–100.000 aktier	3.412	3,2	4,1
100.001–	599	88,4	87,2
Totalt	**283.731**	**100,0**	**100,0**

Redovisning per affärsområde

Nettoomsättning[1] Mkr		**2020**	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Lastbilar	Europa	92.127	112.125	111.237	99.642	91.468	83.767	72.757	73.640	76.365	83.451	69.606
	Nordamerika	52.038	85.731	70.233	52.405	51.849	73.017	53.696	40.314	42.650	37.042	26.901
	Sydamerika	15.830	23.753	16.021	12.789	10.613	11.624	19.669	23.318	21.172	26.847	21.680
	Asien	35.441	37.610	36.664	36.998	33.464	31.589	29.264	26.740	36.531	37.840	35.231
	Afrika och Oceanien	12.826	17.427	16.203	14.646	13.256	13.982	15.518	14.462	15.565	13.741	13.887
	Totalt	**208.262**	**276.647**	**250.358**	**216.480**	**200.650**	**213.978**	**190.904**	**178.474**	**192.283**	**198.920**	**167.305**
Anläggnings-maskiner	Europa	23.191	30.300	27.291	22.977	19.739	17.732	17.215	16.356	16.518	17.765	16.138
	Nordamerika	13.020	17.404	15.575	12.234	10.724	11.843	10.784	8.319	12.027	7.829	6.267
	Sydamerika	2.245	2.532	2.304	1.760	1.414	2.207	3.234	3.314	3.788	4.163	4.130
	Asien	39.095	33.932	33.781	25.058	15.765	16.424	18.458	21.911	27.033	29.999	24.352
	Afrika och Oceanien	3.902	4.437	5.287	4.468	3.088	2.802	3.164	3.539	4.192	3.745	2.923
	Totalt	**81.453**	**88.606**	**84.238**	**66.497**	**50.731**	**51.008**	**52.855**	**53.437**	**63.558**	**63.500**	**53.810**
Bussar	Europa	5.765	7.369	7.036	7.753	7.861	7.284	6.139	5.429	6.200	6.631	6.242
	Nordamerika	8.302	15.543	13.244	12.512	11.345	10.635	6.721	5.929	6.675	7.532	7.200
	Sydamerika	1.793	3.281	1.393	1.148	1.363	1.425	2.559	1.836	2.794	2.715	1.737
	Asien	2.397	2.617	2.094	3.135	3.067	2.557	1.892	2.055	2.853	2.953	3.299
	Afrika och Oceanien	1.535	2.209	2.060	1.530	1.749	1.678	1.334	1.457	1.774	1.992	2.038
	Totalt	**19.791**	**31.019**	**25.826**	**26.078**	**25.386**	**23.580**	**18.645**	**16.707**	**20.295**	**21.823**	**20.516**
Volvo Penta	Europa	6.064	6.671	7.487	5.727	4.973	4.462	3.779	3.714	3.620	4.274	4.507
	Nordamerika	2.532	3.180	2.912	2.456	2.191	2.161	1.584	1.491	1.486	1.379	1.500
	Sydamerika	345	319	299	289	291	365	386	297	306	335	335
	Asien	2.228	2.439	2.443	2.082	1.891	1.855	1.615	1.692	1.867	2.130	2.008
	Afrika och Oceanien	691	679	599	566	546	562	425	356	352	341	366
	Totalt	**11.891**	**13.287**	**13.741**	**11.119**	**9.893**	**9.406**	**7.790**	**7.550**	**7.631**	**8.458**	**8.716**
Volvo Aero	Europa	–	–	–	–	–	–	–	–	2.404	2.893	3.768
	Nordamerika	–	–	–	–	–	–	–	–	2.657	3.300	3.599
	Sydamerika	–	–	–	–	–	–	–	–	0	7	27
	Asien	–	–	–	–	–	–	–	–	109	104	233
	Afrika och Oceanien	–	–	–	–	–	–	–	–	49	52	81
	Totalt	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**5.219**	**6.356**	**7.708**
	Övrigt och elimineringar	5.074	8.802	4.157	3.635	4.799	5.610	5.806	9.252	7.044	4.532	–680
Nettoomsättning Industriverksamheten		**326.472**	**418.361**	**378.320**	**323.809**	**291.459**	**303.582**	**275.999**	**265.420**	**296.031**	**303.589**	**257.375**
Financial Services	Europa	6.116	6.279	6.063	5.431	5.116	5.278	5.120	4.686	4.703	4.663	4.733
	Nordamerika	4.907	5.534	4.600	4.234	4.202	4.033	2.999	2.900	2.833	2.326	2.605
	Sydamerika	1.380	1.555	1.276	1.368	1.235	1.116	1.122	1.009	1.195	1.131	1.156
	Asien	1.022	1.010	800	543	476	548	638	707	795	571	435
	Afrika och Oceanien	535	492	332	235	213	224	232	237	257	192	101
	Totalt	**13.960**	**14.870**	**13.070**	**11.812**	**11.242**	**11.199**	**10.111**	**9.539**	**9.783**	**8.883**	**9.031**
	Elimineringar	–1.987	–1.252	–555	–873	–787	–2.265	–3.162	–2.336	–2.167	–2.104	–1.658
Volvokoncernen totalt		**338.446**	**431.980**	**390.834**	**334.748**	**301.914**	**312.515**	**282.948**	**272.622**	**303.647**	**310.367**	**264.749**

Varav:						
Fordon[2]	247.397	332.558	299.356	252.063	223.996	237.430
Service	79.075	85.804	78.963	71.747	67.463	66.152
Financial Services	13.960	14.870	13.070	11.812	11.242	11.199
Elimineringar	–1.987	–1.252	–555	–873	–787	–2.265

1 Volvo Aero avyttrades den 1 oktober 2012.

2 Inklusive anläggningsmaskiner och Volvo Penta-motorer.

Rörelseresultat[1] Mkr	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Lastbilar	15.764	31.552	19.541	20.383	15.020	19.517	4.157	6.145	10.216	18.227	10.112
Anläggningsmaskiner	9.583	11.910	12.125	7.917	2.246	2.044	652	2.592	5.773	6.812	6.180
Bussar	–522	1.337	575	928	911	860	92	–190	51	1.114	780
Volvo Penta	1.402	1.876	2.341	1.439	1.269	1.086	724	626	541	825	578
Volvo Aero	–	–	–	–	–	–	–	–	767	360	286
Financial Services	1.564	2.766	2.411	2.192	2.086	2.006	1.712	1.522	1.492	969	167
Övrigt	–308	91	–2.515	–2.532	–707	–2.195	–1.514	–3.557	–1.217	–1.408	–102
Rörelseresultat Volvokoncernen	**27.484**	**49.531**	**34.478**	**30.327**	**20.826**	**23.318**	**5.824**	**7.138**	**17.622**	**26.899**	**18.000**

1 Mellan 2009 och 2011 återförs vinsterna från samordningsfördelarna i affärsenheterna till de olika affärsområdena. Rörelseresultatet 2014 inkluderar 660 för förväntade kreditförluster. Se avsnitt för Nyckeltal gällande justeringar.

Rörelsemarginal %	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Lastbilar	7,6	11,4	7,8	9,4	7,5	9,1	2,2	3,4	5,3	9,2	6,0
Anläggningsmaskiner	11,8	13,4	14,4	11,9	4,4	4,0	1,2	4,9	9,1	10,7	11,5
Bussar	–2,6	4,3	2,2	3,6	3,6	3,6	0,5	–1,1	0,3	5,1	3,8
Volvo Penta	11,8	14,1	17,0	12,9	12,8	11,5	9,3	8,3	7,1	9,8	6,6
Volvo Aero	–	–	–	–	–	–	–	–	14,7	5,7	3,7
Volvokoncernens Industriverksamhet	**7,9**	**11,2**	**8,5**	**8,7**	**6,4**	**7,0**	**1,5**	**2,1**	**5,4**	**8,5**	**6,9**
Financial Services	11,2	18,6	18,4	18,6	18,6	17,9	16,9	16,0	15,3	10,9	1,8
Volvokoncernen	**8,1**	**11,5**	**8,8**	**9,1**	**6,9**	**7,5**	**2,1**	**2,6**	**5,8**	**8,7**	**6,8**

Tillsvidareanställda vid årets slut Antal[1]	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Lastbilar	56.483	59.142	58.891	55.026	52.154	54.668	58.067	58.542	61.256	62.315	57.796
Anläggningsmaskiner	13.404	13.756	13.419	12.788	13.397	13.889	14.901	14.663	14.788	18.422	16.648
Bussar	6.608	8.324	8.178	7.943	7.353	7.270	6.900	6.648	7.514	8.529	8.685
Volvo Penta	1.798	1.800	1.713	1.622	1.530	1.470	1.422	1.412	1.361	2.549	2.353
Volvo Aero	–	–	–	–	–	–	–	–	–	3.179	3.120
Financial Services	1.511	1.538	1.401	1.363	1.328	1.340	1.339	1.355	1.362	1.323	1.235
Övriga bolag	7.688	8.015	8.527	8.362	8.277	9.827	10.193	12.913	12.436	1.845	572
Volvokoncernen totalt	**87.492**	**92.575**	**92.129**	**87.104**	**84.039**	**88.464**	**92.822**	**95.533**	**98.717**	**98.162**	**90.409**

1 Från och med 2012 fördelas inte anställda i affärsenheter på affärsområdena.

Miljöprestanda Volvos produktionsanläggningar, Industriverksamheten
Mer detaljerad information och hållbarhetsstyrning beskrivs vidare i hållbarhetsnoter på sidorna 155–158.

Absoluta värden samt relaterade till nettoomsättningen	2020	2019	2018	2017
Energiförbrukning (GWh; MWh/Mkr)[2]	1.814; 5,6	2.118; 5,1	2.196; 5,8	2.068; 6,4
Direkta koldioxidutsläpp, scope 1 (1.000 ton; ton/Mkr)[2]	173; 0,5	211; 0,5	223; 0,6	207; 0,6
Indirekta koldioxidutsläpp, scope 2 (1.000 ton; ton/Mkr)[2]	97; 0,3	113; 0,3	198; 0,5	192; 0,6
Vattenförbrukning (1.000 m^3; m^3/Mkr)	5.218; 16,0	5.706; 13,6	4.870; 12,9	4.817; 14,9
Kväveoxidutsläpp (ton;kg/Mkr)	204; 0,6	311; 0,7	360; 1,0	301; 0,9
Lösningsmedelutsläpp (ton; kg/Mkr)	1.342; 4,1	1.488; 3,6	2.148; 5,7	1.681; 5,2
Svaveldioxidutsläpp (ton; kg/Mkr)	5,6; 0,02	9,6; 0,02	13,6; 0,04	13,3; 0,04
Farligt avfall (ton; kg/Mkr)	51.806; 160	51.024; 122,0	38.601; 102.0	31.941; 98,6
Nettoomsättning, Industriverksamheten (Mdr kr)	326,5	418,4	378,3	323,8

1 Omräknad enligt ny standard.
2 Från 2012 reviderade systemgränser och emissionsfaktorer.

Tillsvidareanställda vid årets slut Antal	**2020**	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Sverige	20.598	21.094	20.887	19.965	19.235	20.412	21.384	22.588	23.052	24.663	23.073
Europa, exklusive Sverige	27.678	29.033	28.807	27.596	26.955	27.662	29.449	29.746	30.382	30.458	29.239
Nordamerika	15.559	17.750	17.845	15.882	14.245	15.534	15.217	16.397	16.569	15.427	12.844
Sydamerika	5.448	5.466	5.228	4.774	4.762	5.380	6.353	6.275	5.977	5.234	4.322
Asien	16.121	16.863	16.888	16.526	16.469	17.046	17.793	17.953	20.222	19.924	18.535
Afrika och Oceanien	2.088	2.369	2.474	2.361	2.373	2.430	2.626	2.574	2.515	2.456	2.396
Volvokoncernen totalt	**87.492**	**92.575**	**92.129**	**87.104**	**84.039**	**88.464**	**92.822**	**95.533**	**98.717**	**98.162**	**90.409**

Levererade fordon Antal	**2020**	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Tunga lastbilar (>16 ton)	140.652	201.092	193.886	171.963	158.025	176.589	173.650	170.307	172.798	179.779	123.522
Medeltunga lastbilar (7–16 ton)	10.736	12.700	14.065	14.331	15.691	14.749	15.114	16.779	32.935	34.631	30.657
Lätta lastbilar (<7 ton)	15.453	18.977	18.539	16.108	16.708	16.137	14.360	13.188	18.284	23.982	25.811
Totalt lastbilar	**166.481**	**232.769**	**226.490**	**202.402**	**190.424**	**207.475**	**203.124**	**200.274**	**224.017**	**238.391**	**179.989**

Antal		**2020**	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Lastbilar	Europa	79.814	104.145	110.349	105.432	97.909	86.448	72.458	82.088	84.355	95.113	65.503
	Nordamerika	32.056	62.308	53.877	37.941	39.193	64.507	57.714	44.755	47.806	42.613	24.282
	Sydamerika	17.684	23.729	16.146	11.073	9.442	11.069	23.741	29.137	23.443	29.274	21.483
	Asien	27.009	29.435	32.276	35.476	31.502	31.979	32.399	28.692	51.514	56.165	53.833
	Afrika och Oceanien	10.278	13.152	13.842	12.480	12.378	13.472	16.812	15.602	16.899	15.226	14.888
	Totalt	**166.841**	**232.769**	**226.490**	**202.402**	**190.424**	**207.475**	**203.124**	**200.274**	**224.017**	**238.391**	**179.989**
Anläggnings-maskiner	Europa	15.762	21.420	19.567	17.519	14.700	12.539	14.174	13.522	12.545		
	Nordamerika	5.025	7.278	7.218	5.685	5.105	5.710	7.127	5.240	6.782		
	Sydamerika	2.335	2.004	2.023	1.372	1.175	2.036	3.669	3.568	3.908		
	Asien	68.232	53.664	50.716	36.254	21.072	22.339	33.648	44.892	49.263		
	Afrika och Oceanien	2.406	2.519	3.130	3.297	2.254	2.094	2.699	3.564	2.982		
	Totalt	**93.760**	**86.885**	**82.654**	**64.127**	**44.306**	**44.718**	**61.317**	**70.786**	**75.480**		
Bussar	Europa	1.565	2.350	2.142	2.645	2.676	2.431	2.221	2.146	2.491	2.695	2.395
	Nordamerika	1.644	3.084	2.796	2.973	2.659	2.398	1.590	1.752	1.826	3.014	2.092
	Sydamerika	1.152	1.917	973	784	1.149	1.415	2.985	2.434	2.560	2.620	1.174
	Asien	1.097	1.465	1.451	2.186	1.849	1.656	1.242	1.822	2.945	3.417	3.477
	Afrika och Oceanien	797	915	1.064	805	1.220	925	721	756	856	1.040	1.091
	Totalt	**6.215**	**9.731**	**8.426**	**9.393**	**9.553**	**8.825**	**8.759**	**8.910**	**10.678**	**12.786**	**10.229**

2016	2015	2014	2013	2012[1]	2011	2010
2.076; 7,1	2.077; 6,8	2.168; 7,9	2.320; 8,7	2.483; 8,5	2.471; 8,1	2.315; 9,0
211; 0,7	220; 0,7	231; 0,8	255; 1,0	273; 0,9	255; 0,8	279; 1,1
196; 0,7	192; 0,6	218; 0,8	243; 0,9	260; 0,9		
4.430; 15,2	4.919; 16,2	4.982; 18,1	5.815; 21,9	7.372; 25,2	7.970; 26,2	7.519; 29,2
333; 1,1	344; 1,3	332; 1,2	347; 1,3	413; 1,4	474; 1,6	719; 2,8
1.792; 6,1	1.885; 6,2	2.472; 9,0	2.221; 8,4	2.358; 8,1	2.554; 8,4	2.294; 8,9
12,9; 0,04	32,1; 0,1	37,9; 0,1	23,4; 0,1	26; 0,1	34; 0,1	33; 0,1
27.649; 94,9	27.824; 91,6	24.944; 90,4	28.395; 107,0	32.547; 111,4	25.943; 85,5	22.730; 88
291,5	303,6	276,0	265,4	292,2	303,6	257,4

ÅRSSTÄMMA DEN 31 MARS 2021

AB Volvos årsstämma hålls onsdagen den 31 mars 2021. Årsstämman genomförs enbart genom förhandsröstning (poströstning) med stöd av tillfälliga lagregler.

Anmälan m.m.

En aktieägare som vill delta i stämman ska (i) vara upptagen som aktieägare i den av Euroclear Sweden AB framställda aktieboken avseende förhållandena den 23 mars 2021 och (ii) anmäla sig till stämman senast den 30 mars 2021 genom att ha avgett sin förhandsröst enligt instruktionerna nedan så att förhandsrösten är Euroclear Sweden AB tillhanda senast den dagen.

För förhandsröstning ska ett särskilt formulär användas. Formuläret finns tillgängligt på AB Volvos hemsida www.volvokoncernen.se. Förhandsröstningsformuläret gäller som anmälan.

Det ifyllda formuläret måste vara Euroclear Sweden AB tillhanda senast tisdagen den 30 mars 2021. Formuläret kan skickas med e-post till GeneralMeetingService@euroclear.com eller med post till AB Volvo (publ), ”Årsstämman,” c/o Euroclear Sweden AB, Box 191, 101 23 Stockholm. Aktieägare som är fysiska personer kan även avge förhandsröst elektroniskt genom verifiering med BankID via AB Volvos hemsida. Om aktieägaren förhandsröstar genom ombud ska fullmakt biläggas formuläret.

Om aktieägaren är en juridisk person ska registreringsbevis eller annan behörighetshandling biläggas formuläret. Aktieägaren får inte förse förhandsrösten med särskilda instruktioner eller villkor. Om så sker är rösten (dvs. förhandsröstningen i sin helhet) ogiltig. Ytterligare anvisningar och villkor framgår av förhandsröstningsformuläret.

För att ha rätt att delta i stämman måste en aktieägare som låtit förvaltarregistrera sina aktier, förutom att anmäla sig till stämman, låta registrera aktierna i eget namn så att aktieägaren blir införd i aktieboken per den 23 mars 2021. Sådan registrering kan vara tillfällig (s.k. rösträttsregistrering) och begärs hos förvaltaren enligt förvaltarens rutiner i sådan tid i förväg som förvaltaren bestämmer. Rösträttsregistreringar som gjorts senast den 25 mars 2021 beaktas vid framställningen av aktieboken.

VOLVOS VALBEREDNING

Följande personer är ledamöter i Volvos valberedning:

Bengt Kjell	Ordförande i valberedningen, (AB Industrivärden), utsedd av stämman
Pär Boman	Svenska Handelsbanken, (SHB Pensionsstiftelse, SHB Personalstiftelse, SHB Pensionskassa och Oktogonen), utsedd av stämman
Ramsay Brufer	(Alecta), utsedd av stämman
Carine Smith Ihenacho	(Norges Bank Investment Management), utsedd av stämman
Carl-Henric Svanberg	Styrelsens ordförande, utsedd av stämman

Valberedningen har bland annat till uppgift att till årsstämman lämna förslag till val av styrelse, av styrelsens ordförande och i förekommande fall revisorer. Valberedningen föreslår också arvoden till styrelsen.

PRELIMINÄR FINANSIELL KALENDER

Årsstämma 2021	31 mars 2021
Rapport över det första kvartalet 2021	22 april 2021
Rapport över det andra kvartalet 2021	20 juli 2021
Rapport över det tredje kvartalet 2021	21 oktober 2021

Rapporterna finns tillgängliga på www.volvogroup.se samt på www.volvogroup.com vid publiceringstillfället och sänds också elektroniskt till de aktieägare som anmält att de vill ha Volvokoncernens finansiella information.

Historiska tidsserier över Volvokoncernens marknadsinformation och aktiedata publiceras regelbundet på www.volvogroup.se samt på www.volvogroup.com.

KONTAKTUPPGIFTER

Investor Relations:
Christer Johansson 073-902 25 22
Johan Bartler 073-902 21 93
Anders Christensson 076-553 59 66
E-mail: investorrelations@volvo.com

Corporate Responsibility:
Martina Klaus 031-323 45 64
Jonas André 073-902 63 80
E-mail: csr@volvo.com

Aktiebolaget Volvo (publ) 556012-5790
Investor Relations, VGHQ
405 08 Göteborg

Tel 031-66 00 00

www.volvogroup.se

KLIMATSMART LÖSNING FÖR TUNGA TRANSPORTER

VÄTEBRÄNSLECELLER

Elektrifiering av kommersiella fordon kommer att spela en viktig roll på resan mot ett koldioxidneutralt samhälle. Att använda vätebränsleceller för att driva den elektriska drivlinan ser ut som ett lovande framtida alternativ för tunga transporter och krävande långdistansapplikationer.

Volvokoncernen bidrar till ett ökat välstånd genom att erbjuda transport- och infrastrukturlösningar som lastbilar, bussar, anläggningsmaskiner och motorer för marina- och industriella applikationer samt finansiering och tjänster som ökar kundernas drifttid och produktivitet. Volvo grundades 1927 och är i dag drivande i utvecklingen av framtidens hållbara transport- och infrastrukturlösningar. Koncernen har närmare 100.000 medarbetare och kunder på fler än 190 marknader. År 2020 uppgick nettoomsättningen till 338 miljarder kronor. Volvoaktien är noterad på Nasdaq Stockholm.

AB Volvo (publ)
405 08 Göteborg
Telefon 031-66 00 00
www.volvogroup.se

VOLVO
VOLVO GROUP

AB Volvo, Investor Relations och Group Accounting