

V O L V O

LEDER TRANSFORMATIONEN

Volvokoncernen
Års- och hållbarhetsredovisning
2021



Innehåll

| | |
|--|-----|
| ÖVERBLICK | |
| Detta är Volvokoncernen | 2 |
| VD-KOMMENTAR | |
| VD-kommentar och nyckeltal | 6 |
| STRATEGI | |
| Framtidens transporter och infrastruktur..... | 11 |
| Bidra till ökat välbefinnande..... | 12 |
| Strategiska prioriteringar | 14 |
| Leverera idag..... | 15 |
| Förändra för framtiden | 16 |
| Finansiella mål | 17 |
| AFFÄRSMODELL | |
| Kunder | 19 |
| Värdekedja | 22 |
| Partnerskap..... | 24 |
| Vår hållbarhetsidé..... | 25 |
| KLIMAT OCH RESURSER..... | 26 |
| MÄNNISKOR | 38 |
| FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE 2021 | |
| Resultatutveckling..... | 45 |
| Finansiell ställning | 48 |
| Kassaflödesanalys | 52 |
| Finansiell styrning | 54 |
| Förändringar i eget kapital | 55 |
| Segment..... | 56 |
| Aktien | 68 |
| Risker och osäkerhetsfaktorer..... | 70 |
| NOTER TILL DE FINANSIELLA RAPPORTERNA | 76 |
| MODERBOLAGET | 140 |
| HÅLLBARHETSNOTER | |
| Påverkan, intressenter och väsentliga frågor | 153 |
| Klimat och miljö | 154 |
| Hållbar finansiering | 162 |
| Anställda och utveckling..... | 164 |
| Säkerhet..... | 167 |
| Mänskliga rättigheter | 170 |
| Ansvarsfull försäljning..... | 174 |
| Leverantörer | 175 |
| Affärsetik och lagefterlevnad..... | 177 |
| Organisationsprofil och redovisningspraxis | 178 |
| BOLAGSSTYRNINGSRAPPORT | |
| Bolagsstyrning | 180 |
| Styrelsens ledamöter..... | 186 |
| Koncernledning..... | 192 |
| ÖVRIG INFORMATION | |
| Förslag till riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare | 196 |
| Förslag till vinstfördelning | 198 |
| Revisionsberättelse för AB Volvo (publ) .. | 199 |
| Nyckeltal | 204 |
| 11-årsöversikt | 207 |
| Årsstämma | 216 |
| Preliminär finansiell kalender..... | 216 |

Bidrar till ökat välbefinnande genom transport- och infrastruktur-lösningar

Volvokoncernen bidrar till ett ökat välbefinnande genom att erbjuda transport- och infrastruktur-lösningar 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 infrastruktur-lösningar.

Volvokoncernen har sitt huvudkontor i Göteborg, 95.000 medarbetare och kunder på fler än 190 marknader. År 2021 uppgick nettoomsättningen till 372 miljarder kronor.

Volvoaktien är noterad på Nasdaq Stockholm.

≡ Volvokoncernens formella finansiella rapporter återfinns på sidorna 44–151, 196–198 och 204–206 och är reviderade av bolagets revisorer. För information om vilka sidor som utgör Volvokoncernens lagstadgade hållbarhetsrapport, se sidan 44.

■ Hållbarhetsinformation finns integrerad i koncernöversikten på sidorna 6–44, i hållbarhetsnoterna på sidorna 152–179 samt på sidorna 183 och 190 i bolagsstyrningsrapporten.

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

100%

fossilfria

Klimatförändringarna är vår tids största utmaning. Vår ambition är att göra det möjligt för våra kunder att bli fossilfria och vi strävar mot nettonollutsläpp från vår egen verksamhet och leveranskedja.

100%

säkra

Människors hälsa, säkerhet och välbefinnande är vår främsta prioritet.

100%

mer produktiva

Genom att drastiskt öka produktiviteten och effektiviteten i logistiksystemen är det möjligt att möta ett växande behov av transporter och samtidigt hålla sig inom gränserna för vad vår planet klarar av.

Detta är Volvokoncernen

Våra kunder får samhällen att fungera

Volvokoncernens produkter och tjänster bidrar till mycket av det vi alla förväntar oss av ett väl fungerande samhälle eftersom de 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 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 och att frakta sten och grus. Våra industrimotorer driver viktiga bevattningsanläggningar runt om i världen så att odlarnas grödor kan växa.



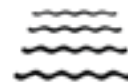
I staden

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

Människor kan lita på våra produkter och tjänster, oavsett om de är på sitt arbete till sjöss, reser med färjan till arbetet, är på semester i sin fritidsbåt eller behöver hjälp av sjöräddningen.





Den typ av produkter och tjänster som Volvokoncernen tillhandahåller bidrar till att de samhällen som många av oss lever i fungerar.





Volvokoncernen har produktion i 19 länder och säljer sina produkter och tjänster på 190 marknader runt om i världen.



Global koncern med starka positioner

Volvokoncernen är en av världens ledande tillverkare av lastbilar, bussar, anläggningsmaskiner och marin- och industrimotorer. Vi tillhandahåller också kompletta finansiella tjänster och service.

Starka varumärken

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

Konkurrenskraftiga produkter

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 behöver reservdelar och service.

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 till att förbättra lönsamheten. Att öka serviceaffären är ett prioriterat område.

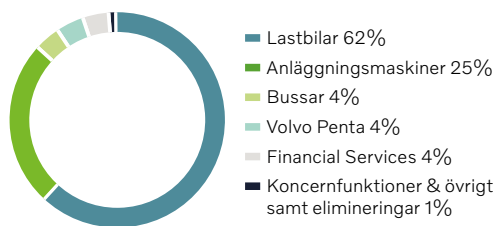
Starka positioner globalt

Tack vare konkurrenskraftiga produktprogram, starka återförsäljare med väl utbyggda servicenät och allt mer kompletta erbjudanden har Volvokoncernen etablerat ledande positioner på en global marknad. Dessa positioner möjliggör skalfördelar i produktutveckling, tillverkning, inköp och finansiella tjänster.

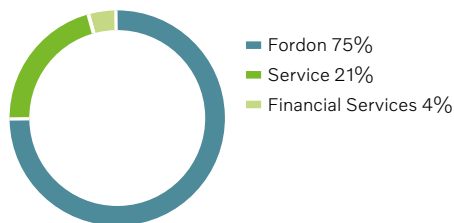
Partnerskap och samarbeten med ledande företag

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 en strategisk allians med Isuzu Motors. Vi har ett samarbete med Samsung SDI inom batterier. Vi har etablerat cellcentric tillsammans med Daimler Trucks för att utveckla, tillverka och kommersialisera bränsle-cellsystem för tunga fordon och andra användningsområden. Vi samarbetar med både NVIDIA och Aurora kring autonoma fordon och maskiner. Och vi planerar att installera och driva ett högpresterande laddningsnätverk för batteridrivna, tunga lastbilar och långfärdsbussar i Europa tillsammans med Daimler Truck och Traton Group.

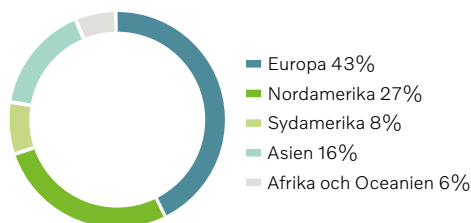
Nettoomsättning per segment



Nettoomsättning per intäktslag



Nettoomsättning per marknad



VD-kommentar

Ett väl genomfört år trots utmaningar ...



SAMMANFATTNING AV 2021

- Kraftigt ökad försäljning av såväl fordon som service.
- Avsevärt ökad lönsamhet trots utmaningar i försörjningskedjan.
- Acceleration av aktiviteterna och investeringarna i den elektriska eran med en snabb expansion av utbudet av elektriska fordon och maskiner.
- Lansering av cellcentric, vårt joint venture inom bränsleceller tillsammans med Daimler Truck.
- Avtal om att bilda ett samriskföretag för ett högpresterande laddningsnätverk i Europa.
- Avyttring av UD Trucks till Isuzu Motors som en del i bildandet av en strategisk allians.
- Utdelningar om 50 miljarder kronor till våra aktieägare, inklusive likviden från avyttringen av UD Trucks.

Under 2021 fortsatte vi att leverera en god lönsamhet samtidigt som vi tog flera viktiga steg i arbetet med att leda omställningen till ett klimatneutralt transportsystem. För helåret steg Volvokoncernens nettoomsättning till 372 miljarder kronor och det justerade rörelseresultatet till 41,0 miljarder med en marginal på 11,0%. Avkastningen på sysselsatt kapital i Industriverksamheten steg till 25,3%.

Med en återhämtning i ekonomin efter svårigheterna under 2020, innebar växande transportvolym och förbättrad byggaktivitet att våra kunder ökade utnyttjandet av sina flottor, som var tillbaka på den nivå som rådde före covid-19. Detta visade sig tydligt såväl i en stark efterfrågan på både nya och begagnade produkter som i vår serviceverksamhet, som växte med 9%. Att öka försäljningen av service och lösningar är ett prioriterat område eftersom det både stärker relationen med våra kunder och vår lönsamhet över konjunkturcykeln.

Situationen i den globala försörjningskedjan för halvledare och andra komponenter fortsatte dock att vara en utmaning under 2021. Den var fortsatt instabil, präglad av störningar, oförutsägbarhet och brist på fraktkapacitet. Under dessa svåra omständigheter, som förvärrades av den pågående covid-19-pandemin, var vår decentraliserade organisation avgörande. Den gav oss förmågan att agera snabbt, våga fatta beslut och ta ansvar lokalt och regionalt.

| NYCKELTAL | 2021 | 2020 |
|--|--------------------|---------|
| Nettoomsättning, Mkr | 372.216 | 338.446 |
| Nettoomsättning exklusive UD Trucks ¹ , Mkr | 366.778 | 315.742 |
| Justerat rörelseresultat ² , Mkr | 41.015 | 28.564 |
| Justerad rörelsemarginal, % | 11,0 | 8,4 |
| Rörelseresultat, Mkr | 43.074 | 27.484 |
| Rörelsemarginal, % | 11,6 | 8,1 |
| Resultat efter finansiella poster, Mkr | 43.190 | 25.917 |
| Periodens resultat, Mkr | 33.243 | 20.074 |
| Resultat per aktie, kronor | 16,12 | 9,50 |
| Utdelning av likviden från försäljningen av UD Trucks, kronor per aktie | 9,50 ³ | – |
| Utdelning, kronor per aktie | 13,00 ⁴ | 15,00 |
| Operativt kassaflöde, Industriverksamheten, Mkr | 29.440 | 18.545 |
| Finansiella nettotillgångar exkl. avsättningar för pensions- och leasingkulder, Industriverksamheten, Mdr kr | 66,2 | 74,7 |
| Avkastning på sysselsatt kapital, Industriverksamheten, % | 25,3 | 14,7 |
| Avkastning på eget kapital, % | 23,4 | 13,8 |
| Totalt antal anställda | 95.850 | 96.194 |
| Andel kvinnor, % | 21 | 19 |
| Andel kvinnor i ledande befattning, % | 27 | 26 |
| Energianvändning per nettoomsättning, Industriverksamheten, MWh/Mkr | 6,7 | 6,3 |
| Totala koldioxidutsläpp per nettoomsättning, Industriverksamheten, ton/Mkr (scope 1 & 2) | 1,0 | 1,0 |
| Andel inköp av direkt material som kommer från leverantörer som genomfört CSR-självutvärdering, % | 97 | 95 |

1 UD Trucks avyttrades den 1 april 2021. För mer information se Not 31.

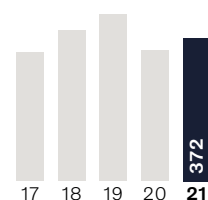
2 För mer information om justerat rörelseresultat se Nyckeltal på sidan 204.

3 Utbetalad i juli 2021.

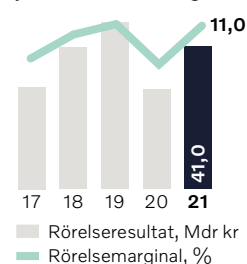
4 Av styrelsen föreslagen utdelning till årsstämman 2022. 6,50 kronor per aktie i ordinarie utdelning och 6,50 kronor per aktie i extra utdelning.

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

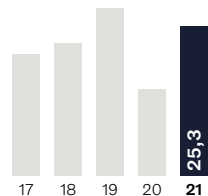
Nettoomsättning, Mdr kr



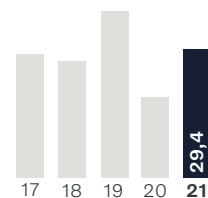
Justerat rörelseresultat² och justerad rörelsemarginal



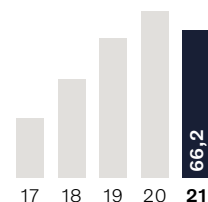
Avkastning på sysselsatt kapital Industriverksamheten, %



Operativt kassaflöde Industriverksamheten, Mdr kr



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



... och en ökad fart i transformationen

Det har varit fantastiskt att se engagemanget hos mina kollegor som har arbetat hårt med att bygga och serva lastbilar, bussar, entreprenadmaskiner och motorer åt våra kunder. Jag vill tacka alla mina kolleger i Volvokoncernen och våra affärspartners runt om i världen för ett väl utfört arbete under ett tufft år. Det är deras insatser som gör Volvokoncernen och våra kunder framgångsrika.

Bra lönsamhet under ett år med många utmaningar

Trots störningarna i försörjningskedjan, levererade vår lastbilsverksamhet 198.000 lastbilar när vi räknar bort UD Trucks, vilket var en ökning med 31% jämfört med året före. Den ökade transportaktiviteten i många länder bidrog till att efterfrågan på både nya lastbilar samt på service och reservdelar var god. Sammantaget innebar detta att nettoomsättningen i lastbilsverksamheten steg med 21% till 225 miljarder kronor exklusive UD Trucks och den justerade rörelsemarginalen förbättrades till 11,1% (8,3).

Bygg- och anläggningsaktiviteten var hög på Volvo CE:s nyckelmarknader i Europa och Nordamerika, medan efterfrågan i Kina försvagades under året. Volvo CE:s nettoomsättning steg med 13% till 92 miljarder kronor och den justerade rörelsemarginalen

förbättrades till 13,3% (12,4). Volvo CE fortsatte lanseringen av elektriska kompakmaskiner och positionerar sig som en tillverkare med ett växande utbud av kommersiellt tillgängliga elektriska maskiner.

Volvo Bussar var fortsatt drabbat av pandemins effekter, vilka framför allt påverkade turistbussverksamheten medan efterfrågan på stadsbussar klarade sig bättre. Inom stadsbussar sker en tydlig acceleration i omställningen till elektriska bussar. Nettoomsättningen under 2021 uppgick till 14 miljarder kronor (15) och den justerade rörelsemarginalen till 0,4% (-3,1).

Volvo Pentas försäljning av både maskiner och service ökade kraftigt, vilket hade en positiv effekt på lönsamheten. Nettoomsättningen steg med 21% till 14 miljarder kronor och den justerade rörelsemarginalen till 14,5% (12,2). Elektrifieringsprojekt för både marina och industriella applikationer börjar ta fart.

Den höga aktiviteten hos många av våra kunder återspeglades i låga kostnader för osäkra fordringar i vår kundfinansieringsverksamhet, Volvo Financial Services. Det justerade rörelseresultatet ökade till 3.279 Mkr (1.606) och avkastningen på eget kapital förbättrades till 18,0% (8,3).

Totalt uppgick Volvokoncernens nettoomsättning till 372 miljarder kronor (338). Justerat för avyttringen av UD Trucks steg nettoomsättningen med 16% och både fordons- och serviceförsäljningen bidrog. Det justerade rörelseresultatet förbättrades till 41 miljarder kronor (29) med en justerad rörelsemarginal på 11,0% (8,4). Det operativa kassaflödet i Industriverksamheten ökade till 29 miljarder kronor (19). Även efter att ha delat ut 50 miljarder kronor under 2021, inklusive intäkterna från avyttringen av UD Trucks, slutade vi året med en nettokassa på 66 miljarder kronor i Industriverksamheten, exklusive pensions- och leasingkulder.

Vår starka finansiella ställning gör att vi både kan öka våra investeringar i framtidens teknologier och fortsätta ge en god avkastning till våra aktieägare. Styrelsen föreslår en ordinarie utdelning om 6,50 kronor per aktie och en extra utdelning om 6,50 kronor per aktie.

Leder omställningen mot hållbara transportlösningar

Den ökande efterfrågan på transporter är en tydlig, långsiktig trend som drivs av befolkningstillväxt, urbanisering och ökande e-handel. Lika tydligt är det att vi måste möta den här efterfrågan med transport- och infrastrukturlösningar som är mer hållbara än idag. Vår ambition är att ligga i framkant och leda denna omställ-

”Tillsammans med våra kunder och partners är vi i en stark position för att leda omställningen av vår bransch mot en mer hållbar framtid.”

ning. Vi har ytterligare stärkt vårt arbete med principerna i FN:s Global Compact gällande affärsetik, mänskliga rättigheter, arbetsrätt och miljö. Under pandemiåret 2021 har hälsa och säkerhet för våra kollegor, leverantörer och kunder givetvis haft högsta prioritet, men vi tog också stora steg i våra hållbarhetsambitioner. Vi satte upp klimatmål som är i linje med vad den senaste klimatvetenskapen anser vara nödvändigt för att hålla den globala uppvärmningen till maximalt 1,5° C. Vår väg för att nå målen i Parisavtalet om klimatet validerades av initiativet Science Based Targets i juni. Redan idag är en stor del av vår FoU-verksamhet relaterad till låg- och nollutsläppsteknologi och den kommer att fortsätta växa.

Vi var tidigt ute på elektrifieringsresan och har sålt elektrifierade stadsbussar i över tio års tid. Vi har byggt upp en omfattande kunskap som vi nu drar nytta av. Under 2020 startade vi serieproduktion av medeltunga elektriska lastbilar för stadsdistribution och sophantering. Under 2021 tog vi ytterligare steg på denna resa när vi började sälja tunga elektriska lastbilar i Europa, med planerad leverans mot slutet av 2022. Vi har idag ett brett program av eldrivna lastbilar med en marknadsledande position i Europa. Detta har åstadkommit genom att bygga vidare på den stora kunskapen hos våra medarbetare, på vår modulbaserade produktplattform och på vårt globala industrisystem. Vi tillverkar lastbilar med förbränningsmotorer och elektriska lastbilar på samma monteringslinjer. Vi arbetar med kompetensutveckling av våra kollegor – från ingenjörer till monterörer. Och vi certifierar våra serviceverkstäder för att ta hand om de elektriska fordonen.



Sammantaget gör det här att vi står redo för att dra fördel av transformationen. Vi är dock övertygade om att den kommer att gå olika fort i olika delar av världen och ske segment för segment. Helelektriska fordon och maskiner svarar för närvarande för en mycket liten del av våra totala leveranser, men det finns ett stort och ökande intresse hos våra kunder och deras kunder i sin tur. Det gäller städer som vill skapa en tyst och ren miljö, logistikföretag som vill ligga i miljömässig framkant och inte minst transportköpare som vänder sig direkt till oss för att få hjälp med att sänka koldioxidavtrycket från sina egna verksamheter.

Hastigheten i omställningen kommer att avgöras av flera faktorer, såsom kostnader för fossila bränslen och priset på batterier samt tillgången till laddningsinfrastruktur, grön el och olika incitamentprogram. Vi kan dock inte vänta på att alla bitar ska falla på plats. I stället arbetar vi tillsammans med beslutsfattare och partners för att skapa de rätta förutsättningarna. Ett exempel är det planerade samriskbolaget med Daimler Truck och Traton Group där vi har som mål att etablera minst 1.700 gröna laddningspunkter för lastbilar och bussar i Europa. Andra viktiga samarbeten är vår allians med batteritillverkaren Samsung SDI, samriskbolaget med Daimler Truck inom bränslecellstillverkning, cellcentric, och våra teknikpartnerskap med NVIDIA respektive Aurora för att utveckla autonoma fordon och maskiner. Vi skapade också en strategisk allians med Isuzu Motors i samband med att vi sålde UD Trucks till dem i april.

Elektrifiering är en avgörande del av vår resa mot klimatneutralitet eftersom den helt dominerande andelen av våra klimatpåverkande utsläpp utgörs av faser då våra kunder använder fordonen och maskinerna. Men vi arbetar också med att minska klimatpåverkan från vår egen verksamhet och från vår värdekedja. Vi har en viktig roll att spela när det gäller att stimulera efterfrågan på klimatneutrala material och komponenter och vi arbetar nära våra leverantörer för att driva på utvecklingen inom detta område. Under hösten presenterade vi världens första fordon som tillverkats av grönt stål, en autonom lastbärare. Vi har en tydlig vision och tillsammans med våra kunder agerar vi här och nu för att skapa den värld vi vill leva i.

Med 2021 bakom oss har vi fått ytterligare ett kvitto på att vår strategi och vår decentraliserade organisation fungerar väl. Vår förmåga att hantera förändring och agera snabbt kommer att bli ännu viktigare när vi ökar tempot i omställningen till ett klimatneutralt transportsystem. Vi har ett brett utbud av elektriska lastbilar, bussar och maskiner, höga marknadsandelar och ett stort intresse från våra kunder. Tillsammans med våra kunder och partners är vi i en stark position för att leda omställningen av vår bransch mot en mer hållbar framtid.

Martin Lundstedt
VD och koncernchef

Strategi



Vårt engagemang för utveckling utan att överskrida planetens gränser innefattar alla FN:s 17 mål för hållbar utveckling.



Framtidens transporter och infrastruktur

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

En global agenda för 2030

I vårt arbete har vi etablerat tre huvudområden där vår verksamhet kan bidra till hållbar utveckling:

Klimat – att minska utsläppen från vår egen verksamhet och värdekedja samt från användningen av våra produkter.

Resurser – att utnyttja transporter och material på så resurseffektiva sätt som möjligt.

Människor – eftersom säkerhet och mänskliga rättigheter utgör grunden för välstånd.

FN:s mål för hållbar utveckling sattes 2015 och röstades igenom i generalförsamlingen av alla medlemsstater och därför kallas de ofta en gemensam global agenda för 2030. Vårt engagemang för utveck-

ling 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.

Denna globala agenda för 2030 påverkar den tekniska och regulatoriska utvecklingen samt förväntningar från kunder, investerare, anställda och andra intressenter där vi är verksamma. Vi lyfter viktiga strategiska aktiviteter och dess huvudsakliga kopplingar till de globala målen på sidorna 26-43.

Vidare i koncernens Hållbarhetsnoter på sidorna 152-179 knyter vi även detaljerade upplysningar och indikatorer till specifika delmål i FN:s hållbarhetsagenda.

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 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 år 2050, vilket motsvarar dagens sammanlagda befolkning i Kina och Indien. Denna utveckling kommer att få både miljömässiga och sociala konsekvenser. Framöver är vi övertygade om 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 flyttas från producenterna till konsumenterna och förväntningarna på användarupplevelsen är extremt höga. Företag använder data för att tillhandahålla sömlösa och individualiserade tjänster och produkter.

Förväntade förändringsfaktorer

År 2030:

- 30% av de fordon som säljs i Europa förväntas vara elektriska.
- 8,6 miljarder människor delar planeten, med 70% boende i städer.
- 4 av 5 ekonomiska supermakter finns i Asien, med Kina som världens största ekonomi.
- 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 infrastrukturåtgärder.
- Att vara hållbar är ett måste.
- Allt fler konsumenter föredrar att använda tjänster i stället för att äga produkter.
- Företag som äger kundgränsnittet 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).

Bidra till ökat välstånd

Skapa värde och bygga ett nytt samhälle

Djäv mission

Världen står inte stilla och det gör inte heller Volvokoncernen. Vår mission att bidra till ökat välstånd genom transport- och infrastrukturlösningar är vårt sätt att forma den värld vi vill leva i. Våra lösningar på de globala utmaningarna sätter människan i centrum och bygger på en historia av innovation. Vi förbättrar vardagen för våra kunder och för samhället i stort. Människors hälsa, säkerhet och välbefinnande är vår främsta prioritet. En växande befolkning skapar behov av allt fler transporter av människor och gods. Vår ambition är att bidra genom att erbjuda ledande transport- och infrastrukturlösningar som gör det möjligt för samhällen att blomstra på ett hållbart sätt.

Allt börjar med kunden

Även om vi erbjuder våra produkter och tjänster till företag är det människor som fattar besluten. Tillit och relationer är lika viktiga som totalerbjudandet. Genom att kombinera det bästa av våra erbjudanden och relationer, är vår vision att bli världens mest eftertraktade och framgångsrika leverantör av transport- och infrastrukturlösningar.

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

Vi erbjuder både totallösningar och produkter och tjänster, skräddarsydda efter olika kunders behov och 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, mångfald och förmågan för team och individer att växa. En god lönsamhetsutveckling gör det möjligt för oss att investera i framtiden och därmed äga vårt eget öde.

Våra värderingar stödjer vårt beslutsfattande på alla nivåer varje dag. Allt vi gör börjar med våra kunder och deras behov och vi ser förändring som en positiv kraft för att lyckas. Vi skapar en högpresterande kultur genom att fokusera på resultat och hjälpa varandra att lyckas. Vi har ett affärstänk och vi leder med passion. Vi bygger förtroende genom att konsekvent göra affärer med integritet och följa vår uppförandekod.

Vår strategi vägleder oss när vi formar framtidens samhälle genom Volvokoncernens transport- och infrastrukturlösningar.

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

År 2030:

- 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?

- Elektromobilitet och autonoma lösningar kommer att drivas av stora kunder och deras kunder.
- Fördelen med att vara först på marknaden kommer att vara mycket stor.
- Från standardiserade produkter till hållbara och skräddarsydda helhetslösningar.
- Olika ekosystem skapar kundvärde.



Polariserad kundstruktur



Skräddarsydda helhetslösningar



Ekosystem levererar kundvärde



Volvokoncernens resa fortsätter

Volvokoncernens strategi är en fortsättning på en resa som koncernen har varit på under de senaste två decennierna. 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 utvecklingen, med ökad lönsamhet och ett starkt 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), 75,1% av Wireless Car (2019) och UD Trucks (2021).

1999–2011

FÖRVÄRVSDRIVEN TILLVÄXT

Skalekonomi, synergier och geografisk expansion.

STÖRRE FÖRVÄRV

2001

Renault Trucks och Mack Trucks

2007

Nissan Diesel (UD Trucks)

2007

70% av Lingong (SDLG)

2007

Ingersoll Rand Road Development

2008

VECV (joint venture med Eicher)

Strategiska prioriteringar

Anger riktningen

Förutom missionen, visionen, ambitionerna, värderingarna och uppförandekoden har vi beslutat om sju strategiska prioriteringar för Volvokoncernen.

De strategiska prioriteringarna styr vårt beslutsfattande och resulterar i åtgärder, men bör inte ses som en detaljerad handlingsplan i sig. Genom att förstå våra kunders prioriteringar och utmaningar kan vi tillhandahålla produkter, tjänster och lösningar som ökar våra kunders intäkter och minskar deras kostnader samtidigt som de är till nytta för samhället. Detta är grunden för vår strategiska inriktning. Den ordning i vilken prioriteringarna presenteras återspeglar inte deras relativa betydelse.

1 Omvandla Volvokoncernen till en ledande heltäckande integratör samt erbjuda lättintegrerade produkter och tjänster via starka varumärken. En överblick över vår starka position på världsmarknaden finns på sidan 5. Läs mer om vår affärsmodell och hur vi skapar värde för kunder med början på sidan 18.

2 Utöka serviceverksamheten och erbjuda en portfölj med skräddarsydda lösningar riktade mot utvalda branschsegment. Serviceförsäljningen steg med 9% under 2021 och svarade för 21% av koncernens försäljning. Läs mer om hur vi stödjer våra kunder med olika lösningar för att öka deras drifttid och lönsamhet genom att ta hänsyn till vilken typ av transportapplikationer de utför på sidan 19.

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. Läs mer om våra partnerskap och vårt modulära CAST-system på sidan 24. Mer information om uttrullningen av elektriska lastbilar och maskiner och vår resa mot koldioxidneutrala transport- och infrastruktur lösningar börjar på sidan 27.

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. Vi har bildat en strategisk allians med Isuzu Motors (sidan 24) och kommit överens om att förvärva en tillverkningsanläggning för tunga lastbilar i Kina

(sidan 58). I USA rullar vi ut elektriska lastbilar och allt fler kunder kommer ombord på resan (sidan 30). Information om utvecklingen i Nordamerika finns också på sidan 56.

5 Utveckla robust lönsamhet i de decentraliserade regionala värdekedjorna genom att utnyttja globala skal fördelar, digitalisering, ett anpassat industrisystem och ständiga förbättringar med hjälp av Volvo Production System. Läs mer om hur vi driver synergier genom att ha samma lastbilsplattform och tillverka lastbilarna i samma fabrik oavsett drivlina på sidan 35.

6 Arbeta selektivt med att identifiera, accelerera och skala upp nya verksamheter samt utveckla nödvändiga kompetenser och kapaciteter. Vi har skapat cellcentric, ett joint venture inom bränsleceller, tillsammans med Daimler Truck (sidan 34), det nya affärsområdet Volvo Energy för att stödja koncernens elektrifieringsresa (sidan 34) och avser att installera och driva ett högpresterande offentligt laddningsnätverk för batteridrivna, tunga fjärrtransportlastbilar och långfärdsbussar över hela Europa i ett joint venture med Daimler Truck och Traton Group (sidan 35).

7 Stärka det värdebaserade ledarskapet och arbetssätten som ger alla kollegor befogenhet att vidta åtgärder och ta ansvar för resultaten. Läs mer om hur vi skapar en inkluderande, säker och engagerande arbetsplats på sidan 42 och mer om medarbetarutveckling på sidan 164.

2012–2015

STÄNGA GAPET

Produktförnyelse, omstrukturering och kostnadseffektivitet.



2016–2018

FÖRBÄTTRAD LÖNSAMHET

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



2019–

LEVERERA IDAG OCH FÖRÄNDRÄ FÖR FRAMTIDEN

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



Leverera idag

Vårt dagliga arbete säkrar vår framtid

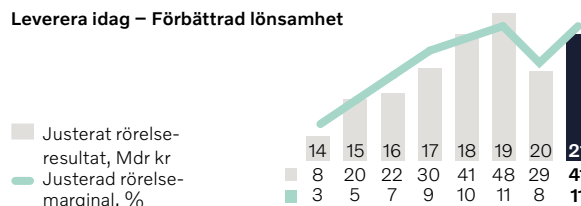
Vi måste vara snabba och flexibla när det gäller produktionsvolym, när vi använder vår gemensamma arkitektur och delad teknologi (CAST) där det är möjligt och genom att ha kontinuerliga introduktioner istället för stora lanseringsprojekt. Vårt kvalitetsarbete är avgörande för att uppnå kundnöjdhet och arbetet med att regionalisera vår värdekedja är nödvändigt för att ge våra medarbetare rätt förutsättningar för att stödja våra kunder och för att hantera potentiella störningar i leveranskedjan.

Volvokoncernens lönsamhet har förbättrats avsevärt de senaste åren. 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. 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 konjunkturedgångar.

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

Det resultat vi skapar varje dag är grunden i vår verksamhet, både här och nu och i framtiden.

Leverera idag – Förbättrad lönsamhet



Lönsamheten har förbättrats de senaste åren. År 2021 uppgick den justerade rörelsemarginalen till 11,0% (8,4), trots en negativ påverkan från brister i leveranskedjan som orsakade stopp i produktionen. Åren 2017–2021 var den genomsnittliga justerade rörelsemarginalen 9,9%.

Leverera idag – Stark finansiell ställning



Koncernens finansiella ställning är också stark med en nettokassa i Industriverksamheten på 66,2 miljarder kronor exklusive pensions- och leasingskulder vid utgången av 2021.

Förbättra lönsamheten och investera för framtiden

Gradvis och uthållig lönsamhetsförbättring

Minskad volatilitet i resultat och kassaflöde

Disciplin i kapitalallokeringar/ investeringar

Kontinuerliga investeringar i nya affärsmodeller genom innovation och ny teknik

Förändra för framtiden

Leder vägen till hållbara transporter

Vi driver omvandlingen av vår bransch för 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.

Förändra för att skapa värde

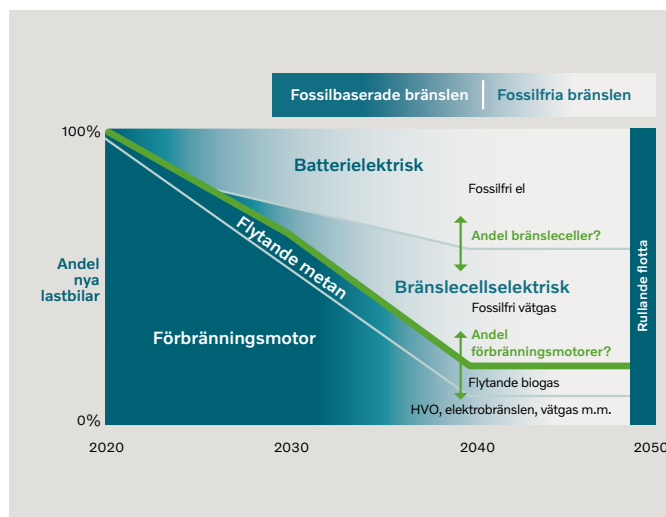
Behovet av transporter ökar och drivkrafterna bakom omvandlingen inom vår bransch är tydliga. Vi förändrar vår verksamhet för att skapa ännu större värde för våra kunder och för att svara upp mot behovet av hållbara transportlösningar som är säkra, fossilfria och mer produktiva. Dagens lastbilar är inte utnyttjade till sin fulla

kapacitet på grund av trafikstockningar, otillräcklig ruttplanering, icke-optimerade serviceintervaller 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. Det är dock uppenbart att elektromobilitet och alternativa bränslen är här för att stanna och lösningar för framtiden. Dessa erbjudanden kommer att vidareutvecklas för att möta kommande stränga CO₂-regler och för att ge våra kunder ännu mer hållbara alternativ.

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 tillbringa 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 industri-system 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 för att skapa dragkraft och få genomslag. Det är då den verkliga förändringen sker.

Transformera mot koldioxidneutralitet



Den förväntade ekonomiska livslängden för Volvokoncernens produkter är cirka tio år. För att ha en rullande flotta som har nettonollutsläpp år 2050 är det vår ambition att alla Volvokoncernens produkter som levereras från 2040 ska möjliggöra för kunderna att vara fossilfria. Vi förväntar oss en gradvis övergång till batterielektriska och bränslecellsektriska fordon. Vår ambition är att elektriska fordon år 2030 ska svara för minst 35% av fordonsförsäljningen. Även när de flesta av fordonen är elektriska, ser vi att det finns applikationer för förbränningsmotorer som körs på hållbara biobränslen eller andra fossilfria bränslen. 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 lagkraven och förbli konkurrenskraftiga. Läs mer om detta scenario och klimatrelaterade risker och möjligheter på sidan 154.

Finansiella mål

Uppfylla våra ambitioner

De nuvarande finansiella målen beslutades av styrelsen under 2017.

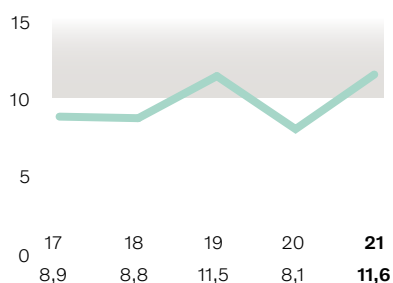
Volvokoncernen har de senaste åren genomgått en omfattande omstruktureringsprocess för att sänka de strukturella kostnaderna och öka effektiviteten och befinner sig nu i en fas med fokus på organisk tillväxt och ökad lönsamhet genom ständiga förbättringar och innovation.

Ett tydligt och enkelt mål för rörelsemarginalen stödjer ansträngningarna med att öka lönsamheten i koncernen genom konjunktur-

cykeln. Målet stämmer också överens med hur koncernen och dess affärsområden utmanas och utvärderas internt.

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

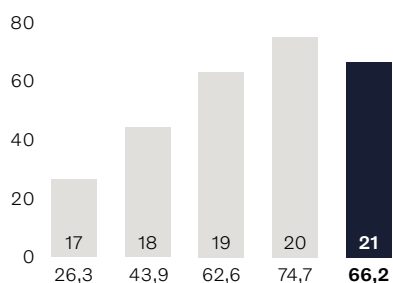
Rörelsemarginal i Volvokoncernen, %



Mål: Volvokoncernens rörelsemarginal ska överstiga 10% mätt över en konjunkturcykel.

Utfall: Under 2021 uppgick rörelsemarginalen till 11,6% (8,1). Under 2017–2021 var den genomsnittliga rörelsemarginalen 9,8%. Under 2021 uppgick den justerade rörelsemarginalen till 11,0% (8,4). Under 2017–2021 var den genomsnittliga justerade rörelsemarginalen 9,9%. För mer information om den justerade rörelsemarginalen, se Nyckeltal på sidan 204.

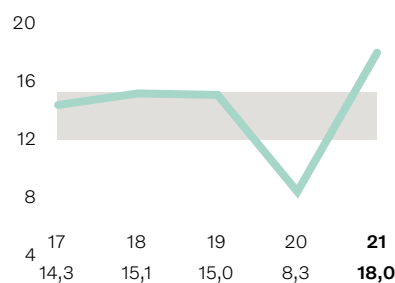
Finansiell nettoställning exkl. pensions- och leasingkulder, Industriverksamheten, Mdr kr



Mål: Industriverksamheten ska under normala förhållanden inte ha någon finansiell nettoskuldssättning exklusive avsättningar för pensions- och leasingkulder.

Utfall: Vid utgången av 2021 hade Industriverksamheten finansiella nettotillgångar på 66,2 miljarder kronor.

Avkastning på eget kapital i Financial Services, %



Mål: Financial Services mål är en avkastning på eget kapital på 12–15% med en soliditet överstigande 8%.

Utfall: Under 2021 uppgick avkastningen på eget kapital till 18,0% med en soliditet på 8,0%.

Affärsmodell



Volvokoncernen arbetar för att skapa verkliga fördelar för både våra kunder och samhället när det gäller produktivitet, säkerhet, energieffektivitet och bränsleeffektivitet.

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, öka bränsleeffektiviteten och möjliggöra ännu mer hållbara val, 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, bränsleeffektiva och hållbara 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. Cirka 1,2 miljoner 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 en allt större serie batterielektriska fordon.

Våren 2021 började Volvo Lastvagnar serietillverka sin nya serie tunga lastbilar Volvo FH, Volvo FH16, Volvo FM och Volvo FMX. Alla fyra modellerna har utvecklats med stort fokus på att förbättra fordonens förmiljö, säkerhet och produktivitet, vilket gör dem

GEMENSAMT VÄRDESKAPANDE

För att vara framgångsrika är nyckeln 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 ökar kundernas intäkter och minskar kostnaderna. Lösningar som förbättrar kundernas produktivitet, säkerställer att fordon och maskiner fungerar som de ska och förbättrar bränsleeffektiviteten är nyckelområden 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.



mer effektiva än sina föregångare. Under hösten 2021 introducerade Volvo Lastvagnar även flera viktiga nya uppdateringar av sina 11- och 13-liters Euro6-motorer som ytterligare förbättrar bränsleförbrukningen och körbarheten.

För att förstärka Volvo Lastvagnars engagemang för hållbara transportlösningar har de nya Volvo FH-, FM- och FMX-lastbilarna också utvecklats med elektriska drivlinor med planerad produktionsstart mot slutet av 2022.

Under året lanserade Renault Trucks en uppdaterad serie tunga lastbilar med fokus på förbättrad förarkomfort, driftsäkerhet och effektivitet. Denna utveckling förstärktes med lanseringen av nya 11- och 13-litersmotorer som, i kombination med integrationen av ny teknik och dedikerade tjänster, ger bränslebesparingar på upp till 10% jämfört med den tidigare generationen motorer. Renault Trucks tillkännagav också sina investeringsambitioner inom elektrisk mobilitet. Från 2023 kommer ett helelektriskt erbjudande att finnas tillgängligt för varje segment – distribution, bygg- och anläggning samt fjärrtransporter.

Med lanseringen av tre nya elektriska kompaktmaskiner – och introduktionen av två befintliga elektriska kompaktmaskiner på den nordamerikanska marknaden – fortsatte Volvo CE sin elektrifieringsresa med totalt fem modeller, och positionerar sig nu som en tillverkare med ett växande utbud av kommersiellt tillgängliga elektriska maskiner.

För att möta den växande globala efterfrågan på elektrifierade transportlösningar lanserades Volvo BZL Electric, ett helt nytt busschassi med elektrisk drivlina. Volvo BZL Electric är en global plattform för ren, tyst och energieffektiv kollektivtrafik.

Koncernen har redan helelektriska lastbilar, bussar och entreprenadmaskiner i serieproduktion. Volymerna var små 2021, men kundintresset är stort och koncernen förväntar sig att övergången till elektriska fordon kommer att gå segment för segment, marknad för marknad och region för region. Med en planerad utrullning av tunga elektriska lastbilar från Volvo Lastvagnar och Renault Trucks under 2022 och 2023 kommer Volvokoncernen att erbjuda elektriska lastbilar med räckvidder som för närvarande förväntas täcka nästan hälften av de lastbilstransporter som utförs inom EU. Läs mer om våra elektriska lastbilar med början på sidan 28.

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 affärsområde inom Volvokoncernen följer upp kundnöjdhet och hur varumärket uppfattas genom undersökningar. Informationen är en viktig del för att förstå våra kunders behov och i vårt eget arbete med ständiga förbättringar. Undersökningarna och studierna 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 Reservdelstjänster

Håll mitt fordon tillgängligt

2 Fordons-tillgänglighet

Maximera utnyttjandet av mitt fordon

3 Fordons-produktivitet

Maximera utnyttjandet av min flotta

4 Flott-produktivitet

Tillhandahåll rätt transportkapacitet när jag behöver den

5 Mobilitetstjänster

Optimera min försörjningskedja

6 Plattform-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.

Lastbilar skräddarsys för olika applikationer

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.

DISTRIBUTION

FRANKRIKE



GRUVINDUSTRI

INDONESIEN



BYGG OCH ANLÄGGNING

USA



FJÄRRTRANSPORTER

EUROPA



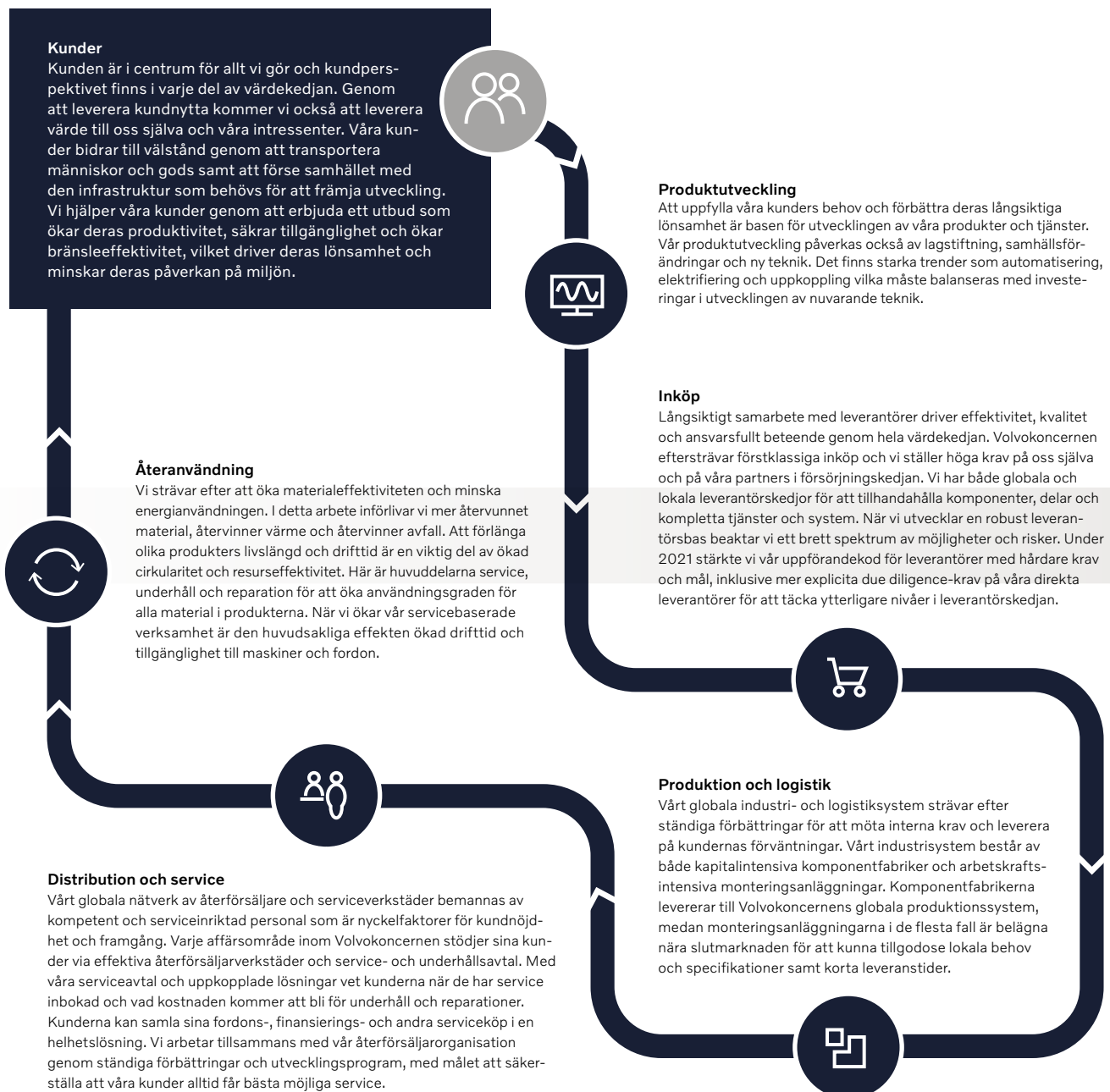
UNGEFÄRLIG KOSTNADSFÖRDELNING



Värdekedja

Driva effektivitet för att skapa värde

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



Bidra till välstånd för många intressenter

För kunder

Drygt 2 miljoner lastbilar och nästan 100.000 bussar, som koncernen tillverkat de senaste tio åren, rullar på vägar över hela världen. Våra anläggningsmaskiner utför arbete på byggen över hela världen och vi har levererat drygt 700.000 maskiner 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 stenbrotsägare, 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.

För anställda

Koncernens 95.850 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 2021 betalade vi 42.589 Mkr i löner och ersättningar.

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 2021 betalade vi 9.426 Mkr i sociala kostnader, 4.928 Mkr i pensionskostnader och 9.651 Mkr i inkomstskatter, tillsammans 24.005 Mkr. Vi betalar också bland annat tullar samt fastighets- och energiskatter.

För leverantörer

En stabil leverantörsbas och professionella partnerskap är avgörande för att kunderna ska bli framgångsrika. Volvokoncernen ger både inkomst och sysselsättning åt ett stort antal företag och många samhällen runt om i världen. Inköpta varor och tjänster är Volvokoncernens enskilt största kostnad och under 2021 köpte vi varor och tjänster för 253.656 Mkr.

▶ DRIFTTID OCH
LÖNSAMHET

▶ 42,6 MILJARDER KR

▶ 24,0 MILJARDER KR

▶ 253,7 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 2021 sina långivare i industriverksamheten 854 Mkr i ränta.

För aktieägare

Volvokoncernen strävar efter att skapa ett ökat värde för sina aktieägare. Detta uppnås genom en positiv kursutveckling och utbetalning av utdelningar. Under 2016-2021 steg kursen för Volvo B-aktien med 97%. 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. Under 2021 erhöll aktieägarna utdelningar om totalt 49.820 Mkr, inklusive likviden från försäljningen av UD Trucks. Till årsstämman 2022 föreslår styrelsen en ordinarie utdelning om 6,50 kronor per aktie och en extra utdelning om 6,50 kronor per aktie, totalt 26.435 Mkr.

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 2021 investerade Volvokoncernen 18,0 miljarder kronor i forskning och utveckling samt ytterligare 8,8 miljarder kronor i fastigheter, maskiner och inventarier, totalt 26,8 miljarder kronor.

▶ 0,9 MILJARDER KR

▶ 49,8 MILJARDER KR

▶ 26,8 MILJARDER KR

Partnerskap

Partnerskap för att skapa ledarskap

Att hänga med i den senaste utvecklingen är avgörande för att vara framgångsrik och svårt att göra på egen hand, och det är därför Volvokoncernen har samarbeten och partnerskap.

Baserat på ny, framväxande teknik och de senaste rönen inom uppkoppling, automation och elektrifiering ser vi stora möjligheter att tillsammans skapa ett mer hållbart transportsystem och få samhällen att blomstra. Det är anledningen till att vi bildar ett nytt ekosystem med olika typer av samarbeten och partnerskap.

Många allianser och partnerskap

Vi har en strategisk allians med Samsung SDI för att utveckla batteripaket för Volvokoncernens ellastbilar.

Genom att dela Green Deal-visionen om hållbara transporter och ett koldioxidneutralt Europa till 2050 har vi och Daimler Truck lanserat ett joint venture för bränsleceller som kallas cellcentric.

Tillsammans med Daimler Truck och Traton Group har vi kommit överens om att installera och driva ett högpresterande offentligt laddningsnätverk för batterielektriska tunga fjärrtransportlastbilar och turistbussar över hela Europa. Vi arbetar tillsammans med både NVIDIA och Aurora för att utveckla autonoma lastbilar.

Vi samarbetar med SSAB kring forskning, utveckling, serieproduktion och kommersialisering av världens första fordon tillverkade av fossilfritt stål. Det här är några exempel som du kan läsa mer om i denna årsredovisning. Vi har också en strategisk allians med Isuzu Motors.

Tekniken utvecklas i en snabbare takt än någonsin tidigare. Kombinerade på nya sätt erbjuder den nya och innovativa lösningar i nästan alla branscher.

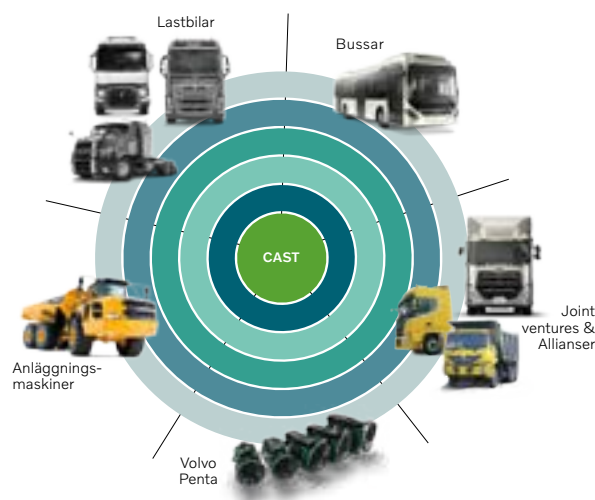
Strategisk allians med Isuzu Motors

Den 1 april slutförde Volvokoncernen och Isuzu Motors den affär där Isuzu Motors förvärvade UD Trucks från Volvokoncernen för 19 miljarder kronor på kontant- och skuldfri basis som en del av bildandet av en strategisk allians. Alliansen syftar att ta tillvara möjligheter från den pågående omvandlingen av branschen och att bygga en långsiktig och stabil relation.

Arbetet i alliansen fokuserar på att utnyttja potentiella synergieffekter inom bland annat följande områden. Att bilda ett tekniksamarbete för att dra nytta av parternas kompletterande expertområden inom både välkänd och ny teknik samt skapa en större volymbas för att kunna göra investeringar i teknik av världsklass. 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. Att 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. Att utvärdera samarbeten inom inköp och logistik genom att ta tillvara möjligheterna inom gemensam teknik, kompletterande geografisk täckning och volymtillväxt.

CAST – Volvokoncernens modulsystem

Volvokoncernen och dess partners kan dra fördel av koncernens modulbaserade plattform Common Architecture & Shared Technology (CAST). Ambitionen med CAST är att utveckla en konkurrenskraftig uppsättning modulbaserade produkter och tjänster som är lätta att integrera, möter framtida juridiska, marknadsmässiga och samhällsliga krav samt överträffar kundernas förväntningar. CAST-systemet är modulärt, skalbart och kostnadseffektivt. Vi säkerställer en enhetlig syn på nödvändiga gemensamma arkitektur- och plattformslösningar, samlar och stödjer aktiviteter kring utveckling av ny möjliggörande teknik och strävar efter kontinuerlig utveckling av standardiserade gränssnitt för både hårdvara och mjukvara. Genom väldefinierade prestationssteg och kontinuerligt minskad komplexitet stödjer CAST-systemet våra olika varumärkens strategier när det gäller nya, disruptiva tekniktrender samtidigt som synergierna för Volvokoncernen och dess joint ventures och allianser maximeras.



Vår hållbarhetsidé

Delat värde- skapande

Vår strategi svarar upp mot en rad hållbarhetsrelaterade frågor. Detta innebär att vi beaktar vår påverkan på omvärlden som en del av vår verksamhets långsiktiga framgång.

När vi genomför vår affärsmodell möter vi en rad strategiska risker och möjligheter. Många av dessa är relaterade till hållbar utveckling. Vi hänvisar vanligtvis till tre huvudområden i vår hållbarhetsstrategi:



Klimat – fokus på att minska utsläppen av växthusgaser från vår affärsverksamhet och tillverkningsprocess, vi strävar efter 100 % fossilfritt.

Resurser – att använda naturresurser på det mest effektiva sättet och bidra till att förbättra våra kunders logistikverksamhet med 100%.

Människor – med fokus på hälsa, bemyndigande, affärsmoral och respekt för mänskliga rättigheter, vi strävar efter 100% säkra produkter och säker verksamhet.

I den här års- och hållbarhetsredovisningen presenterar vi exempel som ytterligare beskriver våra strategiska hållbarhetsområden med händelser, mål och resultat från 2021.

Hållbarhetsrapportering

När det gäller rapportering avser den lagstadgade hållbarhetsredovisningen hållbarhet såsom miljöfrågor, sociala frågor och bemötande av anställda, respekt för mänskliga rättigheter, anti-korruption och mutor samt mångfald i bolagsstyrelser.

Dessutom möter vi en rad intressenters önskemål om vår hållbarhetsprestanda. Därför har vi utarbetat en detaljerad redogörelse för dessa frågor i hållbarhetsnoterna på sidan 152–179. I noterna presenterar vi risker och möjligheter, ledningsstrategi, policyer, mått och indikatorer för att följa upp hållbarhetsprestanda. De väsentliga hållbarhetsfrågorna redovisas i enlighet med GRI-standarderna och i linje med andra rapporteringsramverk, se sidan 152.

Vi inkluderar även relaterade ämnen i bolagsstyrningsrapporten.



Klimat och resurser

Huvudsakliga kopplingar till FN:s mål för hållbar utveckling



Fördubbla ökningen av energieffektivitet (7.3)



Hållbara transportsystem (11.3)



Öka medvetenhet och kapacitet kring begränsning av klimatförändringar (13.3)

Resan mot netto-nollutsläpp

Volvokoncernen har anslutit sig till Science-Based Target-initiativets (SBTi) kampanj "Business Ambition for 1.5 °C". Kampanjen eftersträvar netto-nollutsläpp av växthusgaser över värdekedjan senast år 2050, men vår ambition är att nå detta redan 2040. Förändringstakten är extra viktig och koncernen har satt upp ambitiösa delmål längs vägen.

Transport- och infrastrukturbranschen har börjat sin omställning mot netto-nollutsläpp, med bussar som legat i täten av utvecklingen. För lastbilar och anläggningsmaskiner är omställningen i ett tidigt stadium, men den förväntas accelerera med utvecklingen av batterielektiska fordon, med förbränningsmotorer som kan använda bränslen med lägre utsläpp och, senare under detta årtionde, med fordon som drivs av bränsleceller. Volvokoncernen är i framkant av utvecklingen och vill driva förändringen men är samtidigt medveten om dess utmaningar. År 2021 levererade koncernen 942 helektriska

Klimatförändringarna är vår tids största utmaning, och det är Volvokoncernens långsiktiga ambition att leda vår bransch mot netto-nollutsläpp. Klimatförändringar, befolkningstillväxt och ökande urbanisering förändrar landskapet och förväntningarna på transporter och infrastruktur.

fordon, huvudsakligen i Europa och Nordamerika. Ordergången uppgick till 1.683 helektriska fordon. I Europa var Volvo Lastvagnars marknadsandel på helektriska tunga lastbilar 42,2% och Renault Trucks 19,4% under 2021.

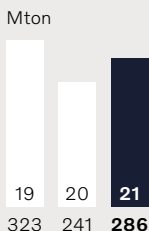
Incitament från myndigheter, investeringar i laddningsinfrastruktur och andra åtgärder behövs för att öka takten. Internationella Energimyndigheten (IEA) har lagt fram scenarier för netto-noll 2050 som pekar på en gradvis ökad användning av helektriska kommersiella fordon och att det krävs att omkring 50% av alla nya lastbilar globalt är nollutsläppsfordon 2035. Utvecklingen är även beroende av ett kraftigt ökat utbud av förnybar energi. Volvokoncernens ansats är att använda vårt modulära utvecklings-, produktions- och monteringsystem (CAST – Common Architecture & Shared Technology) för snabb anpassning efter kundbehov och efterfrågan. Systemet möjliggör flexibel produktion vilket begränsar investeringsbehoven.

Utveckling totala växthusgasutsläpp

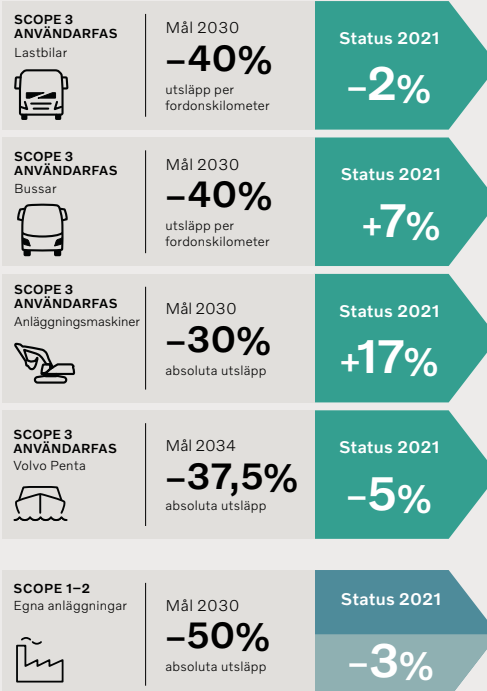
Omställningen till lägre utsläpp är i tidigt stadium men takten förväntas öka i och med ökad försäljning av elektriska fordon och genom ökad bränsleeffektivitet. Volvokoncernen följer upp flera måttal kopplat till växthusgaser. Ett av dessa är totala utsläpp från scope 1, 2 och 3 (kategori 11, användning av sålda produkter). Produkternas användning står för omkring 96% av de totala utsläppen enligt den senaste analysen. Under 2021 var dessa utsläpp 286 miljoner ton jämfört med 323 miljoner ton 2019.

Volvokoncernen har introducerat flera lösningar med förbättrad energi- och bränsleeffektivitet, men den största effekten än så länge kommer från lägre försäljningsvolym av lastbilar jämfört med basåret 2019. Eftersom användarfasen står för en så stor del av de totala utsläppen påverkas resultatet väsentligt av försäljningsvolym från ett år till ett annat. Volvokoncernen verkar inom cykliska branscher kopplade till den ekonomiska aktiviteten, och därför kommer försäljningsvolym och användning av rullande flottor att variera över tid.

Mer information om resultatet finns på sidan 160. Läs även mer om metoder, andra måttal, mål och resultat i Hållbarhetsnoterna på sidorna 152–162.



Klimatmål, godkända av SBTi



UTRULLNING AV ELEKTRISKA LASTBILAR

Elektromobilitet spelar en nyckelroll på vägen mot fossilfria transporter. Våra ellastbilar, baserade på Volvokoncernens teknik, rullar redan på gatorna i daglig verksamhet. De elektrifierade transportlösningarna hjälper transportoperatörer att avsevärt minska utsläpp och buller. Vi är fast beslutna att fortsätta driva vår bransch mot en hållbar framtid.

Vi tror att övergången till elfordon kommer att ske segment för segment, marknad för marknad och region för region. Det har redan börjat inom kollektivtrafik, distribution, avfall och återvinning och inom vissa byggsegment på en del marknader. Och 2021 började Volvo Lastvagnar sälja tre nya tunga helelektriska modeller, eftersom man anser att tiden är mogen för ett snabbt uppsving i elektrifieringen av tunga vägtransporter. Tillverkning är planerad att påbörjas under andra halvan av 2022, se nästa sida.

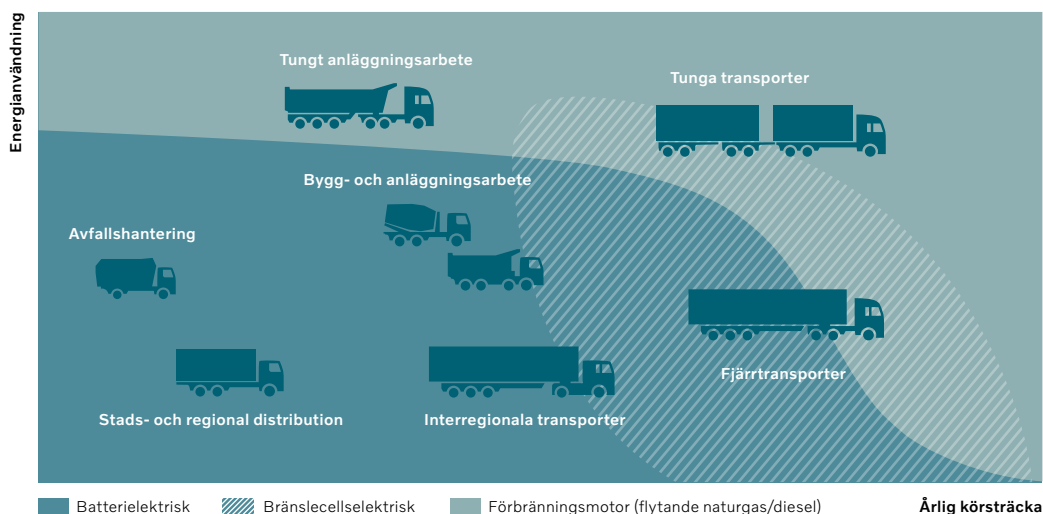
När den totala ägandekostnaden uppvägs av möjligheten att tillhandahålla fossilfria transporter och nödvändiga förutsättningar som laddinfrastruktur finns, tror vi att övergången till elfordon kommer att gå snabbt. Volvokoncernen har djup kundkännedom och applikationsexpertis inom många segment och detta kommer att förbli en avgörande faktor för att skapa kundnytta även när det kommer till elektriska fordon.

Titta på våra videofilmer på Youtube. Filmerna är på engelska.



På grund av olika egenskaper och krav, såsom lastvikt, energianvändning och årlig körsträcka, kommer det att finnas en blandning av fordon med låga koldioxidutsläpp eller nollutsläpp år 2030 – batterielektriska, bränslecellselektriska och förbränningsmotorer som kan köras på flytande naturgas (LNG), biogas eller andra hållbara biobränslen.

FLERA OLIKA PRODUKTER KOMMER ATT BEHÖVAS



VOLVO LASTVAGNAR REDO ATT ELEKTRIFIERA EN STOR DEL AV TRANSPORTERNA

Med försäljningsstart av tre nya helelektriska tunga lastbilsmodeller under 2021 menar Volvo Lastvagnar att tiden är inne för en snabb elektrifiering av tunga vägtransporter. De optimistiska framtidsutsikterna baseras på Volvolastbilarnas förmåga att tillgodose många olika transportbehov. Inom EU skulle exempelvis närmare hälften av alla lastbils-transporter kunna elektrifieras i den nära framtiden.

Med försäljningen av de nya eldrivna Volvo FH och Volvo FM-modellerna kommer eldrivna transporter att vara ett tänkbart alternativ inte bara i stadsområden utan också för regionala transporter mellan städer. Dessutom ser nya eldrivna Volvo FMX till att det blir enklare att åstadkomma renare och tystare anläggningstransporter. Serieproduktionen av de nya eldrivna modellerna för Europa är planerad att inledas under andra halvan av 2022. De nya modellerna kompletterar Volvo FL Electric och Volvo FE Electric för stadsdistribution och avfallshantering, som har serietill-

verkats sedan 2019. I Nordamerika inleddes försäljningen av Volvo VNR Electric i december 2020.

Med försäljningsstarten av de nya modellerna har Volvo Lastvagnar nu ett program av sex medeltunga och tunga eldrivna lastbilar, vilket gör att det är det mest kompletta utbudet av elektrifierade lastbilar i branschen.

Kan täcka nästan hälften av EU:s transportbehov

Med de nya modellernas högre lastkapacitet, kraftfullare drivlinor och en räckvidd på upp till 300 km, skulle Volvo Lastvagnars utbud av ellastbilar kunna hantera omkring 45% av alla godstransporter i Europa idag (Enligt Eurostats statistik "Road-Freight Transport by distance" (2018) uppgick transportsträckan för 45% av alla varor som skickades i Europa med vägtransport till kortare än 300 km). På så vis blir det möjligt att på allvar bidra till att minska vägtransporternas klimatpåverkan, som enligt officiell statistik står för cirka 6% av de totala koldioxidutsläppen i EU.



RENAULT TRUCKS UTÖKAR SITT UTBUD AV ELEKTRISKA LASTBILAR

Renault Trucks utökar sitt utbud av ellastbilar för fler applikationer av stadsdistribution och för att möta behoven hos sina kunder. En 19-tons D Wide Z.E. har lagts till de tidigare 16- och 26-tons modellerna av Renault Trucks D Z.E. och D Wide Z.E., som har varit i produktion sedan 2020. Renault Trucks erbjuder också ett bredare utbud av hjulbaser och speciella anslutningsmöjligheter för påbyggnader med kyl eller frysmöjligheter.

Utrustad med ett tvåaxligt chassi för förbättrad manövrerbarhet, är 19-ton tunga Renault Trucks D Wide Z.E. ett bra fordon för temperaturkontrollerad distribution, med en optimerad nyttolast. Dessutom har Renault Trucks utvecklat ett nytt system för att öka energieffektiviteten hos helelektriska lastbilar utrustade med kylskåp. Renault Trucks D och D Wide Z.E. Lastbilar på 16, 19 och 26 ton finns nu med möjlighet till kylanslutning, som tillför den energi som krävs för kylsystemet direkt från fordonets 600 V-batterier.





Volvo VNR Electric



Mack LR Electric sopbil



Volvo FM Electric



Renault Trucks D Z.E

KUNDERNA KOMMER OMBORD PÅ RESAN

Förändringen mot elektrifiering sker inom hela transportbranschen. Fler och fler företag tar sina första steg på denna resa tillsammans med Volvokoncernen. Här är några exempel:

Under 2021 fick Volvo Lastvagnar en order på 100 Volvo FM Electric-lastbilar från DFDS, norra Europas största frakt- och logistikföretag. Affären var den största kommersiella ordern dittills för Volvos ellastbilar, och en av de största någonsin för tunga ellastbilar världen över. I januari 2022 beställde DFDS ytterligare 25 lastbilar.

Urby, ett dotterbolag till La Poste Group och Banque des Territoires som specialiserat sig på logistik för den första och sista milen, investerar i en flotta utan utsläpp. De har beställt 20 elektriska Renault Trucks D Z.E-lastbilar, för stadsdistribution, som kommer att användas i 15 franska städer från 2022.

I Nordamerika lade Volvo Lastvagnars kund Performance Team, A Maersk Company, en order på 16 Volvo VNR Electric-lastbilar – den dittills största kommersiella ordern av den nordamerikanska lastbilsmodellen med nollutsläpp.

Manhattan Beer Distributors, en stor öl- och dryckesdistributör baserad i New York City, beställde fem Volvo

VNR Electric-lastbilar — de första batteridrivna lastbilarna med nollutsläpp i Manhattan Beer Distributors flotta med fler än 400 distributionslastbilar.

I juni meddelade Mack Trucks att New York City Department of Sanitation (DSNY) planerade att köpa sju Mack LR Electric-sopbilar, som kommer att användas i samtliga av stadens stadsdelar.

Titta på våra videofilmer på Youtube. Filmerna är på engelska.



Nästa generation Volvo VNR Electric



Inuti den nya revolutionerande tunga, elektriska drivlinan

TRANSFORMATIVA INVESTERINGAR

Under året förvärvade Volvokoncernen 60% av Designwerk Technologies AG, ett ingenjörföretag i Schweiz, som utvecklar och säljer elektromobilitetsprodukter och ingenjörstjänster. Designwerk Technologies erbjuder skräddarsydda ellastbilar under varumärket Futuricum samt mobila snabbaddare och högspänningsbatterisystem.

Volvo Group Venture Capital gjorde minoritetsinvesteringar i FourKites, Driivz och Foretellix. 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 samarbeten mellan startup-bolag och Volvokoncernen.

FourKites är en av de ledande globala plattformarna för realtidsvisibilitet inom transport och var banbrytande när de erbjöd transportvisibilitet i realtid 2014. Sedan dess har de byggt upp världens största plattform som syftar till att hjälpa ledande varumärken att sänka driftkostnaderna, förbättra leveranssäkerheten och skapa bättre kundrelationer. Företaget följer dagligen över en miljon leveranser i 176 länder med en årlig tillväxt på över 120%.

Driivz Ltd. är ett ledande globalt företag som gör programvara för laddning av elfordon och som har utvecklat en end-to-end-plattform för



hantering av stora laddningsnät. Plattformen fungerar som ett operativsystem för laddningsnät för elfordon och kan användas av laddningspunktoperatörer, elbilsflottor och andra nyckelspelare i ekosystemet. Plattformen är skalbar och modulbaserad, vilket gör den mycket flexibel och att den kan anpassas för att möta kundernas behov.

Foretellix är ett ledande bolag inom mätbar säkerhet för förarstödssystem och självkörande fordon. Utöver Volvo Group Venture Capitals investering ingick Volvo Autonomous Solutions ett närmare partnersamarbete med Foretellix tidigare under året i syfte att gemensamt skapa en verifieringslösning för autonom körning som fungerar både på allmänna vägar och i avgränsade områden.

VOLVO CE BIDRAR TILL EN HÅLLBAR FRAMTID MED ETT VÄXANDE UTBUD AV ELDRIVNA MASKINER

Med tre nya eldrivna kompaktmaskiner – en hjullastare och två grävare – visade Volvo Construction Equipment (Volvo CE) sitt engagemang för att bygga den värld vi vill leva i genom att erbjuda ett växande utbud av eldrivna maskiner. Totalt har kunderna nu fem elektriska modeller att välja mellan.

De tre nya modellerna var tillgängliga att reservera online på tolv europeiska marknader från oktober 2021 för leverans under 2022. Erbjudandet kommer även att utökas till andra

marknader. Återigen visar Volvo CE att hållbara lösningar inte bara är ett löfte för morgondagen, utan en verklig innovation idag. Volvo CE:s växande sortiment av elektriska maskiner ger kunderna en renare, tystare och bekvämare arbetsmiljö – men nu med ett ännu bredare utbud.

Dessa innovationer är nästa steg i Volvo CE:s ambition att nå nollutsläpp av växthusgaser år 2040 – tillsammans med utveckling av lösningar baserade på bränslecellsteknologi och förbränningsmotorer med reducerade emissioner.





VOLVO BUSSAR LANSERADE NYTT GLOBALT ERBJUDANDE INOM ELEKTROMOBILITET

Volvo Bussar utökade erbjudandet inom elektromobilitet till att omfatta marknader över hela världen. Med lanseringen av det nya elchassit Volvo BZL Electric erbjuder Volvo Bussar en stabil plattform för hållbar och effektiv kollektivtrafik för städer världen över, och samtidigt en produkt som garanterar pålitlig drift och lönsamhet för kunderna.

Den globala efterfrågan på elektromobilitetslösningar inom kollektivtrafik växer och Volvo Bussar räknar med en snabb tillväxt de kommande åren. Med nya Volvo BZL Electric erbjuder Volvo Bussar en global plattform för ren, tyst och energieffektiv kollektivtrafik. Det gör att vi kan möta den växande efterfrågan på viktiga marknader som är redo för ett skifte till elektromobilitet.

Volvo Bussar har lång erfarenhet av olika elektromobilitetslösningar, ofta i nära samarbeten med operatörer världen över. Nya Volvo BZL Electric är konstruerad för att kunna användas både som singeldäckare och dubbeldäckare.

VOLVO MEDGRUNDARE AV "FIRST MOVERS COALITION" FÖR ATT DRIVA PÅ EFTERFRÅGAN PÅ TEKNIK MED LÅGA KOLDIOXIDUTSLÄPP

Ungefär hälften av de utsläppsminskningar som krävs för att nå 2050 års klimatmål är beroende av teknik i tidiga utvecklings-, demonstrations- eller prototypfaser. Att accelerera innovationen under detta decennium är avgörande för att få ut dessa tekniker på marknaden och göra dem konkurrenskraftiga ur ett kostnadsperspektiv.

För att snabbstarta denna förändring lanserar World Economic Forum, i samarbete med USA:s särskilda sändebud för klimatfrågor, John Kerry, First Movers Coalition

– en ny plattform utifrån vilken företag gör inköpsåtaganden som skapar efterfrågan för teknik med låga koldioxidutsläpp. Volvokoncernen går med i koalitionen som medgrundare.

Åtagandena syftar till att vara kollektivt tillräckligt betydande för att kommersialisera framväxande tekniker för avkarbonisering. Dessa åtaganden är inriktade på ny teknik och syftar till att skapa en marknad till år 2030 som sedan kan ökas för att uppnå koldioxidfria utsläpp år 2050.



BRÄNSLEBESPARINGAR MED NY GENERATION AV RENAULT TRUCKS-MOTORER

Elektriska lastbilar är nyckeln till att minska CO₂-avtrycket från våra produkter, men det handlar också om att förbättra nuvarande motorer. Efter stora uppdateringar med förbättrad bränsleeffektivitet på Volvo Lastvagnar de senaste två åren, gjorde Renault Trucks under 2021 stora förändringar i sina T-, T High-, C- och K-serier när det gäller design, körkomfort och komfort ombord. De fortsatte denna utveckling med lanseringen av nya 11- och 13-liters Euro VI Steg E-motorer som, i kombination med integrationen av ny teknik och dedikerade tjänster, ger bränslebesparingar på upp till 10% jämfört med den tidigare generationen av Renault Trucks-motorer.

10%



VÄRLDENS FÖRSTA FORDON TILLVERKAT AV FOSSILFRITT STÅL

Under 2021 presenterade Volvokoncernen världens första fordon tillverkat av fossilfritt stål. Fordonet tillverkades vid Volvo CE:s anläggning i Braås med fossilfritt stål från SSAB. Under 2022 kommer fler fordon, i form av en serie med konceptfordon och komponenter tillverkade av fossilfritt stål.

Maskinen, en lastbärare för användning i gruvdrift och stenbrott, avtäcktes vid ett Grönt stål-evenemang i oktober. Volvo CE:s ambition är att använda fossilfritt stål i alla sina produkter, med införande steg-för-steg. Omställningen mot grönt stål är ett viktigt steg både för Volvokoncernen och för

transport- och infrastrukturbranschen i sin helhet, i synnerhet mot bakgrund av att 70% av en lastbils vikt utgörs av stål och gjutjärn – en siffra som är ännu högre än så för Volvo CE:s maskiner. Denna första konceptmaskin är bara början. Tillverkning i mindre skala planeras under 2022 för att sedan följas av serietillverkning.

Utöver att skapa världens första, fossilfria fordon med SSAB, handlar Grönt stål-samarbetet också om att använda överskott av fossilfritt väte från ståltillverkaren Ovako för att driva Volvokoncernens bränslecellsfordon.



Titta på våra videofilmer på Youtube. Filmerna är på engelska.



Volvo lanserar världens första fordon av fossilfritt stål



LANSERING AV NYA SAMRISKFÖRETAGET CELLCENTRIC INOM BRÄNSLECELLER

Volvokoncernen och Daimler Truck AG har officiellt presenterat grunddragen i sin utvecklingsplan för cellcentric, som är företagets nya gemensamma samriskföretag inom bränsleceller och som bygger på ett mycket viktigt och banbrytande åtagande om att påskynda användandet av vätgasbaserade bränsleceller för fjärrtransportbilar och andra användningsområden. Med målet att bli en ledande global tillverkare av bränslecellssystem kommer cellcentric att göra en av Europas största satsningar inom serietillverkning av bränslecellssystem. Produktionen är planerad att inledas 2025. Till sin hjälp har samriskföretaget flera årtionden av expertis och



Om cellcentric

Den 1 mars 2021 bildade Daimler Truck AG och Volvokoncernen cellcentric. För detta ändamål förvärvade Volvokoncernen 50 procent av aktierna i befintliga Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG för cirka 6,3 miljarder kronor (cirka 0,6 miljarder euro) på kassa- och skuldfri basis. Fler än 300 ytterst specialiserade experter arbetar för cellcentric i tvärvetenskapliga team på anläggningar i Nabern och Stuttgart i Tyskland och Burnaby i Kanada. Hittills har cirka 700 enskilda patent utfärdats, vilket understryker den ledande roll som företaget har när det gäller teknisk utveckling.



utvecklingsarbete från både Volvokoncernen och Daimler Truck.

Enligt Volvokoncernen kommer batterielektriska och vätgasbaserade bränslecellslastbilar att komplettera varandra, beroende på enskilda kunders behov. Batteridrift kommer främst att använ-



das för lägre lastvikter och kortare sträckor, medan bränslecellsdrift blir förstahandsvalet för tyngre laster och längre avstånd. De största lastbilstillverkarna i Europa kräver därför, med stöd av Volvokoncernen och Daimler Truck, att cirka 300 vätgasstationer med hög prestanda lämpade för tunga fordon utvecklas senast år 2025 och att det senast år 2030 finns 1.000 stationer för tankning av vätgas i Europa. Det här gemensamma initiativet, som går ut på att vätgas ska användas som bärare av grön elektricitet och som bränsle i eldrivna lastbilar, är ett viktigt led i att fasa ut de fossila bränslena inom vägtransporter.

Volvokoncernens mål är att börja med kundtester av bränslecellslastbilar om cirka tre år och att serietillverkningen av bränslecellslastbilar ska vara i gång under andra halvan av det här årtiondet. Alla fordonsrelaterade aktiviteter genomförs oberoende av varandra, eftersom de båda företagen förblir konkurrenter inom alla fordons- och produktprogram och särskilt när det gäller lösningarna för bränslecellsintegrering för samtliga produkter.

VOLVO ENERGY – MED FOKUS PÅ ATT ACCELERERA ELEKTRIFIERINGEN

I februari 2021 beslutade Volvokoncernen att skapa ett nytt affärsområde, Volvo Energy. Affärsområdet kommer att stödja koncernens elektrifieringsresa genom att säkra laddningsinfrastruktur och andra relaterade elektromobilitetstjänster samt hantera koncernens flöde av batterier under hela livscykeln. På det senare området kommer miljöpåverkan från elektriska och hybridelektriska kommersiella fordon och maskiner minskas genom att använda batterier ges ett andra liv inom olika användningsområden.

Joachim Rosenberg, som är medlem av Volvos koncernledning och tidigare ordförande för UD Trucks, leder det nya affärsområdet.

”Vi ser ett stort och växande intresse hos många kunder för elektriska fordon och maskiner. Det är en väldigt glädjande utveckling som skyndar på omställningen till mer hållbara transportlösningar. Vår ambition är att erbjuda våra kunder de mest konkurrenskraftiga lösningarna när det handlar om elektrifiering, inklusive batterier och laddningsinfrastruktur. Med Volvo Energy tar vi ett helhetsgrepp över hela livscykeln som är bra både för våra kunders affär och för samhället i stort”, säger Martin Lundstedt, vd och koncernchef.

SAMRISKFÖRETAG FÖR ETT EUROPEISKT HÖGPRESTERANDE LADDINGSNÄTVERK

I december 2021, undertecknade Volvokoncernen, Daimler Truck och Traton Group ett bindande avtal om att skapa ett samriskföretag för att installera och driva ett högpresterande offentligt laddningsnätverk för batteridrivna, tunga fjärrtransportlastbilar och långfärdsbussar över hela Europa. Parterna har åtagit sig att initiera och påskynda den nödvändiga uppbyggnaden av laddningsinfrastruktur för det ökande antalet elfordonskunder i Europa och bidra till transporter med nettonollutsläpp i Europa till 2050. Bildandet av samriskföretaget förutsätter att myndighetsgodkännanden erhålls.

Samriskföretaget – som ska ägas till lika delar av de tre parterna – är planerat att starta sin verksamhet 2022. Parterna åtar sig tillsammans att investera 500 miljoner euro, vilket antas vara den i särklass största investeringen hittills i laddningsinfrastruktur inom den europeiska tunga lastbilsindustrin. Planen är att installera och driva minst 1.700 högpresterande gröna laddningspunkter vid och nära motorvägar samt vid logistik- och destinationpunkter inom fem år från etableringen av samriskföretaget. Antalet laddningspunkter förväntas utökas avsevärt över tid genom



samarbeten med ytterligare partners och genom offentlig finansiering. Det planerade samriskföretaget kommer att drivas under en egen företagsidentitet och vara baserat i Amsterdam i Nederländerna. Samriskföretaget kommer att bygga på de grundande partnerföretagens breda erfarenheter av och kunskaper om tunga lastbilar.

Samriskföretaget kommer att erbjuda både högprestandaladdning och laddning över natten. Utgångspunkten för högprestandaladdningen är den nuvarande CCS-standarderna på 350 kW. Så snart och där det är möjligt kommer nyare standarder med högre effekt att tas i bruk för att möjliggöra och prioritera 45-minutersladdning, som vanligtvis förväntas vara runt 750 kW. Laddning över natten kommer att vara 50–100 kW.

ATT DRIVA SYNERGIER GENOM SAMMA PLATTFORM OCH SAMMA ANLÄGGNING

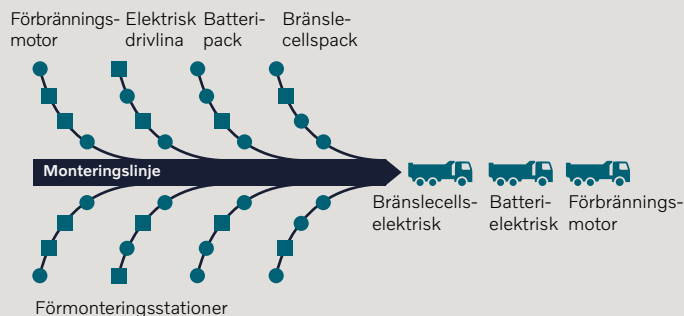
Volvokoncernens modulära fordonsarkitektur skapar fördelar både i utvecklings- och tillverkningsfasen. Arkitekturen gör att vi kan sätta antingen en förbränningsmotor eller en elektrisk drivlina i samma chassi. På så sätt minskar vi utvecklingstiden och kostnaderna och kan snabbare få ut

nya erbjudanden till marknaden. Dessutom kan vi tillverka de olika varianterna på samma monteringslinjer, vilket återigen minskar kostnaderna och gör att vi snabbt kan skala upp volymerna när förutsättningarna är de rätta.

SAMMA FORDONSPLATTFORM



SAMMA ANLÄGGNING



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.

För att använda resurserna så effektivt som möjligt måste produkterna utvecklas så att resursslöseri och utsläpp i möjligaste mån minimeras och produkter och material behålls i användningsfasen under en längre tid. Samtidigt kan transportbranschen som helhet göra betydande produktivetsförbättringar. Enligt vissa beräkningar använder den genomsnittliga lastbilen i branschen bara 40–50% sin totala lastkapacitet. Affärs-

Huvudsakliga kopplingar till FN:s mål för hållbar utveckling



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

modeller som bygger på delningsekonomi, artificiell intelligens och maskininlärning kan optimera varuflöden och leda till minskade transportbehov samt spara värdefulla naturresurser.

Volvokoncernen vill föregå med gott exempel. Vi strävar efter att vårt eget transportsystem ska vara i världsklass. Det vi lär oss kom mer 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 affärsmodeller för olika kunder beroende på deras behov. Mer information om olika affärsmodeller finns på sidan 20.

RESURSEFFEKTIV TEKNIK OCH MÖJLIGHETER MED CIRKULÄRT BRÄNSLE

Biogasdrivna Volvo FH och Volvo FM med I-See är de mest bränslesnåla gasbilarna vi någonsin har byggt. Gasdrivlinan spelar en viktig roll för att minska fossila utsläpp här och nu. Tekniken har utvecklats för bränsleeffektivitet samt möjligheten att minska utsläppen på dagens fjärrtransporter, där ellastbilar ännu inte är effektiva. Med naturgas är besparingen upp till 20% från tank-till-hjul. Med flytande biogas (bio-LNG) är de fossila utsläppen nära noll.

Bio-LNG ger flera fördelar. Lägre klimatpåverkan är avgörande och i EU har bio-LNG potential att ersätta cirka 20% av dagens dieselbaserade transporter. Tekniken är också en viktig möjliggörare för cirkularitet inom organisk avfallshantering. I processen att framställa bio-LNG från jordbruksavfall eller annat biologiskt nedbrytbart avfall och använda det för förbränning undviks en betydande del av metanutsläppen från avfallet och det som blir kvar kan användas som gödsel.



ÖKA EFFEKTIVITETEN I TRANSPORTSYSTEMEN

Att öka transporteffektiviteten skapar möjligheter för hållbart värdeskapande utöver bränsleförbrukning och elektrifiering. Enligt Volvokoncernens uppskattningar används 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 transportererna tillgängliga för mer last. Mot den bakgrunden och 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 branschen.



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

VOLVO OCH HOLCIM I SAMARBETE OM AUTONOMA ELEKTRISKA DUMPRAR

Volvo Autonomous Solutions och Holcim Schweiz har gått samman för att gemensamt testa och vidareutveckla användandet av autonoma elektriska dumprar i dagbrott. Båda företagen delar det gemensamma målet att utveckla säkra, effektiva, innovativa och hållbara infrastruktur och transportlösningar.

Holcims kalkstensbrott Gabenchopf i Siggenthal har valts som plats för projektet. De batterielektriska dumprarna som testas markerar tydligt nästa steg för branschen. De är inte bara tystare och mer miljömässigt hållbara än konventionella maskiner, utan även säkrare och samtidigt en del av en CE-certifierad, elektrisk och autonom transportlösning för dagbrotts- och cementindustrin.

”Detta projekt demonstrerar en hållbar transportlösning som är kommersiellt gångbar och kombinerar den senaste tekniken



inom digital kommunikation, automation och elektrifiering”, säger Nils Jaeger, vd för Volvo Autonomous Solutions.

Testerna och den troliga implementeringen av de elektriska dumprarna i dagbrottet är en del av Holcims digitaliseringsinitiativ ”Plants of Tomorrow”. Andra delar av initiativet är pågående tester med robotar och artificiell intelligens genom hela produktionsprocessen för att utveckla innovativa lösningar och på så sätt skapa säkrare, effektivare och mer hållbar cementproduktion.

PROTOTYP AV AUTONOM FJÄRR-TRANSPORTLASTBIL I NORDAMERIKA

Volvo Autonomous Solutions och Aurora uppnådde nästa milstolpe i sitt samarbete om att ta fram autonoma lastbilar för motorvägstransporter i USA. I september presenterades en prototyp av Volvo Lastvagnars flaggskepp Volvo VNL för fjärrtransporter, som är integrerad med teknologi utvecklad av Aurora (Aurora Driver). Den utgör ett viktigt steg mot en kommersiell lansering av helt autonoma tunga lastbilar i Nordamerika.

Även om övergången till autonoma lastbilar inte kommer att ske över en natt, kommer Volvo Autonomous Solutions fortsätta öka utvecklingstakten för att stödja kundernas föränderliga behov inom många olika transportsegment och marknader. I slutänden kommer bolagets autonoma transportlösningar även att gynna allmänheten i form av säkrare, mer effektiva och mer hållbara kommersiella godstransporter över hela USA.



ÅTERTILLVERKNING AV RENAULT TRUCKS

Affärsnyttan för cirkularitet utvecklas i snabbt takt för att hantera knappa resurser. Volvokoncernen har en stark position inom renoivering och återtillverkning av både komponenter och fordon.

Renault Trucks har under under året skalat upp sin verksamhet för återtillverkade och renoverade lastbilar. Under 2021 konverterade man omkring 500 begagnade fordon i sina lastbilscenter.

Centren fokuserar på kundlösningar som ökar cirkularitet genom att förlänga tiden produkterna brukas.

Fordon som använts på marknaden upp till fyra år uppgraderas med både hård- och mjukvara och returneras till sina ägare med full kapacitet i syfte att kunna köras mer än en miljon kilometer.

Begagnade lastbilar köps även tillbaka och byggs om för ett nytt användningsområde, t.ex. en dragbil använd för fjärrtransporter som görs om till en jämnlastbil eller en traditionell drivlina som optimeras för körning på biobränsle.

Delar och komponenter återtillverkas till samma prestanda som nya eller bättre. Renault Trucks återtillverkar huvudsakligen motorer, växellådor, insprutningssystem och partikelfilter.

Läs mer på reault-trucks.com



Människor

Huvudsakliga kopplingar till FN:s mål för hållbar utveckling



Halvera antalet dödsfall och skador i trafikolyckor i världen (3.6)



Tillgång till yrkes- och teknisk utbildning (4.3)



Trygg och säker arbetsmiljö (8.8)



Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla (11.2)

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 1,3 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 slutänden 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. För mer information, se hållbarhetsnoterna på sidorna 152–179.

SÄKERHET I VÅR VERKSAMHET

Vi arbetar för att förbättra hälsa och säkerhet i vår egen verksamhet och vi ställer höga krav på våra partners i leveranskedjan.

SÄKERHET FÖR VÅRA KUNDER

Vår vision är noll olyckor med Volvokoncernens produkter, och erbjudandet av världsledande produkter och lösningar för hållbara transporter är en viktig del för att komma närmare denna vision. Vår inriktning är att ta hänsyn till hela trafiksystemet och se var vi kan bidra. I detta arbete tar vi hänsyn till åsikter från förare och operatörer, pendlare och andra trafikanter som cyklister och fotgängare.

SÄKERHETZONER FÖR BUSSAR

Att köra försiktigt är den bästa allmänna säkerhetsåtgärden. För att hjälpa busschaufförer att följa reglerna kan operatörer definiera zoner med en bestämd maxhastighet. Inne i zonen kan fordonet helt enkelt inte överskrida den förinställda nivån. Dessa så kallade Safety Zones används i Volvobussar i cirka 20 länder över hela världen. Den brasilianska staden Curitiba minskade antalet olyckor med 50% på sin mest trafikerade bussrutten efter att ha implementerat säkerhetszoner.

Volvo Safety Zones är en förfining av geofencing-teknik där Volvo Bussar tillför intelligens och funktionalitet till fordonet. Operatörer kan helt enkelt ställa in gränserna för en zon och den maximala hastighet de vill tillåta. Områden nära skolor och allmänna parker är självklara användningsområden, men så är även farliga vägsträckor. Och det finns ingen gräns för hur många zoner som kan skapas.

Klockan är 17.00 och det är rusningstid i Curitiba i Brasilien. Volvobussen som åker söderut på Bus Rapid Transit (BRT) North Corridor är full av folk på väg hem från jobbet och skolan. När bussen närmar sig infarten till Praça do Japão förbereder sig föraren på att sänka hastigheten till 30 km/h. Denna idylliska offentliga plats ligger i en av stadens säkerhetszoner och även

om föraren glömmer att sänka hastigheten kommer bussen att sakta ner automatiskt.

Bussen är en av bussarna i staden som använder säkerhetszoner. Systemet är en av många innovationer som staden har tagit till sig för att utveckla sitt kollektivtrafiksystem. Curitiba var den första staden i världen som antog särskilda expressbusskorridorer, kända som BRT. Idag omfattar nätet sex korridorer. Bara i BRT North Corridor har Urbanization of Curitiba (URBS), ett lokalt ägt företag som sköter kollektivtrafiken i staden, kartlagt åtta säkerhetszoner, där maxhastigheterna varierar mellan 20 km/h och 60 km/h, beroende på risken för olyckor.

Fysikens lagar visar att när hastigheten fördubblas är bromssträckan fyra gånger längre och krockvåldet fyra gånger större. Det är lätt att se att det är en viktig säkerhetsfaktor att hålla nere hastigheten. Och i operatörernas depåer kan begränsad hastighet minska oavsiktliga skador på karosser, lampor och backspeglar.



NYA SÄKERHETSFUNCTIONER PÅ ELEKTRISKA STADSBUSSAR

Under året presenterade Volvo Bussar de senaste tilläggen till sitt stadsbuss erbjudande för kunderna. Utökade laddningsmöjligheter och hur Volvo Bussar tar bort osäkerheten kring kraven på batterikapacitet tillsammans med nya säkerhetsfunktioner stod i fokus.

I vissa situationer, till exempel vid en busshållplats, kanske folk inte hör bussen närma sig. Lösningen är AVAS – Acoustic Vehicle Alerting System – som är ett hastighetsberoende syntetiskt ljud designat för att göra den omedelbara omgivningen uppmärksam.

Volvo 7900 Electric kan förses med ett sidodetekterings-system. Sensorer på trottoarkanten hjälper föraren att övervaka fordonets närsida, vilket minskar risken för en kollision

vid kurvtagning, till exempel när det står cyklister mellan bussen och trottoarkanten.

En annan nyhet är att de yttre backspeglarna kan ersättas av kameror. Förare får bättre sikt bakåt på interiördisplayer optimalt placerade i synfältet. Och det framåtriktade synfältet störs inte av den yttre spegelstrukturen.

Volvo 7900 Electric har ett förstärkt frontkrockskydd. Den är designad för att klara R29-kravet för frontkrock, en säkerhetsstandard för tunga lastbilar. Den förbättrade strukturella designen ger ett extra skydd för föraren. Detta är bara ett exempel på hur Volvo går längre än vad lagstiftningen kräver.





LJUD FÖR SÄKERHET

VOLVO LASTVAGNAR LÄGGER TILL UNIKA LJUD TILL SINA ELEKTRISKA LASTBILAR

För att förbättra säkerheten har Volvo Lastvagnar utvecklat ett akustiskt system med unika ljud till sina elektriska lastbilar. Målet är att skapa uppmärksamhet och öka säkerheten för fotgängare, cyklister och andra medtrafikanter när ellastbilar är i närheten. Lastbilarna är annars nästan helt tysta. Samtidigt har ljuden designats för att vara behagliga och diskreta, både för föraren och andra runt omkring lastbilen. Ljuden är utvecklade för att inte tränga genom väggar, för att möjliggöra transporter på kvällar och nätter samt bidra till en bättre förarmiljö.

Sedan den 1 juli 2021 måste alla nya elfordon inom EU avge en viss ljudnivå när de framförs i hastigheter upp till 20 km/h. Kravet på ljudnivån beror på hastigheten och ljudet förstärks när hastigheten ökar. Vid 20 km/h måste det vara åtminstone 56 decibel.

Om fordonet är för tyst måste ett externt akustiskt system för uppmärksamhet adderas, s.k. AVAS (Acoustic Vehicle Alerting System). För att möta den nya lagstiftningen och samtidigt behålla de stora fördelarna med den låga ljudnivån från eldrivna lastbilar, har Volvo Lastvagnar utvecklat en unik uppsättning av premiumljud för sina ellastbilar. Den nya samlingen av ljud är resultatet av grundlig forskning och tester av AB Volvos egna akustikexperter.

Volvo Lastvagnars egenutvecklade akustiska system för uppmärksamhet för ellastbilar har inte bara ett ljud utan fyra olika. De informerar människor i närheten om vad lastbilen gör – kör framåt, går på tomgång, backar, osv. Ljuden kommer att variera i intensitet, baserat på lastbilens hastighet och kommer att skifta i frekvens då hastigheten ökar eller minskar.



ACTIVE CARE – FÖRUTSPÅTT UNDERHÅLL ÄR SÄKERT UNDERHÅLL

Active Care är en telematiktjänst som kombinerar övervakning av maskinernas tillstånd med tillhandahållande av veckorapporter som tillsammans hjälper till att minska stilleståndstiden. Detta fjärranalysverktyg ger flera fördelar, inklusive att fånga upp problem innan de blir allvarliga fel, vilket minskar risken för incidenter och oplanerat underhåll i fält. Istället kan underhållet planeras och utföras säkert.

Vi är Volvokoncernen

Att skapa en inkluderande, säker och engagerande arbetsmiljö byggd på omsorg om människor är ett viktigt fokusområde för Volvokoncernen. Vi inser att digitalisering, elektromobilitet och automatisering har en betydande inverkan på vår verksamhet och våra arbetssätt, och i detta skifte är våra medarbetare vår mest värdefulla tillgång. Vårt tillvägagångssätt är att investera i människor, att uppmuntra till livslångt lärande, att utveckla talanger och att skapa en kultur som sätter människan i centrum

och där alla uppmuntras att bidra. Detta kompetensskifte kommer att hjälpa Volvokoncernen att förverkliga sitt åtagande om människor – att skapa säkra arbetsplatser, att använda den fulla potentialen i vår mångfald och att driva engagemang, så att våra anställda rekommenderar Volvokoncernen som en bra arbetsplats.

Här ger vi några exempel som tar oss framåt. Vänligen finn detaljerad information om medarbetare med data, nyckeltal och ytterligare upplysningar i våra Hållbarhetsnoter på sidan 164–173.

SÄKERHET DYGNET RUNT PÅ VOLVOKONCERNEN I BRASILIEN

På Volvokoncernens verksamhet i Curitiba i Brasilien, lägger de anställda tonvikt på säkerhet 24 timmar om dygnet, 7 dagar i veckan.

”Vi är väldigt bra på att ta hand om oss själva i fabriken och på kontoret. Vi har vidtagit en hel rad åtgärder för att minska antalet olyckor. Men så fort vi lämnar jobbet glömmet vi att tänka på vår säkerhet. Det är därför vi startade programmet 24/7 Safety, säger Maila Faria, säkerhetschef, Volvo Group Latin America.

24/7 Safety-programmet riktar sig till alla 3.000 anställda och konsulter i fabriken och kontoren i Curitiba. Syftet är att göra medarbetarna medvetna om att säkerhet inte bara är avgörande på jobbet. Det är lika viktigt att ha ett förebyggande förhållnings-sätt hemma, på träningspasset, på bussen eller på en cykeltur.

Genom att påverka medarbetarnas attityder och uppmuntra dem att omsätta sina kunskaper även hemma med sina familjer, tar Volvokoncernen i Brasilien ett helhetsgrepp på säkerhet.

Safety 24/7 vilar på fyra pelare; Var säker hemma, Ta dig till Volvo säkert, Var säker på jobbet och Kom hem säkert. Trots pandemin och svårigheterna med att föra människor samman har programmet väckt ett stort intresse. Den årliga säkerhetsveckan hölls delvis digitalt, vilket ytterligare betonade vikten av säkerhet i hemmet, på jobbet, under pendlingen och när man går tillbaka till jobbet efter restriktionerna. Ett brett utbud av kommunikationsmetoder, såsom affischer, nyhetsbrev, informationsevenemang, frågesporter, spel och en digital säkerhetsvecka har använts för att engagera medarbetarna.



STRATEGIN BLIR VERKLIGHET – ATT GENOMFÖRA SKIFTET

Vår bransch är i början av sitt största skifte – i detta skifte behöver vi både leverera idag och förändra för framtiden. Vad detta innebär i vårt vardagliga arbete skiljer sig från en individ och arbetsroll till en annan. Vår verksamhet i Gent i Belgien – en av de största produktionsanläggningarna i koncernen – har accelererat omvandlingen under 2021. En nyckel till denna acceleration är kompetens. Med rätt kompetens har människor befogenhet att vidta åtgärder och ansvara för resultatet.

”Det är människorna som gör att Volvokoncernen utvecklas och vi måste ha dem med ombord. Vi måste investera i deras ägarskap, skapa stolthet men också i deras ansvarstagande, förklarar Koen Leemans, Director, Production i Gent-fabriken. ”Vi vill att alla ska förstå helheten och vara med och forma framtiden.”

Huvudsyftet med kompetensutvecklingsprogrammet var att påskynda produktionsstarten av nya produkter. Under 2021 har Volvokoncernen introducerat de nya högvolumproduktlinjerna – Volvo FH, FM och FMX – samtliga med ny arkitektur och modularisering för både elektriska och traditionella drivlinor.

”Tack vare en stark tvärfunktionell insats mellan nyckeloperatörer, specialister från metodlabbet, teamledare, arbetsledare samt produktions- och logistikingenjörer kunde vi förbereda oss som aldrig förr vilket resulterade i en smidig övergång till att bygga våra nya modeller,” säger Bram Timmermans, Team Leader Cab Drop Assembly.

Utvalda nyckeloperatörer delades in i team tillsammans med operatörer och personal i Tuvefabriken i Göteborg, som varit en pilotanläggning för introduktion av nya fordon. De tvärfunktionella teamen byggde upp dokumentation och ett standardiserat arbetssätt. Alla platser med stora förändringar inför den kommande produktlanseringen kartlades i Gentfabriken och pilot-

områden för utbildning byggdes upp. Nyckeloperatörerna blev även interna utbildare och bjöd in alla team till dialog för att skapa medvetenhet och förståelse för att stödja produktlanseringen av de nya produktlinjerna under våren 2021.

Som ett resultat av utbildningen och inkluderingen var produktionsteamerna mer involverade och engagerade i projektstarterna, vilket har minimerat tidsförluster under produktionen, kortare ledtider och färre träningslastbilar.

”När vi startade det här kompetensskiftet ville vi ta med oss medarbetarna på en resa för att skapa ett gemensamt tänk och bygga en grund för framtiden för att möta de nya utmaningar som ligger framför oss, beskriver Koen. ”Vi ser redan nu att vi har lyckats öka engagemanget och ägandet i teamen och är mycket bättre förberedda när vi introducerar framtida produkter i vår fabrik”.



VIDAREUTBILDNING FÖR ANSTÄLLNING VID ZAMITA ACADEMY I ZAMBIA

Vi tror på att utbildning och livslångt lärande är nyckeln till individuell egenmakt och vi deltar i ett flertal tekniska och yrkesinriktade utbildningsprogram runt om i världen. Detta görs i samarbete med universitet, tekniska gymnasier och internationella utvecklingsorganisationer. Ett exempel utanför Volvokoncernen är ZAMITA Industrial Academy i Ndola i Zambia.

Den zambiska regeringen har bestämt sig för att skapa en miljon nya arbetstillfällen under en femårsperiod för att komma till rätta med sina utmaningar med arbetslöshet. Samtidigt möter industrin för kommersiella transporter och tungt anläggnings-

arbete brist på skickliga förare och tekniker till sin verksamhet. ZAMITA är ett multilateralt projektsamarbete mellan FN:s organisation för industriell utveckling (UNIDO), Sveriges ambassad i Zambia, Volvokoncernen och Zambias regering.

Vid utgången av 2021 hade akademien utbildat över tusen studenter med en snabb ökning av antalet kvinnor sedan starten. Läs mer om detta och andra utbildnings- och utvecklingsinsatser på sidan 166.

Förvaltningsberättelse 2021

Ägarstruktur och juridisk form

AB Volvo (publ) med organisationsnummer 556012-5790 är ett aktiebolag vars aktier är upptagna till handel på Nasdaq Stockholm, Sverige. AB Volvo är moderbolag i Volvokoncernen och har sitt huvudkontor i Göteborg, Sverige. Det yttersta moderbolaget för koncernen är AB Volvo med registrerad adress 405 08 Göteborg, Sverige.

Affärsverksamhet

Volvokoncernen bidrar till ett ökat välbefinnande 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. Volvokoncernen har produktionsanläggningar i 19 länder och försäljning på mer än 190 marknader. En stor del av koncernens verksamhet finns i Sverige. Andra större verksamheter finns i USA, Brasilien, Indien, Frankrike och Kina.

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 152–179 tillsammans med andra hållbarhetsupplysningar i denna Års- och Hållbarhetsrapport, se:

- » Strategi och affärsmodell, sidorna 10–43
- » Policyer, utredningar och resultat, sidorna 154–179
- » Väsentliga risker och hantering, sidorna 70–75 och 154–179
- » Nyckeltal, sidorna 154–179. Upplysningar enligt EU:s taxonomiförordning, sidan 162.

Händelser efter balansdagen

Konflikten mellan Ryssland och Ukraina kan komma att ha en negativ påverkan på utvecklingen av Volvokoncernens finansiella resultat och ställning. Det är emellertid inte möjligt att för närvarande bedöma konsekvenserna av konflikten för Volvokoncernen.

Resultatutveckling

Ökad försäljning och förbättrad lönsamhet

För Volvokoncernen var 2021 ett år med en stark ökning av nettoomsättningen och förbättrat rörelseresultat trots de utmaningar som skapades av brister i leverantörskedjan. Både fordons- och servicevolymerna steg markant jämfört med föregående år.

| KONCERNENS RESULTATRÄKNINGAR | | | | | | | | | | |
|------------------------------|--|----------------------|----------------|--------------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|
| Mkr | | Industriverksamheten | | Financial Services | | Eliminerings | | Volvokoncernen | | |
| | | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 | |
| | Nettoomsättning | Not 6, 7 | 361.062 | 326.472 | 13.437 | 13.960 | -2.283 | -1.987 | 372.216 | 338.446 |
| | Kostnad för sålda produkter | | -277.048 | -252.933 | -7.700 | -8.375 | 2.285 | 1.989 | -282.463 | -259.319 |
| | Bruttoresultat | | 84.013 | 73.539 | 5.738 | 5.586 | 2 | 2 | 89.753 | 79.127 |
| | Forsknings- och utvecklingskostnader | | -18.027 | -16.798 | - | - | - | - | -18.027 | -16.798 |
| | Försäljningskostnader | | -21.575 | -24.284 | -2.384 | -2.226 | - | - | -23.959 | -26.510 |
| | Administrationskostnader | | -4.859 | -4.611 | -11 | -9 | - | - | -4.870 | -4.621 |
| | Övriga rörelseintäkter och kostnader | Not 8 | 300 | -3.673 | -54 | -1.786 | - | - | 246 | -5.459 |
| | Resultat från innehav i joint ventures och intresseföretag | Not 5, 6 | -54 | 1.749 | - | - | - | - | -54 | 1.749 |
| | Resultat från övriga aktieinnehav | | -15 | -4 | 0 | 0 | - | - | -15 | -3 |
| | Rörelseresultat | | 39.783 | 25.919 | 3.289 | 1.564 | 2 | 2 | 43.074 | 27.484 |
| | Ränteutgifter och liknande resultatposter | | 362 | 372 | - | - | -4 | -73 | 358 | 299 |
| | Räntekostnader och liknande resultatposter | | -1.172 | -1.422 | 0 | 0 | 4 | 73 | -1.167 | -1.349 |
| | Övriga finansiella intäkter och kostnader | Not 9 | 926 | -518 | - | - | - | - | 926 | -518 |
| | Resultat efter finansiella poster | | 39.899 | 24.351 | 3.289 | 1.564 | 2 | 2 | 43.190 | 25.917 |
| | Inkomstskatter | Not 10 | -9.140 | -5.439 | -807 | -404 | -0 | 0 | -9.947 | -5.843 |
| | Periodens resultat | | 30.759 | 18.912 | 2.482 | 1.160 | 1 | 2 | 33.243 | 20.074 |
| | Hänförligt till: | | | | | | | | | |
| | AB Volvos ägare | | | | | | | | 32.787 | 19.318 |
| | Innehav utan bestämmande inflytande | | | | | | | | 456 | 755 |
| | | | | | | | | | 33.243 | 20.074 |
| | Resultat per aktie före utspädning, kronor | Not 19 | | | | | | | 16,12 | 9,50 |
| | Resultat per aktie efter utspädning, kronor | Not 19 | | | | | | | 16,12 | 9,50 |

| ÖVRIGT TOTALRESULTAT | | |
|--|---------------|----------------|
| Mkr | 2021 | 2020 |
| Periodens resultat | 33.243 | 20.074 |
| <i>Poster som inte kommer att omklassificeras till resultaträkningen:</i> | | |
| Omvärdering av förmånsbestämda pensionsplaner | Not 20 | 6.091 |
| Omvärdering av aktieinnehav värderade till verkligt värde | Not 19 | 48 |
| <i>Poster som senare kan komma att omklassificeras till resultaträkningen:</i> | | |
| Omräkningsdifferenser avseende utlandsverksamhet | | 5.775 |
| Andel övrigt totalresultat för joint ventures och intresseföretag | | 1.349 |
| Akkumulerade kursdifferenser återförda till resultatet | | -324 |
| Övrigt totalresultat, netto efter inkomstskatter | 12.938 | -12.637 |
| Periodens totalresultat | 46.182 | 7.437 |
| Hänförligt till: | | |
| AB Volvos ägare | | 45.354 |
| Innehav utan bestämmande inflytande | | 828 |
| | 46.182 | 7.437 |

Nettoomsättning

Under 2021 ökade nettoomsättningen med 10% till 372 miljarder kronor (338). Justerat för valutakursförändringar och avyttringen av UD Trucks den 1 april, 2021, ökade försäljningen med 21%. Fordonsförsäljningen ökade med 25% till följd av växande transportvolym och förbättrad byggaktivitet. Serviceförsäljningen ökade med 11%, en konsekvens av högt utnyttjande av lastbilflottorna och anläggningsmaskiner, vilket drev efterfrågan på reservdelar och service.

Nettoomsättningen i Lastbilar ökade med 27% justerat för valutarörelser och avyttringen av UD Trucks, till följd av stark efterfrågan på både nya och begagnade lastbilar samt tillväxt i serviceverksamheten. För Anläggningsmaskiner ökade den valutajusterade nettoomsättningen med 17%, en ökning på alla marknader förutom Kina, med stöd av investeringar i infrastruktur och hög efterfrågan inom råvarusektorn. Bussars nettoomsättning minskade med 5% justerat för valutarörelser, där framförallt segmentet turistbussar påverkats negativt av covid-19 pandemin. Nettoomsättningen för Volvo Penta ökade med 26% justerat för valuta eftersom både marin- och industrimotor-verksamheten fortsatte den stabila återhämtningen efter försvagningen på grund av covid-19 pandemin.

Volvokoncernens försäljning av försvarsmateriel, såsom definierad i den svenska förordningen om krigsmateriel (1992:1303) paragraf A, uppgick 2021 till 0,63% (0,93) av nettoomsättningen.

| Nettoomsättning per rörelsesegment, Mkr | 2021 | 2020 | % |
|---|----------------|----------------|-----------|
| Lastbilar | 230.881 | 208.262 | 11 |
| Anläggningsmaskiner | 92.031 | 81.453 | 13 |
| Bussar ² | 13.652 | 14.712 | -7 |
| Volvo Penta | 14.437 | 11.891 | 21 |
| Koncernfunktioner och övrigt ² | 13.459 | 12.949 | 4 |
| Elimineringar | -3.398 | -2.796 | - |
| Industriverksamheten | 361.062 | 326.472 | 11 |
| Financial Services | 13.437 | 13.960 | -4 |
| Omklassificeringar och elimineringar | -2.283 | -1.987 | - |
| Volvokoncernen¹ | 372.216 | 338.446 | 10 |

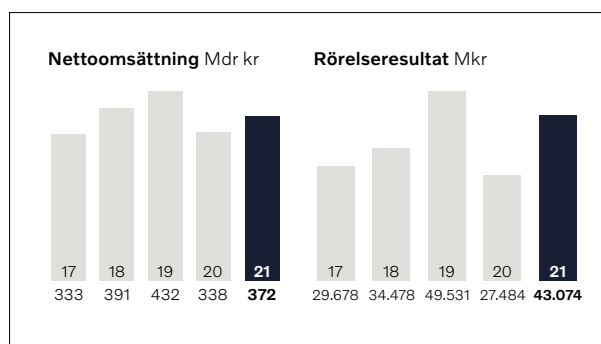
1 Justerat för ändrade valutakurser samt förvärvade och avyttrade verksamheter ökade nettoomsättningen med 21%.

2 Verksamheten i Nova Bus har omklassificerats från segmentet Bussar till Koncernfunktioner och övrigt från och med den 1 oktober 2021. Räkenskaperna har omräknats i denna rapport. Läs mer i Not 31.

| Nettoomsättning per marknadsområde, Mkr | 2021 | 2020 | % |
|---|----------------|----------------|-----------|
| Europa | 154.296 | 130.457 | 18 |
| Nordamerika | 94.356 | 76.501 | 23 |
| Sydamerika | 28.810 | 20.133 | 43 |
| Asien | 62.310 | 80.088 | -22 |
| Afrika och Oceanien | 21.291 | 19.293 | 10 |
| Industriverksamheten | 361.062 | 326.472 | 11 |
| Varav: | | | |
| Fordon | 282.666 | 247.397 | 14 |
| Service | 78.396 | 79.075 | -1 |

Rörelseresultat

Under 2021 uppgick Volvokoncernens justerade rörelseresultat till 41,0 miljarder kronor (28,6). Det justerade rörelseresultatet exkluderar realisationsvinsten från avyttringen av UD Trucks om 1,7 miljarder kronor, en positiv effekt om 0,2 miljarder kronor relaterad till att avskrivningar på tillgångar som innehas för försäljning upphört samt 0,2 miljarder kronor till upplösning av en tidigare redovisad omstrukturingsreserv relaterad till koncernens kostnadsbesparingsprogram. Under 2020 exkluderade det justerade rörelseresultatet -1,1 miljarder kronor, varav omstrukturingskostnader på -2,2 miljarder kronor relaterade till personalminskningar och en positiv effekt på 1,1 miljarder kronor relaterad till att avskrivningar på tillgångar som innehas för försäljning hade upphört.



| Justerat rörelseresultat per rörelsesegment, Mkr | 2021 | 2020 |
|--|---------------|---------------|
| Lastbilar | 25.567 | 17.251 |
| Anläggningsmaskiner | 12.228 | 10.071 |
| Bussar ² | 59 | -452 |
| Volvo Penta | 2.092 | 1.448 |
| Koncernfunktioner och övrigt ² | -2.265 | -1.375 |
| Elimineringar | 53 | 12 |
| Industriverksamheten | 37.733 | 26.955 |
| Financial Services | 3.279 | 1.606 |
| Omklassificeringar och elimineringar | 2 | 2 |
| Koncernens justerade rörelseresultat | 41.015 | 28.564 |
| Justeringar ¹ | 2.059 | -1.081 |
| Volvokoncernens rörelseresultat | 43.074 | 27.484 |

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

2 Verksamheten i Nova Bus har omklassificerats från segmentet Bussar till Koncernfunktioner och övrigt från och med den 1 oktober 2021. Räkenskaperna har omräknats i denna rapport. Läs mer i Not 31.

| Justerad rörelsemarginal, % | 2021 | 2020 |
|--|-------------|------------|
| Lastbilar | 11,1 | 8,3 |
| Anläggningsmaskiner | 13,3 | 12,4 |
| Bussar ¹ | 0,4 | -3,1 |
| Volvo Penta | 14,5 | 12,2 |
| Industriverksamheten | 10,5 | 8,3 |
| Volvokoncernens justerade rörelsemarginal | 11,0 | 8,4 |
| Volvokoncernens rörelsemarginal | 11,6 | 8,1 |

1 Verksamheten i Nova Bus har omklassificerats från segmentet Bussar till Koncernfunktioner och övrigt från den 1 oktober 2021. Räkenskaperna har omräknats i denna rapport. Läs mer i Not 31.

| Förändring av rörelseresultatet Volvokoncernen Mdr kr | Förändring (exklusive valuta) | Valuta- effekt | Totalt |
|---|-------------------------------------|-------------------|-------------|
| Rörelseresultat 2020 | | | 27,5 |
| Förändring av bruttoresultat | | | |
| Industriverksamheten | 13,7 | -3,2 | 10,5 |
| Förändring av bruttoresultat Financial Services | 0,5 | -0,3 | 0,2 |
| Lägre kreditförluster | 1,2 | 0,0 | 1,2 |
| Vinst vid försäljning av koncernbolag ¹ | 1,6 | 0,0 | 1,6 |
| Högre kapitalisering av utvecklingskostnader | 0,9 | 0,0 | 0,9 |
| Högre forsknings- och utvecklingskostnader | -2,3 | 0,2 | -2,1 |
| Lägre försäljnings- och administrationskostnader | 1,3 | 1,0 | 2,3 |
| Resultat från innehav i joint ventures och intresseföretag | -1,7 | 0,0 | -1,7 |
| Omstrukturingskostnader ² | 2,9 | 0,0 | 2,9 |
| Övrigt | -0,1 | -0,1 | -0,2 |
| Rörelseresultat 2021 | 18,0 | -2,5 | 43,1 |

1 Inkluderar en vinst om 1,7 Mdr kr från försäljning av UD Trucks.

2 2020 inkluderades kostnader om 2,2 Mdr kr avseende personalneddragningar.

| Valutakursernas inverkan på rörelseresultatet Volvokoncernen, Jämfört med föregående år, Mkr | |
|---|---------------|
| Nettoomsättning ¹ | -16.063 |
| Kostnad för sålda produkter | 12.490 |
| Forsknings- och utvecklingskostnader | 161 |
| Försäljnings- och administrationskostnader | 1.009 |
| Övriga | -66 |
| Sammanlagd effekt av valutakursförändringar på rörelseresultatet | -2.469 |

1 Koncernens försäljningsvärde redovisas till månatliga genomsnittskurser.

Det högre justerade rörelseresultatet var främst en effekt av ökad fordons- och serviceförsäljning, lägre försäljningskostnader och förbättrat resultat i begagnatverksamheten. Detta motverkades delvis av högre materialkostnader, störningar i försörjningskedjan som påverkade industrisystemet, lägre bidrag från joint ventures och ökade FoU-kostnader relaterade till investeringar i teknik som driver transformationen. Under 2020 inkluderade det justerade rörelseresultatet statliga permitteringsprogram om 2,2 miljarder kronor och en positiv effekt om 0,6 miljarder kronor från en korrigering av aktuariaella beräkningar av koncernens pensionsskulder.

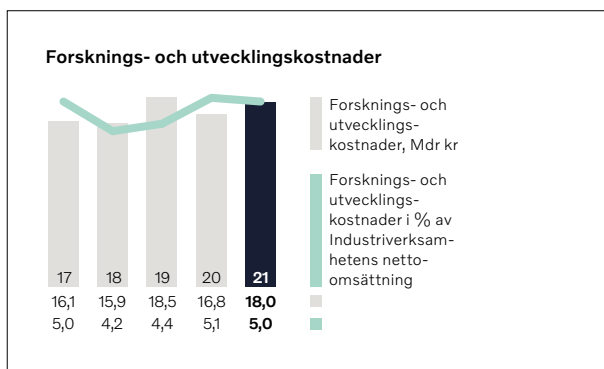
Det rapporterade rörelseresultatet uppgick till 43,1 miljarder kronor (27,5).

Valutapåverkan på rörelseresultatet

Under 2021 påverkade förändrade valutakurser i jämförelse med föregående år Volvokoncernen rörelseresultat negativt med 2,5 miljarder kronor. Effekten var relaterad till omvärdering av rörelseresultat i utländska dotterföretag med -2,1 miljarder kronor och omvärdering av utestående fordringar och skulder med -0,3 miljarder kronor. Valutaeffekten från nettoflöden hade en obetydlig påverkan på rörelseresultatet. Omvärderingen av rörelseresultat påverkades negativt främst av försvagningen av USD, EUR och BRL. Nettoflödena i utländsk valuta påverkades negativt av försvagning av USD och CNY, vilket motverkades av en positiv effekt från en förstärkning av ZAR och en försvagning av KRW där nettoflödet är negativt.

| Operativa nyckeltal Industriverksamheten, % | 2021 | 2020 |
|--|-------------|------------|
| Bruttomarginal | 23,3 | 22,5 |
| Forsknings- och utvecklingskostnader i % av nettoomsättning | 5,0 | 5,1 |
| Försäljningskostnader i % av nettoomsättning | 6,0 | 7,4 |
| Administrationskostnader i % av nettoomsättning | 1,3 | 1,4 |
| Rörelsemarginal | 11,0 | 7,9 |

| Kostnader per kostnadslag, Mkr | 2021 | 2020 |
|--|----------------|----------------|
| Materialkostnader (frakt, distribution, garanti) och inköpta tjänster | 232.774 | 209.444 |
| Personalkostnader | 56.944 | 53.788 |
| Avskrivningar | 18.720 | 20.599 |
| Övrigt | 20.881 | 23.417 |
| Total | 329.319 | 307.247 |



» Läs mer i Not 4 Mål och policy med avseende på finansiell risk avseende Industriverksamhetens transaktionsexponering från operativa nettoflöden, graf 4:5/4:6, samt valutapåverkan på försäljningen och rörelseresultatet.

Finansnetto

Under 2021 var ränteintäkterna i nivå med föregående år och uppgick till 0,4 miljarder kronor (0,3). Räntekostnaderna uppgick till 1,2 miljarder kronor (1,3). Övriga finansiella intäkter och kostnader uppgick till 0,9 miljarder kronor (-0,5). Förändringen jämfört med 2020 var främst hänförlig till omvärderingseffekter av finansiella tillgångar och skulder.

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

Inkomstskatter

Årets skattekostnad uppgick till 9,9 miljarder kronor (5,8) vilket motsvarar en effektiv skattesats om 23% (23).

Periodens resultat och resultat per aktie

Periodens resultat för 2021 uppgick till 33.243 Mkr (20.074). Resultatet per aktie före utspädning uppgick till 16,12 kronor (9,50) och efter utspädning till 16,12 kronor (9,50). ■

Finansiell ställning

Fortsatt stark finansiell ställning

Under 2021 fortsatte Volvokoncernen att investera i framtidens teknik och återförde 49,8 miljarder kronor till sina aktieägare och bibehöll samtidigt en solid finansiell ställning.

| KONCERNENS BALANSRÄKNING – TILLGÅNGAR | | | | | | | | | |
|--|----------------------|----------------|--------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Mkr | Industriverksamheten | | Financial Services | | Elimineringar | | Volvokoncernen | | |
| | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 | |
| Tillgångar | | | | | | | | | |
| Anläggningstillgångar | | | | | | | | | |
| Immateriella anläggningstillgångar | Not 12 | 36.971 | 34.423 | 98 | 154 | – | – | 37.070 | 34.577 |
| <i>Materiella anläggningstillgångar</i> | Not 13 | | | | | | | | |
| Fastigheter, maskiner och inventarier | | 54.299 | 48.985 | 48 | 68 | – | – | 54.348 | 49.053 |
| Förvaltningsfastigheter | | 57 | 60 | – | – | – | – | 57 | 60 |
| Tillgångar i operationell leasing | | 32.150 | 29.460 | 19.658 | 19.155 | –11.838 | –10.653 | 39.969 | 37.962 |
| <i>Finansiella anläggningstillgångar</i> | | | | | | | | | |
| Andelar i joint ventures och intresseföretag | Not 5 | 20.685 | 13.160 | – | – | – | – | 20.685 | 13.160 |
| Övriga aktier och andelar | Not 5 | 524 | 262 | 15 | 15 | – | – | 539 | 276 |
| Långfristiga kundfinansieringsfordringar | Not 15 | 1.669 | 1.061 | 83.774 | 70.773 | –2.057 | –1.287 | 83.386 | 70.547 |
| Pensionstillgångar, netto | Not 20 | 2.372 | 1.712 | – | – | – | – | 2.372 | 1.712 |
| Långfristiga räntebärande fordringar | Not 16 | 1.747 | 4.603 | 74 | – | –70 | –410 | 1.752 | 4.193 |
| Övriga långfristiga fordringar | Not 16 | 9.211 | 9.228 | 187 | 157 | –170 | –815 | 9.227 | 8.569 |
| Uppskjutna skattefordringar | Not 10 | 9.744 | 9.505 | 1.203 | 1.089 | 0 | 1 | 10.947 | 10.595 |
| Summa anläggningstillgångar | | 169.430 | 152.458 | 105.058 | 91.411 | –14.135 | –13.164 | 260.352 | 230.705 |
| Omsättningstillgångar | | | | | | | | | |
| Varulager | Not 17 | 63.715 | 47.273 | 202 | 352 | – | – | 63.916 | 47.625 |
| <i>Kortfristiga fordringar</i> | | | | | | | | | |
| Kortfristiga kundfinansieringsfordringar | Not 15 | 868 | 635 | 68.352 | 58.096 | –1.102 | –746 | 68.118 | 57.985 |
| Aktuella skattefordringar | | 1.336 | 1.659 | 373 | 528 | – | – | 1.708 | 2.187 |
| Räntebärande fordringar | Not 16 | 1.976 | 1.698 | 0 | 4 | –26 | –15 | 1.950 | 1.686 |
| Intern finansiering ¹ | | 16.672 | 10.925 | – | – | –16.672 | –10.925 | – | – |
| Kundfordringar | Not 16 | 39.321 | 34.278 | 1.455 | 1.383 | – | – | 40.776 | 35.660 |
| Övriga fordringar | Not 16 | 18.103 | 17.105 | 1.840 | 1.361 | –3.201 | –3.208 | 16.742 | 15.258 |
| Kortfristiga placeringar | Not 18 | 167 | 213 | – | – | – | – | 167 | 213 |
| Likvida medel | Not 18 | 59.435 | 81.973 | 3.913 | 4.680 | –1.223 | –1.448 | 62.126 | 85.206 |
| Tillgångar som innehas för försäljning | Not 3 | – | 29.362 | – | 4.934 | – | – | – | 34.296 |
| Summa omsättningstillgångar | | 201.593 | 225.121 | 76.135 | 71.337 | –22.223 | –16.342 | 255.504 | 280.116 |
| Summa tillgångar | | 371.022 | 377.579 | 181.193 | 162.748 | –36.359 | –29.506 | 515.856 | 510.821 |

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

Balansräkning

Under 2021 ökade de totala tillgångarna i Volvokoncernen med 5,0 miljarder kronor jämfört med årsskiftet 2020. Valutaeffekter ökade de totala tillgångarna med 23,9 miljarder kronor och försäljningen av UD Trucks minskade de totala tillgångarna med 34,3 miljarder kronor. Justerat för valutaeffekter och försäljningen av UD Trucks ökade de totala tillgångarna med 15,4 miljarder kronor. Ökningen var främst i varulager och kundfinansieringsfordringar, vilket motverkades av en minskning av likvida medel.

» Läs mer i Not 15 Kundfinansieringsfordringar

» Läs mer i Not 17 Varulager

» Läs mer i Not 18 Likvida medel.

Under 2021 minskade nettovärdet av tillgångar och skulder som innehas för försäljning med 23,0 miljarder kronor jämfört med årsskiftet 2020. Förändringen var främst hänförlig till försäljningen av UD Trucks till Isuzu Motors. Inga tillgångar och skulder som innehas för försäljning redovisades per den 31 december 2021.

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

Under 2021 ökade andelar i joint ventures och intresseföretag med 7,5 miljarder kronor jämfört med årsskiftet 2020, främst på grund av investeringar i aktier i det nya joint venturet tillsammans med Daimler Truck AG, cellcentric GmbH & Co. KG.

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

| KONCERNENS BALANSRÄKNING – EGET KAPITAL OCH SKULDER | | | | | | | | | |
|---|----------------------|----------------|----------------|--------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Mkr | Industriverksamheten | | | Financial Services | | Eliminerings | | Volvokoncernen | |
| | | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 |
| Eget kapital och skulder | | | | | | | | | |
| Eget kapital hänförligt till | | | | | | | | | |
| AB Volvos ägare | Not 19 | 126.546 | 132.280 | 14.500 | 13.018 | -2 | -3 | 141.045 | 145.295 |
| Innehav utan bestämmande inflytande | Not 11 | 3.073 | 2.847 | - | - | - | - | 3.073 | 2.847 |
| Summa eget kapital | | 129.619 | 135.127 | 14.500 | 13.018 | -2 | -3 | 144.118 | 148.142 |
| Långfristiga avsättningar | | | | | | | | | |
| Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser | Not 20 | 12.095 | 18.282 | 82 | 148 | - | - | 12.177 | 18.430 |
| Avsättningar för uppskjutna skatter | Not 10 | 2.774 | 1.166 | 2.153 | 2.099 | - | - | 4.926 | 3.265 |
| Övriga avsättningar | Not 21 | 10.610 | 10.217 | 49 | 238 | 557 | 464 | 11.216 | 10.918 |
| Summa långfristiga avsättningar | | 25.478 | 29.664 | 2.284 | 2.484 | 557 | 464 | 28.319 | 32.612 |
| Långfristiga skulder | | | | | | | | | |
| Obligationslån | Not 22 | 79.365 | 66.391 | - | - | - | - | 79.365 | 66.391 |
| Övriga lån | Not 22 | 16.488 | 18.053 | 10.148 | 11.905 | -1.823 | -1.182 | 24.812 | 28.775 |
| Intern finansiering ¹ | | -82.734 | -58.839 | 74.223 | 59.412 | 8.512 | -573 | - | - |
| Övriga skulder | Not 22 | 42.978 | 38.094 | 1.557 | 1.371 | -7.705 | -8.041 | 36.831 | 31.424 |
| Summa långfristiga skulder | | 56.096 | 63.699 | 85.928 | 72.687 | -1.016 | -9.796 | 141.008 | 126.590 |
| Kortfristiga avsättningar | Not 21 | 11.535 | 12.411 | 36 | 225 | 383 | 517 | 11.954 | 13.153 |
| Kortfristiga skulder | | | | | | | | | |
| Obligationslån | Not 22 | 21.747 | 30.904 | - | - | - | - | 21.747 | 30.904 |
| Övriga lån | Not 22 | 21.230 | 17.055 | 7.432 | 10.968 | -962 | -669 | 27.700 | 27.354 |
| Intern finansiering ¹ | | -36.176 | -38.547 | 63.141 | 51.050 | -26.964 | -12.503 | - | - |
| Leverantörsskulder | | 76.079 | 59.013 | 666 | 598 | - | - | 76.745 | 59.611 |
| Aktuella skatteskulder | | 3.720 | 3.885 | 567 | 714 | - | - | 4.287 | 4.599 |
| Övriga skulder | Not 22 | 61.693 | 57.730 | 6.639 | 6.354 | -8.354 | -7.515 | 59.978 | 56.569 |
| Skulder som innehas för försäljning | Not 3 | - | 6.638 | - | 4.649 | - | - | - | 11.286 |
| Summa kortfristiga skulder | | 148.293 | 136.678 | 78.445 | 74.333 | -36.281 | -20.688 | 190.457 | 190.324 |
| Summa eget kapital och skulder | | 371.022 | 377.579 | 181.193 | 162.748 | -36.359 | -29.506 | 515.856 | 510.821 |

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

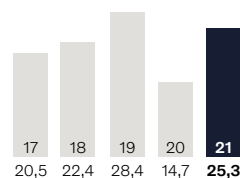
Nettovärdet av tillgångar och skulder relaterade till pensioner och liknande förpliktelser uppgick till en skuld om 9,8 miljarder kronor per den 31 december 2021, vilket var en minskning med 6,9 miljarder kronor jämfört med årsskiftet 2020.

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

Den 31 december 2021 uppgick Volvokoncernens eget kapital till 144,1 miljarder kronor jämfört med 148,1 miljarder kronor vid slutet av 2020. Soliditeten uppgick till 27,9% (29,0). Avkastningen på eget kapital uppgick till 23,4% (13,8).

Soliditeten i Industriverksamheten var vid samma tidpunkt 34,9% (35,8). Avkastningen på sysselsatt kapital i Industriverksamheten uppgick till 25,3% (14,7).

Avkastning på sysselsatt kapital,
Industriverksamheten % Mdr kr



| Finansiell nettoställning exkl. pensioner och liknande förpliktelser samt leasingsskulder | | | | |
|--|----------------------|----------------|-----------------|-----------------|
| Mkr | Industriverksamheten | | Volvokoncernen | |
| | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 |
| <i>Långfristiga räntebärande tillgångar</i> | | | | |
| Långfristiga kundfinansieringsfordringar | – | – | 83.386 | 70.547 |
| Långfristiga räntebärande fordringar | 1.747 | 4.603 | 1.752 | 4.193 |
| <i>Kortfristiga räntebärande tillgångar</i> | | | | |
| Kortfristiga kundfinansieringsfordringar | – | – | 68.118 | 57.985 |
| Räntebärande fordringar | 1.976 | 1.698 | 1.950 | 1.686 |
| Intern finansiering | 16.672 | 10.925 | – | – |
| Kortfristiga placeringar | 167 | 213 | 167 | 213 |
| Likvida medel | 59.435 | 81.973 | 62.126 | 85.206 |
| Tillgångar som innehas för försäljning | – | 1 | – | 4.671 |
| Summa räntebärande finansiella tillgångar | 79.998 | 99.414 | 217.499 | 224.501 |
| <i>Långfristiga räntebärande skulder</i> | | | | |
| Obligationslån | –79.365 | –66.391 | –79.365 | –66.391 |
| Övriga lån | –11.995 | –13.575 | –20.343 | –24.341 |
| Intern finansiering | 82.734 | 58.839 | – | – |
| <i>Kortfristiga räntebärande skulder</i> | | | | |
| Obligationslån | –21.747 | –30.904 | –21.747 | –30.904 |
| Övriga lån | –19.575 | –15.489 | –26.068 | –25.802 |
| Intern finansiering | 36.176 | 38.547 | – | – |
| Skulder som innehas för försäljning | – | 4.255 | – | –45 |
| Summa räntebärande finansiella skulder exkl. leasingsskulder | –13.772 | –24.718 | –147.523 | –147.483 |
| Finansiell nettoställning exkl. pensioner och liknande förpliktelser samt leasingsskulder | 66.227 | 74.696 | 69.976 | 77.018 |

| Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser samt leasingsskulder, netto | | | | |
|--|----------------------|----------------|----------------|----------------|
| Mkr | Industriverksamheten | | Volvokoncernen | |
| | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 |
| Långfristig leasingsskuld | –4.492 | –4.477 | –4.469 | –4.434 |
| Kortfristig leasingsskuld | –1.655 | –1.567 | –1.632 | –1.552 |
| Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser, netto | –9.723 | –16.570 | –9.805 | –16.717 |
| Skulder som innehas för försäljning | – | –1.123 | – | –1.127 |
| Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser samt leasingsskulder, netto | –15.870 | –23.737 | –15.907 | –23.830 |

| Finansiell nettoställning inkl. pensioner och liknande förpliktelser samt leasingsskulder | | | | |
|--|----------------------|---------------|----------------|---------------|
| Mkr | Industriverksamheten | | Volvokoncernen | |
| | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 |
| Finansiell nettoställning exkl. pensioner och liknande förpliktelser samt leasingsskulder | 66.227 | 74.696 | 69.976 | 77.018 |
| Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser samt leasingsskulder, netto | –15.870 | –23.737 | –15.907 | –23.830 |
| Finansiell nettoställning inkl. pensioner och liknande förpliktelser samt leasingsskulder | 50.356 | 50.959 | 54.070 | 53.188 |

Finansiell nettoställning

Under 2021 minskade de finansiella nettotillgångarna i Industriverksamheten exklusive avsättningar för pensions- och leasingsskulder med 8,5 miljarder kronor och uppgick till 66,2 miljarder kronor den 31 december 2021. Förändringen förklaras i huvudsak av ett positivt operativt kassaflöde om 29,4 miljarder kronor samt en positiv effekt från försäljningen av UD Trucks om 18,4 miljarder kronor, vilket motverkades av investeringar i aktier i ett nytt joint venture tillsammans med Daimler Truck AG, cellcentric GmbH & Co. KG samt utdelning till AB Volvos aktieägare om 49,8 miljarder

kronor. Förändrade valutakurser ökade de finansiella nettotillgångarna med 3,0 miljarder kronor.

Inklusive pensions- och leasingsskulder uppgick Industriverksamhetens finansiella nettotillgångar till 50,4 miljarder kronor den 31 december 2021. Under året minskade avsättningarna för pensions- och leasingsskulder med 7,8 miljarder kronor. Förändringen förklaras i huvudsak av omvärdering av avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser om 7,7 miljarder kronor, en minskning i pensions och leasingsskulder om 1,1 miljarder kronor som ingick i försäljningen av UD Trucks, vilket delvis motverkades av negativa

| Förändring av finansiell nettoställning Industriverksamheten | | |
|--|--------------|--------------|
| Mdr kr | 2021 | 2020 |
| Finansiell nettoställning exkl. pensioner och liknande förpliktelser samt leasingkulder vid slutet av föregående period | 74,7 | 62,6 |
| Operativt kassaflöde | 29,4 | 18,5 |
| Förvärv och försäljningar av aktier och andelar, netto | -7,4 | -0,5 |
| Förvärv och försäljningar av verksamheter, netto ¹ | 17,9 | 0,4 |
| Kapitalöverföring till/från Financial Services | 1,6 | 0,0 |
| Valutaeffekt | 3,0 | -2,2 |
| Utdelning till AB Volvos aktieägare | -49,8 | - |
| Utdelning till innehav utan bestämmande inflytande | - | -0,8 |
| Övriga förändringar | -3,2 | -3,3 |
| Finansiell nettoställning exkl. pensioner och liknande förpliktelser samt leasingkulder vid periodens utgång | 66,2 | 74,7 |
| Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser samt leasingkulder vid slutet av föregående period | -23,7 | -25,3 |
| Utbetalning av pensioner som ingår i operativt kassaflöde | 1,8 | 3,6 |
| Omvärdering av avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser ² | 7,7 | -1,8 |
| Kostnader för tjänstgöring samt övriga pensionskostnader ³ | -2,0 | -1,6 |
| Investeringar och amorteringar av leasingkontrakt | 0,3 | 0,4 |
| Överföring pensioner och leasingkulder till UD Trucks | 1,1 | - |
| Valutaeffekt | -0,7 | 1,3 |
| Övriga förändringar | -0,4 | -0,2 |
| Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser samt leasingkulder vid periodens utgång | -15,9 | -23,7 |
| Finansiell nettoställning inkl. pensioner och liknande förpliktelser samt leasingkulder vid periodens utgång | 50,4 | 51,0 |

1 Inkluderar både kassaflödeseffekten från försäljningen av UD Trucks och interna lån som finansierade försäljningen av kundfinansieringsportföljen i VFS Japan. Detta betalades tillbaka av UD Trucks vid tidpunkten för försäljningen » [Läs mer i Not 3](#) Förvärv och avyttringar av verksamheter.

2 Inklusive korrigerig av aktuariella beräkningar om -1,7 miljarder kronor under 2020. » [Läs mer i Not 20](#) Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser.

3 Inklusive korrigerig av aktuariella beräkningar om 0,6 miljarder kronor under 2020. » [Läs mer i Not 20](#) Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser.

valutakursförändringar om 0,7 miljarder kronor. Omvärderingarna var framför allt en effekt av väsentligt högre diskonteringsräntor och ökad avkastning på tillgångar. Försäljningen av UD Trucks påverkade Industriverksamhetens finansiella nettotillgångar inklusive pensions- och leasingkulder med totalt 19,5 miljarder kronor.

» [Läs mer i Not 20](#) Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser

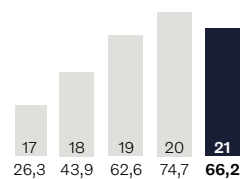
Volvokoncernens likvida medel uppgick till 62,1 miljarder kronor den 31 december 2021 jämfört med 85,2 miljarder kronor den 31 december 2020. Därutöver fanns beviljade men ej utnyttjade kreditfaciliteter uppgående till 42,3 miljarder kronor (41,6) den 31 december 2021. Likvida medel innehöll 2,8 miljarder kronor (2,5) som inte är tillgängliga för användning av Volvokoncernen och 8,7 miljarder kronor (11,0) där andra begränsningar råder, huvudsakligen likvida medel i länder med valutaregleringar eller andra legala restriktioner.

» [Läs mer i Not 18](#) Likvida medel

» [Läs mer i Not 22](#) Skulder om förfallostruktur på kreditfaciliteterna

» [Läs mer i Not 20](#) Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser

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



Kassaflödesanalys

Förbättrat operativt kassaflöde

Under 2021 uppgick det operativa kassaflödet i industriverksamheten till 29,4 miljarder kronor (18,5). Det högre operativa kassaflödet jämfört med 2020 är främst en effekt av ett högre rörelseresultat med 13,9 miljarder kronor samt en lägre ökning av rörelsekapitalet med 2,3 miljarder kronor (11,0). Detta motverkades delvis av en ökning av betalda inkomstskatter med 4,5 miljarder kronor och högre investeringar med 3,9 miljarder kronor jämfört med 2020.

Det operativa kassaflödet i Financial Services var negativt och uppgick till -12,7 miljarder kronor (0,8). Förändringen jämfört med 2020 berodde främst på en väsentligt högre ökning av ny affärsvolym i kreditportföljen.

» Läs mer i Not 10 Inkomstskatter.

» Läs mer i Not 21 Övriga avsättningar.

Investeringar och avyttringar

Under 2021 uppgick Industriverksamhetens investeringar i materiella och immateriella anläggningstillgångar till 12,5 miljarder kronor (8,7).

Lastbilers investeringar i materiella och immateriella anläggningstillgångar uppgick till 9,8 miljarder kronor (6,8). De största investeringarna var kopplade till industriella effektiviseringsåtgärder och ersättningsinvesteringar, som den pågående installationen av en ny formlingslinje i gjutriet i Skövde och uppgraderingar av fabriker i USA. Investeringarna avsåg även produktuppgraderingar såsom utveckling av såväl batterielektriska som bränsle-cellelektriska lastbilar med både produktutvecklingsaktiviteter och anpassningar i fabriker. Investeringar i återförsäljarnät och verkstäder skedde främst i Europa och avsåg huvudsakligen uppgraderingar och ersättningsinvesteringar.

Investeringarna inom Anläggningsmaskiner uppgick till 1,2 miljarder kronor (0,9). De största investeringarna i fabriker var relaterade till ersättningsinvesteringar men även till industriella effektiviseringsåtgärder i främst Asien. Produktrelaterade investeringar under året var framförallt relaterade till produktuppgraderingar med både fortsatta anpassningar av fabriker till elektriska maskiner och produktutvecklingsaktiviteter.

Investeringarna i Bussar var under året 0,4 miljarder kronor (0,2) och i Volvo Penta 0,7 miljarder kronor (0,5).

Investeringarnivån i anläggningar, maskiner och inventarier under 2021 ökade jämfört med föregående år, vilket var betydligt påverkat av covid-19-pandemin. Under 2022 förväntas investeringar i maskiner och inventarier öka ytterligare. Investeringarna kommer även fortsättningsvis i huvudsak bestå av optimering av den industriella strukturen, produktrelaterade verktyg, ersättningsinvesteringar samt återförsäljarinvesteringar.

Förvärv och avyttringar av aktier och andelar

Under 2021 påverkade förvärv och avyttringar av aktier och andelar kassaflödet negativt med totalt 7,4 miljarder kronor (0,5). Den negativa effekten berodde främst på investeringar i aktier i ett nytt joint venture tillsammans med Daimler Truck AG, cellcentric GmbH & Co KG.

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

Förvärv och avyttringar av verksamheter

Under 2021 hade förvärv och avyttringar av verksamheter en positiv kassaflödeseffekt om 22,0 miljarder kronor (0,4). Den positiva effekten var främst hänförlig till försäljningen av UD Trucks om 22,8 miljarder kronor.

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

Finansiering och utdelning

Under 2021 minskade nettoupplåningen med 7,0 miljarder kronor, främst på grund av ett förbättrat operativt kassaflöde. Under 2020 ökade nettoförändring av lån med 7,3 miljarder kronor för att säkra likviditeten i Volvokoncernen. Under 2021 betalades utdelningar till AB Volvos aktieägare med totalt 49,8 miljarder kronor (0). Dessa bestod av en ordinarie utdelning om 6,00 kronor per aktie och två extrautdelningar om totalt 18,50 kronor per aktie, varav en extrautdelning om 9,50 kronor var hänförlig till likviditeten från försäljningen av UD Trucks.

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

Förändring av likvida medel

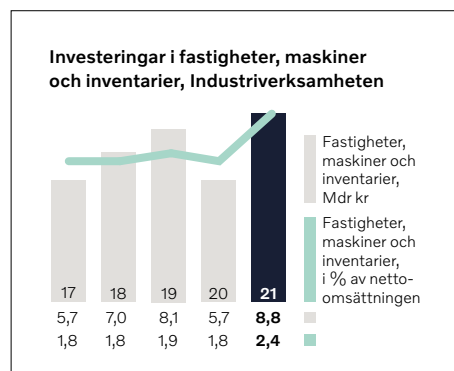
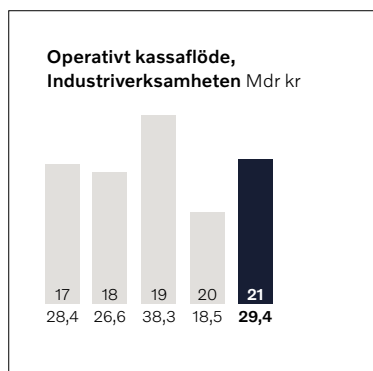
Under 2021 minskade likvida medel med 23,1 miljarder kronor och uppgick till 62,1 miljarder kronor den 31 december 2021.

» Läs mer i Not 18 Likvida medel om redovisningsprinciper.

» Läs mer i Not 29 Kassaflöde, om principer för upprättande av kassaflödesanalysen.

| KONCERNENS KASSAFLÖDESANALYSER | | | | | | | | | |
|--|----------------------|---------------|--------------------|----------------|---------------|------------|----------------|----------------|---------------|
| Mkr | Industriverksamheten | | Financial Services | | Elimineringar | | Volvokoncernen | | |
| | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 | |
| Den löpande verksamheten | | | | | | | | | |
| Rörelseresultat | 39.783 | 25.919 | 3.289 | 1.564 | 2 | 2 | 43.074 | 27.484 | |
| Avskrivningar immateriella anläggningstillgångar | Not 12 | 2.757 | 3.067 | 36 | 76 | - | 2.793 | 3.143 | |
| Avskrivningar materiella anläggningstillgångar | Not 13 | 7.238 | 7.569 | 26 | 27 | - | 7.264 | 7.596 | |
| Avskrivningar leasingtillgångar | Not 13 | 4.301 | 5.292 | 4.361 | 4.569 | 0 | 8.663 | 9.860 | |
| Övriga ej kassapåverkande poster | Not 29 | -1.444 | -818 | 453 | 2.019 | -7 | -998 | 1.217 | |
| Total förändring i rörelsekapital varav | | -2.270 | -10.961 | -16.054 | -3.051 | 853 | 330 | -17.471 | -13.682 |
| Förändring i kundfordringar | | -1.999 | -1.970 | -64 | -60 | - | - | -2.062 | -2.030 |
| Förändring i kundfinansieringsfordringar | | -623 | -332 | -15.619 | -4.068 | 871 | 289 | -15.370 | -4.112 |
| Förändring i varulager | | -12.438 | 2.351 | 151 | 114 | - | - | -12.287 | 2.465 |
| Förändring i leverantörsskulder | | 13.137 | -4.397 | 37 | 372 | - | - | 13.174 | -4.025 |
| Övriga förändringar i rörelsekapital | | -347 | -6.612 | -559 | 592 | -19 | 41 | -925 | -5.979 |
| Erhållna utdelningar från joint ventures och intresseföretag | | 769 | 1.070 | - | - | - | - | 769 | 1.070 |
| Erhållna räntor och liknande poster | | 347 | 382 | 0 | 0 | 18 | -96 | 365 | 286 |
| Erlagda räntor och liknande poster | | -854 | -1.191 | 6 | 0 | -6 | 88 | -854 | -1.102 |
| Övriga finansiella poster | | -307 | -336 | - | - | - | - | -307 | -336 |
| Betalda inkomstskatter | | -8.657 | -4.132 | -994 | -796 | - | - | -9.651 | -4.927 |
| Kassaflöde från den löpande verksamheten | | 41.664 | 25.862 | -8.877 | 4.408 | 860 | 340 | 33.647 | 30.610 |
| Investeringsverksamheten | | | | | | | | | |
| Investeringar i immateriella anläggningstillgångar | | -3.737 | -2.972 | 15 | -51 | - | - | -3.722 | -3.023 |
| Investeringar i materiella anläggningstillgångar | | -8.806 | -5.730 | -3 | -3 | - | - | -8.809 | -5.733 |
| Investeringar i leasingtillgångar | | -37 | -23 | -9.291 | -9.425 | 21 | 885 | -9.308 | -8.564 |
| Avyttringar av im-/materiella anläggningar och leasingtillgångar | | 356 | 1.409 | 5.495 | 5.833 | -15 | -895 | 5.837 | 6.346 |
| Operativt kassaflöde | | 29.440 | 18.545 | -12.662 | 761 | 866 | 330 | 17.645 | 19.636 |
| Förvärv av aktier och andelar | Not 5 | | | | | | | -7.384 | -475 |
| Försäljning av aktier och andelar | Not 5 | | | | | | | - | 13 |
| Förvärv av verksamheter | Not 3 | | | | | | | -789 | -10 |
| Försäljning av verksamheter | Not 3 | | | | | | | 22.773 | 435 |
| Räntebärande fordringar inklusive kortfristiga placeringar | | | | | | | | -87 | 1.070 |
| Kassaflöde efter nettoinvesteringar | | | | | | | | 32.158 | 20.669 |
| Finansieringsverksamheten | | | | | | | | | |
| Upptagna lån ¹ | Not 29 | | | | | | | 89.141 | 128.453 |
| Återbetalning av lån ¹ | Not 29 | | | | | | | -96.113 | -121.132 |
| Utdelning till AB Volvos aktieägare | | | | | | | | -49.820 | - |
| Utdelning till innehav utan bestämmande inflytande | | | | | | | | -631 | -778 |
| Övrigt | | | | | | | | -132 | -99 |
| Förändring av likvida medel exkl. omräkningsdifferenser | | | | | | | | -25.396 | 27.113 |
| Omräkningsdifferenser på likvida medel | | | | | | | | 2.316 | -3.368 |
| Förändring av likvida medel | | | | | | | | -23.080 | 23.745 |
| Likvida medel vid årets början | Not 18 | | | | | | | 85.206 | 61.461 |
| Likvida medel vid årets slut | Not 18 | | | | | | | 62.126 | 85.206 |

1 Ej kassapåverkande poster från realiserade valutaeffekter och valutaomräkningar har justerats på upptagna lån och återbetalning av lån.



Finansiell styrning

Förbättrat kreditbetyg

Under 2021 höjde Moody's sin långsiktiga rating från A3, stabil till A2, stabil, och S&P höjde sin rating från A-, stabil till A-, positiv.

Målet med Volvokoncernens finansiella styrning är att säkerställa en långsiktig attraktiv totalavkastning för aktieägarna och en finansiell styrka och flexibilitet som tryggar avkastning och återbetalning till långivarna. En långsiktig 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 nettoskuldssättning i industriverksamheten och soliditet i kundfinansieringsverksamheten syftar till att trygga den finansiella 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.

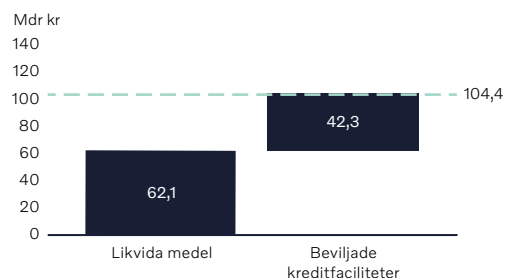
Diversifierade finansieringskällor

Volvokoncernen har en centraliserad portföljhantering av 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. För att få 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

Volvokoncernen har 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

Volvokoncernens likviditetsposition den 31 december 2021



Geografiskt diversifierade upplåningsprogram



Kreditbetyg den 24 februari 2022

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

som köper koncernens elektriska produkter. 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 ökade 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 2021 höjde Moody's sin långsiktiga rating från A3, stabil till A2, stabil, och S&P höjde sin rating från A-, stabil till A-, positiv. ■

Förändringar i eget kapital

| Mkr | Eget kapital hänförligt till AB Volvos ägare | | | | | Innehav utan bestämmande inflytande | Totalt eget kapital |
|---|--|------------------------------|-----------------------|------------------------|----------------|-------------------------------------|---------------------|
| | Aktiekapital | Övriga reserver ¹ | Omräkningsdifferenser | Balanserade vinstmedel | Totalt | | |
| 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 |
| <i>Övrigt totalresultat</i> | | | | | | | |
| 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 | – | –213 | –9.741 |
| Andel övrigt totalresultat för joint ventures och intresseföretag | | – | – | –939 | –939 | – | –939 |
| Ackumulerade kursdifferenser återförda till resultatet | | – | – | –50 | – | – | –50 |
| Övrigt totalresultat | | – | –6 | –9.578 | –12.424 | –213 | –12.637 |
| Periodens totalresultat | | – | –6 | –9.578 | 16.478 | 542 | 7.437 |
| <i>Transaktioner med aktieägare</i> | | | | | | | |
| Utdelning till AB Volvos aktieägare | | – | – | – | – | –778 | –778 |
| Förändringar avseende innehav utan bestämmande inflytande | | – | – | – | – | – | – |
| Övriga förändringar | | 8 | – | – | –201 | –193 | –193 |
| Transaktioner med aktieägare | | 8 | – | – | –201 | –193 | –972 |
| Enligt balansräkning 31 december 2020 | 2.562 | 230 | –2.778 | 145.281 | 145.295 | 2.847 | 148.142 |
| Periodens resultat | – | – | – | 32.787 | 32.787 | 456 | 33.243 |
| <i>Övrigt totalresultat</i> | | | | | | | |
| Omvärdering av förmånsbestämda pensionsplaner | Not 20 | – | – | 6.091 | 6.091 | – | 6.091 |
| Omvärdering av aktieinnehav värderade till verkligt värde | Not 5, 19 | – | 48 | – | 48 | – | 48 |
| Omräkningsdifferenser avseende utlandsverksamhet | | – | – | 5.403 | – | 372 | 5.775 |
| Andel övrigt totalresultat för joint ventures och intresseföretag | | – | – | 1.349 | 1.349 | – | 1.349 |
| Ackumulerade kursdifferenser återförda till resultatet | | – | – | –324 | – | – | –324 |
| Övrigt totalresultat | | – | 48 | 5.079 | 7.440 | 372 | 12.938 |
| Periodens totalresultat | | – | 48 | 5.079 | 40.227 | 828 | 46.182 |
| <i>Transaktioner med aktieägare</i> | | | | | | | |
| Utdelning till AB Volvos aktieägare | | – | – | –49.820 | –49.820 | –631 | –50.451 |
| Förändringar avseende innehav utan bestämmande inflytande | | – | – | – | – | 26 | 26 |
| Övriga förändringar | | – | –270 | – | 486 | 4 | 220 |
| Transaktioner med aktieägare | | – | –270 | – | –49.334 | –602 | –50.206 |
| Enligt balansräkning 31 december 2021 | 2.562 | 8 | 2.301 | 136.174 | 141.045 | 3.073 | 144.118 |

1 [» Läs mer i Not 19](#) Eget kapital och antal aktier för specifikation av övriga reserver.

Lastbilar

Ökad försäljning och bättre lönsamhet

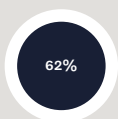
I korthet

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

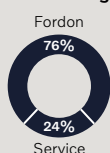
Position på världsmarknaden

Volvokoncernen är världens näst största tillverkare av tunga lastbilar.

Andel av koncernens nettoomsättning



Fördelning av nettoomsättning



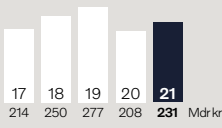
Fördelning av nettoomsättning per marknad, %



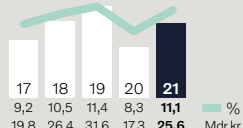
Antal tillsvidareanställda

50.974 (56.483).

Nettoomsättning



Justerat rörelseresultat¹ och justerad rörelsemarginal



Varumärken

Volvo



Renault Trucks



Mack



Eicher



Dongfeng Trucks



Nettoomsättningen inom lastbilsverksamheten ökade med 21% till 225 miljarder kronor, exklusive UD Trucks som avyttrades den 1 april 2021. Ökningen var en konsekvens av stark efterfrågan på både lastbilar och service på de flesta marknader runt om i världen. Brist på halvledare, andra komponenter och fraktkapacitet gjorde det dock omöjligt att till fullo möta kundernas efterfrågan. Det justerade rörelseresultatet uppgick till 25.567 Mkr (17.251) motsvarande en justerad rörelsemarginal på 11,1% (8,3).

God efterfrågan på de flesta marknader

Den gradvisa förbättring som var synlig på många lastbilsmarknader under loppet av 2020 fortsatte under 2021, med bra efterfrågan i Volvokoncernens viktigaste lastbilsregioner tack vare goda transportvolym, höga fraktpriser och förbättrad kundlönsamhet.

Denna efterfrågesituation var bred över segmenten, både i Europa och Nordamerika och på både nya och begagnade fordon. Utnyttjandet av den installerade lastbilsflottan var tillbaka på nivåerna före covid-19, vilket drev en hög efterfrågan på reservdelar och service.

Efterfrågan i Brasilien var stark, främst driven av gruv- och jordbrukssektorerna samt ett fortsatt behov av att förnya en åldrande lastbilsflotta. Efter ett par svaga år i Indien med en finanskris följt av covid-19-nedstängningar, växte lastbilsmarknaden under 2021. Statliga stimulanser bidrog till att stärka ekonomin. Den kinesiska lastbilsmarknaden bromsade in under andra halvåret 2021 som en följd av en försvagad ekonomi och ett starkt första halvår drivet av ett förköp inför emissionsreglerna CN6, som infördes den 1 juli.

Order och leveranser

Under 2021 steg nettoorderingen till koncernens helägda lastbilsverksamheter med 34% till 257.856 (192.421) lastbilar, exklusive UD Trucks som avyttrades den 1 april 2021. Orderingen ökade i samtliga marknader med undantag för Asien där den var på samma nivå som under 2020. Efterfrågan var stark då kunder på många marknader både ville byta ut gamla lastbilar och utöka sina flottor. Detta återspeglades dock inte fullt ut i orderingen under det andra halvåret, eftersom koncernens lastbilsvarumärken var restriktiva med att lägga in order i produktionen på grund av stora orderböcker och långa leveranstider.

Under året levererades totalt 198.464 lastbilar från koncernens helägda verksamheter, en ökning med 31% jämfört med 151.383 lastbilar 2020, exklusive UD Trucks. Dock hämmades både produktionen och leveranserna av lastbilar av störningar i leveranskedjan relaterade till halvledare och andra komponenter samt brist på fraktkapacitet. Detta orsakade betydande störningar och stopp i koncernens produktion av lastbilar under året.

Volvokoncernen utökar snabbt sitt utbud av helektriska lätta, medeltunga och tunga lastbilar. Den totala orderingen för helektriska lastbilar uppgick till 1.062 (79) fordon och 371 (67) helektriska lastbilar levererades under 2021.

God lönsamhet

Under 2021 ökade nettoomsättningen i lastbilsverksamheten med 11% till 230.881 Mkr (208.262). Justerat för valutakursförändringar och UD Trucks, som avyttrades den 1 april 2021, ökade nettoomsättningen med 27%, varav fordonsförsäljningen med 32% och serviceförsäljningen med 12%.

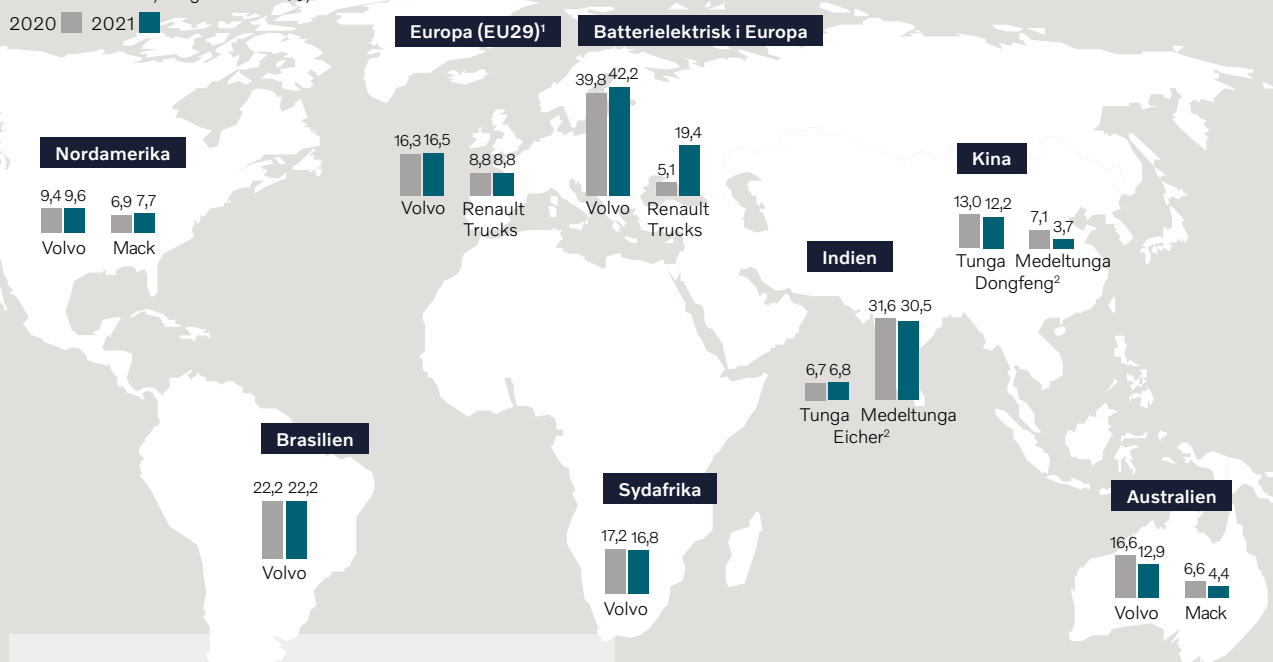
Det justerade rörelseresultatet uppgick till 25.567 Mkr (17.251) motsvarande en justerad rörelsemarginal på 11,1% (8,3), exklusive

1 För information om justerat rörelseresultat, se Nyckeltal på sidan 204.

STARKA POSITIONER GLOBALT

Marknadsandelar, tunga lastbilar %,

2020 2021



Leveranser per marknad

Antal lastbilar

Leveranser exkl. UD Trucks

| | 2021 | 2020 |
|--|----------------|----------------|
| Europa | 98.600 | 79.814 |
| Nordamerika | 47.613 | 32.019 |
| Sydamerika | 28.609 | 17.440 |
| Asien | 14.814 | 14.585 |
| Afrika och Oceanien | 8.828 | 7.525 |
| Totala leveranser exkl. UD Trucks | 198.464 | 151.383 |
| UD Trucks ¹ | 3.994 | 15.458 |
| Totala leveranser | 202.458 | 166.841 |

Leveranser exkl. UD Trucks

| | 2021 | 2020 |
|--|----------------|----------------|
| Tunga lastbilar (>16 ton) | 167.290 | 128.471 |
| Medeltunga lastbilar (7–16 ton) | 13.136 | 8.041 |
| Lätta lastbilar (<7 ton) | 18.038 | 14.871 |
| Totala leveranser exkl. UD Trucks | 198.464 | 151.383 |
| UD Trucks ¹ | 3.994 | 15.458 |
| Totala leveranser | 202.458 | 166.841 |

| | | |
|--------------------------|----------------|----------------|
| Volvo | 122.525 | 93.846 |
| UD Trucks ¹ | 3.994 | 15.458 |
| Renault Trucks | 51.460 | 41.117 |
| Mack | 23.631 | 16.420 |
| Andra varumärken | 848 | – |
| Totala leveranser | 202.458 | 166.841 |

Ej konsoliderad verksamhet²

| | | |
|---|---------|---------|
| VE Commercial Vehicles (Eicher) | 51.777 | 30.192 |
| Dongfeng Commercial Vehicle Company (Dongfeng Trucks) | 177.430 | 221.217 |

1 UD Trucks avyttrades den 1 april 2021. För mer information, se Not 31.

2 Volvokoncernen äger 45,6% i VECV, som tillverkar Eicherlastbilar, och 45% i DFCV, som tillverkar Dongfenglastbilar.

1 EU, Norge och Schweiz.

2 Volvokoncernen äger 45,6% i VECV, som tillverkar Eicherlastbilar, och 45% i DFCV, som tillverkar Dongfenglastbilar.

Nettoomsättning och rörelseresultat Mkr

2021 2020

Nettoomsättning exkl. UD Trucks

| | 2021 | 2020 |
|--|----------------|----------------|
| Europa | 107.794 | 92.113 |
| Nordamerika | 65.281 | 51.941 |
| Sydamerika | 23.527 | 15.715 |
| Asien | 16.609 | 15.224 |
| Afrika och Oceanien | 12.233 | 10.567 |
| Total nettoomsättning exkl. UD Trucks | 225.444 | 185.559 |

Varav

| | | |
|------------------------|---------|---------|
| Fordon | 172.163 | 136.048 |
| Service | 53.281 | 49.512 |
| UD Trucks ² | 5.348 | 22.703 |

Total nettoomsättning 230.881 **208.262****Justerat rörelseresultat¹** 25.567 **17.251**Justeringar¹ 1.781 –1.486**Rörelseresultat** 27.349 **15.764**

Justerat rörelsemarginal, % 11,1 8,3

Rörelsemarginal, % 11,8 7,6

1 För information om justerat rörelseresultat, se Nyckeltal på sidan 204.

2 UD Trucks avyttrades den 1 april 2021. För mer information, se Not 31.

justeringar om 1.781 Mkr (-1.486). För information om justeringar, se Nyckeltal på sidan 202. Det högre resultatet var främst en effekt av ökade fordons- och servicevolym, förbättrad lönsamhet i begagnat-affären och lägre försäljningskostnader. Högre materialkostnader, störningar i leveranskedjan i industrisystemet, lägre bidrag från joint ventures och ökade FoU-kostnader hade en negativ inverkan. Under 2020 inkluderade det justerade rörelseresultatet en positiv effekt på 322 Mkr från en korrigering av aktuariella beräkningar av koncernens pensionskulder och 362 Mkr från en fördelaktig skattedom i Brasilien. Före avyttringen den 1 april 2021 hade UD Trucks en marginellt positiv inverkan på det justerade rörelseresultatet.

Det rapporterade rörelseresultatet uppgick till 27.349 Mkr (15.764). Valutakursförändringar påverkade negativt med 1.178 Mkr jämfört med 2020.

Viktiga händelser

I mars inledde Volvokoncernen ett samarbete med Aurora i USA för att påskynda utbyggnaden av autonoma transportlösningar. Inledningsvis är fokus på lösningar för så kallade hub-till-hub-applikationer för den nordamerikanska marknaden. I september visades en prototyp av Volvo VNL, Volvo Lastvagnars flaggskepp för fjärrtransporter, integrerad med virtuell teknik utvecklad av Aurora (Aurora Driver).

I mars tillkännagav Renault Trucks sina investeringsambitioner inom elektromobilitet. Från 2023 planerar Renault Trucks att ha ett helelektriskt erbjudande tillgängligt för varje segment: distribution, bygg- och anläggning samt fjärrtransporter.

I april meddelade Volvo Lastvagnar att man började sälja tunga helelektriska Volvo FH, Volvo FM och Volvo FMX, med serieproduktion planerad att påbörjas mot slutet av 2022.

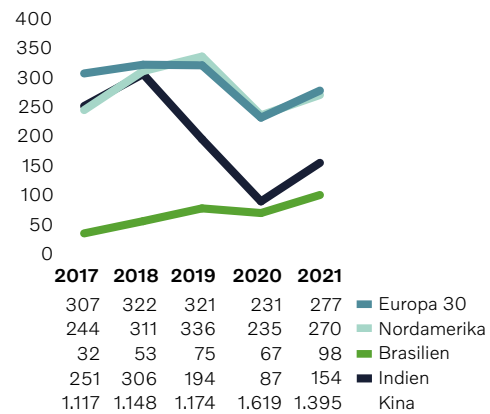
Dessutom slutförde Volvokoncernen och Daimler Truck AG bildandet av bränslecellssamarbetet cellcentric. Ambitionen är att göra det nya samriskföretaget till en ledande global tillverkare av bränsleceller. Serieproduktion av bränslecellssystem i cellcentric är planerad att starta 2025.

Den 1 april sålde Volvokoncernen UD Trucks till Isuzu Motors som en del av den strategiska alliansen mellan de två företagen. Se sidan 24 för mer information.

I april lanserade Renault Trucks även sitt uppgraderade sortiment av tunga lastbilar med fokus på förbättrad förarkomfort samt tillförlitlighet och effektivitet.

Marknadsutveckling, tunga lastbilar

Tusental



I augusti ingick Volvo Lastvagnar avtal om att förvärva JMC Heavy Duty Vehicle Co., Ltd i Taiyuan, Kina. Läs mer nedan.

I september fick Volvo Lastvagnar sin hittills största order på ellastbilar i Nordamerika när Performance Team, ett Maerskföretag, i Kalifornien köpte 16 Volvo VNR Electric. Volvo Lastvagnar fick också en order på 100 Volvo FM Electric-lastbilar från DFDS, norra Europas största frakt- och logistikföretag.

I december undertecknade Volvokoncernen, Daimler Truck och Traton Group ett bindande avtal om att installera och driva ett högpresterande offentligt laddningsnätverk för batteridrivna tunga fjärrtransportlastbilar och långfärdsbussar över hela Europa. Bildandet av samriskföretaget förutsätter att myndighetsgodkännanden erhålls.

I Tyskland genomfördes ett oberoende energieffektivitetstest med en fullastad tung elektrisk Volvo FH-lastbil. Lastbilen överträffade sin officiella räckvidd och använde 50% mindre energi än sin dieselmotsvarighet.

I januari 2022, fortsatte elektrifieringsresan i Nordamerika med lanseringen av en ny, förbättrad version av helelektriska Volvo VNR Electric. Den nya lastbilen har en längre räckvidd på upp till 440 km, snabbare laddning och finns i fler varianter än sin föregångare.

VOLVO LASTVAGNAR FÖRVÄRVAR EN TILLVERKNINGSANLÄGGNING FÖR TUNGA LASTBILAR I KINA

I augusti ingick Volvo Lastvagnar avtal om att förvärva JMC Heavy Duty Vehicle Co., Ltd., ett dotterbolag till Jiangling Motors Co., Ltd., vilket innefattar en produktionsanläggning i Taiyuan, Shanxi-provinsen, Kina, för cirka 1,1 miljarder kronor. Målet är att börja producera de tunga Volvo FH-, Volvo FM- och Volvo FMX-lastbilarna där från och med slutet av 2022.

Volvo Lastvagnar har varit verksam på den kinesiska marknaden sedan 1934. Under de senaste åren har den starka tillväxten av logistiktjänster, bland annat inom e-handeln, lett till en ökad försäljning av Volvolastbilar i landet. I linje med Volvo-

koncernens långsiktiga strategi utökar därför Volvo Lastvagnar sin verksamhet i Kina.

"Vi vill vara med och forma framtiden för hållbara transportlösningar. Efter långvariga närvaro i Kina ökar vi vår försäljning och vi utökar samtidigt vårt starka nätverk av försäljnings- och serviceställen tillsammans med våra privata återförsäljartjänster. Under de senaste åren har vi sett en snabb utveckling av logistikmarknaderna och en ökad efterfrågan på våra premiumlastbilar och våra tjänster. För att möta efterfrågan från kinesiska transportföretag är det hög tid för oss att etablera en regional värdekedja med egen tillverkning av



tunga lastbilar i Kina", säger Roger Alm, vd för Volvo Lastvagnar.

Verksamheten i Taiyuan kommer att omfatta pressning, svetsning, tillverkning av hytter, lackering och slutmontering av Volvolastbilar. Efter investeringen kommer anläggningen inom några få år att kunna producera 15.000 Volvolastbilar per år med potential till ytterligare ökad kapacitet. Transaktionen är föremål för sedvanliga villkor, bland annat myndighetsgodkännanden.

VOLVO FL ELECTRIC



Volvokoncernen är i serietillverkning av elektriska lastbilar i både Europa och Nordamerika.



| Helelektriska lastbilar | Nettoordergång | | Leveranser | |
|-------------------------|----------------|-----------|------------|-----------|
| | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 |
| Volvo | 440 | – | 121 | 24 |
| Renault Trucks | 613 | 79 | 249 | 43 |
| Tunga- och medeltunga | 290 | 21 | 64 | 10 |
| Lätta | 323 | 58 | 185 | 33 |
| Mack | 9 | – | 1 | – |
| Totalt | 1.062 | 79 | 371 | 67 |

Anläggningsmaskiner

Förbättrad lönsamhet

I korthet

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

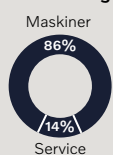
Position på världsmarknaden

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



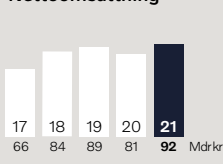
Fördelning av nettoomsättning per marknad, %



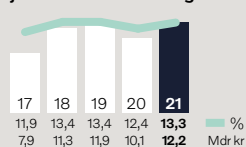
Antal tillsvidareanställda

13.847 (13.404).

Nettoomsättning



Justerat rörelseresultat¹ och justerad rörelsemarginal



Varumärken



Tack vare en stark återhämtning i de flesta regioner ökade Volvo Construction Equipments (Volvo CE) nettoomsättning med 13% till 92 miljarder kronor 2021. Leveranserna steg med 7% efter avmattningen 2020 med stöd av infrastrukturinvesteringar i många marknader. Det justerade rörelseresultatet uppgick till 12.228 Mkr (10.071) motsvarande en justerad rörelsemarginal på 13,3% (12,4).

Globala tillväxt kompenserar för nedgång i Kina

Efter flera år med hög efterfrågan på anläggningsmaskiner i Kina, driven av statliga infrastrukturinvesteringar, sjönk efterfrågan avsevärt under året då minskade statliga investeringar ledde till lägre byggaktivitet och sämre utnyttjande av kundernas maskinpark.

Detta uppvägdes dock mer än väl av en god utveckling i andra regioner, särskilt Europa och Nordamerika, då efterfrågan återhämtade sig från utmaningarna under 2020.

Ökad försäljning och förbättrad lönsamhet

Under 2021 ökade Anläggningsmaskinernas nettoomsättning med 13% till 92.031 Mkr (81.543). Justerat för valutakursförändringar ökade nettoomsättningen med 17%, varav maskinförsäljningen ökade med 18% och serviceförsäljningen med 16%.

Det justerade rörelseresultatet uppgick till 12.228 Mkr (10.071), vilket motsvarar en justerad rörelsemarginal på 13,3% (12,4). Det gjordes inga justeringar under 2021 men justeringar på -488 Mkr under 2020. För information om justeringar, se Nyckeltal på sidan 202. Det ökade resultatet drevs främst av förbättrad produkt- och marknadsmix samt ökad serviceförsäljning, som delvis motverkades av högre materialkostnader, fraktkostnader, störningar i leveranskedjan och ökade FoU-kostnader. Under 2020 inkluderade det justerade rörelseresultatet en negativ effekt på 316 Mkr från nedskrivning av momskrediter i Brasilien och positiv effekt på 96 Mkr från en korrigering av aktuariella beräkningar av koncernens pensionsskulder.

Det rapporterade rörelseresultatet uppgick till 12.228 Mkr (9.583). Valutakursförändringar påverkade negativt med 922 Mkr jämfört med 2020.

Volvo CE:s färdriktning mot 2030

Fast beslutna att prestera idag och förändra för framtiden, bekräftade Volvo CE sina sju strategiska prioriteringar och lanserade mer konkreta mål om att placera hållbarhet, elektromobilitet, branschledande lönsamhet, mångfald och engagemang i centrum för företagets fortsatta fokus. Detta omfattar också en banbrytande ambition om att 35% av leveranserna år 2030 ska bestå av elektriska maskiner.

Hållbar utveckling är fortfarande kärnan i Volvo CE:s vision idag och för framtiden. Därför visade Volvo CE upp nydanande kommersiella produkter och konceptlanseringar inom områdena elektromobilitet, automation och mer hållbar tillverkning.

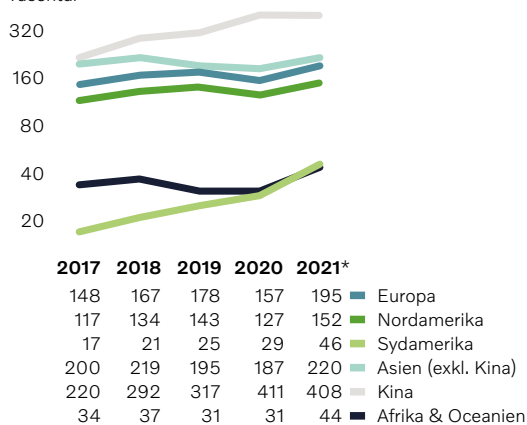
Viktiga händelser

Med lanseringen av tre nya elektriska kompaktmaskiner – och introduktionen av två befintliga elektriska kompaktmaskiner på den nordamerikanska marknaden – fortsatte Volvo CE sin elektrifieringsresa med totalt fem modeller, och positionerar sig nu som en tillverkare med ett växande utbud av kommersiellt tillgängliga elektriska maskiner.

1 För information om justerat rörelseresultat, se Nyckeltal på sidan 204.

Marknadsutveckling inom Volvo CE:s produktkategorier, anläggningsmaskiner

Tusental



*Rullande 12 månader per november

Volvo CE tog också sina första steg i utvecklingen av bränslecellsteknologi med ett testlabb dedikerat åt bränsleceller i Eskilstuna.

Under året visade Volvo CE upp världens första prototypmaskin tillverkad av fossilfritt stål tillsammans med ståttillverkaren SSAB. Volvo CE väckte också en självlärande hjullastare till liv, resultatet av ett okonventionellt samarbete med LEGO® Technic, se nedan.

Volvo CE fortsatte också uttrullningen av produkter på den kommersiella sidan med två nya 50-tonsgrävmaskiner för tung grävning, massutgrävning och storskalig platsförberedelse.

I Indien lanserades 16 nya maskiner utvecklade för att uppfylla de nya utsläppsnormerna CEV4. I Kina visade sig en ny kanal för online-försäljning vara effektiv för att driva försäljningen av nyligen lanserade grävmaskiner utvecklade särskilt för den kinesiska marknaden.

För att spegla Volvo CE:s ökade fokus på tjänster, introducerades under 2021 uppdaterade tjänster och servicelösningar, bland annat Efficient Load Out och Volvo Active Control.

Som svar på marknadens efterfrågan på ett mer holistiskt försäljningsalternativ, lanserade Volvo CE också ett nytt Equipment-As-A-Service (EAAS)-erbjudande, som låter kunderna betala för en paketlösning med produkter och tjänster.

Under Q4 levererades den första 20-tonns elektriska grävmaskinen EC230 från fabriken i Sydkorea, ännu en milstolpe på företagets elektrifieringsresa.

Nettoomsättning och rörelseresultat Mkr

| | 2021 | 2020 |
|---|---------------|---------------|
| Europa | 29.524 | 23.191 |
| Nordamerika | 16.583 | 13.020 |
| Sydamerika | 3.951 | 2.245 |
| Asien | 36.427 | 39.095 |
| Afrika och Oceanien | 5.546 | 3.902 |
| Total nettoomsättning | 92.031 | 81.453 |
| Varav | | |
| Maskiner | 79.390 | 70.146 |
| Service | 12.641 | 11.306 |
| Justerat rörelseresultat¹ | 12.228 | 10.071 |
| Justeringar ¹ | 0 | -488 |
| Rörelseresultat | 12.228 | 9.583 |
| Justerad rörelsemarginal, % | 13,3 | 12,4 |
| Rörelsemarginal, % | 13,3 | 11,8 |

¹ För information om justerat rörelseresultat, se Nyckeltal på sidan 204.

Leveranser per marknad

| Antal anläggningsmaskiner | 2021 | 2020 |
|---|---------------|---------------|
| Europa | 20.453 | 15.762 |
| Nordamerika | 6.217 | 5.025 |
| Sydamerika | 4.263 | 2.335 |
| Asien | 65.635 | 68.232 |
| Afrika och Oceanien | 3.303 | 2.406 |
| Totala leveranser | 99.871 | 93.760 |
| Större anläggningsmaskiner ¹ | 73.144 | 65.959 |
| Kompakta anläggningsmaskiner ² | 26.727 | 27.802 |
| Varav | | |
| Helelektriska | 321 | 12 |
| Totala leveranser | 99.871 | 93.760 |
| Varav | | |
| Volvo | 39.903 | 38.112 |
| SDLG | 59.753 | 55.504 |
| Varav i Kina | 51.819 | 50.901 |

¹ Grävmaskiner >10 ton, hjullastare >120 hk, ramstyrda dumprar, tippruckar och väganläggningsmaskiner.

² Grävmaskiner <10 ton, hjullastare <120 hk, kompaktlastare och grävlastare.

SJÄLVLÄRANDE KONCEPHJULLASTARE

Denna autonoma och eldrivna prototypen Volvo LX03 är det första verkliga exemplet på en självlärande koncephjullastare med intelligens nog att fatta beslut, utföra arbetsuppgifter och interagera med människor. Det är också första gången som en LEGO® Technic-modell har byggts som en riktig maskin i verklig storlek. Även om LX03 inte är kommersiellt tillgänglig förväntas den ge viktig input till morgondagens applikationer.



Bussar

Förbättrat resultat trots lägre volymer

I korthet

Volvo Bussar är ledande inom utvecklingen av hållbara persontransportlösningar. Produktutbudet omfattar stads-, intercity- och turistbussar samt chassier, tillhörande transportsystem, finansiella tjänster samt tjänster för ökad produktivitet, drifttid och säkerhet. 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.

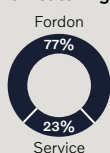
Position på världsmarknaden

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

Andel av koncernens nettoomsättning



Fördelning av nettoomsättning



Fördelning av nettoomsättning per marknad, %

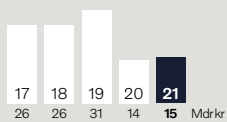


Antal tillsvidareanställda

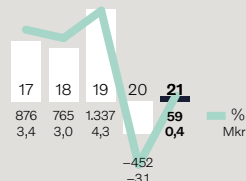
5.117 (6.608)

Nettoomsättning

Mdr kr



Justerat rörelseresultat¹ och justerad rörelsemarginal



Från och med den 1 oktober 2021 har verksamheten i Nova Bus omklassificerats från segmentet Bussar till Koncernfunktioner och övrigt. För att underlätta jämförelse har räkenskaper för 2020 och 2021 omräknats. Se Not 31 för mer information.

Varumärken



Volvo



Prevost

Under ett år som kraftigt påverkades av den pågående covid-19-pandemin minskade Bussars nettoomsättning med 7% till 14 miljarder kronor. Det justerade rörelseresultatet uppgick till 59 Mkr (-452), motsvarande en justerad rörelsemarginal på 0,4% (-3,1).

Covid-19 påverkade turistbussmarknaden

Effekterna av covid-19 fortsatte att ha en betydande påverkan på den globala bussmarknaden under 2021, med en negativ inverkan på turistbussmarknaden och tillhörande serviceförsäljning. Stadsbussmarknaden visade en bättre utveckling, med en ökad efterfrågan på elfordon. I takt med att vaccinationstalen steg och restriktionerna hävdes ökade utnyttjandet av kundernas bussflottor, vilket ledde till en förbättring av serviceförsäljningen.

Under året lades stor kraft på att hålla en låg kostnadsnivå för att anpassa dessa till marknadsförhållandena. Ett starkt fokus på att mildra den utmanande situationen i försörjningskedjan begränsade den negativa effekten på verksamheten och leveranserna.

Efterfrågan på elektromobilitetslösningar steg och Volvo Bussar fortsatte fokusera på att erbjuda totala systemlösningar. Ordergången på elektrifierade bussar uppgick till 408 (461), varav 185 (174) avsåg hybrider. Större beställningar omfattade 122 elbussar till Nobina i Sverige, 61 elbussar till Helsingfors och 64 bussar av hybridmodellen S-Charge till den belgiska operatören OTW.

För att stödja turistbusskunderna erbjöd Volvo Bussar anpassade finansieringslösningar samt lösningar för ett säkert resande för passagerarna. Ordergången för turistbussar var låg på grund av pandemin, men med viss återhämtning främst i Nordamerika. Viktiga order inkluderar 39 bussar av den nyligen introducerade Volvo 9700 DD, för regionaltrafik i Stockholm.

Leveranserna minskade med 17% till 4.252 bussar (5.425).

Försäljningen minskade men lönsamheten förbättrades

Från och med den 1 oktober 2021 har verksamheten i Nova Bus omklassificerats från segmentet "Bussar" till "Koncernfunktioner och övrigt". För att underlätta jämförelse har räkenskaper för 2020 och 2021 omräknats. Se Not 31 för mer information.

Bussars nettoomsättning minskade med 7% till 13.652 Mkr (14.712). Justerat för valutakursförändringar minskade den med 4%, varav fordonsförsäljningen minskade med 8% och serviceförsäljningen ökade med 13%. Det justerade rörelseresultatet uppgick till 59 Mkr (-452), vilket motsvarar en justerad rörelsemarginal på 0,4% (-3,1) exklusive justeringar om 20 Mkr (-77). För information om justeringar, se Nyckeltal på sidan 204. Det förbättrade resultatet var främst en effekt av ökad serviceförsäljning, förbättrat resultat i begagnataffären och kostnadskontroll, medan lägre volymer av nya fordon och kostnader relaterade till störningar i industrisystemet hade en negativ inverkan. Under 2020 inkluderade det justerade rörelseresultatet en positiv effekt på 52 Mkr från en korrigering av aktuariella beräkningar av koncernens pensionsskulder.

Det rapporterade rörelseresultatet uppgick till 78 Mkr (-529). Valutakursförändringar påverkade positivt med 65 Mkr jämfört med 2020.

Förändrat affärslandskap

Grunden för att erbjuda människor transportlösningar är att de ska vara hållbara. Samhällets, kundernas och passagerarnas krav ökar i takt med att medvetenheten blir större om behovet av att minska

1 För mer information om justerat rörelseresultat, se Nyckeltal på sidan 204.

utsläppen från transporter. Trenden med ökad efterfrågan på elektrifierade kollektivtrafiklösningar förstärktes, främst genom ett ökat intresse och efterfrågan globalt.

Kraven på uppkopplade fordon och tjänster, digitalisering och automatiserade lösningar har stegrats. Uppkopplade tjänster och digitala lösningar krävs ofta för att operatörer och kunder ska kunna bedriva sin trafik så säkert och effektivt som möjligt.

Ny VD och strategisk riktning

Anna Westerberg utsågs till VD för Volvo Bussar från och med den 1 februari 2021, då hon tillträdde från tjänsten som chef för Volvo Group Connected Solutions. En översyn av Volvo Bussars strategiska inriktning inleddes och lanserades under året. En ny vision, "Att vara den mest eftertraktade och framgångsrika leverantören av hållbara persontransportlösningar och driva värdeskapande genom innovation, partnerskap och människor", och nya strategiska prioriteringar som stödjer visionen lanserades. Den nya strategiska inriktningen fokuserar på lönsam tillväxt, att utveckla människor och kultur, accelerera elektromobilitet, öka försäljningen av tjänster och lösningar och använda partnerskap.

Produkt- och tjänstlanseringar

För att möta den växande globala efterfrågan på elektrifierade transportlösningar lanserades Volvo BZL Electric, ett helt nytt chassi med elektrisk drivlina. Volvo BZL Electric är en global plattform för ren, tyst och energieffektiv kollektivtrafik på viktiga marknader som är redo för övergången till elektromobilitet. Den är baserad på beprövad teknik som redan implementerats i Europa.

Under året lanserades elektriska bussar med energilöfte. Det är en ny affärslösning för kunder som antingen redan har eller planerar att introducera elbussflottor. Den innebär att Volvo Bussar garanterar kapacitet för den energimängd som krävs för en säker drift under hela kontraktstiden med hänsyn till klimat, hastighet, körsträcka, temperatur och laddningsmönster.

Den nya kundportalen, Volvo Connect, introducerades. Volvo Connect ger kunderna ett digitalt gränssnitt till tjänster och information för att driva sin verksamhet effektivt.

En ny variant av dubbeldäckaren Volvo 9700 DD lanserades för turistbusskunder. Den nya dubbeldäckaren är 4 meter hög, utvecklad för Europa och kompletterar den tidigare versionen framtagen för den nordiska marknaden. Detta innebär att Volvo Bussar har ett komplett modellprogram av premiumbussar för turistsegmentet och är väl förberedda för när turistbussmarknaden återhämtar sig.

Nettoomsättning och rörelseresultat¹ Mkr

| | 2021 | 2020 |
|------------------------------|---------------|---------------|
| Europa | 5.886 | 5.765 |
| Nordamerika | 4.089 | 3.223 |
| Sydamerika | 882 | 1.793 |
| Asien | 1.371 | 2.397 |
| Afrika och Oceanien | 1.423 | 1.535 |
| Total nettoomsättning | 13.652 | 14.712 |

Varav

| | | |
|---------|--------|--------|
| Fordon | 10.459 | 11.794 |
| Service | 3.192 | 2.919 |

Justerat rörelseresultat²

| | | |
|--------------------------|----|-----|
| Justeringar ² | 20 | -77 |
|--------------------------|----|-----|

Rörelseresultat

| | | |
|-----------------------------|-----------|-------------|
| | 78 | -529 |
| Justerad rörelsemarginal, % | 0,4 | -3,1 |
| Rörelsemarginal, % | 0,6 | -3,6 |

1 Verksamheten i Nova Bus har omklassificerats från segmentet Bussar till segmentet Koncernfunktioner och övrigt från och med den 1 oktober 2021. För att underlätta jämförelse har räkenskaper för 2020 och 2021 omräknats. Se Not 31 för mer information.

2 För mer information om justerat rörelseresultat, se Nyckeltal på sidan 204.

Leveranser per marknad¹

| Antal bussar | 2021 | 2020 |
|--------------------------|--------------|--------------|
| Europa | 1.388 | 1.565 |
| Nordamerika | 1.118 | 854 |
| Sydamerika | 726 | 1.152 |
| Asien | 585 | 1.097 |
| Afrika och Oceanien | 705 | 757 |
| Totala leveranser | 4.522 | 5.425 |

Varav

| | | |
|---------------|-----|-----|
| Helelektriska | 211 | 223 |
| Hybrider | 232 | 83 |

1 Verksamheten i Nova Bus har omklassificerats från segmentet Bussar till segmentet Koncernfunktioner och övrigt från och med den 1 oktober 2021. För att underlätta jämförelse har räkenskaper för 2020 och 2021 omräknats. Se Not 31 för mer information.

ELEKTRISKA BUSSAR MINSKAR UTSLÄPP OCH BULLER

I december 2020 sattes 145 nya Volvo 7900 elektriska ledbussar i trafik i centrala Göteborg. Ett år senare står det klart att de har bidragit till att minska både utsläpp och buller i stadstrafiken.

"Det har gått över förväntan! Jag är väldigt glad att vi med elektrifiering bidrar till en tystare och renare stad", säger Hanna Björk, hållbarhetschef på Västtrafik, som ansvarar för kollektivtrafiken i regionen.

Beräkningar visar att koldioxidutsläppen i stadstrafiken har minskat med 10% jämfört med

fordon som ersatts, vilka redan kördes på förnybara bränslen. Utsläppen av kväveoxider har nästan halverats och partiklarna har minskat med nästan 20%. Dessutom tycker passagerarna att elbussarna är bekväma och att de har gett en tystare stadsmiljö.

"Västtrafik har ambitiösa mål att minska utsläppen med 90% till 2035 jämfört med 2006. Till 2030 ska alla 700 bussar som kör i stads- och stadstrafik vara eldrivna", säger Hanna Björk.



Volvo Penta

Ökad försäljning och god lönsamhet

I korthet

Volvo Pentas mål är att vara världens mest innovativa och kundfokuserade leverantör av hållbara motorer och drivlinor för användning till sjöss och på land. Volvo Penta levererar motorer och drivlinor för både fritidsbåtar och kommersiella fartyg samt för generatoraggregat och industriella applikationer.

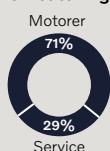
Position på världsmarknaden

Volvo Penta är en av världens största tillverkare av motorer och drivlinor för fritidsbåtar. Volvo Penta är också en ledande tillverkare av motorer för kommersiell sjöfart, industriella applikationer och generatoraggregat.

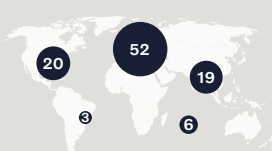
Andel av koncernens nettoomsättning



Fördelning av nettoomsättning

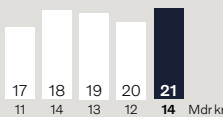


Fördelning av nettoomsättning per marknad, %

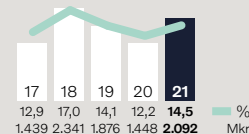


Antal tillsvidareanställda
1.832 (1.798)

Nettoomsättning



Justerat rörelseresultat¹ och justerad rörelsemarginal



Varumärke



Under 2021 ökade Volvo Pentas nettoomsättning med 21% till 14 miljarder kronor drivet av en stark marknadsåterhämtning och ökat utnyttjande av Volvo Pentas produkter. Det justerade rörelseresultatet uppgick till 2.092 Mkr (1.448) motsvarande en justerad rörelsemarginal på 14,5% (12,2).

Fokus på framgångsrika kunder

Volvo Pentas fokus är att leverera miljömässigt hållbara produkter och tjänster som gör kunderna framgångsrika och därigenom skapar tillväxt för företaget. För att nå visionen om att bli världsledande inom hållbara motorer och drivlinor strävar Volvo Penta efter att ha de mest engagerade medarbetarna i branschen.

Volvo Penta kommer att dra nytta av sin egen innovationsförmåga och Volvokoncernens resurser för att leda utvecklingen av industrialiserade och högkvalitativa produkter och tjänster som skapar mervärde för kunderna och gör deras verksamheter långsiktigt framgångsrika. Volvo Penta vill öka takten i omställningen till uppkopplade produkter, digitala tjänster och upplevelser samt elektrifierade och autonoma system.

Positiv utveckling på marknaden

I spåren av covid-19-pandemin valde många att tillbringa mer av fritiden i sitt närområde, vilket tillsammans med hög ekonomisk aktivitet bidrog till att försäljningen av fritidsbåtar nådde rekordnivåer under 2021. I kombination med störningar i försörjningskedjorna ledde detta till längre ledtider. Flera uppskjutna projekt inom den kommersiella marina sektorn återupptogs, till exempel inom turistnäringen. Efterfrågan på fartyg för användning inom havsbaserad vindkraft fortsatte att utvecklas positivt.

Marknaden för industriella motorer och applikationer återhämtade sig med en positiv utveckling inom alla segment, på grund av ökande handel och ökad aktivitet inom bygg- och gruvbranscherna. Den starka efterfrågan i kombination med begränsningar hos underleverantörer påverkade ledtiderna även för detta segment. Marknaden för generatoraggregat utvecklades väl under hela året.

Ökade volymer påverkade resultatet positivt

Volvo Pentas nettoomsättning ökade med 21% till 14.437 Mkr (11.891). Justerat för valutakursförändringar ökade nettoomsättningen med 26%, varav motorförsäljningen ökade med 27% och serviceförsäljningen med 23%.

Det justerade rörelseresultatet uppgick till 2.092 Mkr (1.448), vilket motsvarar en justerad rörelsemarginal på 14,5% (12,2). Det gjordes inga justeringar under 2021 men justeringar på -46 Mkr under 2020. För information om justeringar, se Nyckeltal på sidan 204. Den ökade lönsamheten drevs främst av högre försäljning av både motorer och service samt positiv prisrealisering, vilket delvis motverkades av lägre produktivitet i industrisystemet på grund av störningar i leveranskedjan samt högre rörelse- och FoU-kostnader. Under 2020 inkluderade det justerade rörelseresultatet en positiv effekt på 48 Mkr från en korrigerig av aktuella beräkningar av koncernens pensionsskulder och en negativ effekt på 177 Mkr från omstrukturingskostnader relaterade till beslutet att avveckla försäljningen av utombordare.

Det rapporterade rörelseresultatet uppgick till 2.092 Mkr (1.402). Valutakursförändringar påverkade negativt med 293 Mkr jämfört med 2020.

¹ För mer information om justerat rörelseresultat, se Nyckeltal på sidan 204.

Viktiga milstolpar på resan mot nettonoll

Volvo Penta fortsatte sin resa mot ökad elektrifiering inom både industri- och marinsegmenten. Produktionen av den elektriska drivlinan på 600V till Rosenbauers brandbil "Revolutionary Technology" påbörjades.

Volvo Penta inledde även ett samarbete med den amerikanska tillverkaren av terminaltraktorer, TICO, i syfte att producera utsläppsfria elektriska terminaltraktorer. De första prototyperna utvecklades och levererades för testning.

Samarbetet med Danfoss Editron kring elektriska drivlinor för två persontransportfartyg slutfördes framgångsrikt. Volvo Penta och Danfoss Editron tillkännagav senare ett samarbete för att ytterligare driva omvandlingen mot hållbara lösningar i marinbranschen.

Under 2021 tillkännagav Volvo Penta också förvärvet av aktiemajoriteten i ZEM A/S, en norsk leverantör av elektriska drivlinor, som ett led i att påskynda och utöka Volvo Pentas utbud och kapacitet inom marin elektromobilitet.

Prisbelönta innovationer för att minska utsläpp, öka produktivitet och förbättra användarupplevelsen

Under 2021 lanserades flera produkter med målet att minska utsläppen och förbättra kundernas användarupplevelse.

Produktion inleddes av den nya 16-liters Steg V/Tier 4F-motorn, vilken ger en rad fördelar. Tester har visat en minskad bränsleförbrukning med upp till 10% jämfört med tidigare modell. Motorn har dessutom ett högt vridmoment vid både låga och höga varvtal samt goda höghöjdsprestanda. Den nya motorn är utvecklad för krävande användning inom gruvidrift, jordbruk, bygg- och anläggning samt skogsbruk. Motorn utsågs till "Årets motor" i kategorin över 175 hk vid branschkonferensen "Diesel Progress Summit". Därutöver startade Volvo Penta produktion av både D13 Steg V och nytillskottet D8-motorn, båda för generatoraggregat.

Vid Consumer Electronics Show (CES) som gick av stapeln i januari, presenterade Volvo Penta sitt nya system Assisted Docking digitalt. Systemet som vänder sig till marina kunder, fick två "Best of CES"-nomineringar. På Fort Lauderdale International Boat Show presenterades systemet tillsammans med Garmin Surround View, vilket gör dockningen ännu enklare och mer lik parkering av bilar än tidigare.

Sedan januari 2021 har Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) regler utvidgats till att omfatta även större fritidsfartyg som

Nettoomsättning och rörelseresultat Mkr

| | 2021 | 2020 |
|---|---------------|---------------|
| Europa | 7.464 | 6.064 |
| Nordamerika | 2.949 | 2.562 |
| Sydamerika | 474 | 345 |
| Asien | 2.698 | 2.228 |
| Afrika och Oceanien | 851 | 691 |
| Total nettoomsättning | 14.437 | 11.891 |
| Varav | | |
| Motorer | 10.282 | 8.365 |
| Service | 4.155 | 3.526 |
| Justerat rörelseresultat¹ | 2.092 | 1.448 |
| Justeringar ¹ | 0 | -46 |
| Rörelseresultat | 2.092 | 1.402 |
| Justerad rörelsemarginal, % | 14,5 | 12,2 |
| Rörelsemarginal, % | 14,5 | 11,8 |

1 För mer information om justerat rörelseresultat, se Nyckeltal på sidan 204.

Leveranser per segment

| Antal enheter | 2021 | 2020 |
|--------------------------|---------------|---------------|
| Marinmotorer | 17.149 | 14.842 |
| Industrimotorer | 24.839 | 20.444 |
| Totala leveranser | 41.988 | 35.286 |
| Varav | | |
| Helelektriska | 39 | - |

trafikerar amerikanskt territorialvatten samt Nord- och Östersjön. För att möta de nya kraven har Volvo Penta utvecklat ett nytt, kompakt och optimerat efterbehandlingssystem som minskar utsläppen och ökar bränsleeffektiviteten för dessa applikationer.

DAME DESIGN AWARDS

Volvo Penta är ledande inom teknik som gör båtlivet enklare, säkrare och mer tillgängligt än någonsin tidigare. Detta engagemang uppmärksammades på Metstrade Show 2021 i Amsterdam i Nederländerna, där Assisted Docking System fick både en utmärkelse i sin kategori och den totala utmärkelsen.



Financial Services

God lönsamhet

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.

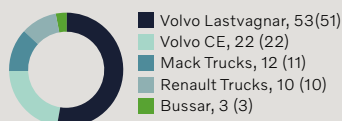
Position på världsmarknaden

VFS verksamhet täcker marknader med mer än 90% av Volvokoncernens försäljning, med kundfinansiering tillgänglig i 49 länder världen över. VFS förvaltar en kreditportfölj på 172 miljarder kronor med 275.000 fordon och maskiner.

Antal tillsvidareanställda

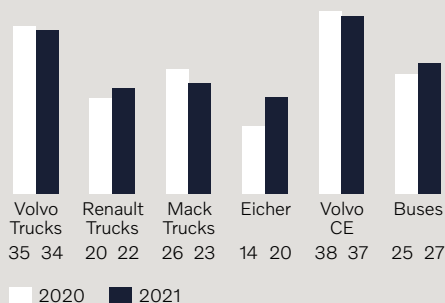
1.546 (1.511)

Kundkreditportföljens fördelning %



Under 2020 svarade UD Trucks, som avyttrades den 1 april 2021, för 3% av kundkreditportföljen.

Penetrationsgrad¹ %



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.

För 2021 levererade Volvo Financial Services (VFS) ett bra resultat med en nyfinansieringsvolym på 85,1 miljarder kronor (74,1) och en stabil penetration på 30% (30). Det justerade rörelseresultatet ökade till 3.279 Mkr (1.606) medan avkastningen på eget kapital förbättrades till 18,0% (8,3).

Genom samarbete med sina varumärkespartners i Volvokoncernen tillhandahåller VFS innovativa och flexibla finansiella tjänster och lösningar, inklusive finansiering, leasing, försäkringar och reparations- och underhållskontrakt som passar kundernas sätt att arbeta idag, samtidigt som man ständigt anpassar sig för att möta behoven i en värld i förändring.

Leverera idag för att förändra för framtiden

VFS åtagande är att leverera en förstklassig kundupplevelse genom att utnyttja kraften i att arbeta som en Volvokoncern. Att ha ett starkt internt finansbolag för att stödja försäljningen och kunderna skapar värde, särskilt under konjunkturnedgångar som under pandemin.

Under året fortsatte VFS att återhämta sig från de mest kritiska stadierna av pandemin. Affärsaktiviteten var hög inom såväl lastbils- som bygg- och anläggningsbranschen runt om i världen, och nästan alla kunder som beviljades anstånd med betalningarna är tillbaka till ordinarie avbetalningsplaner. Undantag finns inom vissa branscher och marknader, såsom bussoperatörer, men den övergripande trenden var positiv.

Med majoriteten av betalningsansånden avslutade är det tydligt att beslutet att hjälpa kunder att klara sig igenom de svåra affärsförhållanden som skapades av pandemin var riktigt. Detta kommer i sin tur att få bestående positiva effekter för kunderna när de väljer VFS för finansiering, försäkring och andra lösningar. En solid kommersiell grund, stödd av en tydlig anpassning till vart och ett av Volvokoncernens varumärken, kommer att göra det möjligt för VFS att fortsätta öka penetrationen.

God tillväxt i både portfölj och vinst

Nyfinansieringsvolymen för 2021 uppgick till 85,1 miljarder kronor (74,1), vilket var en ökning med 20% justerat för valuta. Antalet finansierade fordon och maskiner från Volvokoncernen uppgick till 69.556 (61.047) för 2021. Kreditportföljen (netto) om 171.784 Mkr (152.335) växte med 10% justerat för valuta och avyttringen av UD Trucks. Kreditportföljens upplåning är matchad vad gäller löptid, räntor och valutor i enlighet med koncernens policy. För mer information, se Not 4.

Det justerade rörelseresultatet uppgick till 3.279 Mkr (1.606) exklusive justeringar om 9 Mkr (-43). För information om justeringar, se Nyckeltal på sidan 204. Det rapporterade rörelseresultatet uppgick till 3.289 Mkr (1.564). Avkastningen på eget kapital uppgick till 18,0% (8,3), då reserveringar för de ytterligare förväntade kreditförlusterna till följd av pandemieffekterna 2020 hade gjorts och portföljutvecklingen var god. Soliditeten var vid årets slut 8,0% (8,0).

För 2021 uppgick kostnaderna för osäkra fordringar till 299 Mkr (1.892). Bortskrivningar på 413 Mkr (821) gjordes under 2021, vilket motsvarade 0,25% (0,49) av kreditportföljen. Den 31 december 2021 uppgick kreditreserverna till 1,82 % (2,07) av kreditportföljen.

Accelerera transformationen

För att ytterligare stärka den goda utvecklingen slutförde VFS en verksamhetsövergripande omstrukturering för att minska antalet ledningsnivåer med syfte att komma närmare kunderna samt att öka fokus på att utveckla nya tjänster och aktiviteter som stödjer transformationen.



VFS presenterade också en ny strategi som innehåller en plan för fortsatt framgång fram till 2025. Den nya strategin ligger nära och är integrerad med Volvokoncernens varumärken för att leverera på koncernens strategi. Närmare samarbete, ytterligare digitalisering, integrerade erbjudanden, nya tjänster, nya affärsmodeller och kundlösningar är kärnan i transformationen och stödjer koncernens försäljning av produkter och tjänster.

Tack vare omorganisationen och uttrullningen av den nya strategin påskyndar VFS sin omvandling till att ha en nyckelroll i arbetet med att öka serviceerbjudandet till kunderna samtidigt som det bidrar till att förbättra koncernens lönsamhet.

VFS arbetade nära vart och ett av Volvokoncernens affärsområden för att skapa en strategi som är helt anpassad till och integrerad i Volvokoncernens strategi och samtidigt möta behoven hos kunderna under transformationen.

VFS utnyttjar sina styrkor när det gäller medarbetarnas engagemang, kundrelationer och digitala och informationstekniska lösningar för att fokusera sina ansträngningar inom sex prioriterade områden: finansiell penetration och lojalitet, hållbar tillväxt, utökad finansiering av reservdelar och service, att driva tillväxt i försäkringsverksamheten, öka farten inom "equipment as a service" (EaaS) och elektromobilitetslösningar samt att skala upp digitala betalningslösningar.

Detta balanserade fokus på aktiviteter som är inriktade på att både leverera idag och förändra för framtiden kommer att göra det möjligt för VFS att förändra och anpassa sitt sätt att göra affärer till nya produkter och tjänster, vilket i slutändan påskyndar transformationen.

| Nyckeltal Financial Services | 2021 | 2020 |
|---|--------|--------|
| Antal finansierade enheter | 69.556 | 61.047 |
| Total penetrationsgrad ¹ , % | 30 | 30 |
| Nyfinansieringsvolym, Mdr kr | 85,1 | 74,1 |
| Kreditportfölj netto, Mdr kr | 172 | 152 |
| Kostnader för osäkra fordringar, Mkr | 299 | 1.892 |
| Justerat rörelseresultat ² | 3.279 | 1.606 |
| Justeringar ² | 9 | -43 |
| Rörelseresultat, Mkr | 3.289 | 1.564 |
| Kreditreserver som andel av kreditportföljen, % | 1,82 | 2,07 |
| Avkastning på eget kapital, % | 18,0 | 8,3 |

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 204.

| Resultaträkning Financial Services Mkr | 2021 | 2020 |
|--|--------------|--------------|
| Leasing och finansiella intäkter | 13.437 | 13.960 |
| Leasing och finansiella kostnader ¹ | -7.700 | -8.375 |
| Bruttoresultat | 5.738 | 5.586 |
| Försäljnings- och administrationskostnader | -2.395 | -2.236 |
| Kostnader för osäkra fordringar ¹ | -266 | -1.892 |
| Övriga rörelseintäkter och kostnader | 213 | 106 |
| Rörelseresultat | 3.289 | 1.564 |
| Inkomstskatter | -807 | -404 |
| Periodens resultat | 2.481 | 1.160 |

1 Kostnader för osäkra fordringar av operationella leasingar på 33 Mkr är inkluderade i leasing och finansiella kostnader i bruttoresultatet.

DRIVER TRANSFORMATIONEN TILLSAMMANS: FINANSIERING AV ELEKTRISKA LASTBILAR OCH MASKINER

Att accelerera försäljningen av elektromobilitetslösningar är en nyckelkomponent i VFS nya strategi. För att stödja detta mål etablerade VFS ett särskilt kommersiellt team för att utveckla finansiella tjänster och lösningar som stödjer Volvokoncernens nuvarande och framtida elektriska produkter.

Genom att integrera unika finansierings- och leasingprogram med underhålls- och servicealternativ för Volvokoncernens varumärken och produkter, erbjuder VFS kunderna en enkel betalningslösning som hjälper till att minska hindren för att ge sig in i elektromobilitetens värld.

Penetrationen för elektriska lösningar växte, där VFS finansierade 38% av Volvokoncernens försäljning av elektriska lastbilar och 32% av försäljningen av elektriska anläggningsmaskiner.



Aktien

Uppgång i aktiekursen under 2021

De flesta av världens ledande aktiebörser hade en positiv utveckling under 2021. Priset på Volvos B-aktie steg med 8% under året efter att ha stigit med 24% under 2020.

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.

Volvoaktiens utveckling

Överlag steg de ledande aktiebörserna under 2021. På Nasdaq Stockholm steg det breda indexet OMXSPI med 35% efter en uppgång på 11% under 2020. På Nasdaq Stockholm steg kursen för Volvo A-aktien med 9% och var vid årets slut 212,60 (195,40) kronor. Lägsta stängningskurs var 185,30 kronor den 21 september och högsta stängningskurs var 240,00 kronor den 18 mars. Kursen för Volvo B-aktien steg med 8% och uppgick vid årets slut till 209,65 (193,80) kronor. Lägsta stängningskurs var 183,12 kronor den 21 september och högsta stängningskurs var 238,80 kronor den 18 mars. Totalt omsattes 1,2 (1,5) miljarder Volvoaktier till ett värde av 242 (224) miljarder kronor på Nasdaq Stockholm med ett genomsnitt per dag på 4,5 (5,9) miljoner aktier. Mätt i värde var Volvoaktierna de näst mest handlade på Nasdaq Stockholm under 2021. Vid slutet av året uppgick Volvos börsvärde till 428 (395) miljarder kronor.

Möjlighet till aktiekonvertering

Enligt beslut på årsstämman 2011 innehåller bolagsordningen ett konverteringsförbehåll så att aktieägare ges möjlighet att konvertera A-aktier till B-aktier efter begäran till styrelsen. Under 2021 konverterades totalt 3.125.400 A-aktier till B-aktier, vilket motsvarar 0,7% av de A-aktier som fanns utestående vid slutet av 2020. Ytterligare information om konverteringsförfarandet finns på Volvokoncernens hemsida: www.volvogroup.se

Utdelning

Styrelsen föreslår att 6,50 kronor per aktie i ordinarie utdelning betalas ut för räkenskapsåret 2021 och därutöver 6,50 kronor per aktie i extra utdelning, vilket skulle innebära att totalt 26.435 Mkr överförs till AB Volvos aktieägare. För föregående år betalades en utdelning om 6,00 kr per aktie och en extrautdelning om 9,00 kr per aktie, totalt 30.502 Mkr. Vidare föreslog styrelsen att likviden från försäljningen av UD Trucks skulle delas ut till aktieägarna och en extra bolagsstämma i juni 2021 beslutade att 9,50 kronor per aktie, totalt 19.318 Mkr, skulle delas ut till aktieägarna.

Riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare

Se not 27 på sidan 127 för de senaste beslutade riktlinjerna för ersättning till ledande befattningshavare och sidan 196 för styrelsens förslag till årsstämman avseende uppdaterade riktlinjer.

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

Varför investera i Volvoaktien?

- Konkurrenskraftiga produkter och tjänster
- Ambitionen att leda transformationen av vår bransch till mer hållbara lösningar
- Starka marknadspositioner globalt
- Bra avkastning på sysselsatt kapital
- Stark finansiell ställning
- God kontantutdelning till aktieägarna

Resultat, utdelning och direktavkastning



offentliggörandet av delårsrapporter, aktiesparträffar, investerarsbesök 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.

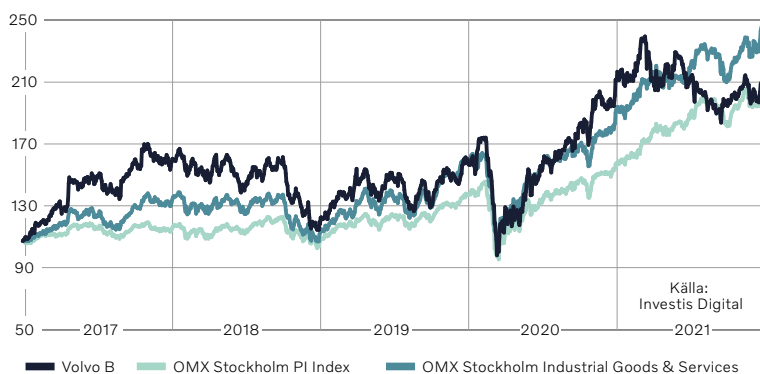
Volvo har beslutat att ha bolagsstyrningsrapporten som en från årsredovisningen skild handling enligt 6 kap 8 § i årsredovisningslagen och den finns tillgänglig på sidorna 172–187 i denna års- och hållbarhetsredovisning.

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 långgivare 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 2017–2021 kronor



Aktieägarna med störst röstmässig andel i AB Volvo, den 31 december 2021

| | Röst-andel, % | Kapital-andel, % |
|-----------------------------------|---------------|------------------|
| Industrivärden | 27,7 | 8,6 |
| Geely Holding | 16,0 | 8,2 |
| AMF Försäkring & Fonder | 5,4 | 3,4 |
| Alecta | 4,2 | 3,3 |
| AFA Försäkring | 2,4 | 0,7 |
| BlackRock | 2,1 | 3,4 |
| Fjärde AP-fonden | 1,7 | 0,8 |
| Norges Bank Investment Management | 1,6 | 2,3 |
| Vanguard | 1,5 | 2,5 |
| Swedbank Robur Fonder | 1,4 | 3,3 |

Ackumulerad totalavkastning för Volvos B-aktie



Diagrammet visar att 1.000 kronor investerade i Volvo B-aktier den 2 januari 1987 hade vuxit till 71.070 kronor vid slutet av 2021 under förutsättning att samtliga utdelningar under åren återinvesterats i Volvo B-aktier.

Aktiekapital 31 december 2021

| | |
|-----------------------------|---------------|
| Antal aktier | 2.033.452.084 |
| varav A-aktie ¹ | 444.987.946 |
| varav B-aktier ² | 1.588.464.138 |
| Aktiekapital, Mkr | 2.562 |
| Kvotvärde, kronor | 1,62 |
| Antal aktieägare | 362.144 |
| Privatpersoner | 343.978 |
| Juridiska personer | 18.166 |

För ytterligare information om Volvoaktien se Not 19.

1 A-aktier ger 1 röst.

2 B-aktier ger 1/10 röst.

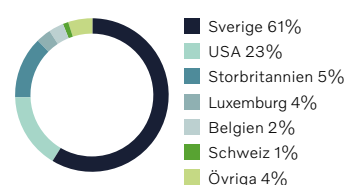
Ägarkategorier¹

» 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 land¹

Källa: Euroclear

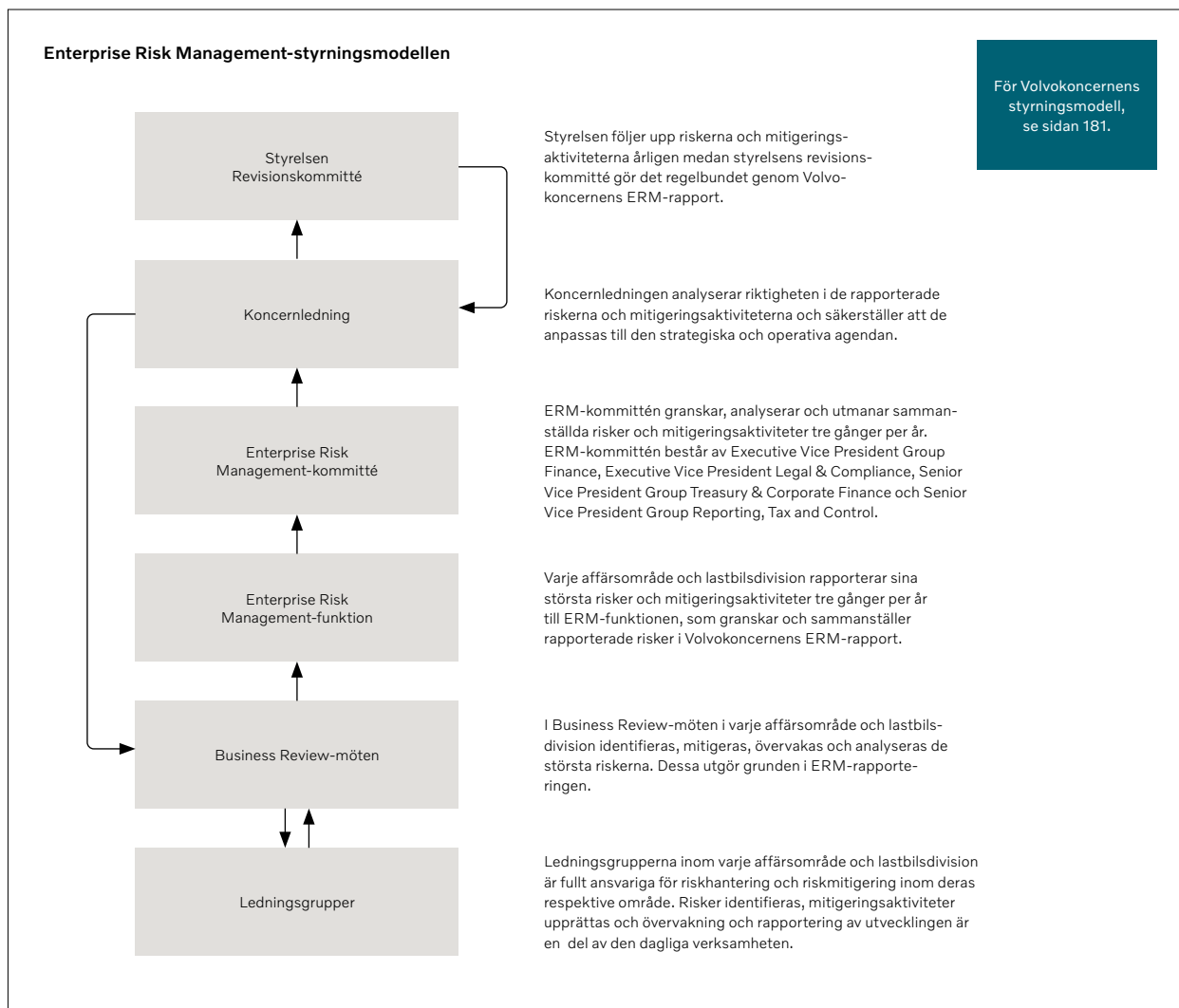
1 Andel av kapital

Risker och osäkerhetsfaktorer

Kontrollerat risktagande

Volvokoncernens affärsområden och lastbilsdivisioner övervakar och hanterar risker i sin verksamhet. Dessutom använder Volvo-koncernen 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.



Riskkategorier

ERM-processen klassificerar Volvokoncernens risker i fem kategorier:

- Makro- och marknadsrelaterade risker
- Verksamhetsrisker
- Klimatiska och risker relaterade till människor
- 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

Den kommersiella 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 samt klimat- och energiresursmässiga faktorer bidrar till en betydande volatilitet i efterfrågan och risk på olika marknader.

Liksom många andra kapitalvarubranscher har fordonsbranschen generellt sett varit cyklisk, påverkad av bl.a. BNP-utvecklingen 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 cykikaliteten i branschen kvar. 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 förändrad efterfrågan kan leda till kapacitetsbegränsningar eller underutnyttjande av resurser, vilket kan ha en negativ effekt på resultat och finansiell ställning.

Konkurrens

Volvokoncernen verkar på marknader som är mycket konkurrensutsatta och möter därför intensiv konkurrens från globala och lokala konkurrenter. Volvokoncernen möter också konkurrens från nya marknadsaktörer, som försöker erbjuda t.ex. hållbara transporter, ökad logistikeffektivitet, ny teknik och/eller nya affärsmodeller. I denna marknadsmiljö kan det inte finnas någon garanti för att nuvarande eller nya konkurrenter inte kan vara mer framgångsrika än koncernen när det gäller att föra ut nya produkter och tjänstlösningar på marknaden, att implementera nya tekniker eller samarbetsmodeller eller att erbjuda mer attraktivt prissatta produkter, tjänster eller lösningar.

Lagstiftning

Volvokoncernen är föremål för miljö-, arbetsmiljö- och säkerhetslagar och förordningar som påverkar verksamheten, anläggningarna, produkterna och tjänsterna i var och en av de jurisdiktioner där Volvokoncernen är verksam. Framför allt är bestämmelserna om avgasutsläpp, buller, säkerhet och föroreningar från produktionsanläggningar och produkter omfattande och under utveckling. Dessa lagar och

förordningar resulterar i en ofta komplex, osäker och föränderlig juridisk och regulatorisk miljö för Volvokoncernens globala affärer och verksamheter.

Volvokoncernen arbetar aktivt för att säkerställa efterlevnad av tillämpliga lagar och förordningar och strävar efter att samarbeta och vara transparent med alla styrande organ i certifierings- och efterlevnadsprocesser, under utvecklingsfasen och under hela livscykeln för koncernens produkter samt i investeringar i produktionsanläggningar, men kan inte ge någon garanti för att den alltid fullt ut kommer att uppfylla kraven. Om Volvokoncernen misslyckas med eller underlåter att följa dessa lagar, förordningar och krav kan den bli föremål för kostnader för återkallelser och andra åtgärder, betydande straffavgifter och andra sanktioner och ansvarskrav samt skada på koncernens anseende. En underlåtenhet att uppfylla tillämpliga lagar och förordningar på detta område kan också innebära ett misslyckande med att säkerställa ett uppdaterat och kompatibelt produkt- och tjänsteutbud i tid för att uppfylla bestämmelser, vilket kan ha en väsentligt negativ effekt på Volvokoncernens verksamhet, operativa resultat, finansiella villkor och varumärke.

Dessutom blir säkerhetsföreskrifter också allt viktigare med autonoma fordon i kommersiella tillämpningar. Om regelverket inte är bestämt, eller inte tillräckligt tydligt, finns det en risk att det autonoma erbjudandet inte kan skalas upp, eller att regelverket inte efterlevs. En säkerhetsincident kan ha en skadlig effekt på koncernens varumärkesimage och eventuella resultat. En incident i branschen kan också leda till snabbt ändrade eller utökade regelverk.

Politisk instabilitet och säkerhet

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 och annan kriminell eller olaglig verksamhet riktad mot Volvokoncernens anställda, informationssystem, produkter, produktionssystem eller anläggningar, eller mot dem tillhörande affärspartners, leverantörer eller kunder, kan skada människor och allvarligt skada koncernens verksamhet och varumärke.

Den föränderliga geopolitiska situationen och potentiella handels-sanktioner kan också ge upphov till ytterligare tullar och andra handelsrestriktioner och -barriärer som negativt kan påverka koncernens produktionssystem och förmåga att bedriva sin verksamhet.

VERKSAMHETSRISKER

Transformations- och teknikerisker

Den pågående och accelererande omvandlingen av transport- och fordonsindustrin mot klimatneutrala och hållbara transport- och infrastrukturlösningar innebär olika transformationsrisker för Volvokoncernen. Volvokoncernens framtida affärsframgång beror på dess förmåga att utveckla nya, attraktiva, konkurrenskraftiga och energieffektiva produkter samt att framgångsrikt positionera sig i detta branschskifte. Underlåtenhet att utveckla produkter i linje med efterfrågan och regleringar, särskilt med tanke på digitalisering, elektromobilitet och autonoma lösningar kan påverka koncernens verksamhet negativt.

De faktorer som driver omvandlingen kommer från olika källor som kanske inte alltid korrelerar. Omfattande och kontinuerligt framväxande regelverk och statliga åtgärder sätter den legala ramen. Sociala attityder och kundpreferenser relaterade till klimatförändringar och övergången till en ekonomi med lägre koldioxidutsläpp är ytterligare faktorer som Volvokoncernen påverkas av. Dessutom influeras investerarnas preferenser och sentiment mer och mer av miljömässiga, sociala och bolagsstyrningsmässiga frågor (ESG). Förändringar i dessa faktorer, inklusive förändringstakten för någon av dessa faktorer, såväl som själva omvandlingstakten, kan ha en negativ inverkan på resultatet av strategiska affärsbeslut och i

slutändan på Volvokoncernens övergripande verksamhet. Förändringar i investerarnas preferenser och sentiment kan avsevärt påverka Volvokoncernens affärsplaner och finansiella resultat.

Efterlevnad av kraven på CO₂, bränsleeffektivitet och utsläppskontroll kan leda till ett behov av att påskynda introduktionen av betydande volymer elfordon samt att implementera ytterligare ny teknik för konventionella dieselmotorer. Det finns ingen garanti för att sådana nya tekniker och lösningar kan tillverkas och säljas med lönsamhet eller att kunderna kommer att köpa dem i de kvantiteter som behövs för att uppfylla regulatoriska krav. Även om utmaningar inom dessa områden löses och hanteras kan de ha en negativ inverkan på koncernens rykte, resursanvändning, produktionskostnader eller kostnader för produktåterkallelser och kan föra med sig negativa effekter på resultat och finansiell ställning.

Många av de nya produkterna och teknikerna befinner sig fortfarande i tidiga utvecklingsstadier vilket – tillsammans med avsaknaden av brett accepterade standarder – utgör betydande risker för Volvokoncernen eftersom det krävs att man väljer relevanta tekniker, relevant produktkvalitet och introducerar dem på ett klokt sätt tidsmässigt, samtidigt som man respekterar den breda variationen i mognadsnivå bland marknader och segment över hela världen. Om Volvokoncernen missbedömer, är för sen att upptäcka eller misslyckas med att anpassa sina produkter och tjänster till trender, legala krav och kundkrav på enskilda marknader eller andra förändringar i efterfrågan, kan det ha en väsentlig negativ inverkan på koncernens resultat, finansiella ställning och kassaflöden.

Nya affärsmodeller

Transport- och fordonsindustrin står inför ny teknik, affärsmodeller, konkurrenter och globala trender som digitalisering, vilka tillsammans skapar en mycket disruptiv miljö. Dessa faktorer förändrar Volvokoncernen från en tillverkare av tunga kommersiella fordon till mer av en leverantör av transport- och logistiklösningar. Volvokoncernen har under de senaste åren kontinuerligt investerat i nya affärsmodeller och ny teknik för att kunna erbjuda säkrare, mer hållbara och mer produktiva lösningar till sina kunder. Framöver kommer ett nytt transportlandskap att fortsätta växa fram och det kommer att påverka stora delar av Volvokoncernens verksamhet och arbetssätt, med risker relaterade till förmågan att svara på specifika kundbehov med skräddarsydda tjänster och tillgången på tekniska innovationer som svarar mot de stora trenderna i branschen (d.v.s. digitalisering, elektromobilitet och autonoma lösningar). Om Volvokoncernen missbedömer, är för sen att upptäcka eller misslyckas med att anpassa sina produkter och tjänster till trender, legala krav och kundkrav på enskilda marknader eller andra förändringar i efterfrågan, kan det ha en väsentlig negativ inverkan på koncernens resultat, finansiella ställning och kassaflöden.

En ytterligare risknivå relaterar till behovet av att utvecklas från ett fordons-/produktfokus till ett ekosystemdrivet synsätt, där fordon och infrastrukturer ska utvecklas och implementeras samtidigt. Övergången till elektrifiering beror också på externa faktorer såsom existensen av en fungerande laddningsinfrastruktur och tillgång till förnybara energikällor för att driva batterielektriska och bränslecellselektriska produkter. Om Volvokoncernen inte lyckas med detta tekniskifte kan intjäningsförmågan och den finansiella ställningen påverkas allvarligt.

Industrisystemet

Vår förmåga att leverera i enlighet med marknadens efterfrågan och förväntningar på produktkvalitet är i hög grad beroende av att vi i rätt tid får tillgång till material, komponenter och andra viktiga tjänster, samt av vår förmåga att på rätt sätt utnyttja kapaciteten i koncernens olika produktions- och serviceanläggningar. År 2021 var vår försörjningskedja och vårt industrisystem ansträngda på många områden på grund av t.ex. brist på halvledare och andra material och komponenter, brist på transporttjänster och utvecklingen av covid-19-pandemin och vidtagna åtgärder. Ytterligare störningar i försörjningskedjan och det industriella systemet kan uppstå från en mängd olika faktorer, inklusive fortsatt eller ytterligare brist på material, arbetskraft och komponenter, strejker, pandemier eller extremt väder, som var och en eller i kombination kan resultera i stopp och andra störningar i produktion och leveranser, vilket kan försämra vår förmåga att möta våra kunders order, och därmed negativt påverka Volvokoncernens affärsverksamhet, anseende och resultat från verksamheten.

Beroende av leverantörer och material med begränsad tillgång

Det pågående tekniskiftet 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.

Kostnadsinflation och prisökningar

Inflationstrender kan uppstå för råvaror och andra material som koncernen köper på världsmarknaden samt för löner och tjänster. Möjligheten att föra över sådana högre kostnader i prisökningar för produkter och tjänster kan begränsas av konkurrenstryck eller redan avtalade priser till kunder i orderböcker och andra avtal. Stigande priser på råvaror och andra kostnader kan därför ha en negativ inverkan på vinstmarginalen och påverka koncernens resultat negativt.

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 säkerhetsshot mot våra produkter eller affärer kan skada Volvokoncernens verksamhet, anseende och ha en betydande negativ inverkan på lönsamhet och finansiell ställning. Tidigt upptäckt av cybersäkerhets- och andra säkerhetsincidenter blir alltmer komplex och Volvokoncernen försöker undersöka och hantera incidenter i syfte att förhindra att de upprepas.

Volvo-koncernen förlitar sig på tredje part där betydande delar av underhåll och drift av IT-systemen har outsourcats. Volvo-koncernen 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 driften, förlust eller läckage av data, skada på anseendet och ekonomiska förluster.

Sammanslagningar och förvärv, partnerskap och avyttringar

Förutom Volvo-koncernens interna arbete och fokus på organisk tillväxt, gör Volvo-koncernen förvärv och avyttringar, liksom ingår i joint ventures, partnerskap och andra former av samarbeten. Detta är viktiga delar i genomförandet av vår strategi. Det kan dock inte finnas någon försäkring 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 eventalförpliktelser, 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.

Återköpsavtal med garanterade restvärden

Volvo-koncernen erbjuder ibland kunder att förvärva koncernens produkter med ett restvärdesåtagande, vilket innebär att kunden kan återlämna tillgången vid ett avtalat datum och till ett avtalat pris. De avtalade priserna fastställs inom varje affärsområde, som tar ansvar för att upprätthålla en restvärdesmatris som syftar till att spegla framtida marknadsvärden. Volvo-koncernen kommer att ha en restvärdesrisk om fordon som omfattas av restvärdesåtaganden och/eller återköpta fordon endast kan säljas till ett pris som understiger fordonets bokförda restvärde. Ett restvärdesåtagande kan också bli en framtida risk i fråga om lager av begagnade fordon om fordonet inte säljs, vilket påverkar kassaflödet negativt. För mer information om restvärdesåtaganden, se Not 13 Materiella anläggningstillgångar.

KLIMATRISKER OCH RISKER RELATERADE TILL MÄNNISKOR

Pandemier

Utbrottet av pandemier över hela världen, såsom den pågående covid-19-pandemin, kan leda till stora störningar i ekonomierna i många länder, inklusive koncernens nyckelmarknader, och kan påverka den globala ekonomiska aktiviteten och koncernens resultat negativt framöver. Varaktigheten och den förväntade utvecklingen av covid-19-pandemin är okänd, och inga förutsägelser kan göras i relation till framtida effekter. Varje förlängning eller förvärring av virusutbrottet skulle dock förväntas påverka koncernens finansiella resultat negativt och kan ha en väsentlig negativ effekt på koncernens verksamhet och finansiella utveckling.

Klimatrisk

Den vetenskapliga samsynen indikerar att utsläppen av växthusgaser fortsätter att förändra sammansättningen av jordens atmosfär på sätt som påverkar, och förväntas fortsätta att påverka, det globala klimatet. De potentiella effekterna av klimatförändringar på Volvo-koncernens kunder, produkt erbjudanden, verksamhet, anläggningar och leverantörer ökar och är osäkra, eftersom de kommer att vara olika beroende på lokala och kundspecifika omständigheter. Som framgår av sidan 154 i hållbarhetsnoterna har Volvo-koncernen identifierat ett antal klimatrelaterade transformationsrisker, som ingår i Volvo-koncernens Enterprise Risk Management-process. Dessa risker, inklusive deras potentiella ekonomiska inverkan, beskrivs mer i detalj under riskkategorierna "Lagstiftning", "Transformations- och tekniskrisker", "Nya affärsmodeller" och "Beroende av leverantörer och material med begränsad tillgång".

Människor och kultur

Volvo-koncernen är fast övertygad om att det finns en hög korrelation mellan koncernens framtida framgång och dess förmåga att rekrytera, behålla och utveckla kvalificerad personal. Volvo-koncernen räknar med att utnyttja hela mångfalden av sin personalstyrka för att uppfylla kundernas krav. Att under transformationen hantera det nödvändiga kompetensskiftet inom specialiserade områden är nyckeln för att lyckas. För att uppfylla förväntningarna från anställda och andra intressenter krävs ett starkt fokus på områden som ledarskap, påverkansmöjligheter, anställdas engagemang, mänskliga rättigheter, koncernens kultur och värderingar, kunskapsdelning samt grupper med mångfald. Underlåtenhet att göra rätt enligt koncernvärdena riskerar att ha en negativ inverkan på Volvo-koncernens 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 och övergången till ny teknik.

Mänskliga rättigheter

Volvo-koncernen har åtagit sig att respektera internationellt erkända mänskliga rättigheter och undvika att orsaka eller bidra till negativa konsekvenser för de mänskliga rättigheterna i linje med tillämplig lagstiftning över hela världen, relevanta globala ramverk såsom FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter (UNGP) och FN Global Compact samt sina egna standarder.

Negativa effekter på mänskliga rättigheter kan potentiellt uppkomma inte bara inom koncernens egen organisation utan också

genom koncernens affärsrelationer och i värdekedjan. Koncernen strävar efter att hantera negativa konsekvenser för mänskliga rättigheter som den kan vara inblandad i. 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.

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 högriskländer i det här avseendet. Koncernen är också medveten om att vissa inköps- och kundsegment utgör en större risk för negativ påverkan på mänskliga rättigheter.

EFTERLEVNADSRISKER

Brist på efterlevnad av dataskyddslag

Fokus på dataskydd ökar från myndigheter runt om i världen vilket resulterar i att dataskyddslag träder i kraft. EU:s dataskyddsförordning ("GDPR") har infört ökade böter för brott mot förordningen och sätter en standard som tillämpas i flera andra dataskyddslag i de jurisdiktioner där Volvokoncernen är verksam. Bristande efterlevnad av lagar om dataskydd kan orsaka koncernen böter och andra påföljder och allvarliga överträdelse 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. Överträdelse 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.

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 förvärvat 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 kundernas säkerhet, fordonens prestanda, kvalitet och utsläppsnivåer, som kommer att påverka såväl människors hälsa, som klimatet och varumärkets anseende.

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 eller tredje parts obehöriga användning av Volvokoncernens äganderätter, kan ha betydande inverkan på koncernens affärsverksamhet.

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.

Korruption och bristande efterlevnad av konkurrenslagstiftning

Korruptionsrisker är främst kopplade till Volvokoncernens försäljningsaktiviteter och leveranskedja men kan också hänföra sig till administrativa rutiner, såsom licensiering och tillstånd. Detta inkluderar Volvokoncernens anställdas aktiviteter men kan även sträcka sig till verksamheten hos Volvokoncernens affärspartners och mellanhänder. Den övergripande risknivån påverkas därför av försäljningsvolymerna, distributionssätt och av att Volvo bedriver affärsverksamhet även på marknader som anses ha en hög risk ur 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.

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 väsentligt negativ effekt på koncernens verksamhet och finansiella ställning. Koncernen är inte helt försäkrad mot effekter från översvämningar, jordbävningar och andra naturkatastrofer.

Kreditrisk

Volvokoncernen är exponerad mot kreditrisk främst genom sin försäljning till kunder inom Industriverksamheten och genom sina långsiktiga kreditfordringar i kundfinansieringsverksamheten Financial Services. Den totala exponeringen per den 31 december 2021 återfinns i Not 15 Kundfinansieringsfordringar och Not 16 Fordringar. Koncernen har också en finansiell kreditrisk 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.

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.

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.

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.

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.

Nedskrivningsbehov

Volvokoncernen har betydande värden i goodwill och andra immateriella tillgångar på sin balansräkning. Goodwill och aktiverade utvecklingskostnader som ännu inte används skrivs inte av, varför det finns en risk för nedskrivning om det beräknade återvinningsvärdet är lägre än det redovisade värdet. 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. Se Not 12 Immateriella tillgångar.

Noter till de finansiella rapporterna

| NOT | SIDA |
|---|------|
| 1 Redovisningsprinciper | 77 |
| 2 Viktiga källor till osäkerhet i uppskattningar och kritiska bedömningar | 79 |
| 3 Förvärv och avyttringar av 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 |

| NOT | SIDA |
|---|------|
| 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 | 132 |
| 29 Kassaflöde | 132 |
| 30 Finansiella instrument | 133 |
| 31 Förändringar i Volvokoncernens finansiella rapportering 2021 | 137 |

Finansiella rapporter



Resultatutveckling
» Sidan 45



Finansiell ställning
» Sidan 48



Kassaflödesanalys
» Sidan 52



Förändringar i eget kapital
» Sidan 55

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 Års-

redovisningslagen. Vidare har RFR 1 Kompletterande redovisningsregler för koncerner tillämpats, utgiven av Rådet för finansiell rapportering. Belopp i miljoner kronor (Mkr) där annat ej anges. Beloppen inom parentes anger 2020 års värden.

| Redovisningsprinciper | Not | IFRS-standard |
|--|--|--|
| Förvärv och avyttringar | 3, Förvärv och avyttringar av verksamheter | IFRS 3, IFRS 10 |
| Tillgångar och skulder som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter | 3, Förvärv och avyttringar av verksamheter | IFRS 5, IFRS 13 |
| 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 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 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 |
| Incentamentsprogram | 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 de mest väsentliga 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 tabell 1:1 för att se i vilken not respektive redovisningsprincip återfinns samt tillämplig IFRS-standard som anses ha en materiell påverkan.

Koncernredovisning

Konsolideringsprinciper

Koncernredovisningen omfattar moderbolaget och dotterföretag över vilka moderbolaget innehar bestämmande inflytande. Bestämmande inflytande föreligger när Volvokoncernen exponeras för, eller har rätt, till rörlig avkastning från sitt engagemang i företaget och har möjlighet att påverka avkastningen genom sitt inflytande över företaget. Joint ventures och intresseföretag redovisas genom tillämpning av kapitalandelsmetoden när Volvokoncernen har gemensamt bestämmande inflytande eller betydande inflytande. Koncerninterna transaktioner likväl vinster på transaktioner med joint ventures och intresseföretag elimineras i koncernredovisningen.

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

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

» 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 miljön 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 den vinst eller förlust 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 rapporterade 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 Volvo-

koncernens 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 koncernredovisningen anges i tabell 1:2.

| Land | Valuta | Genomsnittskurs | | Balansdagens kurs 31 dec | |
|----------------|--------|-----------------|---------|-----------------------------|---------|
| | | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 |
| Australien | AUD | 6,4415 | 6,3380 | 6,5625 | 6,2646 |
| Brasilien | BRL | 1,5925 | 1,8068 | 1,5856 | 1,5715 |
| Eurozonen | EUR | 10,1449 | 10,4867 | 10,2269 | 10,0375 |
| Kanada | CAD | 6,8453 | 6,8603 | 7,0636 | 6,3996 |
| Kina | CNY | 1,3307 | 1,3329 | 1,4186 | 1,2537 |
| Norge | NOK | 0,9980 | 0,9786 | 1,0254 | 0,9546 |
| Storbritannien | GBP | 11,8022 | 11,7981 | 12,1790 | 11,0873 |
| Sydafrika | ZAR | 0,5809 | 0,5614 | 0,5560 | 0,5590 |
| Sydkorea | KRW | 0,0075 | 0,0078 | 0,0076 | 0,0075 |
| USA | USD | 8,5815 | 9,2037 | 9,0437 | 8,1886 |

1:2

Nya redovisningsprinciper 2021

Ändringar i IFRS 7, IFRS 9 och IFRS 16

Ändringarna i IFRS 7, IFRS 9 och IFRS 16 som gäller från 1 januari 2021 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 till nya referensräntor. Övergången innebär att kontraktsvillkoren för vissa finansiella instrument kommer att ändras och ska redovisas som en justering av rörlig ränta. Volvokoncernen följer noggrant övergången som kommer ske vid olika tidpunkter för olika räntor under de kommande åren. Således kommer ändringarna i IFRS 7, IFRS 9 och IFRS 16 tillämpas när nya referensräntor har införlivats i de underliggande kontrakten. Under tiden genomför Volvokoncernen system- och processuppdateringar för att säkerställa hanteringen av nya referensräntor. Under 2021 har GBP LIBOR ersatts med SONIA. Volvokoncernen hade ett begränsat antal räntederivatkontrakt knutna till GBP LIBOR som har avslutats vilket gav en obetydlig effekt i resultaträkningen.

Inga andra nya eller ändrade redovisningsstandarder eller tolkningar som trädde i kraft 1 januari 2021 har haft en materiell påverkan på Volvokoncernens finansiella rapporter.

Den 1 oktober 2021, omorganiserade Volvokoncernen sin bussverksamhet varigenom Nova Buss har flyttats från segmentet Bussar till Koncernfunktioner och övrigt vilket har medfört att de finansiella rapporterna har räknats om. Omorganiseringen har inte påverkat de totala beloppen för Industriverksamheten och Volvokoncernen. Omräknad segmentsredovisning för helåret 2020 återfinns i not 31.

Nya redovisningsprinciper 2022 och senare

Ett antal nya och ändrade redovisningsstandarder och tolkningar har publicerats vilka träder i kraft 2022 och senare. En av dessa är IFRS 17 Försäkringskontrakt som kommer att ersätta IFRS 4, den nuvarande standarden för försäkringskontrakt. De nya eller ändrade redovisningsstandarderna eller tolkningarna bedöms inte ha en materiell påverkan på Volvokoncernens finansiella rapporter.

2 Viktiga källor till osäkerhet i uppskattningar och kritiska bedömningar

Upprättandet av Volvokoncernens finansiella rapporter 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 materiell inverkan på de finansiella rapporterna.

KÄLLA TILL OSÄKERHET I UPPSKATTNINGAR OCH KRITISKA BEDÖMNINGAR

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, Kundfinansieringsfordringar 16, Fordringar |
| Nedskrivning av varulager | 17, Varulager |
| Antaganden vid beräkning av pensioner och liknande förpliktelser | 20, Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser |
| Avsättningar för produktgarantier, övriga avsättningar och avsättningar för rättsliga processer | 21, Övriga avsättningar |

2:1

3 Förvärv och avyttringar av verksamheter



REDOVISNINGSPRINCIP

Förvärv

Företag ingår i koncernredovisningen från och med förvärvstidpunkten vilket är när Volvokoncernen erhåller det bestämmande inflytandet över verksamheten. Förvärv redovisas i enlighet med förvärvsmetoden. De förvärvade identifierbara tillgångarna och övertagna skulderna värderas 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. Alla förvärvsrelaterade utgifter kostnadsförs. Eventuellt understigande belopp, så kallad vinst från ett förvärv till lågt pris, redovisas i resultaträkningen.

I samband med stegvisa förvärv anses ett rörelseförvärv ha skett när bestämmande inflytande har erhållits. Som en del i att erhålla det bestämmande inflytandet, värderas förvärvade identifierbara nettotillgångar till verkligt värde och goodwill redovisas. Den tidigare egetkapital-andelen omvärderas till verkligt värde och uppkommen vinst eller förlust jämfört med redovisat värde redovisas i resultaträkningen. Volvokoncernen beslutar i samband med varje rörelseförvärv om innehavet utan bestämmande inflytande ska redovisas till verkligt värde eller till den proportionella andelen av den förvärvade rörelsens nettotillgångar. Transaktioner mellan Volvokoncernen och ägare med innehav utan bestämmande inflytande redovisas i eget kapital så länge som det bestämmande inflytandet över företaget kvarstår.

Avyttringar

Avyttrade dotterföretag ingår i koncernredovisningen till och med tidpunkten för avyttringen vilket är när Volvokoncernen förlorar det bestämmande inflytandet över dotterföretaget. En minskning av ägarandelen i ett dotterföretag utan att förlora det bestämmande inflytandet redovisas som en transaktion i eget kapital. 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 redovisat värde och verkligt värde efter avdrag för försäljningskostnader. Balansposterna och den eventuella resultatteffekt som uppstår vid omvärdering till verkligt värde med avdrag för försäljningskostnader redovisas, om hänförligt till Industriverksamheten, vanligen i segmentet Koncernfunktioner och övrigt, annars i segmentet Financial Services. När affären är slutförd sker fördelning till respektive segment.

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

» Läs mer i Not 11 Innehav utan bestämmande inflytande.

» Läs mer i Not 13 Aktier och andelar i moderbolaget för information om AB Volvos innehav av aktier och andelar i koncernföretag per den 31 december 2021.

Periodens förvärv

Volvokoncernen har under 2021 genomfört förvärv varav de största är hänförliga till Designwerk Technologies AG och SOPROVI Algérie SPA. I april förvärvade Volvokoncernen 60 procent av aktierna i Designwerk Technologies AG, ett schweiziskt företag som utvecklar och säljer elektromobilitetsprodukter och ingenjörstjänster i ett elektromobilt ekosystem. I augusti förvärvade Volvokoncernen de resterande 70 procent av aktierna i före detta joint venture-företaget SOPROVI Algérie SPA (stegvist förvärv) som numera är ett dotterföretag i Volvokoncernen. Volvokoncernen gjorde inte några förvärv under 2020 som, enskilt eller sammantaget, haft någon väsentlig påverkan på de finansiella rapporterna. I tabell 3:1 specificeras effekterna på Volvokoncernens balansräkning och kassaflödesanalys i samband med förvärv av verksamheter.

| Förvärv | 2021 | 2020 |
|---|-------------|----------|
| Övriga anläggningstillgångar | 337 | – |
| Likvida medel | 2 | – |
| Övriga kortfristiga omsättningstillgångar | 274 | – |
| Långfristiga skulder | –523 | – |
| Kortfristiga skulder | –245 | – |
| Förvärvade nettotillgångar | –155 | – |
| Betald köpeskilling | 474 | – |
| Innehav utan bestämmande inflytande | 26 | – |
| Goodwill | 654 | – |
| Påverkan på koncernens likvida medel | –472 | – |

3:1

Periodens avyttringar

Volvokoncernen har under 2021 genomfört avyttringar varav den största är hänförlig till försäljningen av UD Trucks till Isuzu Motors. Avyttringen genomfördes den 1 april och genererade en nettovinst på 1,7 miljarder kronor vilket påverkade Volvokoncernens rörelseresultat positivt. Till följd av Isuzu Motors förvärv av UD Trucks ska en tilläggsköpeskilling på högst 15 miljarder yen (ca. 1,2 miljarder kronor) betalas till Volvokoncernen, beroende på hur UD Trucks utvecklas under åren 2021–2023. Tilläggsköpeskillingen omvärderas kontinuerligt under den specificerade tidsperioden. Vid försäljningstillfället uppskattades det verkliga värdet på tilläggsköpeskillingen till 6,3 miljarder yen (ca. 0,5 miljarder kronor). Det redovisas som en finansiell tillgång till verkligt värde i resultatet och har påverkat nettovinsten med samma belopp under tidsperioden.

Under 2020 genomförde Volvokoncernen avyttringar 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 asfaltsverksamhet Blaw-Knox i Nordamerika.

I tabell 3:2 specificeras effekterna på Volvokoncernens balans- och resultaträkning samt kassaflödesanalys i samband med avyttringar av verksamheter.

| Avyttringar | 2021 | 2020 |
|---|---------------|-------------|
| Goodwill | -890 | -20 |
| Övriga immateriella anläggningstillgångar | -2.650 | - |
| Materiella anläggningstillgångar | -11.482 | -144 |
| Övriga aktier och andelar | -854 | - |
| Uppskjuten skattefordran | -2.306 | - |
| Varulager | -4.763 | -293 |
| Kundfordringar | -5.523 | -2 |
| Övriga fordringar | -3.364 | -2 |
| Likvida medel | -2.344 | -3 |
| Avsättningar | 1.883 | 36 |
| Lån | 20.614 | - |
| Övriga skulder | 1.631 | 13 |
| Leverantörsskulder | 4.200 | 4 |
| Kortfristiga skulder | 2.599 | - |
| Avyttrade nettotillgångar | -3.250 | -411 |
| Nettovinst/förlust vid avyttring och påverkan inom rörelseresultatet | 1.643 | 25 |

| Kassaflödeseffekt och finansiell nettoställning | 2021 | 2020 |
|--|---------------|-------------|
| Erhållna likvida medel | 4.502 | 435 |
| Återbetalning av lån | 20.614 | - |
| Likvida medel, avyttrade verksamheter | -2.344 | -3 |
| Påverkan på koncernens likvida medel | 22.773 | 432 |
| Påverkan på koncernens finansiella nettoställning | 19.064 | 407 |

| Detaljer avseende avyttringen av UD Trucks | 2021 |
|---|--------------|
| Erhållen och kommande köpeskilling: | |
| Likvida medel | 4.506 |
| Verkligt värde av villkorad köpeskilling | 482 |
| Total köpeskilling vid avyttring | 4.988 |
| Redovisat värde av avyttrade nettotillgångar | -3.246 |
| Transaktionskostnader | -151 |
| Omräkningsdifferenser i utländsk valuta återförda till resultatet | 62 |
| Nettovinst | 1.653 |

3:2

Tillgångar och skulder som innehas för försäljning

Per den 31 december, 2021 uppgick tillgångar och skulder som innehas för försäljning till 0 Mkr (34.296) respektive 0 Mkr (11.286). Vid utgången av 2020, så var beloppen främst hänförliga till överförandet av ägandet av hela UD Trucks globala verksamhet från Volvokoncernen till Isuzu Motors, som slutfördes den 1 april, 2021. Tillgångar och skulder som innehas för försäljning i Industriverksamheten har omklassificerats inom segmentet Koncernfunktioner 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 2021 | 31 dec 2020 |
|---|--------------------|--------------------|
| Immateriella anläggningstillgångar | - | 3.592 |
| Materiella anläggningstillgångar | - | 11.782 |
| Finansiella anläggningstillgångar | - | 6.446 |
| Varulager | - | 5.755 |
| Kundfordringar | - | 4.196 |
| Övriga kortfristiga fordringar | - | 2.524 |
| BR Totala tillgångar | - | 34.296 |
| Avsättningar | - | 1.910 |
| Övriga långfristiga skulder | - | 1.642 |
| Leverantörsskulder | - | 4.796 |
| Övriga kortfristiga skulder | - | 2.938 |
| BR Totala skulder | - | 11.286 |

3:3

Förvärv och avyttringar efter periodens slut

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

4 Mål och policy med avseende på finansiell risk

Volvo-koncernen 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 Volvo-koncernen. Den finansiella riskpolicyen 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. Viktiga mandat och styrprinciper beskrivs i respektive riskavsnitt.

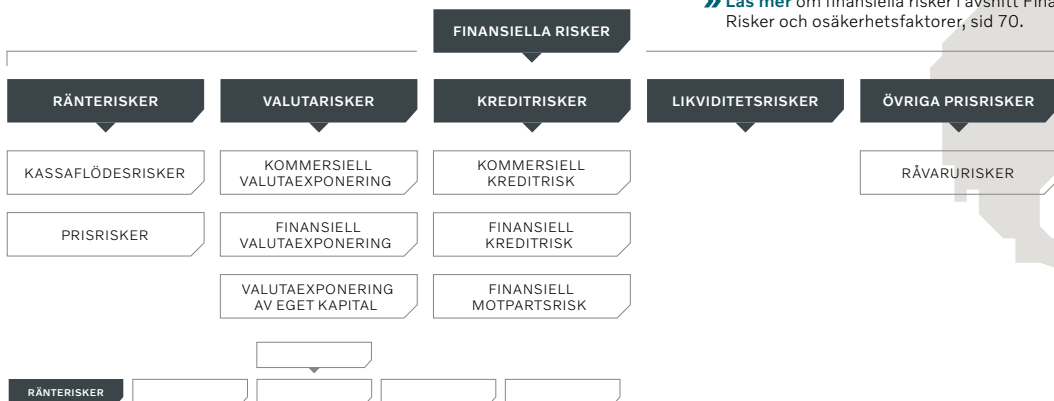
AB Volvos styrelse och revisionskommitté informeras under året regelbundet om utvecklingen av Volvo-koncernens finansiella risker och andra ämnen som täcks av den finansiella riskpolicyen. Den finansiella riskpolicyen ses över årligen. Arbetet med finansiella risker är en integrerad del av Volvo-koncernens verksamhet där delar av ansvaret för finansverksamheten

och de finansiella riskerna är centraliserat till Volvo Group Treasury, Volvo-koncernens internt bank. Volvo Group Treasurys ansvar inkluderar finansiering av Industrial Operations samt finansiering av kreditportföljen i Financial Services. Volvo-koncernens balansräkning presenteras per segment där Volvo Group Treasury är en del av Industrial Operations och den interna utlåningen från Industrial Operations till Financial Services redovisas i balansräkningen som intern finansiering.

Under 2021 har volatiliteten på de finansiella marknaderna återgått till mer normaliserade nivåer jämfört med förra året och under dessa förutsättningar har Volvo-koncernen utfört finansiella aktiviteter och hanterat risk i enlighet med den finansiella riskpolicyen. Information om återstående effekter 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 54 och avsnitt Risker och osäkerhetsfaktorer, sid 70.



RÄNTERISKER

Med ränterisk avses risken att ändrade räntenivåer påverkar Volvo-koncernens resultat och kassaflöde (kassaflödesrisk) eller det verkliga värdet av finansiella tillgångar och skulder (prisrisk). Under 2021 implementerades det första steget i reformen för referensräntor där GBP LIBOR ersatts med SONIA. Volvo-koncernen hade ett begränsat antal räntederivat knutna till GBP LIBOR som som har avslutats vilket gav en obetydlig effekt i resultaträkningen.

» **Läs mer i Not 1** Redovisningsprinciper om referensräntereformen.

POLICY

Finansiella tillgångar och skulder matchas avseende räntebindingstiden för att minska exponeringen. Ränteswappar används för att förändra/påverka räntebindingstiden för Volvo-koncernens finansiella tillgångar och skulder. Valutaränteswappar möjliggör upplåning i utländska valutor från olika marknader utan att tillföra valutarisk. Volvo-koncernen 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. Ränterisken inom Financial Services hanteras med målsättningen att uppnå en matchning mellan räntebindningen på in- och utlåning, med avsikt att eliminera ränterisk. Beräkningen av matchningsgraden exkluderar eget kapital som i Financial Services uppgår till 8%. Vid utgången av 2021 var denna matchningsgrad 99% (98) i Financial Services, vilket är i enlighet med koncernens policy.

Utöver tillgångar i Financial Services, bestod räntebärande tillgångar i Volvo-koncernen vid utgången av 2021 främst av likvida medel. Den 31 december 2021 var den genomsnittliga räntan på finansiella tillgångar i Industriverksamheten 0,4% (0,2). Industriverksamhetens resultat och lönsamhet är nära kopplat till konjunkturcykeln. Till följd av detta, för att minimera ränterisken, är räntebindingstiden på finansiella lån på mellan en och tre månader. Den genomsnittliga räntan på finansiella skulder i Industriverksamheten, inklusive Volvo-koncernens kreditkostnader, uppgick vid årsskiftet till 3,6% (2,7). Ökningen är främst hänförlig till att medan volymen av räntebärande finansiella skulder i Industriverksamheten minskat under året kvarstår den andra delen av den relativt dyra hybridobligationen som gavs ut 2014 och denna får nu ett större genomslag på den genomsnittliga räntesatsen.

Tabell 4:1 visar resultat effekt efter finansiella poster på Industriverksamhetens finansiella nettoställning exklusive leasingsskulder och pensioner och liknande förpliktelser, beaktat en genomsnittlig räntebindingstid på tre månader avseende finansiella skulder, om räntenivån stiger med 1 procentenhet¹. Påverkan på eget kapital är resultat effekt efter skatt.

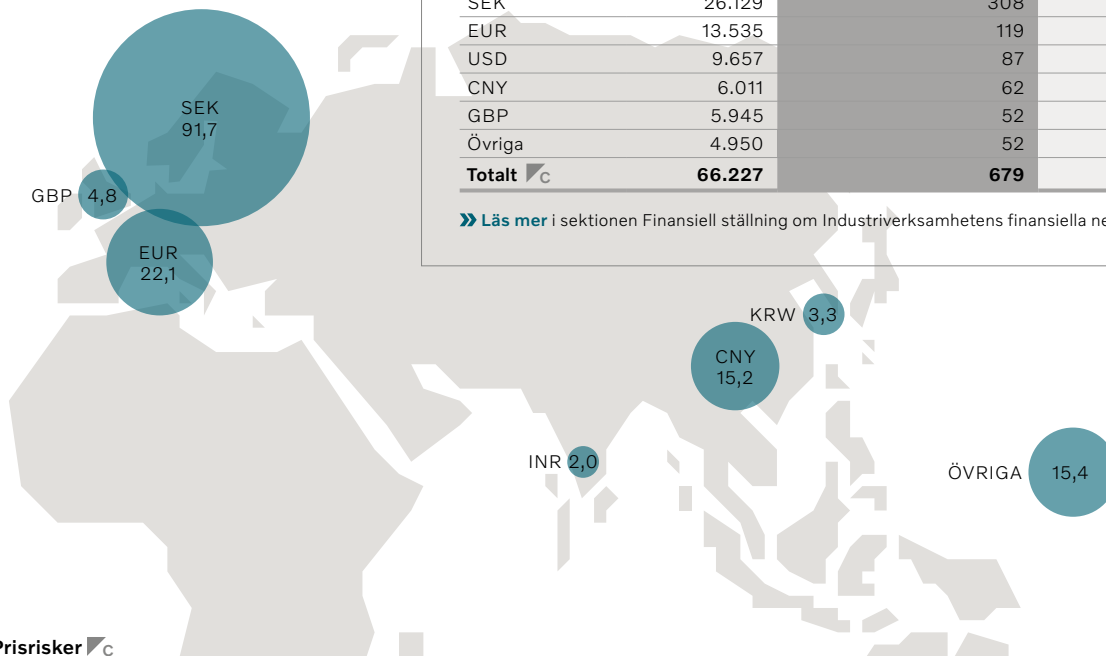
¹ Känslighetsanalysen avseende ränterisk baseras på förenklade antaganden. Det är inte orimligt att marknadsräntorna förändras med en procentenhet på årsbasis. Däremot stiger eller sjunker de i verkligheten oftast inte vid en och samma tidpunkt. I känslighetsanalysen antas vidare en parallellförskjutning 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 tillämplade antagandena för diskonteringsränta och inflation.

Volvokoncernens nettotillgångar i olika valutor (Mdr kr) =

» Läs mer i sektionen Valutaexponering av eget kapital i denna not.



| Mkr | Risk finansiell nettoställning 31 dec. 2021 | Finansiell nettoställning exkl. pensioner och liknande förpliktelser och leasingskulder | Resultateffekt efter finansiella poster om räntenivån stiger 1% | | Påverkan på finansiell nettoställning om SEK stärks 10% i förhållande till andra valutor |
|---------------|---|---|---|----------------|--|
| | | | A (Ränterisk) | B (Valutarisk) | |
| SEK | | 26.129 | 308 | | - |
| EUR | | 13.535 | 119 | | -1.353 |
| USD | | 9.657 | 87 | | -966 |
| CNY | | 6.011 | 62 | | -601 |
| GBP | | 5.945 | 52 | | -594 |
| Övriga | | 4.950 | 52 | | -495 |
| Totalt | C | 66.227 | 679 | | -4.010 |

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

Prisrisk

Exponering för prisrisk till följd av ändrade räntenivåer avser finansiella tillgångar och skulder med längre räntebindningstid (fast ränta). Samtliga utestående lån för Industriverksamheten har en kort räntebindningstid, vilket gör att prisrisken blir obetydlig.

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 marknadsrisk-

limiter. 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 2021 var VaR-utnyttjandet 11,8 Mkr (13,1).

Navigation: VALUTARISKER

VALUTARISKER

Balansräkningen kan påverkas av förändringar i olika valutakurser. Valutarisker i Volvokoncernens verksamhet är relaterade till förändringar i värdet av kontraherade 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.

Känslighetsanalys¹

| Risk valuta-exponering 2021 | Transaktions-exponering från kommersiella nettoflöden | Påverkan på rörelse-resultatet om valutastärks med 10% i förhållande till alla andra valutor B (Valutarisk) |
|-----------------------------|---|--|
| Mdr kr | | |
| SEK | -43 | -4,3 |
| KRW | -7 | -0,7 |
| EUR | 5 | 0,5 |
| GBP | 9 | 0,9 |
| USD | 10 | 1,0 |

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

4:2

Kommersiell valutaexponering

Transaktionsexponering från kommersiella flöden

Volvokoncernen bedriver tillverkning i 19 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 diagram 4:4. Stapeldiagrammet visar transaktionsexponeringen från kommersiella kassaflöden i utländsk valuta, uttryckt som netto överskott/underskott i viktiga valutor. Kommersiella nettoflöden ökade jämfört med föregående år som en effekt av förbättrad efterfrågan på Volvokoncernens produkter och tjänster. Underskott i SEK och KRW beror främst på stora tillverkningskostnader från fabriker 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. Volvokoncernens konsoliderade transaktionsexponering i utländsk valuta är värdet av prognostiserade framtida kassaflöden i utländsk valuta. Volvokoncernen kan säkra den del av det prognosticerade framtida kassaflödet i utländsk valuta som med stor sannolikhet kommer att inträffa s. k. avtalade flöden, emellertid har under 2021 endast framtida kassaflöden för specifika order, beslutade från fall till fall, säkrats. 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 finansiella riskpolicy. Volvokoncernen har inga utestående derivat för säkring av kommersiella valutarisker per 31 december 2021.

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 4:6 framgår omräkningseffekten vid konsolidering av rörelseresultatet för 2021 i utländska dotterföretag i Volvokoncernen.

» Läs mer i avsnittet om Valutaexponering av eget kapital.

Känslighetsanalyser för transaktionsexponering¹

I tabellen 4:2 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 4:3 till 4:7 framgår valutapåverkan på rörelseresultatet och illustrerar transaktionsexponering och valutapåverkan på rörelseresultatet från kommersiella nettoflöden i utländsk valuta, omräkningseffekt vid konsolidering av rörelseresultatet av utländska dotterföretag och valutapåverkan på försäljningen 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 leasingsskulder 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 och i samband med denna aktivitet kan utbetalningar av större interna utdelningar i utländsk valuta bli föremål för säkring. 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 2021 till 88 miljarder kronor (84). 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 4:2

Volvokoncernens valutauppföljning

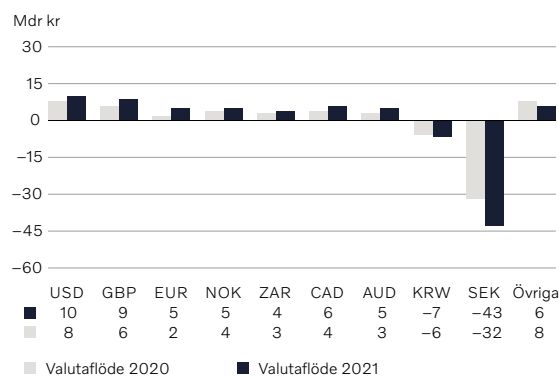
När Volvokoncernen kommunicerar valutapåverkan på rörelseresultatet är följande faktorer inräknade:

| Valutapåverkan på rörelseresultatet, Volvokoncernen, Mdr kr | 2021 | 2020 | Förändring |
|--|------|------|-------------|
| Nettoflöden i utländsk valuta | | | -0,0 |
| Realiserat och orealiserat resultat på valutariskkontrakt | -0,0 | -0,0 | 0,0 |
| Orealiserat resultat på kund- och leverantörsskulder i utländsk valuta | -0,2 | 0,2 | -0,4 |
| Omräkningseffekt på rörelseresultatet i utländska dotterföretag | | | -2,1 |
| Total valutapåverkan på rörelseresultatet, Volvokoncernen | | | -2,5 |

Valutapåverkan av nettoflöden i utländsk valuta åskådliggörs i diagram 4:5 och omräkningseffekten vid konsolidering av rörelseresultatet i utländska dotterföretag åskådliggörs i diagram 4:6 för de viktigaste valutorna.

4:3

Transaktionsexponering från kommersiella nettoflöden 2021 och 2020

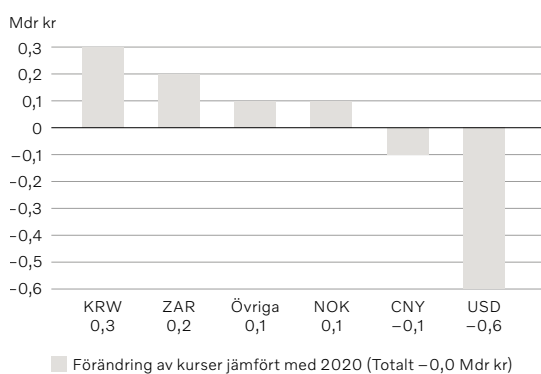


Stapeldiagrammet visar transaktionsexponeringen från kommersiella kassaflöden i utländsk valuta i Volvokoncernen, uttryckt som netto över- eller underskott i viktiga valutor.

» Läs mer i avsnittet Kommersiell valutaexponering.

4:4

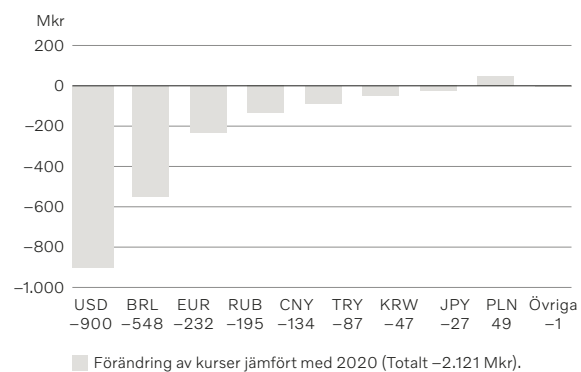
Valutapåverkan på rörelseresultatet från nettoflöden i utländsk valuta 2021 jämfört med 2020



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

4:5

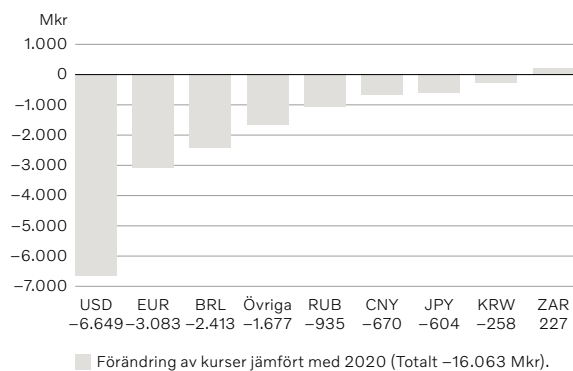
Omräkningseffekt på rörelseresultatet 2021 jämfört med 2020



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

4:6

Valutapåverkan på omsättningen 2021 jämfört med 2020



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

4:7

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 2021 till netto 152 miljarder kronor (129). 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. Syndikering av kundfinansieringsfordringar görs i viss utsträckning i syfte att reducera koncentrationsrisken.

Per 31 december 2021 uppgick Volvokoncernens kundfordringar till netto 41 miljarder kronor (36).

» **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 2021 till 62 miljarder kronor (85), 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 4:8 visar effekterna av nettningsavtal och kontantöverföringar på Volvokoncernens bruttoexponering i utestående ränte- och valutaderivat per 31 december 2021.

» **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 2021

| Mkr | Bruttoposition | Nettningsavtal | Kontant- överföringar | Nettoposition | Förändring |
|--|----------------|----------------|--------------------------|---------------|------------|
| Ränte- och valutaderivat rapporterade som tillgångar | 2.930 | -1.102 | -1.240 | 588 | 80% |
| Ränte- och valutaderivat rapporterade som skulder | 2.379 | -1.102 | -1.128 | 148 | 94% |



LIKVIDITETSRIKISER

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 62 miljarder kronor (85) den 31 december 2021. Därutöver finns beviljade men ej utnyttjade kreditfaciliteter på 42 miljarder kronor (42). Diagram 4:9 visar förväntade framtida kassaflöden relaterade till finansiella skulder. Kapitalflödet avser förväntade in- och utbetalningar på lån, leasingkulder och derivat, se not 22 Skulder. Förväntat ränteflöde baseras på marknads förväntade framtida räntor och avser betalningar av räntor på lån, leasingkulder 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 2023 och 2024 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 2021 var denna matchningsgrad 99% (98) 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 2021 var denna matchningsgrad 94% (99). Vinster och förluster hänförliga till den lägre matchningsgraden påverkar segmentet Koncernfunktioner och övrigt inom Industriverksamheten.



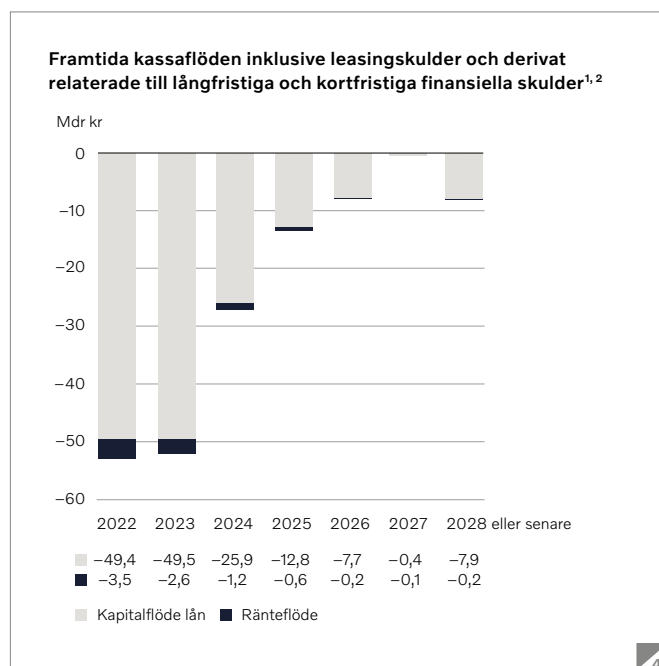
ÖVRIGA PRISRISKER

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.

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 2020. Resterande del (0,6 miljarder euro) har ett första inlösenddatum 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 leasingkulder i tabell 14:4.



1 Utöver derivat inkluderade i kapitalflöden i diagram 4:9 innehar Volvokoncernen derivat relaterade till finansiella skulder som redovisas som tillgångar vilka förväntas ge upphov till 2,0 miljarder kronor (5,5) i framtida kapitalflöde och -0,0 miljarder kronor (-0,1) i framtida ränteflöde.

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

4:9

ÖVRIGA PRISRISKER

POLICY

Förändringar i råvarupriserna ingår i Volvokoncernens produktkostnads-kalkyler. 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

Joint ventures

Joint ventures är företag i vilka Volvokoncernen har gemensamt bestämmande inflytande tillsammans med en eller flera externa parter. Andelar i joint ventures redovisas i enlighet med kapitalandelsmetoden. Volvokoncernens mest betydande innehav i joint ventures är VE Commercial Vehicles, Ltd., (VECV) och cellcentric GmbH & Co. KG (cellcentric). Både ägandet i VECV och cellcentric anses vara joint ventures eftersom Volvokoncernen har undertecknat avtal vilket anger att gemensam överenskommelse krävs i avgörande frågor avseende styrningen. Ägandet i VECV syftar till att stärka Volvokoncernens position i Indien. Per den 1 mars, 2021, förvärvade Volvokoncernen 50 procent av andelarna i existerande Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG och skapade ett joint venture med Daimler Truck AG. Båda parterna enades om att byta namn på företaget till cellcentric GmbH & Co. KG (cellcentric). Joint venture-företaget kommer att utveckla, producera och kommersialisera bränslecellsystem för användning i tunga lastbilar som huvudfokus. Båda innehaven inkluderas i rörelsesegmentet Lastbilar.

Intresseföretag

Intresseföretag är företag i vilka Volvokoncernen har ett betydande inflytande. I normalfallet när koncernens innehav motsvarar mer än 20% men mindre än 50% av röstvärdet. Andelar i intresseföretag redovisas i enlighet med kapitalandelsmetoden. Innehavet i den kinesiska fordonstillverkaren Dongfeng Commercial Vehicles Co., Ltd (DFCV) klassificeras som ett intresseföretag och innehavet inkluderas i rörelsesegmentet Lastbilar.

Kapitalandelsmetoden

Volvokoncernens andel av företagets 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 och hänsyn har tagits till effekten av tillämpning av olika redovisningsprinciper. Resultat från 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, vanligtvis upp till ett kvartal. Utdelningar 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 företagets 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 företagets övriga totalresultat samt av omräkningsdifferenser vid omräkning av företagets eget kapital i Volvokoncernens konsolidering.

När kapitalandelsmetoden tillämpas 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 redovisas aktieinnehav 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 2021 | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 | 31 dec 2020 |
|--|----------------------|-----------------|----------------------|-----------------|
| | Procentuellt innehav | Redovisat värde | Procentuellt innehav | Redovisat värde |
| VE Commercial Vehicles., Ltd., (VECV) | 45,6 | 2.618 | 45,6 | 2.359 |
| cellcentric | 50,0 | 6.678 | – | – |
| Övriga innehav i joint ventures ¹ | | 122 | | 108 |
| Andelar i joint ventures | | 9.418 | | 2.467 |

5:1

1 Övriga innehav i joint ventures inkluderar innehav i World of Volvo AB och Force Réseau. Under 2021 förvärvade Volvokoncernen de kvarvarande 70 procent av aktierna i det före detta joint venture-företaget SOPROVI Algérie SPA som numera är ett dotterföretag inom Volvokoncernen.

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

Nedan följer finansiell information i sammandrag för Volvokoncernens joint ventures:

| Resultaträkning i sammandrag | 2021 | | | | 2020 | | |
|--|------------|-------------------------|-----------------------|-------------|-------------|-----------------------|-------------|
| | VECV | cellcentric (10 months) | Övriga joint ventures | Totalt | VECV | Övriga joint ventures | Totalt |
| Nettoomsättning | 13.912 | 88 | 616 | 14.615 | 8.847 | 304 | 9.151 |
| Rörelseresultat ¹ | 248 | -1.053 | 7 | -798 | -219 | -40 | -259 |
| Ränteutgifter och liknande resultatposter | 57 | – | 0 | 57 | 53 | 1 | 54 |
| Räntekostnader och liknande resultatposter | -51 | – | 0 | -51 | -43 | 0 | -43 |
| Övriga finansiella intäkter och kostnader | 0 | -4 | -2 | -6 | -1 | – | -1 |
| Inkomstskatter | -85 | – | -2 | -87 | 83 | 8 | 91 |
| Periodens resultat² | 169 | -1.057 | 4 | -884 | -128 | -31 | -159 |
| Övrigt totalresultat³ | -13 | 3 | 1 | -9 | -1 | -5 | -6 |
| Periodens totalresultat | 156 | -1.054 | 5 | -893 | -129 | -36 | -165 |

5:2

1 Avskrivningar uppgående till 678 Mkr (500) 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 2021 | | | | 31 dec 2020 | | |
|--|---------------|---------------|-----------------------|---------------|---------------|-----------------------|---------------|
| | VECV | cellcentric | Övriga joint ventures | Totalt | VECV | Övriga joint ventures | Totalt |
| Anläggningstillgångar | 5.522 | 13.057 | 491 | 19.070 | 5.368 | 90 | 5.457 |
| Kortfristiga placeringar och likvida medel | 1.629 | 380 | 50 | 2.059 | 1.813 | 63 | 1.876 |
| Övriga omsättningstillgångar | 6.007 | 390 | 200 | 6.597 | 4.150 | 216 | 4.366 |
| Summa tillgångar | 13.158 | 13.827 | 741 | 27.726 | 11.331 | 368 | 11.699 |
| Eget kapital ¹ | 5.741 | 13.312 | 320 | 19.374 | 5.173 | 286 | 5.459 |
| Långfristiga finansiella skulder | 527 | – | – | 529 | 667 | – | 667 |
| Övriga långfristiga skulder | 209 | 159 | 302 | 669 | 240 | 2 | 242 |
| Kortfristiga finansiella skulder | 4.666 | – | 20 | 4.686 | 3.426 | 21 | 3.447 |
| Övriga kortfristiga skulder | 2.014 | 355 | 100 | 2.469 | 1.826 | 59 | 1.885 |
| Summa eget kapital och skulder | 13.158 | 13.827 | 741 | 27.726 | 11.331 | 368 | 11.699 |

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 1.575 Mkr (1.624) per den 31 december 2021. Per den 31 december 2021 uppgick Volvokoncernens andel av eventualförpliktelser i joint ventures till 106 Mkr (93). Utdelning under 2021 från VECV uppgick till 26 Mkr (–).

Intresseföretag

Volvoconcernens innehav av aktier i intresseföretag framgår enligt nedan.

| Andelar i intresseföretag | 31 dec 2021 | | 31 dec 2020 | |
|---|----------------------|-----------------|----------------------|-----------------|
| | Procentuellt innehav | Redovisat värde | Procentuellt innehav | Redovisat värde |
| Dongfeng Commercial Vehicles Co., Ltd (DFCV) | 45,0 | 10.324 | 45,0 | 9.574 |
| Övriga innehav i intresseföretag ¹ | | 944 | | 1.118 |
| Andelar i intresseföretag | | 11.268 | | 10.693 |

5:4

1 Övriga innehav i intresseföretag inkluderar värdet av Blue Chip Jet II HB och WirelessCar Sweden AB.

Nedan följer finansiell information i sammandrag för Volvoconcernens intresseföretag:

| Resultaträkning i sammandrag | 2021 | | | 2020 | | |
|---|-----------------|------------------------|------------|--------------|------------------------|--------------|
| | DFCV | Övriga intresseföretag | Totalt | DFCV | Övriga intresseföretag | Totalt |
| | Nettoomsättning | 57.045 | 3.818 | 60.863 | 68.546 | 4.730 |
| Rörelseresultat | 880 | 141 | 1.022 | 3.492 | 17 | 3.509 |
| Periodens resultat¹ | 731 | 39 | 769 | 3.679 | -32 | 3.647 |
| Övrigt totalresultat² | -5 | - | -5 | 2 | - | 2 |
| Periodens totalresultat | 726 | 39 | 764 | 3.681 | -32 | 3.649 |

5:5

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

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

| Balansräkning i sammandrag | 31 dec 2021 | | | 31 dec 2020 | | |
|---------------------------------------|-----------------------|------------------------|---------------|---------------|------------------------|---------------|
| | DFCV | Övriga intresseföretag | Totalt | DFCV | Övriga intresseföretag | Totalt |
| | Anläggningstillgångar | 20.647 | 1.207 | 21.854 | 19.590 | 1.605 |
| Omsättningstillgångar | 43.733 | 1.432 | 45.164 | 55.160 | 2.181 | 57.341 |
| Summa tillgångar | 64.380 | 2.639 | 67.019 | 74.750 | 3.786 | 78.537 |
| Eget kapital ¹ | 21.684 | 1.229 | 22.913 | 20.303 | 1.770 | 22.073 |
| Långfristiga skulder | 5.090 | 483 | 5.573 | 4.544 | 432 | 4.976 |
| Kortfristiga skulder | 37.606 | 927 | 38.533 | 49.904 | 1.584 | 51.488 |
| Summa eget kapital och skulder | 64.380 | 2.639 | 67.019 | 74.750 | 3.786 | 78.537 |

5:6

1 Inkluderar valutakursdifferenser hänförliga till omräkning av intresseföretagens eget kapital i Volvoconcernen.

Utdelning under 2021 från DFCV uppgick till 767 Mkr (1.058).

| Resultat från innehav i joint ventures och intresseföretag | 2021 | 2020 |
|--|-------------|--------------|
| Resultat från innehav i joint ventures | | |
| VECV | 80 | -55 |
| cellcentric | -522 | - |
| Övriga företag | 2 | -15 |
| Delsumma | -440 | -70 |
| Resultat från innehav i intresseföretag | | |
| DFCV ¹ | 362 | 1.776 |
| Övriga företag | 11 | 45 |
| Delsumma | 373 | 1.821 |
| Omvärdering, nedskrivning och resultat vid avyttring av aktier | | |
| Övriga företag | 13 | -2 |
| Delsumma | 13 | -2 |
| RR Resultat från innehav i joint ventures och intresseföretag² | -54 | 1.749 |

5:7

- 1 I resultatet ingår en internvinsteliminering om netto 37 Mkr (39) samt en justering enligt Volvokoncernens redovisningsprinciper på 71 Mkr (130).
- 2 I resultat från innehav i joint ventures ingår Volvokoncernens del av avskrivningar på övervärden om - Mkr (-) och från innehav i intresseföretag ingår avskrivningar på övervärden om 37 Mkr (39).

Övriga aktier och andelar

Redovisat värde av Volvokoncernens innehav av aktier och andelar i övriga företag per den 31 december 2021 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 2021 Redovisat värde | 31 dec 2020 Redovisat värde |
|--|------------------------------------|------------------------------------|
| Innehav i noterade företag ¹ | 51 | 0 |
| Innehav i onoterade företag | 488 | 276 |
| BR Övriga aktier och andelar | 539 | 276 |

5:8

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

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 fattar strategiska beslut och är ansvariga för fördelning av resurser till rörelsesegmenten och utvärdering av deras finansiella prestation.

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

Varje affärsområde, förutom lastbilsvarumärkena, Arquus, Volvo Autonomous Solution och Volvo Energy ses som ett separat rörelsesegment. Arquus ingår i rörelsesegmentet Koncernfunktioner och övrigt. Lastbilsvaru-

märkena, Volvo Autonomous Solution och Volvo Energy 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. Affärsområdet UD Trucks såldes den 1 april 2021.

Den 1 oktober 2021 omorganiserade Volvokoncernen sin bussverksamhet varigenom Nova Bus har flyttats från segmentet Bussar till Koncernfunktioner och övrigt.

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.

| 2021 | Lastbilar | Anläggningsmaskiner | Bussar ¹ | Volvo Penta | Koncernfunktioner och övrigt inkl. eliminerings ¹ | Industriverksamheten | Financial Services | Eliminerings | Volvokoncernen |
|--|----------------|---------------------|---------------------|---------------|--|----------------------|--------------------|---------------|----------------|
| Nettoomsättning, externa kunder | 228.573 | 91.722 | 12.884 | 13.710 | 12.186 | 359.075 | 13.140 | – | 372.216 |
| Nettoomsättning, internt | 2.309 | 309 | 767 | 727 | –2.125 | 1.986 | 297 | –2.283 | 0 |
| RR Nettoomsättning | 230.881 | 92.031 | 13.652 | 14.437 | 10.061 | 361.062 | 13.437 | –2.283 | 372.216 |
| Kostnader | –203.496 | –79.803 | –13.577 | –12.348 | –12.001 | –321.225 | –10.149 | 2.285 | –329.088 |
| RR Resultat från andelar i joint ventures och intresseföretag | –36 | 0 | 4 | 3 | –24 | –54 | – | – | –54 |
| RR Rörelseresultat | 27.349 | 12.228 | 78 | 2.092 | –1.964 | 39.783 | 3.289 | 2 | 43.074 |
| RR Ränteintäkter och liknande resultatposter | | | | | | 362 | – | –4 | 358 |
| RR Räntekostnader och liknande resultatposter | | | | | | –1.172 | 0 | 4 | –1.167 |
| RR Övriga finansiella intäkter och kostnader | | | | | | 926 | – | – | 926 |
| RR Resultat efter finansiella poster | | | | | | 39.899 | 3.289 | 2 | 43.190 |
| Övrig segmentsinformation | | | | | | | | | |
| Avskrivningar och nedskrivningar | –13.317 | –2.097 | –716 | –504 | 2.337 | –14.297 | –4.423 | – | –18.720 |
| Omstruktureringskostnader | 143 | –3 | 18 | 0 | 0 | 159 | –1 | – | 157 |
| Intäkter/förluster från avyttringar | 1.649 | –5 | – | – | 0 | 1.643 | – | – | 1.643 |
| Investeringar i im-/materiella anläggningstillgångar | 10.708 | 1.338 | 347 | 750 | 590 | 13.732 | 9.302 | –21 | 23.014 |
| BR Andelar i joint ventures och intresseföretag | 19.746 | 0 | 92 | 42 | 806 | 20.685 | – | – | 20.685 |
| BR Tillgångar som innehas för försäljning | | | | | | – | – | – | – |
| BR Skulder som innehas för försäljning | | | | | | – | – | – | – |

¹ Verksamheten i Nova Bus har omklassificerats från segmentet Bussar till Koncernfunktioner och övrigt från och med den 1 oktober 2021. Räkenskaper för 2021 har omräknats i denna rapport.

| 2020 | Lastbilar | Anläggningsmaskiner | Bussar ¹ | Volvo Penta | Koncernfunktioner och övrigt inkl. elimineringsar ¹ | Industri-verksamheten | Financial Services | Elimineringsar | Volvo-koncernen |
|--|----------------|---------------------|---------------------|---------------|--|-----------------------|--------------------|----------------|-----------------|
| Nettoomsättning, externa kunder | 206.198 | 81.230 | 14.066 | 11.400 | 11.872 | 324.766 | 13.679 | – | 338.446 |
| Nettoomsättning, internt | 2.064 | 223 | 646 | 491 | –1.719 | 1.706 | 281 | –1.987 | 0 |
| RR Nettoomsättning | 208.262 | 81.453 | 14.712 | 11.891 | 10.154 | 326.472 | 13.960 | –1.987 | 338.446 |
| Kostnader | –194.236 | –71.870 | –15.247 | –10.493 | –10.458 | –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 | –529 | 1.402 | –303 | 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 | –764 | –580 | 2.837 | –15.928 | –4.671 | – | –20.599 |
| Omstruktureringskostnader | –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 | 350 | 583 | 415 | 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 | | | | | 29.362 | 29.362 | 4.934 | – | 34.296 |
| BR Skulder som innehas för försäljning | | | | | –6.638 | –6.638 | –4.649 | – | –11.286 |

6:2

1 Verksamheten i Nova Bus har omklassificerats från segmentet Bussar till Koncernfunktioner och övrigt från och med den 1 oktober 2021. Räkenskaper för 2020 har omräknats i denna rapport. » Läs mer i Not 31 Förändringar i Volvokoncernens finansiella rapportering 2021.

| Redovisning per marknadsområde | Nettoomsättning ¹ | | Anläggningstillgångar ² | |
|--------------------------------|------------------------------|----------------|------------------------------------|---------------|
| | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 |
| Europa | 158.070 | 134.708 | 74.941 | 71.509 |
| varav Sverige | 10.160 | 10.283 | 26.435 | 26.063 |
| varav Frankrike | 30.806 | 28.349 | 12.274 | 10.910 |
| varav Storbritannien | 17.511 | 13.915 | 8.398 | 7.692 |
| Nordamerika | 98.771 | 81.372 | 22.459 | 17.972 |
| varav USA | 81.324 | 65.872 | 20.522 | 16.342 |
| Sydamerika | 30.424 | 21.499 | 2.064 | 1.939 |
| varav Brasilien | 21.794 | 13.934 | 1.582 | 1.464 |
| Asien | 63.154 | 81.111 | 5.394 | 5.451 |
| varav Kina | 29.675 | 36.294 | 2.311 | 2.118 |
| varav Japan | 5.933 | 19.636 | – | 236 |
| Övriga marknader | 21.797 | 19.755 | 2.662 | 2.553 |
| RR BR Summa | 372.216 | 338.446 | 107.520 | 99.424 |

6:3

1 Redovisning av nettoomsättning per marknadsområde grundas på var leverans av varor och service har skett.

2 Anläggningstillgångar inkluderar materiella och immateriella anläggningstillgångar utom goodwill.

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 ränteutgifter relaterat till finansiell leasing och avbetalningskontrakt likväl som intäkter från operationella leasingkontrakt. Ränteutgifter redovisas över underliggande kontraktperiod 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 vid en specifik tidpunkt, då kontrollen av fordonet har överförts till kunden 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 kontrollen 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 restvärdeskulld och en förutbetalad leasingintäkt redovisas i balansräkningen. Tillgången skrivs av över åtagandeperioden och den förutbetalda leasingintäkten intäktsredovisas över samma period. Restvärdeskulden förblir oförändrad fram till slutet av åtagandeperioden. Om fordonet säljs tillbaka vid slutet av åtagandeperioden, återbetalas restvärdeskulden till kunden och fordonet omklassificeras från tillgångar i operationell leasing till varulager.

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

» Läs mer i Hållbarhetsnoter och avsnitt Upplysningar enligt EU:s taxonomiförordning avseende taxonomikvalificerad omsättning.

I de fall kunden inte bedöms ha ett ekonomiskt incitament att sälja tillbaka fordonet så redovisas transaktionen enligt reglerna för försäljning med reträtt. 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 reträttstillgång över åtagandeperioden. Om fordonet inte säljs tillbaka, redovisas återbetalningsskulden som intäkt och reträttstillgången som kostnad för såld vara vid slutet av åtagandeperioden.

Service

Service inkluderar försäljning av reservdelar, underhållsservice, reparationer, utökad garanti, lösningar för uppkopplad teknik 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, lösningar för uppkopplad teknik och andra eftermarknadsprodukter redovisas intäkter över tid, normalt sett över kontraktperioden. I de fall betalning sker i förskott avseende servicekontrakt redovisas en avtalskuld.

Service inkluderar även intäkter inom Financial Services relaterat till finansiell leasing, avbetalningskontrakt och operationell leasing. Under 2021 uppgick intäkter från Financial Services till 13.437 Mkr (13.960).

» 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. Den framtida mixen av fordon och service baseras på kundernas efterfrågan för produkter och lösningar med lägre miljöpåverkan. Störningar i leverantörskedjan och i produktionen till följd av covid-19 och den gradvisa introduktionen av batterielektriska och bränslecellselektriska fordon innebär i viss mån osäkerheter i bedömningen av förväntat marknadsvärde.

» 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 värdeметоден och intäkter redovisas när det är mycket sannolikt att en återföring inte kommer att ske. Både den förväntade värdeметоден 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 | | | | | | | | | |
|--|----------------|---------------------|---------------------|---------------|--|-----------------------|--------------------|--------------------|-----------------|
| 2021 | Lastbilar | Anläggningsmaskiner | Bussar ¹ | Volvo Penta | Koncernfunktioner och övrigt inkl. eliminerings ¹ | Industri-verksamheten | Financial Services | Elimineringsringar | Volvo-koncernen |
| Nettoomsättning per produktgrupp | | | | | | | | | |
| Fordon | 175.509 | 79.390 | 10.459 | 10.282 | 7.026 | 282.666 | – | –2.279 | 280.387 |
| Service | 55.373 | 12.641 | 3.192 | 4.155 | 3.035 | 78.396 | 13.437 | –4 | 91.829 |
| Nettoomsättning | 230.881 | 92.031 | 13.652 | 14.437 | 10.061 | 361.062 | 13.437 | –2.283 | 372.216 |
| Nettoomsättning per geografisk region | | | | | | | | | |
| Europa | 107.798 | 29.524 | 5.886 | 7.464 | 3.623 | 154.296 | 5.929 | –2.155 | 158.070 |
| Nordamerika | 65.308 | 16.583 | 4.089 | 2.949 | 5.427 | 94.356 | 4.519 | –105 | 98.771 |
| Sydamerika | 23.569 | 3.951 | 882 | 474 | –67 | 28.810 | 1.618 | –4 | 30.424 |
| Asien | 21.360 | 36.427 | 1.371 | 2.698 | 455 | 62.310 | 843 | – | 63.154 |
| Afrika och Oceanien | 12.846 | 5.546 | 1.423 | 851 | 624 | 21.291 | 528 | –20 | 21.797 |
| Nettoomsättning | 230.881 | 92.031 | 13.652 | 14.437 | 10.061 | 361.062 | 13.437 | –2.283 | 372.216 |
| Tidpunkt för intäktsredovisning | | | | | | | | | |
| Intäktsredovisning av fordon och service vid leverans | 213.656 | 89.780 | 13.073 | 14.437 | 7.628 | 338.575 | – | –223 | 338.352 |
| Intäktsredovisning av fordon och service över kontraktperioden | 17.225 | 2.251 | 578 | 0 | 2.432 | 22.486 | 13.437 | –2.061 | 33.863 |
| Nettoomsättning | 230.881 | 92.031 | 13.652 | 14.437 | 10.061 | 361.062 | 13.437 | –2.283 | 372.216 |

7:1

1 Verksamheten i Nova Bus har omklassificerats från segmentet Bussar till Koncernfunktioner och övrigt från och med den 1 oktober 2021. Räkenskaperna för 2021 har omräknats i denna rapport.

| Uppdelning av intäkter | | | | | | | | | |
|--|----------------|---------------------|---------------------|---------------|--|-----------------------|--------------------|--------------------|-----------------|
| 2020 | Lastbilar | Anläggningsmaskiner | Bussar ¹ | Volvo Penta | Koncernfunktioner och övrigt inkl. eliminerings ¹ | Industri-verksamheten | Financial Services | Elimineringsringar | Volvo-koncernen |
| Nettoomsättning per produktgrupp | | | | | | | | | |
| Fordon | 149.902 | 70.146 | 11.794 | 8.365 | 7.190 | 247.397 | – | –1.946 | 245.451 |
| Service | 58.360 | 11.306 | 2.919 | 3.526 | 2.964 | 79.075 | 13.960 | –41 | 92.995 |
| Nettoomsättning | 208.262 | 81.453 | 14.712 | 11.891 | 10.154 | 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 | 3.223 | 2.562 | 5.659 | 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 | 14.712 | 11.891 | 10.154 | 326.472 | 13.960 | –1.987 | 338.446 |
| Tidpunkt för intäktsredovisning | | | | | | | | | |
| Intäktsredovisning av fordon och service vid leverans | 189.798 | 79.605 | 14.150 | 11.891 | 7.442 | 302.887 | – | –484 | 302.403 |
| Intäktsredovisning av fordon och service över kontraktperioden | 18.464 | 1.848 | 563 | 0 | 2.711 | 23.585 | 13.960 | –1.503 | 36.043 |
| Nettoomsättning | 208.262 | 81.453 | 14.712 | 11.891 | 10.154 | 326.472 | 13.960 | –1.987 | 338.446 |

7:2

1 Verksamheten i Nova Bus har omklassificerats från segmentet Bussar till Koncernfunktioner och övrigt från och med den 1 oktober 2021. Räkenskaperna för 2020 har omräknats i denna rapport. ➤ [Läs mer i Not 31](#) Förändringar i Volvokoncernens finansiella rapportering 2021.

| Avtals- och returrättstillgångar | 31 dec, 2021 | Varav förfaller inom 12 månader | Varav förfaller efter 12 månader | 31 dec, 2020 | 31 dec, 2019 |
|---|---------------------|---------------------------------|----------------------------------|--------------|--------------|
| Avtalstillgångar | 3.779 | 1.199 | 2.581 | 5.945 | 6.423 |
| Returrättstillgångar | 1.889 | 315 | 1.574 | 1.152 | 1.280 |
| Reservdelstillgångar | 167 | 127 | 40 | 138 | 165 |
| Summa | 5.835 | 1.641 | 4.195 | 7.235 | 7.868 |

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, 2021 | Varav förfaller inom 12 månader | Varav förfaller efter 12 månader | 31 dec, 2020 | 31 dec, 2019 |
|--|---------------------|---------------------------------|----------------------------------|---------------|---------------|
| Avtalsskulder | | | | | |
| <i>Förutbetalda intäkter för service</i> | 18.155 | 3.715 | 14.440 | 15.826 | 16.419 |
| <i>Förskott från kunder</i> | 7.435 | 4.511 | 2.923 | 8.010 | 7.707 |
| <i>Övriga förutbetalda intäkter</i> | 1.928 | 1.599 | 329 | 1.570 | 1.427 |
| <i>Upplupna kostnader avseende återförsäljarbonus och rabatter</i> | 5.009 | 4.998 | 11 | 5.255 | 6.659 |
| Återbetalningsskulder | 2.435 | 737 | 1.698 | 1.543 | 1.726 |
| Summa | 34.962 | 15.560 | 19.401 | 32.204 | 33.938 |

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 23.732 Mkr (18.715) per den 31 december 2021. Ungefär 34% förväntas att intäktsredovisas under 2022 och resterande 66% förväntas intäktsredovisas under 2023–2025. Förändringen av avtals- och återbetalningsskulder är främst hänförlig till ökade förutbetalda serviceintäkter. Under 2021 har intäkter redovisats med 16.692 Mkr (14.396) som var inkluderade i avtalsskulderna vid periodens början.

8 Övriga rörelseintäkter och kostnader

| Övriga rörelseintäkter och kostnader | 2021 | 2020 |
|--|-------------|---------------|
| Vinster/förluster vid försäljning av koncernbolag ¹ | 1.643 | 25 |
| Förändring av reserv för, samt nedskrivningar av, kundfinansieringsfordringar ² | -266 | -1.892 |
| Förändring av reserv för, samt nedskrivningar av, övriga osäkra fordringar ³ | -263 | 176 |
| Skador och tvister ⁴ | -775 | -715 |
| Omstruktureringskostnader ⁵ | 157 | -2.703 |
| Volvos vinstdelningsprogram | 0 | -138 |
| Övriga intäkter och kostnader | -250 | -212 |
| RR Summa | 246 | -5.459 |

8:1

1 Inkluderar en vinst från avyttringen av UD Trucks om 1.653 Mkr.

» **Läs mer i Not 3** Förvärv och avyttringar av verksamheter om vinst/förlust vid försäljning av verksamheter.

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 Under 2020 inkluderades kostnader om 2.210 Mkr avseende personalneddragningar.

» **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 räntexponeringen samt realiserade och orealiserade vinster och förluster från derivat som säkrar framtida kassaflöden i utländsk valuta. Derivatet är värderade till verkligt värde via resultaträkningen och säkringsredovisning tillämpas ej på dessa derivat. Den orealiserade omvärderingen av derivat som använts för att säkra räntexponering 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 och dess effekt på resultat och kassaflöde.

| Övriga finansiella intäkter och kostnader | 2021 | 2020 |
|--|------------|-------------|
| Orealiserad omvärdering av derivat som säkrar räntexponering | 924 | -379 |
| Realiserade resultat samt orealiserad omvärdering av derivat som säkrar framtida kassaflöden i utländsk valuta | 32 | -22 |
| Finansiella instrument som värderas till verkligt värde via resultaträkningen | 956 | -401 |
| Valutakursvinster och förluster på finansiella tillgångar och skulder | -56 | -205 |
| Finansiella intäkter och kostnader hänförliga till skatter | 281 | 334 |
| Kostnader för Treasuryfunktion, kreditfaciliteter, m.m. | -256 | -245 |
| RR Summa¹ | 926 | -518 |

9:1

¹ Övriga finansiella intäkter och kostnader hänförliga till finansiella instrument uppgick till 900 Mkr (-606). 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 obes kattade reserver. I Volvokoncernens finansiella rapporter behandlas obes kattade reserver som temporära skillnader vilka redovisas som uppskjuten skatteskuld.

Skatteskulder redovisas för troliga inkomstskatte kostnader 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 eventalförpliktelser.

» Läs mer i Not 24 Eventalförpliktelser och eventaltillgångar.



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.

Värderingsreserv redovisas för uppskjutna skattefordringar som inte bedöms kunna realiserats baserat på gällande prognos. I händelse av att verkligt utfall inte stämmer med prognos 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 eventalförpliktelse 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 | 2021 | 2020 |
|---|---------------|---------------|
| Aktuella skatter för perioden | -9.132 | -6.853 |
| Justering av aktuella skatter för tidigare perioder | 393 | 278 |
| Uppskjutna skatter som uppkommit eller återförts under perioden | -960 | 926 |
| Omvärdering av uppskjutna skattefordringar | -248 | -194 |
| RR Summa inkomstskatter | -9.947 | -5.843 |

10:1

Svensk inkomstskattesats uppgick till 21% (21) för år 2021. 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, % | 2021 | 2020 |
|---|-----------|-----------|
| Svensk inkomstskattesats | 21 | 21 |
| Skillnad mellan inkomstskattesats i Sverige och övriga länder | 3 | 3 |
| Ej skattepliktiga intäkter | -2 | -3 |
| Ej avdragsgilla kostnader | 0 | 1 |
| Aktuella skatter hänförliga till tidigare år | -1 | -1 |
| Omvärdering av uppskjutna skatter | 2 | 1 |
| Övriga skillnader | 1 | 1 |
| Effektiv skattesats för Volvokoncernen | 23 | 23 |

10:2

Den effektiva skattesatsen för Volvokoncernen, per den 31 december 2021, påverkades framför allt av landsmixen i koncernens intjäning.

| Specifikation av uppskjutna skattefordringar och skatteskulder | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 |
|--|---------------|---------------|
| Uppskjutna skattefordringar: | | |
| Outnyttjade underskottsavdrag | 1.066 | 2.186 |
| Andra outnyttjade skatteavdrag | 479 | 755 |
| Internvinster i lager | 994 | 1.270 |
| Nedskrivning av varulager | 494 | 499 |
| Reserv för osäkra fordringar | 1.251 | 1.068 |
| Avsättningar för garantiåtaganden | 3.241 | 2.861 |
| Avsättningar för restvärdesrisker | 341 | 274 |
| Leasingskulder | 1.146 | 1.252 |
| Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser | 3.186 | 4.477 |
| Avsättningar för omstruktureringsåtgärder | 50 | 126 |
| Övriga avdragsgilla temporära skillnader | 6.563 | 5.714 |
| Uppskjutna skattefordringar före avdrag för värderingsreserv | 18.810 | 20.481 |
| Värderingsreserv | -527 | -828 |
| Uppskjutna skattefordringar efter avdrag för värderingsreserv | 18.283 | 19.653 |
| Kvittning av uppskjutna skattefordringar och -skulder | -7.336 | -9.058 |
| BR Uppskjutna skattefordringar, netto | 10.947 | 10.595 |
| Uppskjutna skatteskulder: | | |
| Överavskrivningar fastigheter, maskiner och inventarier | 1.832 | 1.552 |
| Överavskrivningar leasingtillgångar | 2.138 | 2.225 |
| Nyttjanderättstillgångar, leasing | 1.104 | 1.207 |
| LIFO-värdering varulager | 418 | 352 |
| Kapitaliserad produkt- och programvaruutveckling | 2.177 | 2.271 |
| Obeskattade reserver | 2.239 | 2.239 |
| Övriga skattepliktiga temporära skillnader | 2.348 | 2.472 |
| Uppskjutna skatteskulder | 12.255 | 12.318 |
| Kvittning av uppskjutna skattefordringar och -skulder | -7.329 | -9.053 |
| BR Uppskjutna skatteskulder, netto | 4.926 | 3.265 |
| Uppskjutna skattefordringar och -skulder, netto¹ | 6.021 | 7.330 |

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 realiserar eller skulden regleras enligt de skattesatser och skatteregler som har beslutats eller antagits per balansdagen.

Värderingsreserven för uppskjutna skattefordringar uppgick till 527 Mkr (828) per den 31 december 2021. Den största delen av reserven, 405 Mkr (690), bestod av en skatte kredit i Brasilien.

Per den 31 december 2021, uppgick Volvokoncernens outnyttjade underskottsavdrag brutto till 4.096 Mkr (9.350) vilka hänför sig till en uppskjuten skattefordran redovisad i balansräkningen om 1.066 Mkr (2.186). Av den totala uppskjutna skattefordran hänförlig till outnyttjade underskottsavdrag hänförde sig 685 Mkr (884) till Frankrike och 0 Mkr (929) till Sverige.

De outnyttjade underskottsavdragen brutto förfaller enligt nedanstående tabell.

| Förfallotid, outnyttjade underskottsavdrag brutto | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 |
|---|--------------|--------------|
| efter 1 år | 7 | 0 |
| efter 2 år | 25 | 5 |
| efter 3 år | 14 | 47 |
| efter 4 år | 11 | 164 |
| efter 5 år | 10 | 23 |
| efter 6 år eller mer ¹ | 4.029 | 9.110 |
| Summa | 4.096 | 9.350 |

10:4

¹ Underskottsavdrag med lång eller obegränsad nyttjandetid var i huvudsak hänförligt till Frankrike. Underskottsavdrag med obegränsad nyttjandetid uppgick till 3.524 Mkr (8.839) vilket motsvarade 86% (95) av de totala outnyttjade underskottsavdragen.

| Förändring i uppskjutna skattefordringar och -skulder, netto | 2021 | 2020 |
|---|--------------|--------------|
| Uppskjutna skattefordringar och -skulder, netto, ingående balans | 7.330 | 8.899 |
| Redovisat i resultaträkningen | -1.208 | 732 |
| Redovisat i övrigt totalresultat, varav: | | |
| Omvärdering av förmånsbestämda pensionsplaner | -1.699 | 406 |
| Omklassificering av tillgångar och skulder som innehas för försäljning | - | -1.446 |
| Effekt av ändrade valutakurser samt övriga förändringar | 1.598 | -1.261 |
| Uppskjutna skattefordringar och -skulder, netto per 31 december | 6.021 | 7.330 |

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 (28). 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 eget kapital hänförligt till AB Volvos ägare. Vid förvärv beräknas innehav utan bestämmande inflytande till det verkliga värdet eller till den proportionella andelen av det förvärvade företagets 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 företaget med innehav utan bestämmande inflytande. Ägare med innehav utan bestämmande inflytande innehar 30% ägande i företaget. Under 2021 uppgår resultatet för innehavet utan bestämmande inflytande i Lingong till 430 Mkr (742). Det ackumulerade beloppet tillhörande innehav utan bestämmande inflytande inom eget kapital i Lingong uppgår till 3.000 Mkr (2.806).

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

| Resultaträkning i sammandrag | 2021 | 2020 |
|--|--------------|--------------|
| Nettoomsättning | 24.319 | 24.814 |
| Rörelseresultat | 1.515 | 2.734 |
| Periodens resultat | 1.435 | 2.474 |
| Övrigt totalresultat ¹ | 1.231 | -704 |
| Periodens totalresultat¹ | 2.666 | 1.770 |
| Utdelning till ägare utan bestämmande inflytande | 606 | 768 |

11:1

| Balansräkning i sammandrag | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 |
|--|---------------|---------------|
| Anläggningstillgångar | 3.166 | 3.589 |
| Kortfristiga placeringar och likvida medel | 4.831 | 5.564 |
| Övriga omsättningstillgångar | 17.918 | 14.809 |
| Summa tillgångar | 25.915 | 23.962 |
| Långfristiga skulder | 86 | 702 |
| Kortfristiga skulder | 15.829 | 13.906 |
| Summa skulder | 15.915 | 14.608 |
| Eget kapital hänförligt till | | |
| AB Volvos aktieägare ¹ | 7.000 | 6.548 |
| Innehav utan bestämmande inflytande ¹ | 3.000 | 2.806 |

11:2

¹ Inkluderar valutakursdifferenser hänförliga till omräkning av företagets 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.

» [Läs mer i Hållbarhetsnoter](#) och avsnitt Upplysningar enligt EU:s taxonomiförordning avseende taxonomikvalificerade investeringar.

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. Dock ingår två nya kassagenererande enheter, Nova Bus och Designwerk i rörelsesegmentet Koncernfunktioner och övrigt. Om det redovisade värdet för den prövade kassagenererande enheten överstiger det beräknade återvinningsvärdet, redovisas skillnaden som en nedskrivning. Återvinningsvärdet för en kassagenererande enhet bestäms av nyttjandevärdet, vilket är baserat 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 representerar företagsledningens bästa bedömning om verksamhetens utveckling. Antaganden om marknads 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 på 10% (10) före skatt för 2021.

Under 2021 har återvinningsvärdet på Volvokoncernens verksamheter överstigit det redovisade värdet för alla kassagenererande enheter, således har ingen nedskrivning redovisats. Volvokoncernen har också analyserat huruvida en negativ justering av flera procentenheter på gjorda antaganden för diskonteringsränta och rörelseresultat skulle resultera i nedskrivning av goodwill. Utifrån den analysen föreligger inget nedskrivningsbehov för någon av de kassagenererande enheterna. De operationella faktorer som tillämpats i värderingen baseras på ledningens strategi och kan indikera bättre värden än historiskt utfall för de olika kassagenererande enheterna. Koncernen verkar även i en cyklisk bransch varför utfallet kan variera över tid.

Headroom varierar mellan olika kassagenererande enheter och de är i olika grad känsliga för förändringar i ovanstående antaganden. Volvokoncernen följer därför löpande utvecklingen för de kassagenererande enheter vars headroom är beroende av att Volvokoncernens bedömningar infrias. Instabilitet i marknads återhämtning och volatilitet i räntor och valutor kan leda till indikation på nedskrivningsbehov. De viktigaste faktorerna som påverkar Volvokoncernens framtida resultatutveckling beskrivs i 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 vanligen att utgifter kapitaliseras 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 projektet. Varje fas börjar och slutar med en avstämningsspunkt, så kallad gate, vars kriterier måste uppfyllas för att projektets beslutande kommitté skall tillåta att projektet går vidare till nästa fas. Under industrialiseringsfasen förbereds industrisystemet för serieproduktion och produkten lanseras. En motsvarande process är framtagen för programvaruutveckling.

Övriga immateriella tillgångar

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

Avskrivning och nedskrivning med bestämbara nyttjandeperioder

Immateriella tillgångar med bestämbara nyttjandeperioder skrivs av linjärt över deras bedömda nyttjandeperiod. Avskrivningar baseras på tillgångarnas anskaffningsvärden, i förekommande fall reducerade med nedskrivningar och bedömda nyttjandeperioder. Avskrivningar redovisas i respektive funktion till vilken de tillhör, varav avskrivningar av produktutveckling redovisas som kostnader för forskning och utveckling i resultaträkningen. Prövning av ett eventuellt nedskrivningsbehov för avskrivningsbara tillgångar sker om det finns indikationer på värdeminskning. Dessutom görs en årlig nedskrivningsprövning av kapitaliserade utvecklingsutgifter för produkter och programvaror som ännu inte tagits i bruk. 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 är hänförd till. Om det beräknade återvinningsvärdet understiger det redovisade värdet görs en nedskrivning till tillgångens återvinningsvärde.

Bedömd nyttjandeperiod

| | |
|------------------------------------|----------|
| Varumärken | Max 5 år |
| Distributionsnätverk | 10 år |
| Produkt- och programvaruutveckling | 3–8 år |
| Övriga immateriella tillgångar | 3–5 år |

12:1



KÄLLA TILL OSÄKERHET I UPPSKATTNINGAR OCH KRITISKA BEDÖMNINGAR

Nedskrivning av goodwill och övriga immateriella anläggningstillgångar

Vid nedskrivningsprövning av goodwill och övriga immateriella anläggningstillgångar sker uppskattningar för att bestämma återvinningsvärdet för kassagenererande enheter. Återvinningsvärdet baseras på företagsledningens uppskattning av framtida kassaflöden. De kassagenererade enheternas headroom varierar och är i olika grad känslig för förändringar i antaganden och omvärldsfaktorer. Utökade kunderbudanden med fokus på att gå över till mer hållbara lösningar påskyndar investeringar i forskning och utveckling. Investeringarnas omfattning och bedömningen av framtida nyttjandeperioder är osäker på grund av teknik- och infrastrukturutveckling, utsläppsregler, statliga incitament och kundefterfrågan. 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.

| Immateriella anläggningstillgångar, anskaffningsvärden | Goodwill | Kapitaliserad produkt- och programvaruutveckling | Övriga immateriella tillgångar | Summa immateriella anläggningstillgångar |
|--|---------------|--|--------------------------------|--|
| Ingående balans 2020 | 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 |
| Investeringar ¹ | – | 3.078 | 644 | 3.722 |
| Försäljningar/utrangeringar | – | –137 | –8 | –144 |
| Förvärvade och avyttrade verksamheter ¹ | –236 | –4.120 | –2.627 | –6.983 |
| Omräkningsdifferenser | 692 | 85 | 129 | 906 |
| Omklassificering vid försäljning ¹ | 1.229 | 4.147 | 1.960 | 7.336 |
| Omklassificeringar och övrigt | 11 | 9 | –110 | –91 |
| Anskaffningsvärde per den 31 december 2021 | 23.924 | 49.723 | 6.833 | 80.480 |

12:2

| Immateriella anläggningstillgångar, ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar | Goodwill | Kapitaliserad produkt- och programvaruutveckling | Övriga immateriella tillgångar | Summa immateriella anläggningstillgångar |
|---|---------------|--|--------------------------------|--|
| Ingående balans 2020 | – | 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 |
| Omklassificering och övrigt | – | –302 | –4 | –305 |
| Ackumulerade avskrivningar per den 31 december 2020 | – | 35.725 | 5.432 | 41.157 |
| Avskrivningar | – | 2.659 | 135 | 2.793 |
| Nedskrivningar | – | – | – | – |
| Försäljningar/utrangeringar | – | –126 | –7 | –133 |
| Förvärvade och avyttrade verksamheter ¹ | – | –2.828 | –1.837 | –4.664 |
| Omräkningsdifferenser | – | 67 | 101 | 168 |
| Omklassificering vid försäljning ¹ | – | 2.827 | 1.365 | 4.192 |
| Omklassificeringar och övrigt | – | 2 | –104 | –102 |
| Ackumulerade avskrivningar per den 31 december 2021 | – | 38.325 | 5.086 | 43.411 |
| BR Nettovärde enligt balansräkning per den 31 december 2020² | 22.228 | 10.936 | 1.414 | 34.577 |
| BR Nettovärde enligt balansräkning per den 31 december 2021² | 23.924 | 11.399 | 1.748 | 37.070 |

12:3

1 » Läs mer i Not 3 Förvärv och avyttringar av 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 kassagenererande enhet | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 |
|--|---------------|---------------|
| Lastbilar | 12.620 | 11.993 |
| Anläggningsmaskiner | 8.923 | 8.568 |
| Bussar ¹ | 826 | 794 |
| Penta | 356 | 298 |
| Övriga kassagenererande enheter ¹ | 1.198 | 575 |
| Totalt goodwillvärde | 23.924 | 22.228 |

12:4

1 Den 1 oktober 2021 omorganiserade Volvokoncernen sin bussverksamhet varigenom goodwill avseende Nova Bus har omallokerats från Bussar till Övriga kassagenererande enheter.

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.

» **Läs mer i Hållbarhetsnoter** och avsnitt Upplysningar enligt EU:s taxonomiförordning avseende taxonomikvalificerade investeringar.

Avskrivning och nedskrivning

Byggnader, maskiner, inventarier och förvaltningsfastigheter skrivs av över bedömda 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 kontraktperioden. 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.

Bedömd nyttjandeperiod

| | |
|--|----------|
| 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. Den pågående omställningen inom transportsektorn till ny teknik med batterielektriska- och bränslecells-elektriska fordon medför osäkerhet om nuvarande och framtida investeringar i produktionsanläggningar samt bedömda nyttjandeperioder. Många monteringsanläggningar kan producera både ellastbilar och lastbilar med förbränningsmotorer som begränsar investeringsbehoven och risken för nedskrivningar. 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 fordon framtida nettoförsäljningsvärde (verkligt marknadsvärde). Det beräknade framtida nettoförsäljningsvärdet för fordonet vid slutet av kontraktperioden 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, förändrade marknadsförhållanden inklusive övergången till batterielektriska- och bränslecells-elektriska fordon, alternativa distributionskanaler, ledtider för lager, reparations- och renoveringskostnader, hanteringskostnader, indirekta kostnader i samband med försäljning av begagnade fordon samt lagkrav.

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 95 Mkr (93). Årets omklassificeringar uppgick till 1 Mkr (0). De ackumulerade avskrivningarna uppgick på balansdagen till 38 Mkr (33), varav 4 Mkr (4) är hänförligt till 2021. Det bokförda värdet uppgick till 57 Mkr (60). Förvaltningsfastigheternas verkliga värde på balansdagen uppgick till 102 Mkr (91) och 97% (97) av förvaltningsfastigheternas uthyrningsbara yta har under året varit uthyrd. Rörelseresultatet har påverkats av hyresintäkter från förvaltningsfastigheter som uppgick till 10 Mkr (11) samt direkta kostnader som uppgick till 6 Mkr (7).

| Materiella anläggningstillgångar, anskaffningsvärde | Fastigheter, maskiner, inventarier och förvaltningsfastigheter | | | | | Tillgångar i operationell leasing ¹ | | | Summa materiella anläggningstillgångar |
|---|--|--------------|--------------------------|-------------------------|---------------------------------------|--|----------------------|--|--|
| | Byggnader | Mark | Maskiner och inventarier | Pågående nyanläggningar | Nyttjanderättstillgångar ¹ | Operationell leasing | Uthyrningsverksamhet | Försäljning med återköpsåtaganden ² | |
| Ingående balans 2020 | 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 | –5.242 | –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 |
| Investeringar | 371 | 110 | 2.031 | 6.297 | 1.211 | 9.271 | – | – | 19.292 |
| Försäljningar/utrangeringar | –271 | –63 | –1.363 | – | –707 | –10.063 | – | – | –12.468 |
| Förvärvade och avyttrade verksamheter ³ | –8.160 | –5.809 | –6.964 | –102 | –648 | – | 2 | –379 | –22.060 |
| Omräkningsdifferenser | 1.301 | 189 | 2.234 | 334 | 414 | 1.585 | 204 | 807 | 7.068 |
| Omklassificering vid försäljning ³ | 8.460 | 5.862 | 7.389 | 168 | 831 | – | – | 363 | 23.074 |
| Omklassificeringar och övrigt | 1.350 | 275 | 2.919 | –4.522 | 411 | 242 | –247 | 973 | 1.400 |
| Anskaffningsvärde per den 31 december 2021 | 34.705 | 7.107 | 82.209 | 8.792 | 10.965 | 28.770 | 4.660 | 25.096 | 202.304 |

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 verksamheter, för en beskrivning av förvärvad och avyttrade verksamheter samt tillgångar och skulder som innehas för försäljning.

| Materiella anläggningstillgångar, ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar | Fastigheter, maskiner, inventarier och förvaltningsfastigheter | | | | | Tillgångar i operationell leasing ¹ | | | Summa materiella anläggningstillgångar |
|---|--|--------------|--------------------------|-------------------------|---------------------------------------|--|----------------------|--|--|
| | Byggnader | Mark | Maskiner och inventarier | Pågående nyanläggningar | Nyttjanderättstillgångar ¹ | Operationell leasing | Uthyrningsverksamhet | Försäljning med återköpsåtaganden ² | |
| Ingående balans 2020 | 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 |
| Avskrivningar | 1.182 | 92 | 4.061 | – | 1.931 | 4.320 | 704 | 2.995 | 15.286 |
| Nedskrivningar | – | – | –1 | – | –1 | 35 | –5 | 613 | 640 |
| Försäljningar/utrangeringar | –182 | –7 | –1.267 | – | –536 | –4.601 | – | – | –6.593 |
| Förvärvade och avyttrade verksamheter ³ | –5.161 | –194 | –5.954 | – | –316 | – | 2 | –57 | –11.680 |
| Omräkningsdifferenser | 714 | 39 | 1.717 | – | 154 | 491 | 64 | 254 | 3.433 |
| Omklassificering vid försäljning ³ | 5.285 | 199 | 6.251 | – | 376 | – | – | 57 | 12.168 |
| Omklassificeringar och övrigt | –10 | 1 | –16 | – | –100 | 375 | –828 | –3.668 | –4.247 |
| Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar per den 31 december 2021 | 18.516 | 1.406 | 64.446 | – | 5.006 | 9.131 | 1.568 | 7.856 | 107.930 |
| BR Nettovärde enligt balansräkning per 31 december 2020⁴ | 14.967 | 5.268 | 16.308 | 6.617 | 5.953 | 19.223 | 3.069 | 15.670 | 87.075 |
| BR Nettovärde enligt balansräkning per 31 december 2021⁴ | 16.189 | 5.701 | 17.763 | 8.792 | 5.959 | 19.638 | 3.092 | 17.239 | 94.374 |

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 verksamheter, för en beskrivning av förvärvade och avyttrade verksamheter samt tillgångar och skulder som innehas för försäljning.

4 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 genom avskrivningar eller nedskrivningar för att överensstämja med det beräknade framtida nettoförsäljningsvärdet för att reflektera restvärdesrisken vid slutet av kontraktperioden. Leasingintäkter är jämnt fördelade över kontraktperioden 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 kontraktperioden. Leasingintäkter 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 leasingkulder i balansräkningen. Leasingkulder 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 leasingkulden, 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. Den leaseade tillgången skrivs av linjärt över kontraktperioden, eller över tillgångens nyttjandeperiod om äganderätten överförs till Volvokoncernen vid slutet av leasingperioden. Leasingkostnaden redovisas som avskrivning av tillgången inom rörelseresultatet samt som räntekostnader inom finansnettot. Betalningar fördelas mellan elagad ränta och amortering av leasingkulden.

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 kontraktet och servicen separeras därför. Servicekomponenterna redovisas som rörelsekostnader och ingår inte i nyttjanderättstillgången och leasingkulden. För andra leasingavtal ingår både den leaseade tillgången och servicen i nyttjanderättstillgången och leasingkulden.

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.



KÄLLA TILL OSÄKERHET I UPPSKATTNINGAR OCH KRITISKA BEDÖMNINGAR

Värdering av leasingkulder och nyttjanderättstillgångar

Vid ingången av leasingavtal görs bedömningar relaterade till avtalets omfattning, leasingperiod och den räntesats som används för att diskontera framtida leasingavgifter vilka påverkar värderingen av leasingkulden och nyttjanderättstillgången.

Bedömning av avtalets omfattning inkluderar antaganden huruvida en leasead tillgång och/eller en servicekomponent identifieras i kontraktet. I kombinerade kontrakt fördelas det totala kontraktbeloppet mellan den leaseade 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. Kontraktet 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 2021 | 31 dec 2020 |
|--|----------------|----------------|
| Finansiella leasingavtal | | |
| Finansiella intäkter från kundfinansieringsfordringar | 2.516 | 2.625 |
| Summa | 2.516 | 2.625 |
| Operationella leasingavtal | | |
| Leasingintäkter från tillgångar i operationell leasing | 10.937 | 11.532 |
| Summa | 10.937 | 11.532 |

14:1

Under 2021 uppgick vinsten från försäljning av fordon föremål för finansiella leasingavtal till 3.624 Mkr (2.863) och redovisades inom Industri- och verksamheten.

Framtida inbetalningar från ej uppsägningsbara finansiella och operationella leasingavtal (minimileasingavgifter exklusive försäljning med återköpsåtaganden) uppgick den 31 december 2021 till 77.181 Mkr (70.293).

» Läs mer i Not 15 Kundfinansieringsfordringar om finansiell leasing.

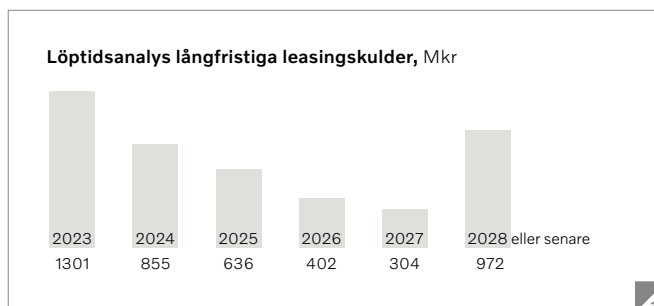
| Löptidsanalys för fordringar av leasingavgifter | Finansiell leasing | Operationell leasing |
|--|--------------------|----------------------|
| 2022 | 22.222 | 8.041 |
| 2023 | 15.854 | 5.652 |
| 2024 | 10.364 | 3.663 |
| 2025 | 5.738 | 1.493 |
| 2026 | 2.574 | 670 |
| 2027 eller senare | 708 | 202 |
| Summa odiskonterade leasingavgifter | 57.460 | 19.721 |
| Ej garanterade restvärden | 1.123 | |
| Ej intjänade finansiella intäkter | -4.052 | |
| Reserv för osäkra fordringar avseende framtida inbetalningar | -1.429 | |
| Kundfinansieringsfordringar (kort- och långfristiga) | 53.102 | |

14:2

Volvokoncernen som leasetagare

| Leasingskulder | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 |
|-----------------------------|----------------|----------------|
| Långfristiga leasingskulder | 4.469 | 4.434 |
| Kortfristiga leasingskulder | 1.632 | 1.552 |
| Summa leasingskulder | 6.101 | 5.986 |

14:3



14:4

Under 2021 uppgick det totala kassautflödet för leasingavtal till 2.922 Mkr (3.231), med en fördelning på 834 Mkr (975) inom operativt kassaflöde och 2.088 Mkr (2.256) inom finansieringsverksamheten.

| Redovisat värde på nyttjanderättstillgångar per 31 dec 2021 | | | | | | Tillgångar i operationell leasing och uthyrningsverksamhet ¹ | Summa |
|---|---------------|-------------|--------------------------|--------------|-------------|---|-------|
| | Byggnader | Mark | Maskiner och inventarier | Tjänstebilar | | | |
| Anskaffningsvärde | | | | | | | |
| Ingående balans 2021 | 6.841 | 579 | 801 | 1.231 | 439 | 9.891 | |
| Justeringar av tillkommande nyttjanderättstillgångar ² | 1.207 | 95 | 166 | 45 | -16 | 1.497 | |
| Anskaffningsvärde per 31 dec 2021 | 8.048 | 674 | 967 | 1.276 | 423 | 11.388 | |
| Akkumulerade avskrivningar | | | | | | | |
| Ingående balans 2021 | -2.341 | -99 | -366 | -693 | -141 | -3.640 | |
| Avskrivningar | -1.313 | -29 | -190 | -399 | -64 | -1.995 | |
| Övriga förändringar | 104 | 3 | 46 | 271 | 48 | 472 | |
| Akkumulerade avskrivningar per 31 dec 2021 | -3.550 | -125 | -510 | -821 | -157 | -5.163 | |
| Redovisat värde i balansräkningen per 31 dec 2021 | 4.498 | 549 | 457 | 455 | 266 | 6.225 | |

| Redovisat värde på nyttjanderättstillgångar per 31 dec 2020 | | | | | | Tillgångar i operationell leasing och uthyrningsverksamhet ¹ | Summa |
|---|---------------|------------|--------------------------|--------------|-------------|---|-------|
| | Byggnader | Mark | Maskiner och inventarier | Tjänstebilar | | | |
| 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 | |
| Akkumulerade 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 | |
| Akkumulerade avskrivningar per 31 dec 2020 | -2.341 | -99 | -366 | -693 | -141 | -3.640 | |
| Redovisat värde i balansräkningen per 31 dec 2020 | 4.500 | 480 | 435 | 538 | 298 | 6.251 | |

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.

14:5

| Redovisat i resultaträkningen | 2021 | 2020 |
|---|---------------|---------------|
| Räntekostnader på leasingskulder inom Financial Services | -1 | -2 |
| Avskrivningar på nyttjanderättstillgångar | -1.995 | -2.085 |
| Kostnader för korttidsleasingavtal | -462 | -530 |
| Kostnader för leasing av lågt värde | -91 | -114 |
| Variabla leasingkostnader | -39 | -47 |
| Intäkter från vidareuthyrning av nyttjanderättstillgångar | 155 | 140 |
| Vinster eller förluster från sale and leaseback-transaktioner | 13 | - |
| Vinster eller förluster från nyttjanderättstillgångar | 5 | 2 |
| Redovisat i rörelseresultatet | -2.415 | -2.636 |
| Räntekostnader på leasingskulder inom Industriverksamheten | -237 | -282 |
| Redovisat i finansnettot | -237 | -282 |

14:6

15 Kundfinansieringsfordringar



REDOVISNINGSPRINCIP

Avbetalningsköp, återförsäljarfinansiering och övriga fordringar inom kundfinansieringsfordringar innehåller som en del av en affärsmodell vars syfte är att erhålla 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.

Räntetäckta 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, samt återtagsfrekvens och kvalitetsnivå på återtagna säkerheter.

En kollektiv bedömning görs för kundfinansieringsfordringar med låg kreditrisk. Tillgångarna grupperas utifrån likartade riskfaktorer 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 bedömning av makroekonomisk data och portföljspecifika faktorer, exempelvis BNP, oljepriser, arbetslöshetsstatistik etc.

Sedan covid-19-pandemins start har processen kring bedömningar av förväntade kreditförluster förstärkts. Den kollektiva bedömningen för kundfinansieringsfordringar med låg kreditrisk bedöms på en mer detaljerad nivå, för 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 samt dess avslut beaktas, och bevakas i detalj gällande nuvarande betalningsförmåga och indikationer på försämrade kreditrisk. Beaktning tas även för faktorer som har fått en mer aktuell påverkan i närtid, som höjd räntenivå och störningar i distributionskedjan. Worst-case-scenarion från kreditförlusthistorik används också för att estimerar pandemins potentiella påverkan.

Sammantaget används den kollektiva bedömningen av kreditförlusthistorik fortfarande som bas, vilken justeras baserat på den detaljerade bedömningen från våra största kunder. Denna ger en grundläggande förståelse om hur pandemin påverkar kunder i de olika segmenten i respektive marknad för att sätta av för förväntade kreditförluster på den resterande kundfinansieringsportföljen.

En individuell bedömning görs avseende kundfinansieringsfordringar med försämrade kreditrisk, baserat på kundernas finansiella situation och värdet på underliggande säkerheter och garantier. Volvokoncernen anser att en finansiell tillgång är kreditförsämrade 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 indrivning 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 förfalldagen ställs ett anspråk på att återta det finansierade fordonet eller maskinen. Det finns även situationer där återtag påbörjas tidigare. När säkerheten återtagits, fastställs ett nettoförsäljningspris 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 förfalldagen 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.

» Läs mer i Not 4 Mål och policy med avseende på finansiell risk, för en beskrivning av kredit-, ränte- och valutarisker.

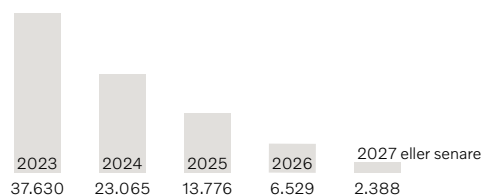
Per den 31 december 2021 uppgick reserven av förväntade kreditförluster inom Financial Services till 1,82% (2,07) av den totala kreditportföljen inom segmentet. Kreditreserv i förhållande till total kreditportfölj används som ett viktigt måttal för Financial Services och inkluderar operationell leasing och varulager. Reserverna för förväntade kreditförluster på kundfinansieringsfordringarna har ökat från 2,900 Mkr till 3,308 Mkr under året, framförallt på grund av ändrade valutakurser. Ökningen av förväntade kreditförluster relaterar till högre volym i kreditportföljen, motverkades delvis av en minskning av förväntade kreditförluster till följd av en förbättrad finansiell situation för kunderna inom Financial Services, vilket lett till en lägre andel av reserver i förhållande till den totala kreditportföljen. Delar av den ökade reserven för förväntade kreditförluster på kundfinansieringsfordringar relaterar till pandemin som reserverades föregående år, är fortfarande en del av reserven för kundfinansieringsfordringar med låg kreditrisk, till följd av att specifika kunder ännu ej identifierats som försämrade kreditrisk. När en kund identifierats som kreditförsämrade ökas kreditreserven för kundfinansieringsfordringar med försämrade kreditrisk, och motsvarande andel med låg kreditrisk minskas.

| Långfristiga kundfinansieringsfordringar | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 |
|--|---------------|---------------|
| Avbetalningsköp | 49.081 | 40.732 |
| Finansiell leasing | 32.279 | 28.576 |
| Övriga fordringar | 2.026 | 1.239 |
| BR Långfristiga kundfinansieringsfordringar | 83.386 | 70.547 |

15:1

Effektiv ränta för långfristiga kundfinansieringsfordringar uppgick till 4,92% (4,87) per den 31 december 2021.

Förfallostruktur långfristiga kundfinansieringsfordringar Mkr



15:2

| Kortfristiga kundfinansieringsfordringar | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 |
|--|---------------|---------------|
| Avbetalningsköp | 26.183 | 21.427 |
| Finansiell leasing | 20.823 | 18.571 |
| Återförsäljarfinansiering | 18.952 | 16.485 |
| Övriga fordringar | 2.160 | 1.502 |
| BR Kortfristiga kundfinansieringsfordringar | 68.118 | 57.985 |

15:3

Effektiv ränta för kortfristiga kundfinansieringsfordringar uppgick till 4,77% (4,71) per den 31 december 2021.

| Kreditrisk kundfinansieringsfordringar | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 |
|--|----------------|----------------|
| Kundfinansieringsfordringar, brutto | 154.812 | 131.431 |
| Reserv för förväntade kreditförluster på kundfinansieringsfordringar | -3.308 | -2.900 |
| Varav med försämrad kreditrisk | -617 | -611 |
| Varav med låg kreditrisk | -2.691 | -2.289 |
| Kundfinansieringsfordringar efter avdrag för reserver | 151.504 | 128.531 |

15:4

| Förändring av reserv för förväntade kreditförluster på kundfinansieringsfordringar | 2021 | | 2020 | |
|--|----------------|----------------------|----------------|----------------------|
| | Låg kreditrisk | Försämrad kreditrisk | Låg kreditrisk | Försämrad kreditrisk |
| Ingående balans | 2.289 | 611 | 1.982 | 361 |
| Nya reserver redovisade över resultaträkningen | 519 | 238 | 1.461 | 269 |
| Återföring av reserv redovisad över resultaträkningen | -65 | -76 | -3 | -52 |
| Upplösning av reserv hänförlig till konstaterade kundförluster | -0 | -386 | -0 | -702 |
| Rörelse mellan låg kreditrisk och försämrad kreditrisk ¹ | -188 | 188 | -802 | 802 |
| Effekt av ändrade valutakurser | 129 | 43 | -297 | -68 |
| Omklassificering ² | 111 | - | - | - |
| Syndikeringar och övrigt | -104 | - | -52 | 0 |
| Reserv för förväntade kreditförluster i kundfinansieringsfordringar per den 31 december | 2.691 | 617 | 2.289 | 611 |

15:5

1 När en fordran övergår till försämrad kreditrisk överförs den avsatta reserven till reserven för försämrad kreditrisk.

2 Förändring av redovisningsprincip för operationella leasar inom Financial Services.

| Kundfinansieringsfordringar, bruttoexponering | 31 dec 2021 | | | | | 31 dec 2020 | | | | |
|---|----------------|--------------|--------------|------------|----------------|----------------|--------------|--------------|--------------|----------------|
| | Ej förfallna | 1-30 | 31-90 | >90 | Totalt | Ej förfallna | 1-30 | 31-90 | >90 | Totalt |
| Kundfinansieringsfordringar, totalt | 141.281 | 7.915 | 4.803 | 813 | 154.812 | 118.974 | 8.248 | 2.657 | 1.551 | 131.431 |
| Varav med låg kreditrisk | 140.441 | 7.415 | 4.390 | 113 | 152.359 | 118.250 | 8.021 | 2.237 | 102 | 128.610 |
| Varav med försämrad kreditrisk | 840 | 500 | 413 | 700 | 2.454 | 725 | 227 | 420 | 1.449 | 2.821 |

15:6

Under 2021 har majoriteten av kunderna avslutat sina omförhandlingsperioder och återgått till normala betalningsnivåer. I allmänhet uppfyller kunderna sina betalningsskyldigheter till följd av de förlängda statliga stöd de erhållit, de tidigare omförhandlingsperioder av betalningsplaner som de kommit överrens om med Financial Services och andra gäldenärer, vilket har gynnat kundernas ekonomiska återhämtning. Under året har även den makroekonomiska miljön förbättrats vilket lett till utökad efterfrågan inom transport- och bygg/anläggningssektorn, därutöver har kunderna gynnats av centralbankernas stöd mot kreditmarknaderna. Det förväntas att reserven för förväntade kreditförluster på kundfinansieringsfordringar minskar i takt med att den globala ekonomin återhämtar sig och växer från nuvarande nivåer. Det råder dock fortfarande osäkerheter kring portföljens utveckling när de statliga åtgärderna fasas ut.

» **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 15:3.

Tabell 15:6 visar bruttoexponeringen avseende kundfinansieringstillgångar inom Volvokoncernen per åldersintervall. Reserven för förväntade kreditförluster under tillgångsportföljens livstid uppgår för kundfinansieringsfordringar med låg kreditrisk till 2.691 Mkr (2.289) och för kundfinansieringsfordringar med försämrad kreditrisk till 617 Mkr (611), 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 104 Mkr (155) per den 31 december 2021.

Koncentration av kreditrisk

Kundkoncentration

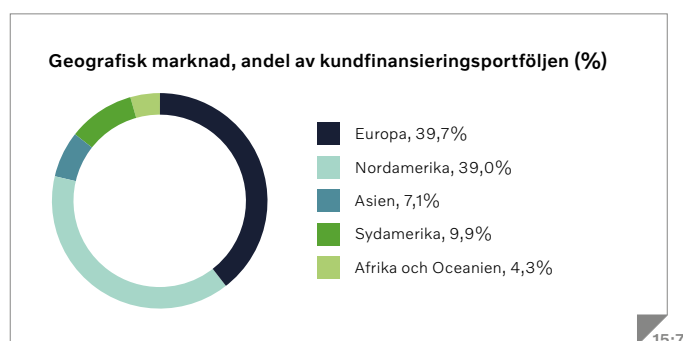
De tio största kunderna i Financial Services verksamhet står för 5,7% (5,6) av den totala tillgångsportföljen. Resterande del av portföljen är hänförlig till ett stort antal kunder och kreditrisken kan därför anses vara utspridd på en mängd kunder. Financial Services har under 2021 utfört syndikeringar om 9,8 miljarder kronor (6,8) 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.



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 följd av detta är även riskbedömningshorisonten kort. Som en konsekvens av den vedertagna affärsmodellen inom anläggningsmaskinsbranschen i Kina, finns det också en mindre andel kundfordringar med långa betalningstider från kunderna. 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.

Covid-19-pandemin har gått in i en ny fas där många länder har lättat på sina restriktioner och ändrat de supportåtgärder deras regeringar införde förra året. Framtiden och den fortsatta utvecklingen av pandemin är dock fortfarande okänd. Som en följd av detta är bedömningar av avsättningar för förväntade kreditförluster avseende kundfordringar fortfarande i fokus, för att säkerställa att avsättningarna återspeglar den nya fasen i vår ekonomiska omgivning.

Riskhanteringsstrategi

Kreditrisk 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.

En betydande del av kundfordringarna är hänförliga till anläggningsmaskinsbranschen i Kina. Som en konsekvens av den vedertagna affärsmodellen i Kina finns det också en mindre andel kundfordringar med långa betalningstider från kunderna. Om aktiviteten inom anläggningsbranschen och gruvindustrin minskar snabbt och kraftigt kan detta få en negativ påverkan på kunders och återförsäljares möjlighet att möta sina förpliktelser mot koncernen och därmed påverka koncernens finansiella resultat negativt.

Omförhandlade fordringar är på samma nivå som föregående år, med merparten av exponeringen relaterad till omförhandlade fordringar inom Anläggningsmaskiner i Kina. Omförhandlade fordringar fortsätter att bevakas noggrant vad gäller inkommande betalningar och tecken på försämrad kreditrisk.

Per den 31 december 2021 uppgick den totala reserven för förväntade kreditförluster för kundfordringar till 2,03% (2,12) av totala kundfordringar.

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

| Långfristiga fordringar | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 |
|---|---------------|---------------|
| Övriga räntebärande fordringar ¹ | 436 | 203 |
| Ränte- och valutaderivat ² | 2.090 | 4.437 |
| Avtals- och returrättstillgångar ³ | 4.195 | 3.390 |
| Övriga fordringar | 4.257 | 4.733 |
| Långfristiga fordringar | 10.978 | 12.763 |

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 2021 | 31 dec 2020 |
|---|---------------|---------------|
| Övriga räntebärande fordringar ¹ | 1.255 | 199 |
| Kundfordringar | 40.776 | 35.660 |
| Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter | 3.225 | 2.700 |
| Mervärdesskatt | 4.205 | 2.638 |
| Ränte- och valutaderivat ² | 840 | 1.612 |
| Avtals- och returrättstillgångar ³ | 1.641 | 3.845 |
| Övriga fordringar | 7.526 | 5.950 |
| Kortfristiga fordringar efter avdrag för reserv för förväntade kreditförluster på kundfordringar | 59.468 | 52.605 |

1 Beloppet är den kortfristiga delen av övriga räntebärande fordringar i not 30 Finansiella instrument, tabell 30:1.

2 Beloppet är den kortfristiga delen av ränte- och valutaderivat i not 30 Finansiella instrument, tabell 30:1.

3 » Läs mer i Not 7 Intäkter, om avtals- och returrättstillgångar.

| Förändring av reserv för förväntade kreditförluster på kundfordringar | 2021 | 2020 |
|--|------------|--------------|
| Ingående balans | 771 | 1.021 |
| Ny reserv redovisad över resultaträkningen | 433 | 378 |
| Återföring av reserv redovisad över resultaträkningen | -177 | -418 |
| Upplösning av reserv hänförlig till konstaterade kundförluster | -144 | -196 |
| Effekt av ändrade valutakurser | 61 | -71 |
| Omklassificeringar etc. ¹ | -99 | 57 |
| Reserv för förväntade kreditförluster på kundfordringar per den 31 december | 846 | 771 |

1 Varav omklassificering till övriga långfristiga fordringar -104 Mkr (55).

» Läs mer i Not 30 Finansiella instrument.

| Åldersanalys kundfordringar | 31 dec 2021 | | | | | 31 dec 2020 | | | | |
|---|---------------|--------------|--------------|------------|---------------|---------------|--------------|------------|------------|---------------|
| | Ej förfallna | 1-30 | 31-90 | >90 | Totalt | Ej förfallna | 1-30 | 31-90 | >90 | Totalt |
| Kundfordringar brutto | 37.173 | 1.813 | 1.258 | 1.377 | 41.622 | 32.788 | 1.692 | 557 | 1.394 | 36.431 |
| Reserv för förväntade kreditförluster på kundfordringar | -241 | -59 | -53 | -493 | -846 | -183 | -11 | -28 | -549 | -771 |
| BR Kundfordringar netto | 36.932 | 1.753 | 1.205 | 885 | 40.776 | 32.605 | 1.680 | 529 | 846 | 35.660 |

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 normal 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. Om det uppskattade nettoförsäljningsvärdet är lägre än anskaffningsvärdet görs en nedskrivning av varulagret.

| Varulager | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 |
|--------------------------|---------------|---------------|
| Färdiga produkter | 32.297 | 26.589 |
| Produktionsmaterial m.m. | 31.619 | 21.036 |
| BR Varulager | 63.916 | 47.625 |

17:1

Det totala lagervärdet, efter nedskrivningar, var 63.916 Mkr (47.625) per den 31 december 2021. Varulager som redovisats som kostnad för sålda produkter under perioden uppgick till 273.872 Mkr (244.512).

| Förändring av nedskrivning i varulager | 2021 | 2020 |
|--|--------------|--------------|
| Ingående balans | 3.452 | 4.303 |
| Förändring av nedskrivning av varulager redovisad över resultaträkningen | 334 | 554 |
| Utrangeringar | -373 | -510 |
| Effekt av ändrade valutakurser | 171 | -259 |
| Omklassificeringar etc. | -3 | -637 |
| Nedskrivning av varulager per den 31 december | 3.581 | 3.452 |

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 per 31 december 2021 inkluderar 2,8 miljarder kronor (2,5) som inte är tillgängliga för användning av Volvokoncernen samt 8,7 miljarder kronor (11,0) för vilka andra begränsningar finns, huvudsakligen likvida medel i länder där valutarestriktioner eller andra legala restriktioner föreligger. Därmed är det inte möjligt att omedelbart använda dessa likvida medel i andra delar av Volvokoncernen, dock finns det vanligtvis inga begränsningar för att använda dessa inom Volvokoncernens verksamhet i respektive land.

| Likvida medel | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 |
|---|----------------|----------------|
| Bankräkningar och kassa | 46.286 | 60.571 |
| Kortfristiga placeringar med en ursprunglig löptid understigande 3 månader ¹ | 1.803 | 2.327 |
| Placeringslån i bank | 14.038 | 14.495 |
| Omvända återköpsavtal ² | – | 7.812 |
| BR Likvida medel | 62.126 | 85.206 |

18:1

- 1 I tillägg till detta innehar Volvokoncernen även kortfristiga placeringar med en ursprunglig löptid överstigande 3 månader om 167 Mkr (213) i statliga värdepapper per 31 december 2021.
- 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 värdepappret ska säljas tillbaka till ett bestämt pris vid en given tidpunkt i framtiden.

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 efter utspädning under räkenskapsåret. Om det under året funnits potentiella aktier som lösts in eller förfallit inkluderas dessa i det genomsnittliga antalet aktier som används för att beräkna resultat per aktie efter utspädning.

AB Volvos årsstämma den 31 mars 2021 beslutade att till aktieägarna dela ut 6,00 kronor (-) per aktie i ordinarie utdelning och 9,00 kronor (-) per aktie i extrautdelning.

Den 1 april avyttrade Volvokoncernen UD Trucks och på en extra bolagsstämma den 29 juni beslutades att likviden från försäljningen skall delas ut till aktieägarna genom en extra utdelning om 9.50 kronor per aktie.

Moderbolagets aktiekapital uppgick till 2.562 Mkr (2.562) den 31 december 2021 och 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 (1,26). Under 2021 har AB Volvo konverterat totalt 3.125.400 aktier i serie A till aktier i serie B. Fritt eget kapital i moderbolaget uppgick till 61.311 Mkr (54.801) per den 31 december 2021.

» [Läs mer i Förändringar i eget kapital i moderbolaget om AB Volvos aktiekapital.](#)

Förändring av övriga reserver

Aktieinnehav värderade till verkligt värde

| | |
|---|------------|
| Ingående balans 2021 | 230 |
| Omvärdering av aktieinnehav värderade till verkligt värde | 48 |
| Avyttring | -270 |
| Utgående balans 31 december 2021 | 8 |

19:1

Information avseende antal aktier

31 dec 2021

31 dec 2020

| | | |
|---|----------------------|----------------------|
| Egna A-aktier | - | - |
| Egna B-aktier | - | - |
| Totalt egna aktier | - | - |
| Egna aktier i % av totalt registrerade aktier | - | - |
| Utestående A-aktier | 444.987.946 | 448.113.346 |
| Utestående B-aktier | 1.588.464.138 | 1.585.338.738 |
| Totalt utestående aktier | 2.033.452.084 | 2.033.452.084 |
| Totalt registrerade A-aktier | 444.987.946 | 448.113.346 |
| Totalt registrerade B-aktier | 1.588.464.138 | 1.585.338.738 |
| Totalt registrerade aktier | 2.033.452.084 | 2.033.452.084 |
| Genomsnittligt antal utestående aktier | 2.033.452.084 | 2.033.452.084 |

19:2

| Utestående aktier | A-aktier | | B-aktier | | Totalt | |
|---------------------------------------|--------------------|--------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 |
| Utestående aktier ingående balans | 448.113.346 | 456.184.336 | 1.585.338.738 | 1.577.267.748 | 2.033.452.084 | 2.033.452.084 |
| Omvandlade A-aktier till B-aktier | -3.125.400 | -8.070.990 | 3.125.400 | 8.070.990 | - | - |
| Utestående aktier, 31 december | 444.987.946 | 448.113.346 | 1.588.464.138 | 1.585.338.738 | 2.033.452.084 | 2.033.452.084 |

19:3

Information avseende aktier

2021

2020

| | | |
|--|--------|--------|
| 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 | 208,80 | 158,23 |
| Nettoresultat hänförligt till AB Volvos ägare | 32.787 | 19.318 |
| Resultat per aktie före utspädning, kr | 16,12 | 9,50 |
| Resultat per aktie efter utspädning, kr | 16,12 | 9,50 |

19:4

20

Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser



REDOVISNINGSPRINCIP

Volvokoncernens ersättningar efter avslutad anställning, såsom pensioner, sjukvårdsförmåner och andra ersättningar, erlaggs 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 pensionskulden 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 och 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.

Även om covid-19 pandemin var fortsatt aktiv runt om i världen, har rörelserna på finansmarknaderna under 2021 haft en signifikant positiv påverkan på fonderingen av koncernens pensionsplaner.

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 2021 | 31 dec 2020 |
|---|-------------|-------------|
| Sverige | | |
| Diskonteringsränta, % ¹ | 2,00 | 1,45 |
| Inflation, % | 1,75 | 1,75 |
| Förväntad löneökningstakt, % | 2,40 | 2,40 |
| 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} | 1,15–2,81 | 0,53–2,42 |
| Inflation, % | 2,20 | 2,20 |
| Förväntad löneökningstakt, % | 3,50 | 3,00–3,50 |
| Förväntad livslängd vid pension vid 65 år (Män/Kvinnor) | | |
| Pension idag (medlem 65 år), antal år | 20,5/22,3 | 20,5/22,2 |
| Pension om 25 år (medlem 40 år idag), antal år | 22,4/24,1 | 22,3/24,0 |
| Frankrike | | |
| Diskonteringsränta, % ¹ | 1,19 | 0,87 |
| Inflation, % | 1,50 | 1,50 |
| Förväntad löneökningstakt, % | 2,50 | 2,50 |
| Storbritannien | | |
| Diskonteringsränta, % ¹ | 1,80 | 1,40 |
| Inflation, % | 3,30 | 2,90 |
| Förväntad löneökningstakt, % | 0,00 | 0,00 |
| Förväntad livslängd vid pension vid 65 år (Män/Kvinnor) | | |
| Pension idag (medlem 65 år), antal år | 22,1/23,8 | 22,0/23,7 |
| Pension om 25 år (medlem 40 år idag), antal år | 23,9/26,4 | 23,8/26,3 |
| Belgien | | |
| Diskonteringsränta, % ¹ | 1,21 | 0,81 |
| Inflation, % | 1,50 | 1,50 |
| Förväntad löneökningstakt, % | 2,51 | 2,52 |

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 pensionsförpliktelserna har fastställts genom att extrapolera bostadsobligationers marknadsränta enligt dess avkastningskurva.
- 2 För samtliga planer utom tre har en diskonteringsränta inom spannet 2,47–2,81% (1,97–2,42) använts.

| Sammandrag av avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 |
|---|---------------|----------------|
| Förpliktelser | -65.122 | -67.920 |
| Förvaltningstillgångar | 55.317 | 51.203 |
| Avsättning netto för pensioner och liknande förpliktelser | -9.805 | -16.718 |

20:2

| Årets kostnader avseende förmånsbestämda planer utöver pensionsplaner | 2021 | 2020 |
|---|------------|------------|
| Kostnader för tjänstgöring under innevarande år | 110 | 86 |
| Räntekostnader | 104 | 142 |
| Ränteintäkter | -28 | -28 |
| Kostnader för tjänstgöring under tidigare perioder | 4 | -15 |
| Vinst/förlust avseende regleringar | - | - |
| Omvärderingar | 148 | 79 |
| Årets kostnader | 338 | 265 |

20:4

| Pensionskostnader | 2021 | 2020 |
|---|--------------|--------------|
| Kostnader för tjänstgöring under innevarande år | 1.943 | 1.558 |
| Räntekostnader | 1.062 | 1.314 |
| Ränteintäkter | -917 | -1.128 |
| Kostnader för tjänstgöring under tidigare perioder ¹ | -67 | -710 |
| Vinst/förlust avseende regleringar | -51 | - |
| Årets kostnader avseende förmånsbestämda pensionsplaner | 1.971 | 1.034 |
| Årets kostnader avseende avgiftsbestämda pensionsplaner | 2.958 | 2.597 |
| Årets pensionskostnader | 4.928 | 3.631 |

20:3

¹ Kostnader för förmåner intjänade under tidigare perioder under 2020 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 reduktion.

| | Sverige Pensioner | USA Pensioner | Frankrike Pensioner | Storbritannien Pensioner | Belgien Pensioner | USA Övriga förmåner |
|---|-------------------|---------------|---------------------|--------------------------|-------------------|---------------------|
| Genomsnittlig löptid på förpliktelserna, år | 23,0 | 11,9 | 13,1 | 18,3 | 12,3 | 10,5 |

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.

**KÄNSLIGHETS-
ANALYS 2021**

| | Påverkan på förpliktelsen, Mkr | |
|--------------------------|---|-------|
| | — | + |
| | Om diskonteringsräntan ökar med 0,5% | |
| Sverige Pensioner | -2.579 | 2.950 |
| USA Pensioner | -1.136 | 1.262 |
| Frankrike Pensioner | -172 | 188 |
| Storbritannien Pensioner | -679 | 774 |
| Belgien Pensioner | -210 | 238 |
| USA Övriga förmåner | -159 | 174 |
| Övriga förmåner | -191 | 216 |
| | Om inflationen minskar med 0,5% | |
| Sverige Pensioner | -2.340 | 3.225 |
| USA Pensioner | 0 | 0 |
| Frankrike Pensioner | -6 | 7 |
| Storbritannien Pensioner | -398 | 414 |
| Belgien Pensioner | -150 | 162 |
| USA Övriga förmåner | -11 | 13 |
| Övriga förmåner | -28 | 28 |
| | Om inflationen ökar med 0,5% | |

20:6

Förpliktelser i förmånsbestämda planer

| | Sverige Pensioner | USA Pensioner | Frankrike Pensioner | Storbritannien Pensioner | Belgien Pensioner | USA Övriga förmåner | Övriga planer | Summa |
|--|-------------------|---------------|---------------------|--------------------------|-------------------|---------------------|---------------|---------------|
| Förpliktelser ingående balans 2020 | 23.964 | 21.675 | 2.733 | 8.068 | 3.562 | 3.620 | 4.713 | 68.335 |
| 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 2020³ | 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 |
| Förvärv och avyttringar samt övriga förändringar | 0 | -6 | - | - | -3 | 0 | 66 | 56 |
| Kostnader för tjänstgöring under innevarande år | 861 | 547 | 170 | 0 | 213 | 51 | 211 | 2.053 |
| Räntekostnader | 385 | 459 | 24 | 123 | 31 | 70 | 74 | 1.165 |
| Kostnader för tjänstgöring under tidigare perioder | 69 | 55 | - | - | -106 | -0 | -19 | -1 |
| Regleringar | - | -1.140 | - | - | - | - | -2 | -1.142 |
| Tillskjutna medel från arbetstagare | - | - | - | - | - | 29 | 53 | 82 |
| Omvärderingar ⁴ : | | | | | | | | |
| - Effekter av ändrade demografiska antaganden | - | 59 | 0 | - | - | -23 | -37 | -1 |
| - Effekter av ändrade finansiella antaganden | -3.255 | -1.155 | -109 | -179 | -186 | -172 | -130 | -5.185 |
| - Erfarenhetsbaserade justeringar | -238 | -37 | -111 | - | -59 | 152 | 27 | -267 |
| Omräkning av utländska valutor | - | 2.154 | 52 | 742 | 73 | 348 | 135 | 3.505 |
| Utbetalda ersättningar | -551 | -1.389 | -106 | -286 | -106 | -338 | -288 | -3.064 |
| Förpliktelser, 31 december 2021 | 23.948 | 19.819 | 2.600 | 7.934 | 3.607 | 3.480 | 3.735 | 65.122 |
| varav | | | | | | | | |
| Fonderade förmånsbestämda planer | -23.517 | -19.088 | -15 | -7.934 | -3.579 | - | -2.567 | -56.699 |

20:7

1 Under 2020 inkluderar kostnader för tjänstgöring under innevarande år i Sverige en positiv effekt om 604 Mkr från en korrigerig av aktuariella beräkningar.

2 Under 2020 inkluderar omvärderingar en negativ effekt om 1.663 Mkr från en korrigerig av aktuariella beräkningar.

3 Förpliktelsen, 31 december 2020 i Sverige inkluderar en ökning av skulden om 1.059 Mkr relaterad till en korrigerig av aktuariella beräkningar.

4 Av den totala omvärderingen av de förmånsbestämda förpliktelserna, har 5.601 Mkr (- 5.121) redovisats i övrigt totalresultat, och -148 Mkr (-79) i resultaträkningen.

| 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 2020 | 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 |
| Räntetäckter | 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 |
| Förvärv och avyttringar samt övriga förändringar | 0 | -3 | -1 | - | 0 | - | 51 | 47 |
| Räntetäckter | 264 | 478 | 0 | 123 | 23 | - | 56 | 944 |
| Regleringar | - | -1.090 | - | - | - | - | - | -1.090 |
| Omvärderingar ¹ | 2.368 | -119 | 0 | -561 | 171 | - | -46 | 1.813 |
| Tillgångstak | - | - | - | 464 | - | - | 16 | 479 |
| Tillskjutna medel från arbetsgivare | 322 | - | - | 65 | 163 | - | 215 | 766 |
| Tillskjutna medel från arbetstagare | - | 30 | - | - | - | - | 54 | 84 |
| Omräkning av utländska valutor | - | 2.188 | 0 | 740 | 54 | 3 | 85 | 3.070 |
| Utbetalda ersättningar | -1 | -1.387 | 0 | -286 | -102 | 0 | -223 | -2.000 |
| Förvaltningstillgångar, 31 december 2021 | 20.845 | 21.013 | 14 | 8.024 | 3.113 | 37 | 2.271 | 55.317 |

20:8

1 Av den totala omvärderingen av förvaltningstillgångarna, har 2.292 Mkr (3.314) blivit redovisade i övrigt totalresultat.

| 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 2020 | -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 |
| Avsättning netto för pensioner och liknande förpliktelser, 31 december 2021 | -3.102 | 1.194 | -2.586 | 91 | -494 | -3.443 | -1.464 | -9.805 |
| varav redovisade under rubriken: | | | | | | | | |
| BR Pensionstillgångar, netto | - | 2.234 | - | 104 | - | 34 | - | 2.372 |
| BR Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser | -3.102 | -1.040 | -2.586 | -13 | -494 | -3.477 | -1.464 | -12.177 |

20:9

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. Volvo-koncernens pensionsstiftelse i Sverige bildades 1996 för tryggnad 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 6.654 Mkr

tillförts stiftelsen, varav 322 Mkr (1.998) tillfördes under år 2021. Förvaltningskapitalet i Volvo-koncernens 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 2021 uppgick värdet av stiftelsens förvaltningskapital till 20.822 Mkr (17.871), varav 35% (45) var placerat i eget kapitalinstrument. Värdet av utfärdade pensionsförpliktelser hänförliga till ITP-planen uppgick vid samma tidpunkt till 23.496 Mkr (26.048).

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 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 2021 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 2022 betala premier till Alecta om cirka 243 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 172% (148). Om konsolideringsnivån ligger under eller överstiger normalintervallet kan en åtgärd vara att höja det avtalade priset för nyteckning eller att införa premierreduktioner.

Volvokoncernens andel av totala sparpremier för ITP2 i Alecta uppgick per den 31 december 2021 till 0,24% (0,18) och andelen av totalt antal aktiva försäkrade uppgick till 1,72% (1,78).

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. Planen redovisas under övriga skulder. Som en konsekvens av covid-19-pandemin sköts tilldelningen av jubileumsaktierna upp under 2020. Därmed sker tilldelning av jubileumsaktierna för både 2020 och 2021 under innevarande år.

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 alla fem är stängda för nya deltagare. Tre av de fem planerna är öppna för framtida pensionsintjäning. Volvokoncernens dotterföretag i USA tryggar sina pensionsförpliktelser 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. Den 31 december 2021 uppgick det sammanlagda värdet av pensionsförpliktelser i sådana fristående planer till 19.088 Mkr (19.560). Det sammanlagda värdet av förvaltningskapital i dessa planer uppgick vid samma tidpunkt till 21.013 Mkr (20.917), varav 13% (11) var placerat i egetkapitalinstrument. Enligt regelverket för tryggnad av pensionsförpliktelser föreskrivs vissa miniminivåer avseende värdet på förvaltningstillgångar i förhållande till värdet på förpliktelser. Under 2021 och 2020 överförde Volvokoncernen inga medel till de amerikanska pensionsplanerna.

Förvaltningstillgångarnas fördelning på tillgångslag den 31 december 2020



Förvaltningstillgångarnas fördelning på tillgångslag den 31 december 2021¹



20:10

Verkligt värde på förvaltningstillgångar

| | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 |
|---|---------------|---------------|
| Likvida medel | 869 | 1.357 |
| <i>Noterade förvaltningstillgångar</i> | | |
| Egetkapitalinstrument | 8.476 | 9.400 |
| Skuldinstrument | 38.413 | 35.358 |
| Fastigheter | 20 | 167 |
| Derivat | -15 | -3 |
| Övriga tillgångar | 1.001 | 500 |
| <i>Onoterade förvaltningstillgångar</i> | | |
| Övriga tillgångar | 7.074 | 5.397 |
| Totalt¹ | 55.838 | 52.176 |

20:11

¹ Exkluderar tillgångstak om 521 Mkr (973).

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 2021 uppgick det totala värdet på förpliktelsen till 2.600 Mkr (2.680).

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 fallet i juridiskt mening och därför tillämpas ett tillgångstak i dessa fall. Den 31 december 2021 uppgick det sammanlagda värdet på förpliktelsen som säkrats av pensionstillgångar till 7.934 Mkr (7.533). Det sammanlagda värdet av förvaltningskapital i dessa planer uppgick vid samma tidpunkt till 8.024 Mkr (7.480), varav 5% (6) var placerat i egetkapitalinstrument. Under 2021 har Volvokoncernen överfört extra medel till pensionsplanerna i Storbritannien med 65 Mkr (147).

Belgien

I Belgien har Volvokoncernen fyra traditionella förmånsbestämda planer vilka är baserade på slutlön där alla planer är stängda för nya deltagare. Alla planer är öppna för framtida pensionsintjäning. Två av planerna är fonderade via en extern pensionsfond med en legalt avgränsad Volvo-del och två är fonderade via en grupp-försäkring vilka i Belgien benämns som Branch 21. Förmåner betalas vid pensionering ut som en klumpsumma. Det finns också en öppen avgiftsbestämd pensionsplan samt ett vinstdelningsprogram för vilket utbetalningar sker till en avgiftsbestämd pensionsplan som fonderas av den egna pensionsfonden eller genom grupp-försäkring. 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, föreslagen av Volvokoncernen och formellt beslutad av styrelsen för pensionsfonden. Alla pensionsfondens styrelsemedlemmar är nominerade av företaget. Den 31 december 2021 uppgick det sammanlagda värdet på förpliktelsen till 3.607 Mkr (3.750). Det sammanlagda värdet av förvaltningskapital i dessa planer uppgick vid samma tidpunkt till 3.113 Mkr (2.804), varav 27% (27) var placerat i egetkapitalinstrument. Under 2021 har Volvokoncernen överfört extra medel till pensionsplanerna i Belgien med 163 Mkr (209).

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 pensionskulder. 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 eventuella 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 2022 överföra ett belopp om 0,5–1,0 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 eventalförpliktelser 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 för att upprätthålla en god affärsrelation med kunden. Avsättningar för tekniska goodwillåtaganden fastställs utifrån historisk statistik för kunder där ett inslag av 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 anställda accepterar erbjudandet. Vanligtvis redovisas omstruktureringskostnader som en del av övriga rörelseintäkter och rörelsekostnader.

Avsättningar för restvärdesrisker

Restvärdesrisker innebär att Volvokoncernen i framtiden kan tvingas avvätta 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 kontraktperioden justeras avskrivningarna via resultaträkningen i förhållande till det beräknade framtida nettoförsäljningsvärdet för att löpande reflektera eventuella restvärdesrisker vid slutet av kontraktperioden.

» 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 bruttoexponering under eventalförpliktelser.

» Läs mer i Not 24 Eventalförpliktelser och eventaltillgångar.

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.

Övriga avsättningar

Övriga avsättningar består huvudsakligen av avsättningar för tvister gällande rättsliga processer, avsättningar för externt utfärdade kreditgarantier och övriga avsättningar, såvida de inte specificeras separat.

Långfristiga avsättningar enligt ovanstående förväntas till största delen regleras inom 2 till 3 år.



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.

Övriga avsättningar

Volvokoncernen arbetar aktivt för att säkerställa regelefterlevnad av tillämpliga miljölagar och regelverk, vilka ofta är komplexa och osäkra. Om Volvokoncernen misslyckas med att möta klimatrelaterade mål eller miljökrav skulle Volvokoncernen kunna drabbas av betydande böter och andra sanktioner som skulle kunna ha en väsentlig påverkan på den finansiella rapporteringen.

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 eventalförpliktelser i koncernens finansiella rapporter. Volvokoncernen tar hänsyn till ett antal faktorer när bedömning görs om en avsättning eller en eventalförpliktelse 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 Eventalförpliktelser och eventaltillgångar.

| | Redovisat värde 31 dec 2020 | Avsättningar | Återföringar | lanspråktaganden | Förvärvade och avyttrade verksamheter ² | Omräkningsdifferenser | Omklassificeringar ² | Redovisat värde 31 dec 2021 | Varav förfaller inom 12 månader | Varav förfaller efter 12 månader |
|--|-----------------------------|---------------|---------------|------------------|--|-----------------------|---------------------------------|-----------------------------|---------------------------------|----------------------------------|
| Avsättningar för produktgarantier ¹ | 14.389 | 7.618 | -1.228 | -6.504 | -467 | 644 | 718 | 15.170 | 7.746 | 7.424 |
| Avsättningar för tekniska goodwill-åtaganden | 1.051 | 210 | -461 | -213 | -102 | 57 | 118 | 660 | 330 | 330 |
| Avsättningar för utökad garanti | 517 | 276 | -55 | -231 | - | 46 | -48 | 505 | 282 | 223 |
| Avsättningar i försäkringsverksamhet | 623 | 173 | -91 | -19 | - | 54 | 0 | 740 | - | 740 |
| Avsättningar för omstruktureringkostnader | 1.786 | 22 | -181 | -1.043 | - | 26 | -5 | 605 | 517 | 88 |
| Avsättningar för restvärdesrisker | 494 | 978 | -423 | -721 | -4 | 18 | -8 | 334 | 145 | 189 |
| Avsättningar för servicekontrakt | 403 | 667 | -179 | -386 | -36 | 26 | -89 | 406 | 248 | 158 |
| Övriga avsättningar | 4.808 | 2.669 | -1.001 | -1.789 | -66 | 205 | -76 | 4.750 | 2.686 | 2.064 |
| BR Summa | 24.071 | 12.613 | -3.619 | -10.906 | -675 | 1.076 | 610 | 23.170 | 11.954 | 11.216 |

21:1

1 Inkluderar en avsättning för komponent i avgasefterbehandlingsystemet. För mer information se nedan.

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

Volvokoncernen har upptäckt att en komponent i avgasefterbehandlings-systemet som används på vissa marknader och modeller kan åldras i för-tid, vilket leder till försämrad prestanda avseende utsläppskontroll. Volvo-koncernen 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 fort-sätta de kommande åren. Volvokoncernen kommer löpande se över reser-vens 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 omstrukturering-kostnader om 3.200 Mkr kronor redovisades under andra kvartalet 2020 varav 992 Mkr löstes upp under fjärde kvartalet 2020. Ytterligare 159 Mkr löstes upp under fjärde kvartalet 2021.

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 om hur finansieringen av Industriverksamheten respektive Financial Services hanteras och presenteras i Volvokoncernens balansräkning.

| Långfristiga obligationslån och övriga lån Valuta/startår/förfalloår | Faktisk ränta per 31 dec 2021, % | Effektiv ränta per 31 dec 2021, % | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 |
|---|-------------------------------------|--------------------------------------|---------------|---------------|
| Obligationslån | | | | |
| EUR 2012–2021/2023–2078 ¹ | 0,00–4,79 | 0,00–4,79 | 50.052 | 34.969 |
| SEK 2018–2021/2023–2025 | 0,39–2,31 | 0,39–2,31 | 24.282 | 25.741 |
| NOK 2019–2020/2023–2024 | 1,79–2,62 | 1,80–2,65 | 2.820 | 3.580 |
| HKD 2019/2024 | 2,31 | 2,31 | 840 | 765 |
| USD 2019/2029 | 2,96 | 2,96 | 452 | 409 |
| JPY 2020/2023 | 0,70 | 0,70 | 919 | 927 |
| BR Summa obligationslån^{2,3} | | | 79.365 | 66.391 |
| Övriga lån | | | | |
| USD 2014–2020/2023–2024 | 0,49–3,00 | 0,71–3,00 | 2.875 | 6.522 |
| EUR 2012–2018/2023–2026 | 0,00–2,34 | 0,00–2,34 | 4.031 | 6.760 |
| MXN 2020–2021/2024–2026 | 6,00–7,14 | 6,16–7,37 | 1.449 | 742 |
| JPY 2019–2020/2023–2024 | 0,37–1,24 | 0,37–1,24 | 1.570 | 1.585 |
| BRL 2013–2021/2023–2028 | 3,00–9,82 | 3,00–9,82 | 5.258 | 3.500 |
| AUD 2019–2020/2023–2024 | 0,97–1,51 | 0,97–1,52 | 119 | 315 |
| CNY 2019–2021/2023–2024 | 3,40–4,99 | 3,40–4,99 | 1.222 | 2.409 |
| Lån i övriga valutor | | | 1.901 | 2.091 |
| Leasingskulder | | | 4.469 | 4.434 |
| Omvärdering av utestående derivat till SEK ⁴ | | | 1.917 | 416 |
| BR Summa övriga lån^{2,3} | | | 24.812 | 28.775 |

22:1

| Övriga långfristiga skulder | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 |
|--|---------------|---------------|
| Förutbetalda leasingintäkter ⁵ | 5.129 | 4.647 |
| Restvärdesskulder ⁵ | 9.049 | 8.540 |
| Förutbetalda intäkter för service ⁵ | 14.440 | 12.268 |
| Återbetalningsskulder ⁵ | 1.698 | 1.042 |
| Förskott från kunder ⁵ | 2.923 | 1.583 |
| Utestående ränte- och valutaderivat ⁴ | 80 | 643 |
| Övriga skulder | 3.512 | 2.701 |
| BR Summa övriga skulder | 36.831 | 31.424 |

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 73.180 Mkr (50.332) i obligationslån och 18.141 Mkr (23.149) i övriga lån.

3 Långfristiga lån för vilka säkerheter har ställts uppgick till 3.030 Mkr (6.638). » **Läs mer i Not 23** Ställda säkerheter.

4 » **Läs mer i Not 30** Finansiella instrument, tabell 30:1 om den långfristiga delen av utestående ränte- och valutaderivat.

5 » **Läs mer i Not 7** Intäkter, om avtals- och återbetalningsskulder samt försäljning med restvärdesåtaganden.

| Förfallostruktur | Obligationslån och övriga lån | Ej utnyttjade långfristiga kreditfaciliteter |
|-------------------|-------------------------------|--|
| År | | |
| 2023 | 49.461 | 5.511 |
| 2024 | 25.867 | 16.340 |
| 2025 | 12.765 | – |
| 2026 | 7.720 | 20.454 |
| 2027 | 455 | – |
| 2028 eller senare | 7.909 | – |
| Summa | 104.177 | 42.305 |

22:3

» **Läs mer i Not 14** Leasing, tabell 14:4 för förfallostruktur av långfristiga leasingskulder.

Volvokoncernen emitterade 2014 en hybridobligation på 1,5 miljarder euro. Efter återbetalning av den första delen av denna obligation 2020 återstår 0,6 miljarder euro med första inlösenmöjlighet 2023. Den övervägande delen av låneförfall under 2023 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. En avgift utgår för beviljade kreditfaciliteter vilken redovisas inom övriga finansiella intäkter och kostnader i resultaträkningen.

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

Kortfristiga skulder

| Kortfristiga obligationslån och övriga lån | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 |
|---|---------------|---------------|
| Obligationslån | 21.747 | 30.904 |
| BR Summa obligationslån^{1,2} | 21.747 | 30.904 |
| Övriga lån | 25.812 | 25.572 |
| Leasingskulder | 1.632 | 1.552 |
| Omvärdering av utestående derivat till SEK ³ | 255 | 230 |
| BR Summa övriga lån^{1,2} | 27.700 | 27.354 |

22:4

1 Lån avsedda för finansiering av kreditportföljen i Financial Services uppgick till 21.747 Mkr (30.904) i obligationslån och 21.819 Mkr (19.945) i övriga lån.

2 Kortfristiga lån för vilka säkerheter har ställts uppgick till 3.138 Mkr (7.645).

» **Läs mer i Not 23** Ställda säkerheter.

3 » **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 12.112 Mkr (16.943).

23 Ställda säkerheter

| Ställda säkerheter | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 |
|--|--------------|---------------|
| Inteckningar i fastigheter, maskiner och inventarier | 48 | 48 |
| Tillgångar i operationell leasing | 246 | 181 |
| Kundfinansieringsfordringar | 6.449 | 14.731 |
| Summa ställda säkerheter | 6.742 | 14.960 |

23:1

| Övriga kortfristiga skulder | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 |
|--|---------------|---------------|
| Förskott från kunder ¹ | 4.511 | 6.427 |
| Löner och källskatter | 13.287 | 11.697 |
| Mervärdesskatt | 4.447 | 4.295 |
| Upplupna kostnader avseende återförsäljarbonus och rabatter ¹ | 4.998 | 5.247 |
| Övriga upplupna kostnader | 11.744 | 10.138 |
| Förutbetalda leasingintäkter ¹ | 3.250 | 3.116 |
| Förutbetalda intäkter för service ¹ | 3.715 | 3.558 |
| Övriga förutbetalda intäkter ¹ | 1.599 | 1.266 |
| Restvärdesskulder ¹ | 4.882 | 4.705 |
| Återbetalningsskulder ¹ | 737 | 501 |
| Övriga finansiella skulder | 237 | 279 |
| Ränte- och valutaderivat ² | 127 | 66 |
| Övriga skulder | 6.444 | 5.274 |
| BR Summa övriga skulder | 59.978 | 56.569 |

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 icke räntebärande kortfristiga skulder ingår även leverantörsskulder som uppgick till 76.745 Mkr (59.611) samt aktuella skatteskulder som uppgick till 4.287 Mkr (4.599). Av Volvokoncernens kortfristiga skulder utgjordes 141.010 Mkr (130.890) eller 74% (69) av icke räntebärande skulder.

Långfristiga och kortfristiga lån om 6.168 Mkr (14.283) har säkrats genom ställda säkerheter till ett belopp av 6.742 Mkr (14.960).

Vid värdepapperisering av tillgångar har obligationer utgivits om 5.977 Mkr (14.135), knutna till lån i USA vilka är säkrade av kundfinansieringsfordringar uppgående till 6.449 Mkr (14.731) med lastbilar och anläggningsmaskiner som underliggande tillgång. Under 2021 har inga lån med ställda säkerheter utgivits (4.991).

» **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 2021 | 31 dec 2020 |
|---|----------------|----------------|
| Kreditgarantier utfärdade för kunder och övriga | 7.421 | 4.419 |
| Skatteanspråk | 4.926 | 4.008 |
| Restvärdesåtaganden | 402 | 795 |
| Övriga eventualförpliktelser | 5.222 | 4.610 |
| Summa eventualförpliktelser | 17.971 | 13.832 |

24:1

Totala eventualförpliktelser uppgick den 31 december 2021 till 17.971 Mkr (13.832).

Utställda kreditgarantier uppgick till 7.421 Mkr (4.419). 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.

Skatteanspråk uppgick till 4.926 Mkr (4.008) 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 1,3 miljarder kronor (1,2) en transferprisrevision i Brasilien samt 2,2 miljarder kronor (1,7) två revisioner avseende tullar i Indien.

Restvärdesåtaganden uppgick till 402 Mkr (795) och avsåg försäljningstransaktioner kombinerade med återköpsåtaganden (buybacks och trade-backs) 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 restvärdesrisken.

Övriga eventualförpliktelser uppgick till 5.222 Mkr (4.610) 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. I juli 2016 meddelade EU-kommissionen ett förlikningsbeslut mot Volvokoncernen och andra lastbilsföretag som slog fast att de deltagit i en överträdelse av konkurrensreglerna som för Volvokoncernens del varade under 14 år mellan 1997 och 2011. Volvokoncernen betalade böter motsvarande 670 miljoner euro.

Som en följd av EU-kommissionens förlikningsbeslut har Volvo erhållit och försvarar sig mot en betydande mängd skadeståndskrav från kunder och andra externa parter som hävdar att de direkt eller indirekt lidit skada på grund av det agerande som omfattas av beslutet. Kraven har framställts i olika länder (däribland EU-medlemsstater, Storbritannien och Israel) av ett stort antal 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. Tvisterna är emellertid av ansevärd omfattning och ett ogynnsamt utfall för några eller samtliga krav kan, beroende på typ och omfattning av sådana utfall, komma att påverka Volvokoncernens finansiella resultat, kassaflöde och finansiella ställning 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 för tidigt åldrande av 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 försämrade 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 2021 till – Mkr (1.252).

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 koncernredovisningen och transaktioner med styrelsen eller koncernledningen består av ersättningar, vilka inte upplyses om i denna not.

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

» **Läs mer i Not 27** Personal om ersättningar till styrelsen och koncernledningen.

» **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 | |
|-----------------|--|-------|---|------|
| | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 |
| Intresseföretag | 899 | 1.547 | 60 | 53 |
| Joint ventures | 1.575 | 1.837 | 935 | 726 |

25:1

| | Fordringar | | Skulder | |
|-----------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 |
| Intresseföretag | 48 | 242 | 30 | 24 |
| Joint ventures | 353 | 330 | 69 | 71 |

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 förutbetalad intäkt eller som en reduktion av de hänförliga 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 2021 har statliga stöd uppgående till 895 Mkr (3.473) erhållits och 936 Mkr (3.107) 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 189 Mkr (2.672) erhållits avseende de statliga permitteringsprogrammen. 268 Mkr (2.248) har redovisats i resultaträkningen som en minskning av relaterade personalkostnader. Stöden har huvudsakligen erhållits från myndigheterna i Kanada och USA.

» **Läs mer i not 27** Personal, tabell 27:4 och 27:5.

Statliga stöd inkluderar även skattelättnader relaterade till produktutveckling med 309 Mkr (351) 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 31 mars 2021

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 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 befatt-

ningshavarens 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 skäligen 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.

Frågående 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.

Styrelsens arvode

Enligt årsstämmans beslut 2021 skall arvode till styrelsens ledamöter valda vid årsstämman för tiden intill utgången av årsstämman 2022 utgå enligt följande: Styrelsens ordförande tillerkändes 3.700.000 kronor (3.600.000) och envar av övriga ledamöter 1.100.000 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 390.000 kronor (380.000) och övriga medlemmar av revisionskommittén 180.000 kronor (175.000) var, samt ordföranden i ersättningskommittén 165.000 kronor (160.000) och övriga ledamöter i ersättningskommittén 118.000 kronor (115.000) var. Under 2020 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 | Pensionspremier |
| VD och koncernchef | 16.308.335 | 299.575 | 14.157.306 | 10.608.905 | 745.091 | 7.218.565 |
| Vice VD | 8.843.217 | 151.640 | 6.132.094 | 4.595.140 | 343.792 | 3.624.790 |
| Övriga medlemmar i koncernledningen ³ | 86.395.346 | 18.247.173 | 57.600.553 | 45.229.106 | 653.353 | 27.201.038 |
| Summa 2021 | 111.546.898 | 18.698.388 | 77.889.953 | 60.433.152 | 1.742.236 | 38.044.393 |
| Summa 2020 | 100.732.038 | 20.477.118 | 58.792.001 | 58.792.001 | 3.000.000 | 41.485.746 |

1 Övriga förmåner består huvudsakligen av bil-, och diverse försäkringsförmåner, samt kostnader relaterade till expatriater.

2 Övriga ersättningar avser ersättning i samband med förändringar av pensionåtagande för svenska medlemmar i koncernledningen (för 2020 avser det ersättning i samband med anställning i koncernen).

3 Koncernledning bestod, utöver VD och vice VD, av 13 (13) medlemmar vid årets slut.

VD och koncernchefs 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 verksamhetsåret 2021 baserades den kortfristiga rörliga ersättningen på Volvokoncernens rörelseresultat och operativa kassaflöde; den långfristiga rörliga ersättningen baserades på rörelseresultat och avkastning på investerat kapital. Kort- respektive långfristig rörlig ersättning uppgår till vardera högst 100% av den bonusgrundande lönen.

För verksamhetsåret 2021 erhöll VD och koncernchef en fast lön inklusive semesterersättning om 16.308.335 kronor (14.517.854) och en kortfristig rörlig ersättning om 14.157.306 kronor (10.720.811). Den fasta lönen var under 2020 lägre då VD och koncernchef sänkte sin lön under en del av året på grund av den extraordinära situationen hänförlig till covid-19-pandemin. Den kortfristiga rörliga ersättningen utgjorde 88,1% (70,3) av den bonusgrundande lönen.

Som en del i avtalet om ändring av pensionsåtaganden per den 1 juli 2021 (vidare beskrivet nedan under *Pension* till VD och koncernchef) har en ökning av den fasta lönen skett med 4,46% per detta datum, och ett engångsbelopp om 745.091 kronor har betalats under året. Övriga förmåner, bestående av främst bilförmån uppgick till 299.575 kronor (251.546).

VD och koncernchef deltog även i det långfristiga rörliga incitamentsprogram som beslutades av styrelsen 2021. Under räkenskapsåret har utfallet för det långfristiga rörliga incitamentsprogrammet uppgått till 10.608.905 kronor (10.720.811) vilket var 66,1% (70,3) av den bonusgrundande lönen. Hela nettobeloppet skall återinvesteras i Volvo B-aktier. Beloppet erhålles under förutsättning att bolagsstämman som hålls 2022 beslutar om utdelning till aktieägarna för 2021.

Pension

Under perioden från den 1 januari till 30 juni 2021 omfattades VD och koncernchef 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 var 30.000 kronor per år plus 20% av pensionsgrundande lön över 30 inkomstbasbelopp och premien för VEP var 10% av pensionsgrundande lön. Det fanns inga ytterligare åtaganden utöver betalning av premierna.

Under denna period omfattades VD och koncernchef även av Volvo Företagspension, en premiebestämd extra ålderspension. Den premien uppgick 2021 till 4.764 kronor (8.568).

Från den 1 juli 2021 har alla tidigare pensionsåtaganden ersatts. Följaktligen, omfattades VD och koncernchef, under perioden 1 juli till 31 december 2021 av en pensionsförmån i form av en premiebestämd pensionsplan med premier på 35% av den årliga fasta lönen. Det fanns inga ytterligare åtaganden utöver betalning av premierna.

Totala pensionspremier för VD och koncernchef uppgick för 2021 till 7.218.565 kronor (7.714.902).

Avgångsvederlag

VD och koncernchef 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 verksamhetsåret 2021 baserades den kortfristiga rörliga ersättningen på Volvokoncernens rörelseresultat och operativa kassaflöde; den långfristiga rörliga ersättningen baserades på rörelseresultat och avkastning på investerat kapital. För år 2021 kunde kort-, respektive långfristig rörlig ersättning uppgå till vardera högst 80% av den bonusgrundande lönen.

För verksamhetsåret 2021 erhöll Vice VD en fast lön inklusive semesterersättning om 8.843.217 kronor (7.871.465) och en kortfristig rörlig ersättning om 6.132.094 kronor (4.647.870). Den fasta lönen var under 2020 lägre då Vice VD sänkte sin lön under en del av året på grund av den extraordinära situationen hänförlig till covid-19-pandemin. Den kortfristiga rörliga ersättningen utgjorde 70,5% (56,3) av den bonusgrundande lönen.

Som en del i avtalet om ändring av pensionsåtaganden per den 1 juli 2021 (vidare förklarar nedan under *Pension* till Vice VD) har en ökning av den fasta lönen skett med 5,39% per detta datum samt ett engångsbelopp om 343.792 kronor har betalats under året. Övriga förmåner, bestående av främst bilförmån och försäkringsförmån uppgick till 151.640 kronor (91.810) under 2021.

Vice VD deltog även i det långfristiga rörliga incitamentsprogram som beslutades av styrelsen 2021. Under räkenskapsåret har utfallet för det långfristiga rörliga incitamentsprogrammet uppgått till 4.595.140 kronor (4.647.870) vilket var 52,8% (56,3) av den bonusgrundande lönen. Hela nettobeloppet skall återinvesteras i Volvo B-aktier. Beloppet erhålles under förutsättning att bolagsstämman som hålls 2022 beslutar om utdelning till aktieägarna för 2021.

Pension

Under perioden från den 1 januari till 30 juni 2021 omfattades Vice VD dels av de pensionsförmåner som följer av kollektivavtal och dels av Volvo Management Pension (VMP) och Volvo Executive Pension (VEP). Både VMP och VEP var premiebestämda pensionsplaner. Den pensionsgrundande lönen utgörs av årslön, semesterersättning och en beräknad rörlig kortfristig ersättning. Premien för VMP var 30.000 kronor per år plus 20% av pensionsgrundande lön över 30 inkomstbasbelopp och premien för VEP var 10% av pensionsgrundande lön. Det finns inga ytterligare åtaganden utöver betalning av premierna.

Under denna period omfattades Vice VD även av Volvo Företagspension, en premiebestämd extra ålderspension. Den premien uppgick 2021 till 4.764 kronor (8.568).

Under perioden 1 juli till 31 december 2021 omfattades Vice VD fortsatt av de pensionsförmåner som följer av kollektivavtal (ITP). Däremot har alla tidigare pensionsåtaganden ersatts av en ny Volvo Executive Pension (VEP) plan. Detta är en premiebestämd pensionsplan med premier på 35% av den årliga fasta lönen som överstiger 30 inkomstbasbelopp (2.046.000 kronor för 2021). Det fanns inga ytterligare åtaganden utöver betalning av premierna.

Totala pensionspremier för Vice VD uppgick för år 2021 till 3.624.790 kronor (4.049.242).

Avgångsvederlag

Anställningsavtalen för vice VD innehåller regler om avgångsvederlag vid uppsägning från företagets sida. Vice VD har tolv månaders uppsägningstid från AB Volvos sida och sex månaders uppsägningstid från sin sida. Vid uppsägning från företagets sida är Vice VD 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 verksamhetsåret 2021 baserades den kortfristiga rörliga ersättningen på Volvokoncernens rörelseresultat och operativa kassaflöde; den långfristiga rörliga ersättningen baserades på rörelseresultat och avkastning på investerat kapital. Kort- respektive långfristig rörlig ersättning för koncernledning, exklusive VD och koncernchef, kunde under 2021 uppgå till vardera högst 80% av den bonusgrundande lönen.

För verksamhetsåret 2021 uppgick fast lön till 86.395.346 kronor (78.342.719) för övriga koncernledningen, exklusive VD och koncernchef samt Vice VD, och ersättning i samband med förändringar av pensionsåtagande för svenska medlemmar i koncernledningen uppgick till 653.353 kronor (3.000.000; i samband med anställning i koncernen). Den fasta lönen var under 2020 lägre då koncernledningen sänkte sina löner under en del av året på grund av den extraordinära situationen hänförlig till covid-19-pandemin. Kortfristig rörlig ersättning uppgick till 57.600.553 kronor (43.423.320) för övriga koncernledningen, exklusive VD och koncernchef samt Vice VD. Den kortfristiga rörliga ersättningen utgjorde i genomsnitt 68,3% (56,3) av den bonusgrundande lönen. Som en del i avtalet om ändring av pensionsåtaganden per den 1 juli 2021 (vidare förklarat nedan under *Pension* till koncernledning) för de medlemmar i koncernledningen som ingår i den svenska pensionsplanen, har en ökning av den fasta lönen skett med 5,50% – 8,13% per detta datum samt engångsbelopp om 0 – 246.135 kronor har betalats under året. Övriga förmåner, bestående av bil- och bostadsförmån samt kostnader relaterade till expatriater, uppgick till 18.247.173 kronor (20.133.762) kronor.

Koncernledningen deltog även i det långfristiga rörliga incitamentsprogram som beslutades av styrelsen 2021. Under räkenskapsåret har utfallet för det långfristiga rörliga incitamentsprogrammet, exklusive VD och koncernchef samt Vice VD, uppgått till 45.229.106 kronor (43.423.320) vilket var 52,8% (56,3) av de bonusgrundande lönerna. Hela nettobeloppet skall återinvesteras i Volvo B-aktier. Beloppet erhålles under förutsättning att bolagsstämman som hålls 2022 beslutar om utdelning till aktieägarna för 2021.

Pension

Under perioden från den 1 januari till 30 juni 2021 omfattades de medlemmar i koncernledningen som ingår i den svenska pensionsplanen både av pensionsförmåner som följer av kollektivavtal (ITP), Volvo Management Pension (VMP)-, och Volvo Executive Pension (VEP)-planerna. Både VMP och VEP var premiebestämda pensionsplaner. Den pensionsgrundande lönen utgjordes av årslön, semesterersättning och en beräknad rörlig kortfristig ersättning. Premien för VMP planen var 30.000 kronor per år plus 20% av den pensionsgrundande lönen över 30 inkomstbasbelopp och premien för VEP var 10% av pensionsgrundande lön. Det fanns inga ytterligare åtaganden utöver betalning av premierna.

De medlemmar i koncernledningen som ingår i den svenska pensionsplanen omfattades även av Volvo Företagspension, en premiebestämd extra ålderspension. Den premien uppgick 2021 till 4.764 kronor (8.568) per medlem.

Under perioden 1 juli till 31 december 2021 omfattades de medlemmar i koncernledningen som ingår i den svenska pensionsplanen fortsatt av de pensionsförmåner som följs av kollektivavtal (ITP). Däremot har alla tidigare pensionsåtaganden ersatts av en ny Volvo Executive Pension (VEP) plan. Detta är en premiebestämd pensionsplan med premier på 35% av den årliga fasta lönen som överstiger 30 inkomstbasbelopp (2.046.000 kronor för 2021). Det fanns inga ytterligare åtaganden utöver betalning av premierna.

Premier för pensioner till koncernledningen, exklusive VD och koncernchef samt Vice VD, uppgick till 27.201.038 kronor (29.721.602) under 2021.

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 380 Mkr (345) och avsåg fast lön, rörlig kort- och långfristig ersättning, övriga förmåner och ersättningar för pensioner. De 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. För mer information, vänligen se avsnittet *Ersättningsformer* på sidan 127.

| Medelantal anställda | 2021 | | 2020 | |
|-------------------------------|-----------------|------------------|-----------------|------------------|
| | Antal anställda | Varav kvinnor, % | Antal anställda | Varav kvinnor, % |
| AB Volvo | | | | |
| Sverige | 283 | 49 | 301 | 51 |
| Dotterföretag | | | | |
| Sverige | 20.538 | 24 | 20.150 | 23 |
| Västra Europa (exkl. Sverige) | 20.383 | 17 | 21.037 | 17 |
| Östra Europa | 6.584 | 20 | 6.754 | 20 |
| Nordamerika | 16.301 | 21 | 15.875 | 20 |
| Sydamerika | 6.358 | 17 | 5.736 | 17 |
| Asien | 11.384 | 16 | 17.429 | 14 |
| Övriga marknader | 2.128 | 19 | 2.292 | 20 |
| Volvokoncernen totalt | 83.958 | 20 | 89.573 | 19 |

27:2

| Styrelseledamöter och andra befattningshavare | 2021 | | 2020 | |
|---|----------------------|------------------|----------------------|------------------|
| | Antal på balansdagen | Varav kvinnor, % | Antal på balansdagen | Varav kvinnor, % |
| AB Volvo | | | | |
| Styrelseledamöter ¹ | 11 | 45 | 11 | 36 |
| VD & koncernchef, Vice VD och andra ledande befattningshavare | 15 | 27 | 15 | 27 |
| Volvokoncernen | | | | |
| Styrelseledamöter | 555 | 25 | 573 | 23 |
| Verkställande direktörer och andra högre chefer | 597 | 27 | 613 | 26 |

27:3

1 Styrelseledamöter valda av årsstämman.

| Löner och ersättningar | 2021 | | | 2020 | | | |
|------------------------------|--------------|-----------------|----------------------|-------------------------------|--------------|-----------------|----------------------|
| | Mkr | Styrelse och VD | varav rörlig lönedel | Övriga anställda ⁴ | Mkr | Styrelse och VD | varav rörlig lönedel |
| AB Volvo ¹ | 73,5 | 34,4 | 404,9 | 62,5 | 28,8 | 338,0 | |
| Dotterföretag | 706,2 | 184,9 | 41.404,9 | 770,7 | 139,9 | 39.715,6 | |
| Volvokoncernen totalt | 779,7 | 219,3 | 41.809,8 | 833,2 | 168,7 | 40.053,6 | |

27:4

| Löner, ersättningar och sociala kostnader | 2021 | | | 2020 | | |
|---|-----------------|-------------------------------------|-------------------|-------------------|------------------------|-------------------|
| | Mkr | Löner och ersättningar ⁴ | Sociala kostnader | Pensionskostnader | Löner och ersättningar | Sociala kostnader |
| AB Volvo ² | 478,4 | 138,8 | 156,0 | 400,5 | 120,4 | 123,5 |
| Dotterföretag | 42.111,1 | 9.287,3 | 4.772,0 | 40.486,3 | 9.150,0 | 3.507,1 |
| Volvokoncernen totalt³ | 42.589,5 | 9.426,1 | 4.928,0 | 40.886,7 | 9.270,3 | 3.630,7 |

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 89 Mkr (92) styrelse och VD, inklusive nuvarande och tidigare styrelseledamöter, VD, vice VD samt övriga medlemmar i koncernledningen. Koncernens utestående pensionsförpliktelser till dessa uppgår till 625 Mkr (609). Kostnaden för icke-monetära förmåner uppgick i koncernen till 2.877 Mkr (2.853) varav till styrelser och verkställande direktörer i koncernföretag 30 Mkr (41). Kostnaden för icke-monetära förmåner i moderbolaget uppgick till 6 Mkr (9) varav till bolagets styrelse och VD 0,0 Mkr (0,1).

4 Inklusive ersättning från statliga myndigheter om 268 Mkr (2.248) på grund av den extraordinära situationen orsakad av covid-19-pandemin.

28 Ersättning till revisorer

| Ersättning till revisorer | 2021 | 2020 |
|---|------------|------------|
| Deloitte | | |
| – Revisionsuppdraget | 105 | 105 |
| varav till Deloitte AB | 35 | 30 |
| – Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget | 6 | 7 |
| varav till Deloitte AB | 2 | 2 |
| – Skatterådgivning | 1 | 2 |
| varav till Deloitte AB | – | – |
| – Övriga tjänster | 6 | 7 |
| varav till Deloitte AB | – | – |
| Summa | 118 | 121 |
| Revisionsarvode till övriga | 3 | 3 |
| Koncernen totalt | 121 | 124 |

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. Alla andra uppdrag definieras som övriga tjänster.

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 | 2021 | 2020 |
|--|-------------|--------------|
| Reserver för förväntade kreditförluster på kund- och kundfinansieringsfordringar | 534 | 1.725 |
| Resultat vid försäljning av verksamheter ¹ | -1.643 | -25 |
| Orealiserade valutakurseffekter på kundfordringar och leverantörsskulder | 34 | 50 |
| Orealiserade valutakurseffekter på övriga operativa fordringar och skulder | 114 | -270 |
| Avsättning för incitamentsprogram | 1.523 | 1.053 |
| Resultat vid avyttringar av im-/materiella anläggningstillgångar | 27 | 55 |
| Resultat vid försäljning av aktier och andelar | 15 | 43 |
| Resultat från innehav i joint ventures | 67 | -1.751 |
| Pensionsförmåner intjänade under året | 2.053 | 1.645 |
| Periodisering av försäljning med återköpsåtaganden | -3.154 | -3.137 |
| Avsättning för omstrukturering | -160 | 1.685 |
| Övriga förändringar | -409 | 144 |
| Totala övriga ej kassapåverkande poster | -998 | 1.217 |

29:1

¹ Under 2021 avyttrade Volvokoncernen verksamheten i UD Trucks med en reavinst om 1,7 miljarder kronor.

» Läs mer i Not 3 Förvärv och avyttringar av verksamheter om vinst/förlust vid försäljning av verksamheter.

| Förändring av lån 2021 | 31 december 2020 | Kassaflöden | | Ej kassapåverkande poster | | | 31 december 2021 |
|---|------------------|---------------------|----------------------|---|-----------------------------|-------------------|------------------|
| | | Upptagna lån | Återbetalning av lån | Omklassificeringar och övriga förändringar ¹ | Orealiserade valutaeffekter | Valutaomräkningar | |
| Kortfristiga obligationslån och övriga lån | 58.258 | 54.274 | -88.200 | 27.772 | -5.127 | 2.470 | 49.447 |
| Långfristiga obligationslån och övriga lån | 95.166 | 36.101 | -5.981 | -26.913 | 1.501 | 4.302 | 104.177 |
| Ränte- och valutaderivat | -5.496 | - | - | - | 3.484 | - | -2.013 |
| Realiserade derivat | - | - | -766 | - | - | - | - |
| Övrigt | - | -1.234 ² | -1.165 | - | - | - | - |
| Kassaflödespåverkan från förändring av lån | | 89.141 | -96.113 | | | | |

| Förändring av lån 2020 | 31 december 2019 | Kassaflöden | | Ej kassapåverkande poster | | | 31 december 2020 |
|---|------------------|---------------------|----------------------|---|-----------------------------|-------------------|------------------|
| | | Upptagna lån | Återbetalning av lån | Omklassificeringar och övriga förändringar ¹ | Orealiserade valutaeffekter | Valutaomräkningar | |
| 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 | | | | |

29:2

1 Inkluderar nya lån från förvärvade verksamheter, vilka ingår i kassaflödet från investeringsverksamheten under förvärv av verksamheter, samt omvärdering av leasing-skulder vilket inte har haft någon kassaflödespåverkan. Under 2020 omklassificerades 584 Mkr från kortfristiga och långfristiga övriga lån till skulder som innehas till försäljning. Under 2021 gjordes inga omklassificeringar till skulder som innehas för försäljning.

2 Under 2021 justerades 1,2 miljarder kronor (1,6) i nya leasingsskulder (inkluderade i långfristiga övriga lån), som en ej kassapåverkande post.

Nettolåneskulden minskade med 7,0 miljarder kronor (-7,3), främst på grund av ett förbättrat operativt kassaflöde.

Financial Services utförde syndikeringar om 9,8 miljarder kronor (6,8). 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

Finansiella tillgångar och skulder redovisas på affärsdagen i enlighet med instrumentets avtalsvillkor. 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 erhålla 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 redovisade 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 48 Mkr (–8).

» 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 finansieringen av 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 netting av samtliga interna flöden, innan externa derivat ingås för att säkra valutarisken. Under 2021 har ingen säkring skett av valutarisk i prognosticerade kommersiella kassaflöden. Vid säkring av kassaflöden för specifika ordrar beslutas klassificeringen av resultateffekten av säkringen från fall till fall. Under 2021 har –3 Mkr (–47) redovisats i rörelseresultatet och 32 Mkr (63) i finansnettot avseende resultat effekter från säkringar av valutarisk för specifika ordrar.

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

» Läs mer i Not 4 Mål och policy med avseende på finansiell risk.

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 2021 | | 31 dec 2020 | |
|--|--------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|
| | | Redovisat värde | Verkligt värde | Redovisat värde | Verkligt värde |
| Tillgångar | | | | | |
| Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet | | | | | |
| Ränte- och valutaderivat ¹ | Not 16 | 2.930 | 2.930 | 6.049 | 6.049 |
| Övriga derivat ² | | 564 | 564 | 564 | 564 |
| BR Kortfristiga placeringar | Not 18 | 167 | 167 | 213 | 213 |
| | | 3.661 | 3.661 | 6.826 | 6.826 |
| Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat | | | | | |
| Innehav av aktier och andelar i börsnoterade företag | Not 5 | 51 | 51 | – | – |
| Finansiella tillgångar värderade till upplupet anskaffningsvärde | | | | | |
| BR Kundfordringar | Not 16 | 40.776 | 40.776 | 35.660 | 35.660 |
| Kundfinansieringsfordringar | Not 15 | 151.504 | 151.504 | 128.531 | 128.531 |
| Innehav av aktier och andelar i onoterade företag | Not 5 | 488 | 488 | 276 | 276 |
| Övriga räntebärande fordringar | Not 16 | 1.692 | 1.692 | 402 | 402 |
| | | 194.460 | 194.460 | 164.870 | 164.870 |
| BR Likvida medel | Not 18 | 62.126 | 62.126 | 85.206 | 85.206 |
| Skulder | | | | | |
| Not 22 | | | | | |
| Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultatet | | | | | |
| Ränte- och valutaderivat ³ | | 2.379 | 2.379 | 1.356 | 1.356 |
| Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde⁴ | | | | | |
| Långfristiga obligationslån och övriga lån | | 102.259 | 103.536 | 94.750 | 97.024 |
| Kortfristiga obligationslån och övriga lån | | 49.192 | 49.329 | 58.027 | 58.188 |
| BR Leverantörsskulder | | 76.745 | 76.745 | 59.611 | 59.611 |
| | | 228.197 | 229.610 | 212.388 | 214.823 |

1 Volvokoncernens bruttoexponering av derivat redovisade på tillgångssidan har reducerats med 80% (87) till 588 Mkr (758) genom nettningsavtal och likvidöverföringar.

2 De indata som används i värderingsmodellen för beräkning av marknadsvärde har varit oförändrade under 2021.

3 Volvokoncernens bruttoexponering av derivat redovisade på skuldsidan har reducerats med 94% (64) till 148 Mkr (492) genom nettningsavtal och likvidöverföringar.

4 I Volvokoncernens balansräkning ingår i finansiella skulder lånerelaterade derivat om –2.173 Mkr (–647). 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 fördelar har blivit överförda till extern part vid diskonteringen. Volvokoncernens avsikt är att inte ingå avtal med diskonteringar om inte väsentligen alla risker och fördelar kan bli överförda till extern part. Per den 31 december 2021 fanns inga överförda finansiella tillgångar som inte uppfyllt kraven om borttagande från balansräkningen i Volvokoncernen.

Finansiella tillgångar tas bort från balansräkningen när rätten till kassaflöden från tillgången upphört eller när väsentligen alla risker och fördelar överförts. Fortsatt engagemang i dessa finansiella tillgångar återspeglas i Volvokoncernens balansräkning som en del av externa kreditgarantier. Dessa är värderade enligt bästa uppskattning och redovisas som avsättning i balansräkningen uppgående till 0,2 miljarder kronor (0,1).

Volvokoncernens maximala exponering för förlust motsvaras av den totala regress som är kopplad till överförda och borttagna finansiella tillgångar som är en del av de externa kreditgarantierna, 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 7,4 miljarder kronor (4,4) relaterat till kreditgarantier utfärdade för kunder och övriga och ingår i Volvokoncernens eventalförpliktelser. Detta belopp har inte reducerats med hänsyn till värdet av erhållna motgarantier eller andra säkerheter såsom rätten att återta produkter.

» Läs mer i Not 21 Övriga avsättningar.

» Läs mer i Not 24 Eventalförpliktelser.

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.

I tabell 30:2 nedan följer en sammanställning av utestående derivat som säkrar valuta- och ränterisker.

| Utestående derivatinstrument | 31 dec 2021 | | 31 dec 2020 | |
|------------------------------|------------------|-----------------|------------------|-----------------|
| | Nominellt belopp | Redovisat värde | Nominellt belopp | Redovisat värde |
| Mkr | | | | |
| Ränteswappar | | | | |
| – fordran | 112.571 | 2.779 | 126.549 | 5.448 |
| – skuld | 202.829 | -2.265 | 167.422 | -1.214 |
| Ränteterminskontrakt | | | | |
| – fordran | – | 0 | 248 | – |
| – skuld | – | – | 666 | -73 |
| Valuteterminskontrakt | | | | |
| – fordran | 13.457 | 150 | 25.779 | 596 |
| – skuld | 10.719 | -114 | 7.255 | -67 |
| Köpta optioner | | | | |
| – fordran | 2.000 | 1 | 10.409 | 2 |
| – skuld | 3.068 | – | 0 | – |
| Utställda optioner | | | | |
| – fordran | – | – | – | – |
| – skuld | – | – | 205 | -2 |
| Totalt | | 551 | | 4.691 |

30:2

| Redovisat i rörelseresultatet | 2021 | | | 2020 | | |
|--|-------------------|--------------------|---------------------|-------------------|--------------------|---------------------|
| | Vinst/ Förlust | Ränte- intäkter | Ränte- kostnader | Vinst/ Förlust | Ränte- intäkter | Ränte- kostnader |
| Mkr | | | | | | |
| Finansiella tillgångar och skulder värderade till verkligt värde via resultatet | | | | | | |
| Valutaderivat ^{1,2} | -264 | - | - | -47 | - | - |
| Kortfristiga placeringar | 13 | - | - | - | - | - |
| Finansiella tillgångar värderade till upplupet anskaffningsvärde | | | | | | |
| Kundfordringar/leverantörsskulder ³ | 32 | - | - | -102 | - | - |
| Likvida medel | 46 | - | - | - | - | - |
| Kundfinansieringsfordringar ⁴ | 366 | 7.020 | - | 267 | 7.208 | - |
| Innehav av aktier och andelar i noterade bolag ⁵ | 0 | - | - | 20 | - | - |
| Innehav av aktier och andelar i onoterade bolag | -16 | - | - | 14 | - | - |
| Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde⁶ | - | - | -2.451 | - | - | -2.992 |
| Påverkan på rörelseresultatet | 177 | 7.020 | -2.451 | 152 | 7.208 | -2.992 |

| Redovisat i finansnettot ^{7,8} | 2021 | | | 2020 | | |
|--|-------------------|--------------------|---------------------|-------------------|--------------------|---------------------|
| | Vinst/ Förlust | Ränte- intäkter | Ränte- kostnader | Vinst/ Förlust | Ränte- intäkter | Ränte- kostnader |
| Mkr | | | | | | |
| Finansiella tillgångar och skulder värderade till verkligt värde via resultatet | | | | | | |
| Kortfristiga placeringar | 0 | 0 | - | -28 | 1 | - |
| Ränte- och valutaderivat ^{1,2} | -2.784 | -7 | -1.075 | 7.473 | -1 | -1.246 |
| Finansiella tillgångar värderade till upplupet anskaffningsvärde | | | | | | |
| Likvida medel | - | 365 | - | - | 299 | - |
| Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde | 3.684 | - | 126 | -8.051 | - | 192 |
| Påverkan på finansnettot^{7,8} | 900 | 358 | -949 | -606 | 299 | -1.055 |

- 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 terminkontrakt och valutaoptioner för att säkra avtalade kommersiella flöden. I posten ingår både orealiserat och realiserat resultat av valutaderivat. Beloppet inkluderar vinster/förluster på -261 Mkr relaterat till säkring av kassaflöde i utländsk valuta från utdelningar betalade till koncernbolag.
- 3 Upplysning om förändring av reserver för förväntade kreditförluster på kundfordringar finns i not 16 Fordringar samt i not 8 Övriga rörelseintäkter och kostnader. Beloppet inkluderar vinster/förluster på 228 Mkr från omvärdering av fordringar i utländsk valuta relaterat utdelningar betalade till koncernbolag.
- 4 Beloppet inkluderar vinster/förluster där tillgångar borttagits ur balansräkningen då väsentligen all risk har överförts till extern motpart, där överförda poster om 266 Mkr (177) är relaterade till försäljning av kundfinansieringsfordringar och 99 Mkr (91) 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 48 Mkr (-8). »Läs mer i Not 5 Andelar i joint ventures, intresseföretag och övriga aktier och andelar.
- 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 900 Mkr (-606) redovisats som övriga finansiella intäkter och kostnader. »Läs mer i Not 9 Övriga finansiella intäkter och kostnader.
- 8 Räntekostnader rapporterade i finansnettot hänförliga till pensioner om 219 Mkr (294) ingår ej i ovanstående tabell.

»Läs mer i Not 4 Mål och policy med avseende på finansiell risk.

30:3

31

Förändringar i Volvokoncernens finansiella rapportering 2021

UD Trucks

Den 1 april 2021 avyttrade Volvokoncernen UD Trucks. I sektionen för Lastbilar presenteras vissa poster av intresse exklusive UD Trucks för att underlätta jämförbarheten av Volvokoncernens finansiella resultat mellan perioderna. UD Trucks nettoförsäljning, vissa resultatposter av intresse,

nettoorderingång och leveranser för det första kvartalet 2021 och helåret 2020 när UD Trucks var del av Volvokoncernen presenteras således nedan i jämförelsesyfte. UD Trucks hade en marginellt positiv påverkan på Volvokoncernens justerade rörelseresultat.

| Nettoomsättning, Mkr | Första kvartalet 2021 | Helår 2020 |
|------------------------------|-----------------------|---------------|
| Europa | 4 | 14 |
| Nordamerika | 27 | 97 |
| Sydamerika | 42 | 116 |
| Asien | 4.751 | 20.218 |
| Afrika och Oceanien | 613 | 2.259 |
| Total nettoomsättning | 5.438 | 22.703 |
| Varav | | |
| Fordon | 3.346 | 13.855 |
| Service | 2.092 | 8.848 |

| Vissa resultatposter av intresse, Mkr | Första kvartalet 2021 | Helår 2020 |
|---------------------------------------|-----------------------|------------|
| Forsknings- och utvecklingskostnader | -242 | -1.102 |
| Försäljningskostnader | -793 | -3.642 |
| Administrationskostnader | -87 | -257 |

| Nettoorderingång, Antal lastbilar | Första kvartalet 2021 | Helår 2020 |
|-----------------------------------|-----------------------|---------------|
| Europa | - | - |
| Nordamerika | 33 | 63 |
| Sydamerika | 83 | 374 |
| Asien | 3.556 | 11.979 |
| Afrika och Oceanien | 1.345 | 3.668 |
| Total orderingång | 5.017 | 16.084 |
| Varav | | |
| Tunga lastbilar (>16 ton) | 3.885 | 12.365 |
| Medeltunga lastbilar (7-16 ton) | 874 | 3.080 |
| Lätta lastbilar (<7 ton) | 258 | 639 |

| Leveranser, Antal lastbilar | Första kvartalet 2021 | Helår 2020 |
|---------------------------------|-----------------------|---------------|
| Europa | - | - |
| Nordamerika | 16 | 37 |
| Sydamerika | 109 | 244 |
| Asien | 3.028 | 12.424 |
| Afrika och Oceanien | 841 | 2.753 |
| Totala leveranser | 3.994 | 15.458 |
| Varav | | |
| Tunga lastbilar (>16 ton) | 3.005 | 12.181 |
| Medeltunga lastbilar (7-16 ton) | 771 | 2.695 |
| Lätta lastbilar (<7 ton) | 218 | 582 |

Nova Bus

Den 1 oktober 2021 omorganiserade Volvokoncernen sin bussverksamhet varigenom Nova Bus har flyttats från segmentet Bussar till segmentet Koncernfunktioner och övrigt. För att underlätta jämförbarheten mellan perioderna har de finansiella rapporterna för 2020 och 2021 av segmen-

ten Bussar och Koncernfunktioner och övrigt omräknats. Således presenteras nettoomsättning, rörelseresultat, leveranser och övrig segmentsinformation för 2020 nedan för jämförelsesyfte. Omorganisationen har inte påverkat de totala beloppen för Industriverksamheten och Volvokoncernen.

| Mkr | Bussar | | | Koncernfunktioner och övrigt inkl. elimineringar | | |
|--|-------------------------------|---------------|----------------------------|---|--------------|----------------------------|
| | Tidigare redovisat 2020 | Omräkning | Efter omräkning 2020 | Tidigare redovisat 2020 | Omräkning | Efter omräkning 2020 |
| Nettoomsättning, externa kunder | 18.955 | -4.890 | 14.066 | 6.983 | 4.890 | 11.872 |
| Nettoomsättning, internt | 836 | -190 | 646 | -1.908 | 190 | -1.719 |
| Nettoomsättning | 19.791 | -5.079 | 14.712 | 5.074 | 5.079 | 10.154 |
| Kostnader | -20.320 | 5.073 | -15.247 | -5.384 | -5.073 | -10.458 |
| Resultat från andelar i joint ventures och intressebolag | 6 | - | 6 | 1 | - | 1 |
| Rörelseresultat | -522 | -7 | -529 | -309 | 7 | -303 |
| Justeringar ¹ | -77 | - | -77 | 1.059 | - | 1.059 |
| Justerat rörelseresultat | -445 | -7 | -452 | -1.370 | 7 | -1.363 |
| Rörelsemarginal, % | -2,6 | -0,1 | -3,6 | - | - | - |
| Justerad rörelsemarginal, % | -2,2 | -0,1 | -3,1 | - | - | - |
| Övrig segmentsinformation | | | | | | |
| Avskrivningar och nedskrivningar | -801 | 37 | -764 | 2.874 | -37 | 2.837 |
| Omstruktureringskostnader | -140 | - | -140 | -72 | - | -72 |
| Intäkter/förluster från avyttringar | -31 | - | -31 | 4 | - | 4 |
| Investeringar i im-/materiella anläggningstillgångar | 431 | -81 | 350 | 334 | 81 | 415 |
| Andelar i joint ventures och intressebolag | 77 | - | 77 | 765 | - | 765 |
| Tillgångar som innehas för försäljning | - | - | - | 29.362 | - | 29.362 |
| Skulder som innehas för försäljning | - | - | - | -6.638 | - | -6.638 |

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

31:2

| Uppdelning av intäkter | Bussar | | | Koncernfunktioner och övrigt inkl. elimineringar | | |
|--|-------------------------|---------------|----------------------|--|--------------|----------------------|
| | Tidigare redovisat 2020 | Omräkning | Efter omräkning 2020 | Tidigare redovisat 2020 | Omräkning | Efter omräkning 2020 |
| Mkr | | | | | | |
| Nettoomsättning per produktgrupp | | | | | | |
| Fordon | 16.072 | -4.278 | 11.794 | 2.912 | 4.278 | 7.190 |
| Service | 3.720 | -801 | 2.919 | 2.163 | 801 | 2.964 |
| Nettoomsättning | 19.791 | -5.079 | 14.712 | 5.074 | 5.079 | 10.154 |
| Nettoomsättning per geografisk region | | | | | | |
| Europa | 5.765 | - | 5.765 | 3.309 | - | 3.309 |
| Nordamerika | 8.302 | -5.079 | 3.223 | 580 | 5.079 | 5.659 |
| Sydamerika | 1.793 | - | 1.793 | -79 | - | -79 |
| Asien | 2.397 | - | 2.397 | 927 | - | 927 |
| Afrika och Oceanien | 1.535 | - | 1.535 | 338 | - | 338 |
| Nettoomsättning | 19.791 | -5.079 | 14.712 | 5.074 | 5.079 | 10.154 |
| Tidpunkt för intäktsredovisning | | | | | | |
| Intäktsredovisning av fordon och service vid leverans | 19.214 | -5.065 | 14.150 | 2.378 | 5.065 | 7.442 |
| Intäktsredovisning av fordon och service över kontraktperioden | 577 | -15 | 563 | 2.696 | 15 | 2.711 |
| Nettoomsättning | 19.791 | -5.079 | 14.712 | 5.074 | 5.079 | 10.154 |

31:3

| Leveranser per marknad | Bussar | | |
|--------------------------|-------------------------|-------------|----------------------|
| | Tidigare redovisat 2020 | Omräkning | Efter omräkning 2020 |
| Antal bussar | | | |
| Europa | 1.565 | - | 1.565 |
| Nordamerika | 1.644 | -790 | 854 |
| Sydamerika | 1.152 | - | 1.152 |
| Asien | 1.097 | - | 1.097 |
| Afrika och Oceanien | 757 | - | 757 |
| Totala leveranser | 6.215 | -790 | 5.425 |
| Varav | | | |
| Helelektriska | 227 | -4 | 223 |
| Hybrider | 473 | -390 | 83 |

31:4

Moderbolaget

| NOT | SIDA |
|--|------|
| 1 Redovisningsprinciper | 145 |
| 2 Intäkter samt inköp och försäljning mellan koncernföretag | 145 |
| 3 Administrationskostnader | 145 |
| 4 Övriga rörelseintäkter och kostnader | 146 |
| 5 Resultat från aktier och andelar i koncernföretag | 146 |
| 6 Resultat från innehav i joint ventures och intresseföretag | 146 |
| 7 Resultat från övriga aktier och andelar | 146 |
| 8 Räntekostnader och liknande resultatposter | 146 |
| 9 Övriga finansiella intäkter och kostnader | 146 |
| 10 Bokslutsdispositioner | 146 |
| 11 Inkomstskatter | 147 |
| 12 Immateriella och materiella anläggningstillgångar | 147 |
| 13 Aktier och andelar | 148 |
| 14 Övriga långfristiga fordringar | 150 |
| 15 Övriga fordringar | 150 |
| 16 Obeskattade reserver | 150 |
| 17 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser | 150 |
| 18 Övriga avsättningar | 151 |
| 19 Långfristiga skulder | 151 |
| 20 Övriga skulder | 151 |
| 21 Eventualförpliktelser | 151 |
| 22 Kassaflöde | 151 |

Moderbolaget AB Volvo

Organisationsnummer 556012-5790

Beloppen inom parentes anger 2020 års värden.

Förvaltningsberättelse

AB Volvo är moderbolag i Volvokoncernen och har sitt huvudkontor i Göteborg, Sverige. Verksamheten omfattar koncernens huvudkontor med tillhörande staber samt vissa koncerngemensamma funktioner.

I resultat från aktier och andelar i koncernföretag ingår utdelningar med 48.654 Mkr (1.128).

Bokfört värde av aktier och andelar i koncernföretag uppgick till 67.683 Mkr (71.857), varav 66.720 Mkr (70.554) avsåg aktier i helägda dotterföretag. Dotterföretagens motsvarande egna kapital (inklusive kapitalandel i obeskattade reserver men exklusive innehav utan bestämmande inflytande) uppgick till 129.512 Mkr (144.701).

Andelar i joint ventures och intresseföretag uppgick till 8.938 Mkr (8.938). I koncernbokslutet redovisas dessa innehav enligt kapitalandelsmetoden. De delar av joint ventures och intresseföretagens egna kapital som motsvarar AB Volvos ägarandel var 11.150 Mkr (10.177).

Finansiell nettoskuld uppgick till 42.877 Mkr (7.565).

Eget riskbärande kapital (eget kapital med tillägg av obeskattade reserver) uppgick till 81.210 Mkr (74.700) eller 60% (90) av balansomslutningen.

| Resultaträkning | | | |
|--|----------|---------------|---------------|
| Mkr | | 2021 | 2020 |
| Nettoomsättning | Not 2 | 266 | 327 |
| Kostnad för sålda tjänster | Not 2 | -485 | -327 |
| Bruttoresultat | | -219 | 0 |
| Administrationskostnader | Not 2, 3 | -1.329 | -1.185 |
| Övriga rörelseintäkter och kostnader | Not 4 | 101 | 128 |
| Rörelseresultat | | -1.447 | -1.057 |
| Resultat från aktier och andelar i koncernföretag | Not 5 | 44.931 | 413 |
| Resultat från innehav i joint ventures och intresseföretag | Not 6 | 787 | 1.058 |
| Resultat från övriga aktier och andelar | Not 7 | -1 | -1 |
| Ränteintäkter och liknande resultatposter | | 1 | 0 |
| Räntekostnader och liknande resultatposter | Not 8 | -546 | -587 |
| Övriga finansiella intäkter och kostnader | Not 9 | -17 | -19 |
| Resultat efter finansiella poster | | 43.708 | -193 |
| Bokslutsdispositioner | Not 10 | 15.813 | 1.020 |
| Inkomstskatter | Not 11 | -3.190 | 653 |
| Periodens resultat | | 56.331 | 1.480 |
| Övrigt totalresultat | | | |
| Periodens resultat | | 56.331 | 1.480 |
| Övrigt totalresultat, netto efter inkomstskatter | | - | - |
| Periodens totalresultat | | 56.331 | 1.480 |

| Balansräkning | | | |
|---|--------|--------------------|---------------|
| Mkr | | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 |
| Tillgångar | | | |
| Anläggningstillgångar | | | |
| Materiella anläggningstillgångar | Not 12 | 7 | 7 |
| <i>Finansiella anläggningstillgångar</i> | | | |
| Aktier och andelar i koncernföretag | Not 13 | 67.683 | 71.857 |
| Andelar i joint ventures och intresseföretag | Not 13 | 8.946 | 8.946 |
| Övriga aktier och andelar | Not 13 | 1 | 1 |
| Övriga långfristiga fordringar | Not 14 | 487 | – |
| Uppskjutna skattefordringar | Not 11 | 242 | 298 |
| Summa anläggningstillgångar | | 77.366 | 81.109 |
| Omsättningstillgångar | | | |
| <i>Kortfristiga fordringar</i> | | | |
| Kortfristiga fordringar hos koncernföretag | | 56.546 | 1.735 |
| Övriga fordringar | Not 15 | 1.235 | 85 |
| Summa omsättningstillgångar | | 57.781 | 1.820 |
| Summa tillgångar | | 135.147 | 82.929 |
| Eget kapital och skulder | | | |
| Eget kapital | | | |
| <i>Bundet eget kapital</i> | | | |
| Aktiekapital | | 2.562 | 2.562 |
| Reservfond | | 7.337 | 7.337 |
| <i>Fritt eget kapital</i> | | | |
| Fria fonder | | 390 | 390 |
| Balanserade vinstmedel | | 4.590 | 52.930 |
| Periodens resultat | | 56.331 | 1.480 |
| Summa eget kapital | | 71.210 | 64.699 |
| Obeskattade reserver | Not 16 | 10.000 | 10.000 |
| <i>Avsättningar</i> | | | |
| Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser | Not 17 | 275 | 268 |
| Övriga avsättningar | Not 18 | – | 3 |
| Summa avsättningar | | 275 | 271 |
| <i>Långfristiga skulder</i> | | | |
| Skulder till koncernföretag | Not 19 | 5.739 | 5.589 |
| Övriga skulder | | 6 | 6 |
| Summa långfristiga skulder | | 5.745 | 5.595 |
| <i>Kortfristiga skulder</i> | | | |
| Leverantörsskulder | | 133 | 87 |
| Övriga skulder till koncernföretag | | 45.414 | 1.789 |
| Skatteskuld | | 1.836 | 1 |
| Övriga skulder | Not 20 | 534 | 487 |
| Summa kortfristiga skulder | | 47.917 | 2.364 |
| Summa eget kapital och skulder | | 135.147 | 82.929 |

| Kassaflödesanalys | | | |
|--|-----------|---------------|---------------|
| Mkr | | 2021 | 2020 |
| Den löpande verksamheten | | | |
| Rörelseresultat | | -1.447 | -1.057 |
| Avskrivningar | | 0 | 0 |
| Övriga ej kassapåverkande poster | Not 22 | 69 | -45 |
| Total förändring i rörelsekapital varav | | 625 | -105 |
| <i>Förändring i kundfordringar</i> | | 14 | -107 |
| <i>Förändring i leverantörsskulder</i> | | 55 | 134 |
| <i>Övriga förändringar i rörelsekapital</i> | | 556 | -132 |
| Erhållna räntor och liknande poster | | 1 | 0 |
| Erlagda räntor och liknande poster | | -546 | -597 |
| Övriga finansiella poster | | -16 | -23 |
| Erhållna utdelningar från koncernföretag | Not 5 | 15.933 | 1.127 |
| Erhållna utdelningar från joint ventures och intresseföretag | Not 6 | 1.213 | 876 |
| Erhållna koncernbidrag | | 1.020 | 25.792 |
| Betalda inkomstskatter | | -2.261 | -1.108 |
| Kassaflöde från den löpande verksamheten | | 14.591 | 24.860 |
| Investeringsverksamheten | | | |
| Investeringar i im-/materiella anläggningstillgångar | Not 12 | - | - |
| Försäljning av im-/materiella anläggningstillgångar | Not 12 | 0 | 0 |
| Förvärv av aktier i koncernföretag | Not 13 | -4.580 | -300 |
| Avyttring av aktier i koncernföretag | Not 5, 13 | 4.504 | - |
| Förvärv av aktier och andelar i övriga företag | Not 13 | -1 | -125 |
| Avyttringar av aktier och andelar i övriga företag | Not 13 | - | 176 |
| Räntebärande fordringar | Not 14 | -150 | - |
| Kassaflöde efter nettoinvesteringar | | 14.364 | 24.611 |
| Finansieringsverksamheten | | | |
| Nya lån | Not 22 | 35.456 | - |
| Återbetalning av lån | Not 22 | - | -24.611 |
| Utdelning till AB Volvos aktieägare | | -49.820 | - |
| Övrigt | | 0 | - |
| Förändring av likvida medel | | 0 | 0 |
| Likvida medel vid årets början | | - | - |
| Likvida medel vid årets slut | | - | - |

| Förändringar i eget kapital | | | | | | |
|--|---------------------|--------------|--------------------|------------------------|---------------|---------------------|
| Mkr | Bundet eget kapital | | Fritt eget kapital | | | Totalt eget kapital |
| | Aktiekapital | Reservfond | Överkursfond | Balanserade vinstmedel | Totalt | |
| Enligt balansräkning 31 december 2019 | 2.554 | 7.337 | 390 | 52.938 | 53.328 | 63.219 |
| Periodens resultat | – | – | – | 1.480 | 1.480 | 1.480 |
| <i>Övrigt totalresultat</i> | | | | | | |
| Övrigt totalresultat | – | – | – | – | – | – |
| Periodens totalresultat | – | – | – | 1.480 | 1.480 | 1.480 |
| <i>Transaktioner med aktieägare</i> | | | | | | |
| 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 |
| Periodens resultat | – | – | – | 56.331 | 56.331 | 56.331 |
| <i>Övrigt totalresultat</i> | | | | | | |
| Övrigt totalresultat | – | – | – | – | – | – |
| Periodens totalresultat | – | – | – | 56.331 | 56.331 | 56.331 |
| <i>Transaktioner med aktieägare</i> | | | | | | |
| Utdelning till AB Volvos aktieägare | – | – | – | –49.819 | –49.819 | –49.819 |
| Aktierelaterade ersättningar | – | – | – | –1 | –1 | –1 |
| Transaktioner med aktieägare | – | – | – | –49.820 | –49.820 | –49.820 |
| Enligt balansräkning 31 december 2021 | 2.562 | 7.337 | 390 | 60.921 | 61.311 | 71.210 |

» Läs mer i koncernens Not 19 Eget kapital och antal aktier om moderbolagets aktiekapital.

Noter till de finansiella rapporterna

Beloppen inom parentes anger 2020 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 2021, har inte haft någon påverkan på moderbolaget.

Det finns inga tillkännagivna ändringar i RFR 2 som gäller för räkenskapsår som börjar den 1 januari 2022 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 redovisas som finansiella tillgångar och resultatet redovisas inom resultatet från finansiella poster.

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 eventalförpliktelser.

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 tryggnad av pensionsutfästelse mm ("tryggnadslagen") 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 pensionskulden 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 266 Mkr (327) och avser i huvudsak försäljning av tjänster till koncernföretag 238 Mkr (288). 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 322 Mkr (232).

3 Administrationskostnader

Personal

Löner och ersättningar uppgick till 478 Mkr (418), sociala kostnader till 139 Mkr (120) och pensionskostnader till 143 Mkr (210). Under 2020 erhöles statliga stöd om 23 Mkr till följd av den extraordinära situation som uppstod på grund av covid-19. Av dessa har 6 Mkr återbetalats till myndigheterna i Sverige under 2021. Inga statliga stöd har mottagits under 2021. Pensionskostnader om 14 Mkr (10) avsåg styrelse och VD. Moderbolaget har utestående pensionsförpliktelser om 5 Mkr (1) till dessa. Antalet anställda var vid årets slut 284 personer (289).

» **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 | 2021 | 2020 |
|---|-----------|-----------|
| Deloitte AB | | |
| – Revisionsuppdraget | 17 | 17 |
| – Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget | 9 | 3 |
| – Övriga tjänster | 0 | 0 |
| Summa | 26 | 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 royaltyintäkter med 107 Mkr (202), nedskrivningar av fordringar med 0 Mkr (33) och lämnade gåvor, bidrag samt kostnader för Volvos vinstdelningsprogram med 9 Mkr (14).

5 Resultat från aktier och andelar i koncernföretag

| Resultat från aktier och andelar i koncernföretag | 2021 | 2020 |
|---|---------------|--------------|
| Erhållen utdelning | | |
| Volvo Autonomous Solutions AB, Sverige | 21.176 | - |
| Volvo Construction Equipment AB, Sverige | 5.779 | - |
| Volvo Treasury AB, Sverige | 5.000 | - |
| Volvo China Investment Co., Kina | 3.064 | 394 |
| VNA Holding Inc., USA | 2.678 | - |
| Volvo Lastvagnar AB, Sverige | 2.550 | - |
| Volvo Powertrain AB, Sverige | 1.800 | - |
| Volvo Investment AB, Sverige | 1.700 | - |
| JSC Volvo Vostok, Ryssland | 1.308 | 214 |
| AB Volvo Penta, Sverige | 1.030 | - |
| Volvo Information Technology AB, Sverige | 1.000 | - |
| Volvo Group Venture Capital AB, Sverige | 650 | - |
| Volvo Financial Services AB, Sverige | 500 | - |
| Volvo Group Italia Spa, Italien | 132 | 243 |
| Volvo Group UK Ltd., Storbritannien | 109 | - |
| Volvo Malaysia Sdn Bhd, Malaysia | 80 | 63 |
| Volvo Group Insurance Försäkrings AB, Sverige | 75 | - |
| Volvo Danmark A/S, Danmark | 20 | - |
| Volvo Information Technology GB Ltd., Storbritannien | 3 | - |
| Volvo Automotive Finance (China) Ltd., Kina | - | 196 |
| Volvo Norge AS, Norge | - | 18 |
| Delsumma | 48.654 | 1.128 |
| Nedskrivning av aktier | | |
| Volvo Equipamentos de Construção Latin America, Brasilien | - | -490 |
| Volvo Italia Spa, Italien | - | -225 |
| Delsumma | - | -715 |
| Återföring nedskrivning av aktier | | |
| UD Trucks Corporation, Japan | 1.260 | - |
| Delsumma | 1.260 | - |
| Resultat vid avyttring aktier | | |
| UD Trucks Corporation, Japan | -4.980 | - |
| Volvo Logistic UK Ltd, Storbritannien | 0 | - |
| Volvo Information Technology GB Ltd., Storbritannien | -3 | - |
| Delsumma | -4.983 | - |
| Resultat från aktier och andelar i koncernföretag | 44.931 | 413 |

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 767 Mkr (1.058) och från VE Commercial Vehicles Ltd. med 20 Mkr (-).

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, 546 Mkr (587), avsåg 546 Mkr (587) 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 15.813 Mkr (1.020) och återföring av överavskrivningar till 0 Mkr (0).

11 Inkomstskatter

Inkomstskatter fördelades enligt följande:

| Inkomstskatter | 2021 | 2020 |
|---|---------------|------------|
| Aktuell skatt för perioden | -3.078 | -111 |
| Justering av aktuella skatter för tidigare perioder | -56 | 673 |
| Uppskjuten skatt | -56 | 91 |
| RR Summa inkomstskatter | -3.190 | 653 |

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 realiserats eller skulden regleras. De främsta orsakerna till skillnaden mellan skatt enligt gällande skattesats 20,6% (21,4) och redovisad inkomstskatt för perioden framgår av tabell 11:2:

| Inkomstskatter för perioden | 2021 | 2020 |
|---|---------------|------------|
| Resultat före skatt | 59.521 | 827 |
| Inkomstskatt enligt gällande skattesats | -12.261 | -177 |
| Realisationsvinster/ förluster | -1.072 | 0 |
| Skattefria utdelningar | 10.185 | 468 |
| Skatteeffekt på grund av förändrad skattesats | 0 | -3 |
| Ej skattepliktiga omvärderingar av aktieinnehav | 0 | 2 |
| Övriga ej avdragsgilla kostnader | -14 | -210 |
| Övriga ej skattepliktiga intäkter | 281 | 0 |
| Justering av aktuell skatt för tidigare perioder | -56 | 673 |
| Utländsk källskatt | -259 | -93 |
| Justering av uppskjuten skatt för tidigare perioder | -4 | 4 |
| Aktuell skatt på schablonintäkt | 10 | -11 |
| Periodens inkomstskatt | -3.190 | 653 |

11:2

| Specifikation av uppskjutna skattefordringar | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 |
|--|-------------|-------------|
| Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelse | 242 | 298 |
| BR Uppskjutna skattefordringar | 242 | 298 |

11:3

12 Immateriella och materiella anläggningstillgångar

| Immateriella anläggningstillgångar, anskaffningsvärde | Övriga immateriella tillgångar | Summa immateriella anläggningstillgångar |
|---|--------------------------------|--|
| Ingående balans 2020 | 116 | 116 |
| Anskaffningsvärde per 2020-12-31 | 116 | 116 |
| Anskaffningsvärde per 2021-12-31 | 116 | 116 |

| Immateriella anläggningstillgångar, ackumulerade avskrivningar | Övriga immateriella tillgångar | Summa immateriella anläggningstillgångar |
|--|--------------------------------|--|
| Ingående balans 2020 | 116 | 116 |
| Ackumulerade avskrivningar per 2020-12-31 | 116 | 116 |
| Ackumulerade avskrivningar per 2021-12-31 | 116 | 116 |

| | | |
|--|----------|----------|
| BR Nettovärde enligt balansräkning per den 31 december 2020¹ | - | - |
|--|----------|----------|

| | | |
|--|----------|----------|
| BR Nettovärde enligt balansräkning per den 31 december 2021¹ | - | - |
|--|----------|----------|

| Materiella anläggningstillgångar, anskaffningsvärde | Maskiner och inventarier | Summa materiella anläggningstillgångar |
|---|--------------------------|--|
| Ingående balans 2020 | 17 | 17 |
| Försäljningar/utrangeringar | -1 | -1 |
| Anskaffningsvärde per 2020-12-31 | 16 | 16 |
| Försäljningar/utrangeringar | -1 | -1 |
| Anskaffningsvärde per 2021-12-31 | 15 | 15 |

| Materiella anläggningstillgångar, ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar | Maskiner och inventarier | Summa materiella anläggningstillgångar |
|---|--------------------------|--|
| Ingående balans 2020 | 10 | 10 |
| Avskrivningar | 0 | 0 |
| Försäljning/utrangeringar | -1 | -1 |
| Ackumulerade avskrivningar per 2020-12-31 | 9 | 9 |
| Avskrivningar | 0 | 0 |
| Försäljning/utrangeringar | -1 | -1 |
| Ackumulerade avskrivningar per 2021-12-31 | 8 | 8 |
| BR Nettovärde enligt balansräkning per den 31 december 2020¹ | 7 | 7 |
| BR Nettovärde enligt balansräkning per den 31 december 2021¹ | 7 | 7 |

¹ Anskaffningsvärde minus ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar.

12:1

13 Aktier och andelar

Aktier och andelar i koncernföretag

Under 2021 har investering i Volvo Fuel Cell Holding AB gjorts med 3.000 Mkr och i Volvo Energy AB inklusive ett aktieägartillskott med 200 Mkr. Aktieägartillskott har utbetalts till Volvo Investment AB med 1.380 Mkr. Aktier i UD Trucks har sålts till ett redovisat värde av 8.928 Mkr. Aktier i Volvo Equipamentos de Construcao Latin America har erhållits i form av utdelning från Volvo Autonomous Solutions AB med 176 Mkr. Hela innehavet i Volvo Equipamentos de Construcao Latin America har överförs till Volvo Construction Equipment AB i form av aktieägartillskott med 516 Mkr.

Under 2020 betalades aktieägartillskott till Volvo Logistics AB med 300 Mkr. Nedskrivning av innehav i Volvo Equipamentos de Construcao Latin America gjordes med 490 Mkr och i Volvo Italia Spa med 225 Mkr.

Andelar av joint ventures och intresseföretag

Under 2021 har det inte funnits några transaktioner som har påverkat värdet av andelar i joint ventures och intressebolag.

Under 2020 gjordes investering med 50% av andelarna i World of Volvo AB med 125 Mkr. Investeringen klassificerades som ett joint venture tillsammans med Volvo Car Corporation. Andelen med 50% ägarandel i Blue Chip Jet II HB avyttrades med 176 Mkr.

Övriga aktier och andelar

Det har inte funnits några transaktioner som väsentligt har påverkat värdet av övriga aktier och andelar under 2021 eller 2020.

Förändringar av AB Volvos innehav av aktier och andelar

| | Koncernföretag | | Joint ventures och intresseföretag | | Övriga aktier och andelar | |
|--|----------------|---------------|------------------------------------|--------------|---------------------------|----------|
| | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 |
| Ingående balans | 71.857 | 72.272 | 8.946 | 8.997 | 1 | 1 |
| Förvärv/nyteckningar | 3.176 | – | – | 125 | – | – |
| Avyttringar/Inlösen av aktier | –11.196 | – | – | –176 | – | – |
| Aktieägartillskott | 2.096 | 300 | – | – | 1 | 1 |
| Nedskrivningar aktier och andelar | – | –715 | – | – | –1 | –1 |
| Återföring nedskrivning av aktier och andelar | 1.750 | – | – | – | – | – |
| BR Enligt balansräkning den 31 december | 67.683 | 71.857 | 8.946 | 8.946 | 1 | 1 |

13:1

Innehav av andelar i joint ventures, intresseföretag och övriga aktier och andelar

| | Organisationsnummer | 31 dec 2021 | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 |
|---|---------------------|-----------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| | | Procentuellt innehav ¹ | Redovisat värde ² | 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 |
| World of Volvo AB, Sverige ⁴ | 559233-9849 | 50,0 | 125 | 125 |
| Övriga bolag | – | – | 9 | 9 |
| Summa redovisat värde, joint ventures, intresseföretag och övriga aktier och andelar | | | 8.947 | 8.947 |

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 279 (285) legala enheter. De direkt ägda enheterna är specificerade i nedanstående tabell.

| Innehav av andelar i koncernföretag | Organisations-nummer | 31 dec 2021 | | 31 dec 2020 |
|--|----------------------|-----------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| | | Procentuellt innehav ¹ | Redovisat värde ² | Redovisat värde ² |
| Volvo Lastvagnar AB, Sverige | 556013-9700 | 100 | 8.711 | 8.711 |
| Volvo Autonomous Solutions AB, Sverige | 556539-9853 | 100 | 8.134 | 8.134 |
| UD Trucks Corporation, Japan | – | – | – | 8.928 |
| Volvo Bussar AB, Sverige | 556197-3826 | 100 | 3.033 | 3.033 |
| Volvo Construction Equipment AB, Sverige | 556021-9338 | 100 | 8.076 | 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 |
| Volvo Investment AB, Sverige | 556519-4494 | 100 | 4.268 | 2.888 |
| Volvo Lastvagnar Sverige AB, Sverige | 556531-8572 | 100 | 2.355 | 2.355 |
| Volvo Fuel Cell Holding AB, Sverige | 559275-6729 | 100 | 3.000 | – |
| 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 Finanziari 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 Group Italia Spa, Italien ⁶ | – | 65 | 335 | 335 |
| Volvo Logistics AB, Sverige | 556197-9732 | 100 | 385 | 385 |
| Volvo Information Technology GB Ltd., Storbritannien | – | – | – | 3 |
| VFS Latvia SIA, Lettland | – | 100 | 9 | 9 |
| VFS Int Romania Leasing Operational, Rumänien | – | 100 | 2 | 2 |
| Volvo Equipamentos de Construção, Latin America, Brasilien | – | – | – | 340 |
| Volvo Energy AB, Sverige | 559285-4169 | 100 | 200 | – |
| Övriga bolag | – | – | 0 | 0 |
| Summa redovisat värde, koncernföretag⁷ | | | 67.683 | 71.857 |

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 Group 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, Volvo Bussar AB, AB Volvo Penta och AB Volvo äger tillsammans 100%.

7 AB Volvos andel av dotterföretagens egna kapital (inklusive kapitaldel i obeskattade reserver) utgjorde 129.512 Mkr (144.701).

14 Övriga långfristiga fordringar

| | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 |
|--|----------------|----------------|
| Övriga icke räntebärande fordringar | 337 | – |
| Övriga räntebärande fordringar | 150 | – |
| BR Summa övriga långfristiga fordringar | 487 | – |

14:1

Övriga icke räntebärande fordringar inkluderar ett belopp på 337 Mkr (–) och avser en tilläggsköpeskilling kopplat till avyttringen av UD Trucks.

» Läs mer i koncernens Not 3 Förvärv och avyttringar av verksamheter om avyttringen av UD Trucks.

15 Övriga fordringar

| | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 |
|--|----------------|----------------|
| Kundfordringar | 5 | 14 |
| Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter | 172 | 20 |
| Övriga fordringar | 1.058 | 51 |
| BR Summa övriga fordringar | 1.235 | 85 |

15:1

Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter inkluderar ett belopp på 144 Mkr (–) och avser en tilläggsköpeskilling kopplat till avyttringen av UD Trucks.

Det finns ingen reserv för osäkra fordringar vid årets utgång. Verkligt värde bedöms inte avvika från redovisat värde.

16 Obeskattade reserver

| | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 |
|--------------------------------------|----------------|----------------|
| Periodiseringsfond | 10.000 | 10.000 |
| Accumulerade överavskrivningar: | | |
| Maskiner och inventarier | – | 0 |
| BR Summa obeskattade reserver | 10.000 | 10.000 |

16:1

17 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 pensionsersättning. Avgiftsbestämda planer kostnadsförs under den period den anställde utför sina tjänster.

Förmånsbestämda planer, där bolagets åtagande är att erlagga förutbestämda ersättningar till den anställde vid eller efter pensionering. Dessa planer tryggs 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 aktuella 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 –0,1% (0,3) för övriga pensionskulder. Årliga förräntningsantaganden samt dödlighetsantaganden fastställs av PRI för ITP2 respektive Finansinspektionen för övriga pensionskulder.

Volvo Pensionsstiftelse bildades 1996 för tryggnad 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 2020 | 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 |
| Kostnader för tjänstgöring | 24 | 20 | 44 |
| Räntekostnad | 29 | 0 | 29 |
| Utbetalda ersättningar | –25 | –13 | –38 |
| Förpliktelser, 31 december 2021 | 759 | 275 | 1.034 |

17:1

Förvaltningstillgångarnas verkliga värde i fonderade planer

| | |
|---|--------------|
| Förvaltningstillgångar, ingående balans 2020 | 931 |
| Verklig avkastning på förvaltningstillgångarna | 126 |
| Inbetalning och gottgörelse till/från stiftelsen | 0 |
| Förvaltningstillgångar, 31 december 2020 | 1.057 |
| Verklig avkastning på förvaltningstillgångarna | 153 |
| Inbetalning och gottgörelse till/från stiftelsen | 0 |
| Förvaltningstillgångar, 31 december 2021 | 1.210 |

17:2

20 Övriga skulder

| Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 |
|---|-------------|-------------|
| Förpliktelser ¹ | -1.034 | -999 |
| Förvaltningstillgångar | 1.210 | 1.057 |
| Överskott (+) / underskott (-) | 176 | 58 |
| Begränsning av tillgångsvärdet i enlighet med RFR2 (då förvaltningstillgångarna överstiger motsvarande kapitalvärde.) | -451 | -326 |
| BR Avsättningar netto, för pensioner och liknande förpliktelser² | -275 | -268 |

17:3

1 Kapitalvärdet för ITP2 uppgår till -746 Mkr (-714).

2 Pensionsförpliktelser netto, avseende ITP2 uppgår till 0 Mkr (0).

| Pensionskostnader | 2021 | 2020 |
|--|------------|------------|
| Kostnader för tjänstgöring | 44 | 46 |
| Räntekostnad ¹ | 29 | 29 |
| Ränteintäkt ¹ | -27 | 17 |
| Kostnad för förmånsbestämda pensionsplaner | 46 | 92 |
| Kostnad för avgiftsbestämda pensionsplaner | 44 | 62 |
| Särskild löneskatt / avkastningsskatt ² | 50 | 51 |
| Försäkringskostnad FPG | 3 | 5 |
| Redovisad pensionskostnad | 143 | 210 |

17:4

1 Ränteintäkter om netto 29 Mkr (17) redovisas i finansnettot.

2 Kostnad för särskild löneskatt/avkastningsskatt beräknas enligt skattelagstiftning och avsättning görs under kortfristiga skulder.

18 Övriga avsättningar

I övriga avsättningar ingår omstrukturingskostnader med - Mkr (3).

19 Långfristiga skulder

| Förfallostruktur | |
|--------------------------------------|--------------|
| 2023-2027 | 5.741 |
| 2028 eller senare | 4 |
| BR Summa långfristiga skulder | 5.745 |

19:1

| | 31 dec 2021 | 31 dec 2020 |
|--|-------------|-------------|
| Löner och källskatter | 324 | 282 |
| Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter | 204 | 191 |
| Övriga skulder | 6 | 14 |
| BR Summa övriga skulder | 534 | 487 |

20:1

Inga ställda säkerheter har lämnats för de kortfristiga skulderna.

21 Eventualförpliktelser

Eventualförpliktelserna uppgick den 31 december 2021 till 284.913 Mkr (278.457) och av dessa var 284.861 Mkr (278.410) lämnade för koncernföretag.

Garantier för kreditprogram ingår med belopp som motsvarar kreditramarna. Dessa uppgick till 272.306 Mkr (266.286) och hela beloppet lämnades till förmån för koncernföretag.

Vid utgången av året uppgick utnyttjat belopp till 135.841 Mkr (138.757), varav för koncernföretag 135.826 Mkr (138.743).

22 Kassaflöde

| Övriga ej kassapåverkande poster | 2021 | 2020 |
|--|-----------|------------|
| Resultat vid försäljning av aktier och andelar | 219 | - |
| Transferprisjusteringar, netto | -160 | -85 |
| Övriga förändringar | 10 | 40 |
| Totala övriga ej kassapåverkade poster | 69 | -45 |

22:1

| Nettoförändring av lån | Långfristiga skulder till koncernföretag | Kortfristiga skulder till koncernföretag |
|---------------------------------|--|--|
| | Lån Volvo Treasury AB | Lån/Koncernkonto Volvo Treasury AB |
| 31 december 2019 | 5.589 | 26.323 |
| Kassaflöde nya lån | - | - |
| Kassaflöde återbetalning av lån | - | -24.611 |
| Omklassificering | - | - |
| Övrigt | - | -4 |
| 31 december 2020 | 5.589 | 1.708 |
| Kassaflöde nya lån | 150 | 35.306 |
| Kassaflöde återbetalning av lån | - | - |
| Omklassificering | - | - |
| Övrigt | - | -1 |
| 31 december 2021 | 5.739 | 37.013 |

22:2

Hållbarhetsnoter

| | SIDA |
|---|------|
| Om rapporten | 152 |
| Påverkan, intressenter och väsentliga frågor | 153 |
| Klimat och miljö | 154 |
| Styrning, strategi möjligheter & risker | 154 |
| Riskhantering, nyckeltal och mål | 156 |
| TCFD-index | 157 |
| Energi och utsläpp | 158 |
| Avfall och vatten | 161 |
| Material med särskilda risker, lagefterlevnad | 161 |
| Biologisk mångfald | 162 |
| Hållbar finansiering | 162 |
| Upplysningar enligt EU:s Taxonomiförordning | 162 |
| Investeringar i forskning och utveckling | 163 |
| Anställda och utveckling Säkerhet | 164 |
| Anställning | 164 |
| Relationen mellan arbetstagare och ledning | 165 |
| Mångfald och lika möjligheter | 165 |
| Träning och utbildning | 166 |

| | SIDA |
|---|------|
| Säkerhet | 167 |
| Kundens hälsa och säkerhet | 167 |
| Arbetsmiljö | 168 |
| Mänskliga rättigheter | 170 |
| Styrning kring mänskliga rättigheter | 170 |
| Policy och väsentliga risker | 170 |
| Värdekedjerspektiv | 170 |
| Medvetenhet och åtgärdsmekanismer | 171 |
| Specifika rapporter | 172 |
| Ansvarfull försäljning | 174 |
| Leverantörer | 175 |
| Bedömning utifrån miljökriterier | 176 |
| Bedömning utifrån sociala kriterier | 176 |
| Program för hållbara mineraler | 176 |
| Affärsetik och lagefterlevnad | 177 |
| Efterlevnad, Antikorruption, Visselblåsning | 177 |
| Skatthantering, lobbyverksamhet | 178 |
| Organisationsprofil och rapporteringsmetoder | 178 |

Om rapporten

Dessa hållbarhetsnoter innefattar Volvokoncernens samlade hållbarhetsupplysningar. Eftersom många hållbarhetsfrågor är högst strategiska frågor och integrerade i affärsmodellen och verksamheten finns hållbarhetsupplysningar även i andra delar av rapporten, se nedan.

Styrning

Den övergripande styrningen av hållbarhetsrelaterade frågor finns med i bolagsstyrningsrapporten på sidorna 183 och 190.

Strategi och affärsmodell

Volvokoncernens strategi innefattar hållbarhetsprioriteringar och beskrivs på sidorna 10–43. Vår affärsmodell presenteras översiktligt på sidorna 18–25. Med affärsverksamhet i mer än 190 länder, varav många klassificeras som högriskländer när det gäller miljö, mänskliga rättigheter och/eller korruption, måste vi säkerställa att vi bedriver vår verksamhet på ett ansvarsfullt sätt. Miljö-mässiga, 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 policyer om konkurrens, mänskliga rättigheter, anti-korruption, exportkontroll, skatt och miljö, samt efterlevnadsprogram och ledningssystem för effektiv policy-spridning. 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. Framstående risker för Volvokoncernen, varav många är hållbarhetsrelaterade, rapporteras i det övergripande avsnittet Risker och osäkerhetsfaktorer, se sidorna 70–75. Dessa hållbarhetsnoter innehåller en mer detaljerad översikt över risker och riskbegränsande åtgärder, samt kompletterande information i de fall där hållbarhetsfrågan ännu inte kvalificeras som framstående från ett koncernövergripande perspektiv.

Nyckeltal

Nyckeltal avseende miljö, anställda och sociala faktorer, mänskliga rättigheter och affärsetik rapporteras inom ramen för varje fråga i Hållbarhetsnoterna.



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/asr2021. Detta omfattar:

- GRI-index, även tillgängligt på volvogroup.com/gri2021
- 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

Volvokoncernens strategiska ramverk för att driva hållbarhet och resultat kretsar kring klimat, resurser och människor och är knutna till mål och delmål i FN:s globala mål för hållbar utveckling. Hållbarhetsprioriteringarna är ett resultat av dialogen med ett nätverk av hållbarhets-specialister 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 2021 har den typen av frågor huvudsakligen kretsat kring klimat. Frågor har även diskuterats kring mänskliga rättigheter, hälsa och strategiska frågor kring medarbetare såsom mångfald och utbildning. Se mer om intressentgrupper, väsentliga frågor och rapportering på volvogroup.com/materiality. Prioritering inom rapportering tar även hänsyn till materiatetsbeskrivningar från externa källor, exempelvis SASB redovisningsstandarder, i syfte att bekräfta att relevanta områden innefattas i rapporten.

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 154–177.

Ytterligare frågor berörs översiktligt, men rapporteras inte helt enligt GRI. Det är exempelvis avfall, vatten, biologisk mångfald, material, lobbyverksamhet och skattehantering.

Väsentliga frågor och sammanfattning av huvudsaklig påverkan

| GRI-fråga | Kommentarer på huvudsaklig påverkan och avgränsningar |
|---|---|
| Ekonomiskt resultat | Risker och möjligheter är i huvudsak relaterade till omställningsaspekterna av kundbehov, utsläppsregler, teknikutveckling och knappa råvaror. |
| Energi och utsläpp | Med fokus på klimatförändringar och behovet av att ställa om till en ekonomi med låga koldioxidutsläpp, är minskad miljöpåverkan från kundernas användning av våra produkter en central drivkraft för verksamheten. 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. |
| 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 kompetens 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. |
| Antikorrupcion | Volvokoncernen fördömer alla former av korrupcion. Korrupcion snedvrider marknaden, stör den fria konkurrensen, bryter mot lagar och undergräver social utveckling. |

Klimat och miljö

STYRNING, STRATEGI, MÖJLIGHETER OCH RISKER

Koppling till Agenda 2030 och redovisningsstandarder



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
- TCFD:s rekommendationer

Volvoconcernen stödjer TCFD. Detta är andra gången som Volvoconcernen rapporterar enligt TCFD och rapporten innehåller concernens upplysningar om övergripande styrning, strategi och hantering av klimatrelaterade risker och möjligheter, inklusive relevanta klimatrelaterade nyckeltal och mål. Volvoconcernen ser att det fortfarande finns mer arbete att göra med att utveckla upplysningarna så att de följer alla 11 rekommendationer från TCFD och tar hänsyn till ny vägledning om mätmetoder, mål och omställningsplaner som publicerades i oktober 2021. Ett flertal klimatrelaterade aktiviteter och projekt är planerade för 2022 som vidare kommer bidra till att utveckla upplysningarna.

Styrning

Styrelsen för Volvo AB och bolagsledningen är ytterst ansvariga för översikten av Volvoconcernens klimatrelaterade risker och möjligheter och ansvarar för att sätta den strategiska inriktningen för concernen, vilket beskrivs i mer detalj på sidorna 180–195 i bolagsstyrningsrapporten.

Ett antal tvärfunktionella arbetsgrupper samlar och tar fram information som ska beaktas i det strategiska beslutsfattandet på styrelse- och ledningsnivå. Två sådana grupper med representanter från bolagsledningen har regelbundet träffats under året med fokus på concernens klimatmål respektive hållbarhetsupplysningar. Arbetet har bland annat omfattat att regelbundet granska concernens klimatrelaterade målsättningar samt rapportera till styrelsen och bolagsledningen om vilka framsteg som görs gentemot dessa mål.

Strategi

Volvoconcernen stödjer Parisavtalets målsättningar – att begränsa ökningen av den globala medeltemperaturen till väl under 2 °C jämfört med förindustriella nivåer och att ytterligare eftersträva att begränsa temperaturökningen till 1,5 °C. Volvoconcernen välkomnar klimatpakten från klimat-toppmötet i Glasgow COP26 i november 2021 där parterna bekräftade detta åtagande. Concernen är medveten om de utmaningar detta innebär

mot bakgrund av de senaste bedömningarna om att en ökning mellan 1,8 °C och 2,4 °C är mer sannolik, men har ändå åtagit sig att arbeta för högst 1,5 °C, i enlighet med SBTi Business Ambition och satt upp ambitiösa vetenskapligt baserade mål för även för Scope 3-utsläpp i sin strävan att nå nettonollutsläpp.

För att nå Parisavtalet ambitioner måste utsläppen minska snabbt inom alla samhällets huvudområden, däribland byggnader, industri, transport och energi, och det finns ett växande behov av produkter med lägre utsläpp av växthusgaser och av lösningar med teknik som ökar resurseffektiviteten i transportsektorn. Den pågående omställningen inom transportsektorn till ny teknik och nya tjänstebaserade affärsmodeller innebär väsentliga affärsmöjligheter liksom omställningsrisker för concernen. Det har därför varit viktigt för concernen att integrera klimatrelaterade risker och möjligheter i Volvoconcernens övergripande strategi samt affärs- och verksamhetsmodell.

Klimatrelaterade risker

Som en del av integrationen har Volvoconcernen genom concernens process för bedömning av företagsrisker (Enterprise Risk Management, ERM, se sidan 70) identifierat ett antal klimatrelaterade risker enligt vad som beskrivs nedan. Dessa kan delas in i två kategorier, klimatrelaterade omställningsrisker och fysiska klimatrisker. Klimatrelaterade omställningsrisker innefattar till exempel teknikrelaterade risker, reglering och legala risker, marknadsrisker och risker kopplat till anseende och rykte. Fysiska klimatrisker omfattar både akuta fysiska risker som extremväder, samt kroniska fysiska risker, till exempel sådana som uppstår genom förändrade vädermönster, högre genomsnittstemperaturer och stigande havsnivåer.

Klimatrelaterade omställningsrisker

Volvoconcernen har identifierat ett antal klimatrelaterade omställningsrisker, vilka är integrerade i concernens process för bedömning av företagsrisker. Omställningsrisker kan vara väsentliga för concernen på kort, medellång och lång sikt. Dessa risker, inklusive deras potentiella påverkan, beskrivs i mer detalj på sidorna 70–75 under följande riskkategorier:

- Lagstiftning, sidan 71
- Transformationsrisker, sidan 72
- Nya affärsmodeller, sidan 72
- Beroende av leverantörer och material med begränsad tillgång, sidan 72
- Klimatrisk, sidan 73

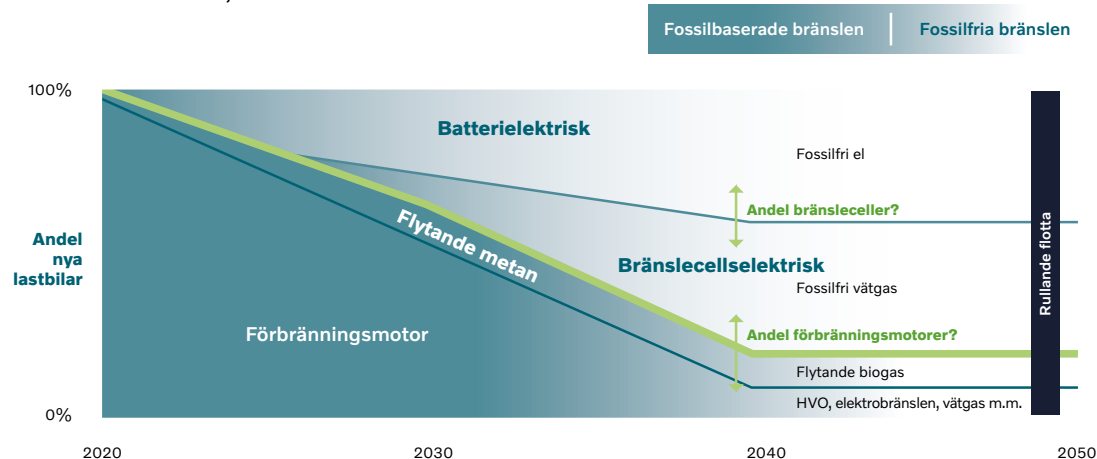
Fysiska risker

Baserat på huvudscenariot som tagits fram i concernens strategi – scenariot med 1,5 °C – är inte de fysiska riskerna identifierade som väsentliga på kort till medellång sikt. Klimatrelaterade akuta fysiska risker, som extremväder samt kroniska fysiska risker, kommer sannolikt att öka på längre sikt om den globala uppvärmningen avviker väsentligt från scenariot med 1,5 °C. Fysiska risker kommer att följas upp noga, granskas och rapporteras om de anses väsentliga ur ett koncernperspektiv.

Klimatrelaterade möjligheter för Volvoconcernen

Omställningen av transportsektorn utgör stora utmaningar för Volvoconcernen, men samtidigt erbjuder den också ett antal affärsmöjligheter. Concernen strävar efter att leda utvecklingen av ny teknik och utvecklar fortsatt en bred portfölj av produkter och tjänster som använder sig av ny teknik. Ambitionen är att fortsätta att erbjuda produkter och tjänster av hög kvalitet till våra kunder, och samtidigt ge dem möjlighet att minska sin miljöpåverkan.

Illustrativt scenario för 1,5 °C



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 koldioxidsnål energi. 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.

Volvokoncernen breddar sitt utbud av produkter som kan drivas med förnybar energi genom introduktionen av elektriska fordon som beskrivs på sidorna 28-32. Koncernen investerar också i bränslecellsteknik med målsättning att ha ett erbjudande med tunga vätgasdrivna fordon tillgängligt 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, exempelvis HVO (hydrerade vegetabiliska oljor) och biogas, se exempel på sidan 36. Utöver produkter med ny teknik, har Volvokoncernen även utvecklat ett utbud av tjänstelösningar som hjälper till att minska antalet transporter genom att optimera fyllnadsgraden, konsolidera transporter och välja de mest effektiva rutterna.

Kundernas efterfrågan på produkter och lösningar med lägre miljöpåverkan ökar, även om omställningstakten varierar mellan olika affärsområden och regioner. När el används som främst kraftkälla inom transporter minskar driftskostnaden. Samtidigt ökar anskaffningskostnaden. Omställning till elektrifiering är även beroende av externa faktorer som att det finns en fungerande infrastruktur för laddning och tillgång till förnybara energikällor för att driva batterielektriska och bränslecellselektriska produkter. Kunden efterfrågan på olika marknader beror på olika faktorer såsom 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 mycket flexibelt produktionssystem.

Koncernen har 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.

Scenarioanalys

För att öka förståelsen för vilken risk som klimatförändringar utgör och deras potentiella påverkan på Volvokoncernen har arbete med scenarioanalys för klimatförändringar påbörjats. Detta innefattar att undersöka klimatscenarioer från Internationella energirådet (IEA) och Förenta nationernas klimatpanel IPCC, samt sekundära källor som tolkar dessa scenarion specifikt i förhållande till transportsektorn. Ännu befinner sig processen i ett tidigt skede med mer arbete inplanerat under 2022. Hittills är huvudscenarierna "väl under 2 °C" och "1,5 °C" enligt vad som beskrivs nedan.

Klimatscenarioer

Som en del i att fastställa nivåer för delmålen i SBTi för Volvokoncernens affärsområden har det gjorts analyser för att förstå hur stora utsläppsminskningar som krävs för att tillämpa reduktionsplaner enligt Parisavtalets målsättningar på väl under 2 °C och 1,5 °C. Detta har omfattat tillämpningen av de målmodeller som utvecklats av SBTi inklusive klimatscenarioer från IEA och IPCC. Analyserna ger indata kring viktiga faktorer såsom modellering av kundbehov, lagstadgade krav, utrullning av infrastruktur, tillgång till förnybar energi och statliga stimulansåtgärder för ren teknik, vilka i sin tur är nödvändiga indata för respektive affärsområdes planer.

Möjliga vägar framåt för ett 1,5 °C eller väl under 2 °C scenario omfattar en framgångsrik minskad användning av fossila bränslen i transport- och energisektorerna. Omställning till elektrifiering är inte bara beroende av produkt- och tjänsteutbudet, utan även av externa faktorer som att det finns en fungerande infrastruktur och förnybara energikällor för att driva batterielektriska och bränslecellselektriska produkter. Eftersom Volvokoncernen inser behovet av samarbete på systemnivå deltar koncernen i en rad initiativ med flera intressenter, däribland Världsnaturfonden WWF:s

program Climate Savers där vi mellan 2015–2020 drev 14 initiativ för att främja energieffektivitet, minska koldioxidutsläppen och påverka värdekedjan positivt som en del av detta. Volvokoncernen ser fram emot att fortsätta med denna typ av samarbete i framtiden, även mellan olika sektorer.

Som en del av vår analys har koncernen genomfört scenarier för minskning av växthusgasutsläpp baserat på sammansättningen av den årliga volymen och växthusgasutsläppen från de produkter vars införande planeras på olika marknader i framtiden. Affärsområdena och lastbilsdivisionerna har gjort scenarioanalyser, vilka omfattar modellering av kundbehov, lagstadgade krav, utrullning av infrastruktur, tillgång till förnybar energi, statliga stimulansåtgärder för ren teknik med mera. Analysen visade att utan åtgärder utgjorde scenariot risker för oss. De skulle visserligen behöva åtgärdas, men vissa av förändringarna utgör samtidigt också stora möjligheter. Resultaten av analysen har därefter införlivats i affärsstrategierna för relevant affärsområde och lastbilsdivision för att stödja utvecklingen och utbudet av rätt produktmix för respektive marknad i framtiden. Här kan ingå såväl elektrifierade produkter som konventionella förbränningsmotorprodukter som drivs av förnybara bränslen i vätske- och gasform.

Finansiell planering

Volvokoncernens investeringsplan omfattar en teknikutvecklingsplan för att öka fordonen med nollutsläpp eller låga utsläpp som kan möjliggöra transportlösningar med nettonollutsläpp. Här ingår lösningar baserade på el- och vätgasdrivlinor samt hållbara biobränslen.

Investeringar i materiella anläggningstillgångar kommer att öka i samband med att koncernen bygger upp kapacitet för batteridrivna och bränslecellsdrivna fordon. Tack vare koncernens modulära produktarkitektur kan emellertid både eldrivna lastbilar och lastbilar med förbränningsmotorer tillverkas i samma monteringslinor, vilket begränsar investeringsbehoven inför omställningen i industrisystemet.

Många fabriker som idag tillverkar komponenter till förbränningsmotorer kommer gradvis att införa tillverkning av komponenter till elfordon. Investeringar i forskning och utveckling påskyndas för att hjälpa kunderna att byta till mer hållbara lösningar. En väsentlig del av investeringarna är redan idag inriktad mot produkter och tjänster som är baserade på utsläppsfri teknologi och vi förväntar oss att denna andel gradvis ska öka. Det faktiska utfallet kommer dock att bero på flera faktorer, såsom utveckling av teknologi och infrastruktur, utsläppsregler, statliga stimulansåtgärder och kundernas efterfrågan. Läs mer om hållbar finansiering på sidorna 162-163.

Riskhantering

Volvokoncernen arbetar med en koncernövergripande 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.

I enlighet med koncernens decentraliserade styrningsmodell har varje affärsområde och lastbilsdivision eget ansvar för sin egen riskhantering. För mer information om riskidentifiering och riskhantering, se sidan 70. När riskerna har identifierats rapporterar lastbilsdivisioner, affärsområden och koncernfunktioner risker i ERM-processen utifrån en integrerad tvärfunktionell metod. ERM-processen omfattar alla typer av risker för Volvokoncernen, så processerna för att identifiera, bedöma och hantera klimatrisker och andra hållbarhetsrelaterade risker är helt integrerade i Volvokoncernens bredare riskhantering.

De risker som identifieras i ERM-processen genomgår en väsentlighetsanalys. Koncernen är medveten om att vissa externa faktorer påverkar verksamheten på flera sätt och klimatförändringar är ett bra exempel på det, eftersom de medför både långsiktiga strategiska risker, exempelvis till följd av teknologiskiften och fler statliga förordningar, och risker på kort till medellång sikt, exempelvis när det gäller kundnöjdhet, fysiska störningar i produktionssystemet och krav i miljölagstiftning. Väsentlighetsanalysen genomförs med interna och externa intressenter, och de risker som klassificeras som väsentliga är risker som, enskilt eller sammantagna, kan få en väsentlig negativ påverkan på koncernens verksamhet, strategi, finansiella resultat, kassaflöde, aktieägarvärde eller rykte. Dessa risker anses vara de viktigaste riskfaktorerna för Volvokoncernen, se sidan 70.

Mätmetoder och mål

Med insikten att klimatförändringar är en av vår tids största utmaningar har Volvokoncernen satt upp ambitiösa vetenskapligt baserade mål. Hörnstenen för dessa mål är koncernens ambition att uppnå nettonollutsläpp av växthusgaser till 2040, vilket kräver att koncernen utvecklar ett utbud som hjälper kunderna att minska sina utsläpp. Att utveckla produkter och lösningar som minskar kundernas utsläpp av växthusgaser är därför en prioritering i Volvokoncernens klimatstrategi. I omställningsarbetet har Volvokoncernen fastställt flera mätmetoder och mål för att bedöma och hantera klimatrelaterade och miljömässiga risker och möjligheter när det gäller bolagets produkter och verksamhet.

Fokus på scope 3 – användning av sålda produkter

Den väsentligaste delen av utsläppen under produktens livscykel – mer än 95% – uppstår vid användningen av sålda produkter, när slutanvändare kör eller använder fordon och maskiner. Försäljning av elfordon samt mätmetoderna för forskning och utveckling är direkt knutna till att minska utsläppen av växthusgaser under användningsfasen.

Fokus på scope 1- och 2utsläpp från vår egen produktion och verksamhet

Utsläpp från vår egen produktion och från inköpt energi. Mål och målsättningar är satta för att öka energieffektiviteten i verksamheten och att minska koldioxidintensiteten i den använda energin.

Fokus på andra scope 3-utsläpp, risker eller möjligheter

Utsläpp från egna transporter och distribution utgör en mindre del av påverkan under livscykeln, men är strategiskt viktigt på grund av att sektorn köper produkter från Volvokoncernen. Volvokoncernen arbetar med tredjeparts logistikföretag för att öka användningen av effektiva transportformer och för att minska onödiga transporter genom att exempelvis öka fyllnadsgraden och effektivisera rutterna.

Relaterad information om lobbyverksamhet finns även på sidan 178.

ÖVERSIKT ÖVER MÄTETAL OCH MÅL

| Mätetal | Ambitioner eller mål |
|---|--|
| Övergripande • Utsläpp i scope 1, scope 2 och scope 3 | • Nettonoll till 2040 |
| Fokus på scope 3 – användning av sålda produkter • Scope 3-utsläpp vid användning av sålda produkter per segment • Försäljningsvolymerna från elfordon • Forsknings- och utvecklingssatningar inom teknologi utan utsläpp av avgaser och annan teknologi för minskning av växthusgasutsläpp | • Delmål per affärssegment Validerade av SBTi – se nästa sida för detaljer • 35% försäljning av elfordon till 2030 • Långsiktigt, nettonollutsläpp av växthusgaser i värdekedjan till 2040 |
| Fokus på egen produktion och verksamhet • Utsläpp i scope 1 och 2 • Energibesparingsinitiativ GWh | • Minska utsläppen i scope 1 och 2 med 50% till 2030 Validerat av SBTi – se nästa sida för detaljer • Energibesparingsinitiativ om 150 GWh implementerade 2021–2025 |
| Fokus på andra risker/möjligheter • Fraktrelaterade koldioxidutsläpp per producerad enhet | • Minska fraktrelaterade koldioxidutsläpp per producerad enhet med 30% till 2025 jämfört med 2018 |

Vidare tar koncernen också kontinuerligt hänsyn till miljöavtrycket från den egna verksamheten. Fler mätetal anges på kommande sidor. Se Energi och utsläpp på sidan 158 och Avfall, vatten och miljömässig leveringslevnad på sidan 161.

| Innehållsförteckning över TCFD:s rekommenderade upplysningar | Sidhänvisning | |
|--|---|----------|
| Styrning Organisationens styrning av klimatrelaterade frågeställningar och möjligheter | Styrelsens tillsyn över klimatrelaterade risker och möjligheter. | 154, 185 |
| | Ledningens roll vad gäller att bedöma och hantera klimatrelaterade risker och möjligheter. | 154, 190 |
| 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. | 154–156 |
| | Påverkan av klimatrelaterade risker och möjligheter på organisationens verksamhet, strategi och finansiella planering. | 155 |
| | Motståndskraften i organisations strategi med hänsyn tagen till olika klimatrelaterade scenarier, inklusive ett scenario med 2 °C eller lägre. | 155–156 |
| 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. | 70, 156 |
| | Organisationens processer för att hantera klimatrelaterade risker. | 70, 156 |
| | Processer för att identifiera, bedöma och hantera klimatrelaterade risker är integrerade i organisationens övergripande riskhantering. | 70, 156 |
| 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. | 156–157 |
| | Scope 1, scope 2 och, om så är lämpligt, scope 3 utsläpp av växthusgaser (Greenhouse Gas, GHG) och därtill relaterade risker. | 156–160 |
| | De verksamhetsmål som organisationen använder för att hantera klimatrelaterade risker och möjligheter samt resultat i förhållande till dessa mål. | 155–160 |

ENERGI OCH UTSLÄPP

Koppling till Agenda 2030 och redovisningsstandarder



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



Referenser till redovisningsstandarder

- GRI 302 – Energi
- GRI 305 – Utsläpp
- TCFD:s rekommendationer

Volvokoncernens miljöpolicy är dess övergripande styrdokument för riskhantering kring utsläpp, resursanvändning, kemikalier och restmaterial. Strategiska prioriteringar i förhållande till miljö och klimat utgår från produktens livscykelanalyser och syftar till 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 företagets utsläpp av växthusgaser. Inom scope 3 redovisas kategori 11, användning av sålda produkter, för närvarande som en väsentlig kategori i inventeringen av växthusgaser. Denna kategori utgör över 95% av de totala utsläppen i inventeringen. När inget annat nämns är växthusgasutsläppen justerade för förvärv och avyttringar i enlighet med GHG-protokollets redovisningsprinciper. Volvokoncernen har redovisat klimatrelaterade upplysningar, mål och resultat sedan början på 2000-talet. 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 klara omställningen till fossilfria transporter.

Vetenskapligt baserade mål för utsläpp i scope 1, 2 och 3

Volvokoncernen åtog sig 2020 att sträva efter högst 1,5 °C, i enlighet med "Business Ambition for 1.5 °C" inom ramen för Science-Based Targets initiative (SBTi) och fick sina mål validerade i juni 2021. Volvokoncernen strävar efter ett erbjudande med nettonollutsläpp i värdekedjan till 2040. Givet att den genomsnittliga livslängden på koncernens produkter är cirka 10 år skulle detta innebära att koncernen uppnår nettonollutsläpp av växthusgaser i hela livscykeln till 2050. Förändringstakten är extra viktig och koncernen har satt upp ambitiösa delmål längs vägen.

Delmålen är satta på olika sätt för koncernens olika verksamheter. Vad de har gemensamt är att de alla bidrar till Parisavtalets målsättningar.

| Del av värdekedja | Scope 1, 2 eller 3 | Uppskattad andel baserad på utsläppsinventering | 2021 | 2020 | 2019 | |
|--|--|---|-------------|-------|-------|---|
| | | | <i>Mton</i> | | | |
| Produktion, teknikcenter, lager och återförsäljare | Scope 1 Direkta utsläpp | <0,5% | 0,245 | 0,205 | 0,245 | Volvokoncernens vetenskapligt baserade mål är avsedda att nå nettonollutsläpp av växthusgaser i värdekedjan senast vid mitten av århundradet. Målsättningen är att uppnå detta redan till 2040. |
| | Scope 2 Indirekta utsläpp från inköpt energi | <0,5% | 0,114 | 0,121 | 0,124 | |
| Användning av sålda produkter | Scope 3 användarförbrukning ¹ Indirekta utsläpp från användning av sålda produkter | ~95% | 286 | 241 | 323 | |
| 1. Redovisad data förskjuts med sex månader för lastbilar och bussar för att säkerställa korrekt data. | | | | | | |
| Övriga indirekta utsläpp | Övriga scope 3 | Omkring 4% av utsläppen i senaste inventeringen är relaterade till inköpta varor, transporter och distribution, avfall genereras i verksamheten, affärsresor, anställdas pendling med mera. | | | | Dessa utsläpp är inte med i rapporten. Dock finns interna mål för vissa områden såsom transporter. |



Metoder och datainsamling

Metod och datainsamling för utsläpp i scope 1 och 2

Milljöpåverkan och inventering av växthusgaser fastställs enligt GHG-protokollets Corporate Accounting and Reporting Standard, som är ett standardiserat ramverk för mätning och rapportering av växthusgasutsläpp i koldioxidkvalenter (CO₂e).

Mindre än 1% av livscykelutsläppen är knutna till scope 1 och 2, däribland produktionsanläggningar, teknikcenter, kontor och återförsäljare. Dessa ligger under Volvokoncernens direkta ledning och högre kontrollnivå.

Metod och datainsamling för utsläpp under användningsfasen i scope 3

Resultaten av scope 3-utsläpp rapporteras för att visa framstegen mot SBTi-målen om nettonollutsläpp för Volvokoncernens produkter. Metodiken för att beräkna utsläpp från användning av sålda produkter har utformats för att uppfylla kraven i relevanta standarder i GHG-protokollet, nämligen GHG Protocol Corporate Standard, GHG Protocol Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard och Technical Guidance for Calculating Scope 3 Emissions, som omfattar förväntade livstidsutsläpp från alla tillämpliga produkter som säljs under rapporteringsperioden.

Metodik och avgränsningar för målen följer vägledningen för att sätta upp vetenskapligt baserade mål för transporter samt krav för att sätta mål och verktyg från SBTi. Metodiken bygger på aktivitetsdata om produktens årliga användning, antal år i drift, energiförbrukning och tillhörande faktorer för växthusgasutsläpp "från källa till hjul" för de olika använda energikällorna (diesel, el med mera).

I brist på ett normaliserat testförfarande för lastbilar uppmanas tillverkarna att presentera och motivera sina egna uppskattningar eller simuleringar utifrån bränsleförbrukning och specifika aktivitetsdata. Tillämpade förväntade aktivitetsdata och övriga parametrar förknippas med en viss osäkerhet och kan komma att ändras till följd av införandet av förordningar eller globala, regionala eller nationella politiska förändringar, eller utveckling av datakvalitet. Från ett känslighetsperspektiv kan alla parametrar i beräkningen påverka resultatet, men antaganden kring antal år produkten används har idag den största påverkan på det beräknade resultatet.

Dessutom tar beräkningarna inte hänsyn till alla aspekter av exempelvis effektiviseringar i form av ökad last i ton per fordonskilometer, som är ett viktigt mått för att öka effektiviteten inom transportsektorn och minska utsläppen av växthusgaser. Eftersom beräkningsmetodiken håller på att utvecklas och exempelvis olika källor till utsläppsfaktorer och metoder kan användas för att fastställa aktivitetsdata (årlig användning, körsträcka med mera) kommer Volvokoncernens utsläppsdata inte vara helt jämförbara med dem från andra bolag. Vi förväntar oss också att koncernens metod för att beräkna sina utsläpp kommer att utvecklas i framtiden och att detta mycket väl kan leda till ändrade resultat och, för att säkerställa korrekt jämförelse, även utgångsnivåerna. Om beräkningsmetoden utvecklas eller tillämpade antaganden ändras på något väsentligt vis avser vi att rapportera detta på ett öppet sätt. Som läget är nu är dessa data användbara som vägledning, men är föremål för de begränsningar som beskrivs ovan.

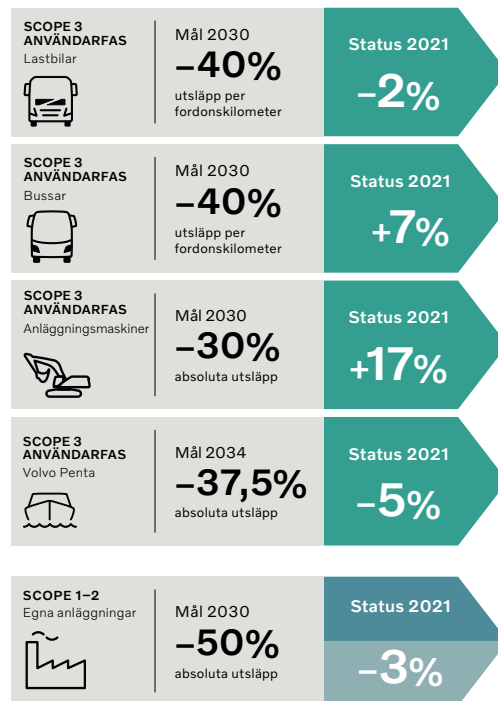
Andra scope 3-utsläpp

Återstående del av indirekta utsläpp svarar för cirka 4% av inventeringen. De ingår i arbetet för nettonollutsläpp av växthusgaser i värdekedjan, men de omfattas ännu inte av de validerade vetenskapligt baserade målen. För vissa områden finns det redan mål, exempelvis godstransporter.

Mål och resultat 2021

Beräknade växthusgasutsläpp som uppstår när kunden använder Volvokoncernens sålda produkter har minskat från omkring 323 miljoner ton 2019 till omkring 286 miljoner ton 2021. Koncernen har introducerat flera lösningar som förbättrar energi- och bränsleeffektivitet, men den största effekten än så länge kommer från lägre volymer lastbilar jämfört med basåret 2019.

Klimatmål, godkända av SBTi



Lastbilar

Inom lastbilssegmentet minskade de beräknade växthusgasutsläppen per fordonskilometer med 2% 2019–2021. Det beror främst på förbättringar av bränsleförbrukningen. Se exempel på sidorna 28-37.

Bussar

För bussar är resultatet per fordonskilometer 7% högre 2021 jämfört med 2019. Ökningen av relativa utsläpp är främst ett resultat av försäljningsmixen med högre andel stadsbussar jämfört med långfärdsbussar. Körmonstret för stadsbussar med många stopp och start ger högre utsläpp per fordonskilometer än långfärdsbussar.

Anläggningsmaskiner

Försäljningen av anläggningsmaskiner har ökat väsentligt, särskilt i Asien, vilket har lett till att de beräknade scope 3-utsläppen har ökat med 17% från basåret 2019. På längre sikt är planen att elektrifierade och mer energieffektiva produkter ska göra det möjligt att minska de totala utsläppen enligt uppsatta mål.

Volvo Penta

De totala beräknade växthusgasutsläppen var 5% lägre än 2019. Resultatet beror främst på försäljningsvolymerna.

Egen verksamhet

I Volvokoncernens egen verksamhet har växthusgasutsläppen minskat med 3% 2019–2021. Energibesparingar motsvarande 15 GWh implementerades under 2021. Även om vissa av initiativen är relativt små jämfört med den totala energiförbrukningen bidrar alla energibesparande åtgärder som införs idag till att spara energi under många år. Störningarna i leverantörskedjan under året har lett till vissa oregelbundenheter i produktionsmönstret vilka har minskat utbytet av det arbete som gjorts avseende energibesparingar och relaterade utsläpp av växthusgaser.

Rent generellt gäller att eftersom Volvokoncernen bedriver verksamhet i konjunkturberoende branscher som är knutna till ekonomisk aktivitet, såsom BNP-utveckling, kan försäljningsvolymerna och användningen av rullande flottor variera betydligt från år till år. Följaktligen beror de totala växthusgasutsläppen på kort sikt på var vi befinner oss i konjunkturcykeln. Eftersom koncernen dessutom säljer sina produkter på fler än 190 marknader kan också växlingar i regional mix och marknadsmix få en betydande påverkan på växthusgasutsläppen till följd av olika koldioxidintensitet i energimixen. Produktmixen är ytterligare en faktor som kan ha en betydande påverkan. Under 2021 bidrog exempelvis den starka volymtillväxten för anläggningsmaskiner i Kina till en ökning av absoluta växthusgasutsläpp för affärsområdet.

Den faktiska utvecklingen beror också på ett antal externa faktorer, såsom våra kunders tillgång till el och bränslen med låga koldioxidutsläpp, exempelvis flytande biogas, laddningsstationer och på längre sikt vätgas som ett utsläppsnått alternativ med mera.

Volvokoncernen har redan lanserat flera eldrivna fordon och maskiner. Däremot återstår det att lansera ett bredare utbud av elektriska produkter, vilket förväntas påskynda minskningen av koncernens växthusgasutsläpp. Att kunderna väljer dessa eldrivna fordon och maskiner samt tillgången till el med låga koldioxidutsläpp kommer att vara avgörande för att vi ska nå vårt mål om nettonollutsläpp av växthusgaser till 2040.

Detaljerat resultat för energi och utsläpp

Omfattningen har justerats för att överensstämma med kraven i SBTi. En ny utgångsnivå sattes 2019. Siffrorna för 2020 och 2019 har justerats och är inte jämförbara med tidigare rapporter. Omkring 300 återförsäljare lades till i rapporteringsomfattningen och verksamheten i UD Trucks har avyttrats.

Beräknade scope 3-utsläpp, kategori 11, användning av sålda produkter per segment

| Ton x1.000.000 CO ₂ e | 2021 | 2020 | 2019 |
|---|------------|------------|------------|
| Lastbilar | 180 | 143 | 219 |
| Bussar | 5 | 8 | 14 |
| Anläggningsmaskiner | 82 | 74 | 70 |
| Volvo Penta | 19 | 16 | 20 |
| Total användning av såld produkt | 286 | 241 | 323 |

Scope 1 och 2 växthusgasutsläpp och utsläppskällor

| Ton x1.000 CO ₂ e | | 2021 | 2020 | 2019 |
|--------------------------------------|----------------|------------|------------|------------|
| Naturgas | Scope 1 | 114 | 97 | 115 |
| Diesel | Scope 1 | 81 | 71 | 82 |
| Övrigt | Scope 1 | 50 | 37 | 48 |
| Totala scope 1 | Scope 1 | 245 | 205 | 245 |
| Elektricitet | Scope 2 | 102 | 107 | 106 |
| Fjärrvärme | Scope 2 | 12 | 14 | 17 |
| Totala scope 2, | Scope 2 | 114 | 121 | 124 |
| Totala scope 2, platsbaserade | Scope 2 | 204 | 193 | 215 |
| Total scope 1 & 2 utsläpp | | 359 | 326 | 369 |

Utsläppsintensitet av växthusgaser, scope 1 och 2

| Scope 1 och 2 | 2021 | 2020 | 2019 |
|--|------|------|------|
| Nettoomsättning, industriverksamheten, Mdr kr | 361 | 326 | 418 |
| Levererade produkter, (x1.000) | 307 | 267 | 333 |
| Koldioxid (scope 1 och 2) i relation till nettoomsättning | 0,99 | 1,00 | 0,88 |
| Koldioxid (scope 1 och 2) i relation till antalet levererade produkter | 1,17 | 1,22 | 1,12 |

Utsläpp av koldioxid utanför omfattning

| Ton x1.000 | 2021 | 2020 | 2019 |
|--------------------------|------|------|------|
| Biogena koldioxidutsläpp | 10 | 5 | 6 |

Energiförbrukning inom och utanför organisationen (Som är kopplat till utsläpp inom scope 1 och 2)

| Energi GWh | | 2021 | 2020 | 2019 |
|---------------------------------------|-----------|--------------|--------------|--------------|
| Naturgas | (Scope 1) | 559 | 473 | 563 |
| Diesel | (Scope 1) | 314 | 271 | 311 |
| Övrigt | (Scope 1) | 197 | 149 | 179 |
| Elektricitet | (Scope 2) | 1.099 | 952 | 1.086 |
| Fjärrvärme | (Scope 2) | 255 | 197 | 216 |
| Summa | | 2.423 | 2.043 | 2.355 |
| Varav förnybar energi % | | 40% | 37% | 35% |
| Relativ energianvändning | | 2021 | 2020 | 2019 |
| Nettoomsättning, industriverksamheten | Mdr kr | 361 | 326 | 418 |
| Energi/nettoomsättning | MWh/Mkr | 6,7 | 6,3 | 5,6 |

Implementerade energibesparande åtgärder

Målet är att implementera energibesparingar 2021–2025 motsvarande 150 GWh årlig besparing efter 2025.

| Energi GWh | 2021 | 2020 | 2019 | |
|--------------------------------|------|------|------|----|
| Implementerade åtgärder per år | GWh | 15 | 37 | 40 |

Övriga utsläpp till luft

Kväveoxider (NO_x), svaveloxider (SO_x) och lösningsmedel

| Ton | | 2021 | 2020 | 2019 |
|--|-----|-------|-------|-------|
| NO _x | ton | 223 | 192 | 291 |
| SO _x | ton | 5,0 | 3,7 | 8,5 |
| Lösningsmedel (VOC, Flyktiga organiska föreningar) | ton | 1.304 | 1.224 | 1.406 |

VATTEN, AVFALL OCH MILJÖMÄSSIG LAGEFTERLEVAD

Koppling till Agenda 2030 och redovisningsstandarder



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



Referenser till redovisningsstandarder

GRI 307 – Miljömässig lagefterlevnad 2016

Volvokoncernens miljöpolicy är dess övergripande styrdokument för riskhantering kring utsläpp, resursanvändning, kemikalier och restmaterial. Miljöpolicyen 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 175–176.

Flera datapunkter nedan har korrigerats från vad som redovisades 2020. Justeringar anses inte vara väsentliga.

Vatten

Riskerna med avloppsvatten begränsas genom aktiv miljöledning och kontroll i koncernens verksamheter.

Vattenanvändningen inkluderas i denna rapport på grund av särskilt intresse och uppföljning hos vissa intressenter.

Vattenförbrukning i produktionen

| | 2021 | 2020 | 2019 |
|---|-------|-------|-------|
| Total vattenförbrukning, miljon liter | 4.628 | 4.856 | 5.389 |
| Relativ vattenförbrukning, Kubikmeter/Mkr nettoomsättning | 12,8 | 14,9 | 12,9 |

På koncernnivå finns endast total vattenförbrukning tillgänglig, ej per källa.

Avfall och återvinning

Volvokoncernens anläggningar har antingen redan mål för att bli deponifria eller är på väg att utveckla sådana. Detta arbete stöts av ett direktiv och riktlinjer som sätter upp kriterier för när koncernens anläggningar kan anses vara deponifria.

Avfall per typ och hanteringsmetod

| Ton | 2021 | 2020 | 2019 |
|---|----------------|----------------|----------------|
| Återvinning, metallskrot från verksamheten | 111.260 | 82.076 | 103.404 |
| Återvinning, övrigt metallskrot | 16.865 | 13.338 | 18.609 |
| Återvinning, icke-metall | 158.776 | 139.272 | 130.543 |
| % återvinning av total | 86% | 86% | 75% |
| Kompostering | 2.433 | 1.868 | 2.314 |
| Förbränning med energiutvinning | 23.269 | 18.171 | 29.165 |
| % återvunnet, komposterat eller energiutvinning | 94% | 93% | 85% |
| Förbränning utan energiutvinning | 2.027 | 1.634 | 2.150 |
| Hantering av professionell avfallsentreprenör | 11.116 | 9.943 | 19.588 |
| Deponi | 5.858 | 6.043 | 26.792 |
| Deponi, endast inert material | 470 | 691 | 2.546 |
| Totalt restavfall | 332.075 | 273.037 | 335.111 |
| Varav farligt avfall | 53.314 | 51.712 | 50.909 |

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 2021. År 2021 hade Volvokoncernen 12 miljötillståndspliktiga anläggningar i Sverige. Några av anläggningarnas miljötillstånd håller på att ses över till följd av planerade förändringar.

Biologisk mångfald

Volvo-koncernen strävar efter att ta hänsyn till och hantera både direkt och indirekt miljöpåverkan. När det gäller biologisk mångfald kan värdekedjans perspektiv delas in i tre huvudområden: den egna verksamheten, inköpt material och påverkan under användning av sålda produkter.

Inom den egna verksamheten beaktas riskerna både för etablering av ny verksamhet och för pågående verksamhet. Koncernen har infört minimimiljökrav för att hjälpa till att förhindra negativ miljöpåverkan från väsentliga miljöaspekter. Kraven gäller för all verksamhet i brist på strängare lagkrav.

Uppströms i värdekedjan utvärderas koncernens leverantörer utifrån liknande krav.

En av riskerna för biologisk mångfald inom transportsektorn är bränsleproduktion. Biobränslen är fortsatt viktiga alternativ till konventionell diesel på flera marknader för att minska utsläppen av fossila växthusgaser på kort sikt. Men tillgången på hållbara biobränslen uppfyller inte efterfrågan inom alla områden.

Hållbar finansiering

UPPLYSNINGAR ENLIGT EU:S TAXONOMIFÖRORDNING

EU:s Taxonomi är ett klassificeringssystem för hållbara ekonomiska aktiviteter. Upplysningskraven enligt taxonomiförordningen är nya i årets rapportering. Upplysningarna bygger på den aktuella tolkningen av reglerna och kan i framtiden komma att ändras utifrån ny regulatorisk vägledning och en utveckling av rapporteringspraxis, när kunskaperna om taxonomins krav ökar.

Detta års upplysningar baseras på vägledningen från kommissionen som publicerades 2 februari 2022 ('Kommissionens meddelande') kring tolkningar av vissa legala aspekter i den delegerade akten som antagits i enlighet med artikel 8 i EU:s Taxonomiförordning. Detta gäller främst rapportering om vilken verksamhet som omfattas. Eftersom det finns alternativa tolkningar av omfattade verksamheter har ytterligare frivillig information kring omfattning lagts till för att ge mer transparens.

Volvo-koncernen har fastställt att vissa av dess ekonomiska verksamheter uppfyller kriterierna för att omfattas för vidare utvärdering som "miljömässigt hållbara" enligt taxonomiförordningen ((EU) 2020/852) och dess delegerade akter ("Taxomin"). Koncernen tillverkar produkter för transporter med låga koldioxidutsläpp och andra produkter med låga koldioxid-

utsläpp som kan omfattas enligt avsnitten 3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik (3.3-aktiviteter) och 3.6 Tillverkning av annan koldioxidsnål teknik (3.6-aktiviteter) i bilaga I till kommissionens delegerade förordning (EU) 2021/2139 ("Klimatförordningen"). De identifierade verksamheterna definieras som möjliggörande verksamheter när det gäller målet för begränsning av klimatförändringar.

Både tillverkning av koldioxidsnål transportteknik och tillverkning av annan koldioxidsnål teknik är av strategisk betydelse i Volvo-koncernens omställning till en värdekedja med nettonollutsläpp av växthusgaser. Läs mer på sidan 155.

Ingen av verksamheterna i samriskbolag, eller Volvo-koncernens investeringar i samriskbolag, ingår i denna rapport.

Hittills tolkas koncernens verksamheter att endast omfattas inom målet för begränsning av klimatförändringar och 3.3- respektive 3.6-aktiviteter utförs inom olika segment i koncernen. Ingen av aktiviteterna borde därför ha dubbelräknats vid framtagandet av nyckelindikatorerna.

De metoder som tillämpas för upplysningarna beskrivs i tabellen nedan.

| | Tabell 1: Obligatoriska upplysningar enligt Taxomin ¹ | | | | | Tabell 2: Frivillig Taxonomi- information ² | | |
|---|--|------------|-----------------------|-----------------|-----------|--|-----------------------|-----------------|
| | | Omsättning | Rörelse- kostnader | Kapitalutgifter | | Omsättning | Rörelse- kostnader | Kapitalutgifter |
| Koncernen totalt (nämnare) | Mkr | 372.216 | 15.537 | 13.051 | | 372.216 | 15.537 | 13.051 |
| Verksamhet som omfattas | Kod | | | | | | | |
| Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik | 3.3 | % | 53 | 76 | 78 | 53 | 76 | 78 |
| Tillverkning av annan koldioxidsnål teknik | 3.6 | % | 0,1 | 2 | 0,3 | 25 | 21 | 12 |
| Total andel verksamhet som omfattas av taxomin | % | 53 | 78 | 79 | 78 | 97 | 90 | |
| Verksamhet som inte omfattas | % | 47 | 22 | 21 | 12 | 3 | 10 | |

1 Denna obligatoriska upplysning bygger på en bred tolkning av 3.3-aktiviteter och en striktare tolkning av 3.6-aktiviteter, enligt den ansats som förklaras i Kommissionens meddelande. För 3.3-aktiviteter uttrycker Kommissionens meddelande att 'koldioxidsnål' ej ska beaktas i utvärderingen om aktiviteten omfattas av Taxomin. Denna tolkning innebär att den övervägande majoriteten av koncernens transportfordonsverksamhet omfattas av Taxomin. För 3.6-aktiviteter beror omfattningen på syftet med aktiviteten, som skall vara inriktad på att möjliggöra avsevärd minskning av växthusgaser, ur ett livscykelperspektiv, i andra delar av ekonomin.

2 Denna frivilliga information baseras på en bred tolkning kring omfattad verksamhet för både 3.3- och 3.6-aktiviteter, vilket skulle betyda att den absolut största delen av maskinverksamheten kan omfattas på samma sätt som verksamhet kopplad till transportfordon.

NACE-kod systemet är ett statistiskt klassificeringssystem av ekonomiska aktiviteter inom EU. Det togs fram genom Förordning (EG) nr 1893/2006 som hänvisas till i Taxonomin. Detta system har använts som vägledning för att identifiera möjliga omfattade ekonomiska aktiviteter. Aktiviteter inom reservdelar, komponenter och produkter utanför NACE-koder C29.1 och C28 anses generellt inte omfattas.

Kvalitativ information om omsättning

Upplysningar enligt Taxonomin i tabell 1 kring omfattade aktiviteter innefattar intäkter från nya fordon samt reparation och underhåll inom 3.3-aktiviteter, och intäkter från nya maskiner med låga eller inga koldioxidutsläpp inom 3.6-aktiviteter.

Den frivilliga Taxonomiinformationen i tabell 2 omfattar intäkter från alla nya fordon och maskiner, samt intäkter från reparation och underhåll.

Den rapporterade totala omsättningen omfattar intäkter som redovisats enligt förklaringen i not 7, se sidan 94, och omfattar intäkter från Volvokoncernens industriverksamhet samt från finansiell och operationell leasing.

Kvalitativ information hänförlig till rörelsekostnader

Upplysningar enligt Taxonomin i tabell 1 kring omfattade rörelsekostnader innefattar kostnadsförd forskning och utveckling för ny produktutveckling såväl som underhåll av existerande produkter. De innefattar kostnader kopplade till transportfordon inom 3.3-aktiviteter och kostnader hänförliga till maskiner med låga eller inga koldioxidutsläpp inom 3.6-aktiviteter.

Den frivilliga Taxonomiinformationen i tabell 2 omfattar kostnader hänförliga till majoriteten av 3.3- och 3.6-aktiviteter.

Rapporterade rörelsekostnader omfattar kostnadsförd forskning och utveckling från koncernens industriverksamhet. Dessa är de rörelsekostnader som i förhållande till upplysningskraven hittills uppskattats som väsentliga. I takt med att interna processer förbättras och det kommer mer vägledning och råd kring hur förordningen ska tolkas kan de totala relevanta rörelsekostnaderna samt andelen av rörelsekostnader som omfattas av taxonomin komma att justeras.

Kvalitativ information hänförlig till kapitalutgifter

Upplysningar enligt Taxonomin i tabell 1 kring omfattade kapitalutgifter innefattar utgifter för kapitaliserad produktutveckling samt fastigheter, maskiner och inventarier hänförliga till transportfordon inom 3.3-aktiviteter och kapitaliserad forskning och utveckling, samt fastigheter, maskiner och inventarier hänförliga till maskiner med låga eller inga koldioxidutsläpp inom 3.6-aktiviteter.

Den frivilliga Taxonomiinformationen i tabell 2 innefattar kapitaliserad produktutveckling samt fastigheter, maskiner och inventarier hänförliga den största majoriteten av 3.3- och 3.6-aktiviteter.

Kapitaliserad produktutveckling och fastigheter, maskiner och inventarier ingår i den angivna informationen, se noterna 12–13 på sidorna 100–103 för mer detaljer.

Volvokoncernens modulära produktarkitektur

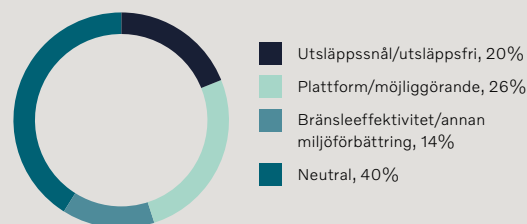
Många av de produkter som utvecklas, tillverkas och säljs är baserade på koncernens modulära system CAST (gemensam arkitektur och delad teknik) för att främja enhetlighet och effektivitet i värdekedjan. Detta gör att fordon med låga eller inga koldioxidutsläpp och konventionella fordon kan baseras på samma fordonsplattform och tillverkas vid samma monteringslinje. Därmed är kostnader och materiella och immateriella anläggningstillgångar sällan unika för en produkttyp, utan gemensamma för olika produkter och anläggningar.

UPPLYSNINGAR OM INVESTERINGAR I FORSKNING OCH UTVECKLING

En betydande del av Volvokoncernens forsknings- och utvecklingskostnader avser utsläppsminskande aktiviteter, såsom ökad bränsleeffektivitet, möjliggöra koldioxidsnåla bränslen, elektrifiering samt energi- och transporteffektivitet. Volvokoncernens forsknings- och utvecklingskostnader har delats in i fyra huvudkategorier. Denna klassificering är ny i årets rapportering. Klassificeringen av olika forsknings- och utvecklingsprojekt utvärderas löpande och kan komma att ändras i framtiden.

- **Projekt för utsläppssnål och utsläppsfri teknik** – direkt förknippade med produkter med låga eller inga avgasutsläpp.
- **Plattforms- och möjliggörande projekt** – för att utveckla teknik gemensam för både konventionella produkter samt koldioxidsnåla fordon baserade på koncernens modulära arkitektur (CAST). Detta inkluderar utveckling av teknik som till exempel gemensam elektrisk arkitektur, lastbilshytter, aerodynamik, uppkopplade lösningar och säkerhetsfunktioner.
- **Projekt för bränsleeffektivitet och annan miljönytta** – med syfte att förbättra miljöprestandan hos fordon med förbränningsmotorer, till exempel projekt för bränsleeffektivitet, utsläppsminskning, biogas och andra utsläppssnåla bränslen.
- **Neutrala projekt** – projekt inom denna kategori kan medföra miljöförbättringar men vilka inte har värderats som väsentliga.

Forsknings- och utvecklingskostnader



Under 2021 klassificerades omkring 60% av Volvokoncernens forsknings- och utvecklingskostnader brutto¹ som antingen projekt för utsläppssnål och utsläppsfri teknik, bränsleeffektivitet och annan miljönytta, eller plattforms- och möjliggörande projekt.

Under året har Volvokoncernen också investerat 6,5 miljarder kronor i cellcentric, ett samriskbolag på området bränsleceller. Varken investeringen eller kostnaderna kopplat till cellcentric ingår i siffrorna ovan.

¹ Exklusive effekter från aktivering och avskrivning.

Anställda och utveckling

Koppling till Agenda 2030 och redovisningsstandarder



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



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 stöts 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

Att erbjuda inkluderande och trygga arbetsmiljöer som skapar engagemang, baserat på omsorg om människor, är ett viktigt fokusområde för Volvokoncernen. Digitalisering, elektromobilitet och automatisering har en betydande påverkan på verksamheten och sättet att arbeta, och Volvokoncernens personalstrategi beskriver därför medarbetardimensionen av resan mot 2030. Vårt synsätt att våra medarbetare är vår mest värdefulla tillgång kommer inte att förändras på grund av ökande automatisering och digitalisering. Istället är ett kompetensskifte i flera dimensioner centralt för Volvokoncernens prestations- och omställningsstrategi. Vår ansats är att investera i medarbetare, att stimulera till livslångt lärande, att få talanger att växa och att skapa en medarbetarcentrerad kultur där alla uppmuntras att bidra.

Detta kompetensskifte kommer att hjälpa Volvokoncernen att förverkliga sina ambitioner för medarbetare – att minska frekvensen för olyckor med frånvaro med 50%, att ha minst 35% kvinnliga medarbetare totalt och i ledningsroller, att ha minst 85% medarbetarengagemang och att minst 85% av medarbetarna rekommenderar Volvokoncernen som en bra arbetsplats till 2030.

Personalomsättning och nyanställningar

| Personalomsättning ¹ , % Fördelat per ålder, kön och total | 2021 | | | 2020 | | |
|---|-----------------|----------|-----------|-----------------|-----------|-----------|
| | Ålder och total | | | Ålder och total | | |
| | <40 | 40+ | Alla | <40 | 40+ | Alla |
| Europa | 10 | 7 | 8 | 10 | 7 | 8 |
| Män | 10 | 7 | 8 | 10 | 7 | 8 |
| Kvinnor | 9 | 8 | 8 | 10 | 7 | 8 |
| Nordamerika | 17 | 9 | 12 | 35 | 20 | 25 |
| Män | 16 | 9 | 12 | 36 | 21 | 26 |
| Kvinnor | 19 | 8 | 12 | 32 | 17 | 22 |
| Sydamerika | 8 | 5 | 7 | 16 | 19 | 17 |
| Män | 9 | 5 | 7 | 15 | 18 | 16 |
| Kvinnor | 8 | 6 | 7 | 18 | 24 | 19 |
| Asien/Stillahavsomr. | 12 | 8 | 7 | 10 | 9 | 8 |
| Män | 12 | 8 | 7 | 10 | 8 | 7 |
| Kvinnor | 12 | 7 | 9 | 14 | 11 | 11 |
| Afrika | 6 | 7 | 7 | 13 | 12 | 12 |
| Män | 6 | 7 | 7 | 13 | 13 | 13 |
| Kvinnor | 4 | 9 | 6 | 11 | 10 | 11 |
| Koncernen totalt | 11 | 8 | 9 | 15 | 10 | 12 |
| Män | 11 | 8 | 9 | 15 | 10 | 12 |
| Kvinnor | 11 | 8 | 9 | 15 | 10 | 12 |

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 Fördelat per ålder, kön och total | 2021 | | | 2020 | | |
|---|-----------------|--------------|---------------|-----------------|--------------|--------------|
| | Ålder och total | | | Ålder och total | | |
| | <40 | 40+ | Alla | <40 | 40+ | Alla |
| Europa | 3.817 | 1.293 | 5.110 | 1.514 | 621 | 2.135 |
| Män | 2.621 | 997 | 3.618 | 1.115 | 468 | 1.583 |
| Kvinnor | 1.196 | 296 | 1.492 | 399 | 153 | 552 |
| Nordamerika | 2.374 | 1.127 | 3.501 | 1.161 | 750 | 1.911 |
| Män | 1.881 | 855 | 2.736 | 909 | 558 | 1.467 |
| Kvinnor | 493 | 272 | 765 | 252 | 192 | 444 |
| Sydamerika | 1.165 | 227 | 1.392 | 640 | 95 | 735 |
| Män | 934 | 171 | 1.105 | 496 | 80 | 576 |
| Kvinnor | 231 | 56 | 287 | 144 | 15 | 159 |
| Asien/Stilla- havsomr. | 1.150 | 150 | 1.300 | 830 | 89 | 919 |
| Män | 882 | 126 | 1.008 | 695 | 66 | 761 |
| Kvinnor | 268 | 24 | 292 | 135 | 23 | 158 |
| Afrika | 85 | 11 | 96 | 55 | 9 | 64 |
| Män | 58 | 8 | 66 | 39 | 9 | 48 |
| Kvinnor | 27 | 3 | 30 | 16 | | 16 |
| Koncernen totalt | 8.591 | 2.808 | 11.399 | 4.200 | 1.564 | 5.764 |
| Män | 6.376 | 2.157 | 8.533 | 3.254 | 1.181 | 4.435 |
| Kvinnor | 2.215 | 651 | 2.866 | 946 | 383 | 1.329 |

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

Volvokoncernen baserar relationen mellan företaget och dess anställda, inklusive arbetstagarrepresentanter, 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 för att diskutera den aktuella verksamhetssituationen och koncernens strategiska initiativ, men också särskilda framtida möjligheter avseende nya affärsområden, digitalisering och nödvändiga kompetensskiften.

Under 2021 hade vd och medlemmar av bolagsledningen åtskilligt fler möten med Global Works Council och European Works Council. Dessa dialoger har varit ännu viktigare på grund av osäkerheten kring produktion och leveranser, vilket är en effekt av covid-19 och störningarna i leverantörskedjan. Virtuella möten har möjliggjort högre frekvens och en ännu närmare dialog mellan arbetstagarrepresentanter och ledning.

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 av lagar och avtal. Under 2021 genomförde koncernen åtta informationsmöten med European Works Council. Dessa kompletterades av 72 konsultationer med lokala arbetstagarrepresentanter och fackföreningar i olika länder kring förändringar och deras specifika påverkan på lokal nivå.

Uppskattningsvis 45% av samtliga anställda runt om i världen är medlemmar i en oberoende fackförening. Omkring 72% av samtliga anställda globalt 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), framförallt för koncernens främsta marknader som Sverige, USA, Polen och Brasilien.

MÅNGFALD OCH LIKA MÖJLIGHETER

Mångfald och inkludering på arbetsplatsen främjar resultat genom att berika kreativitet, uppmuntra innovation och förbättra beslutsfattande. Volvokoncernen har arbetat systematiskt med mångfald och inkludering under mer än ett decennium. Detta arbete omfattar en lång rad aspekter såsom kultur, ålder, kompetens, bakgrund och kön. Det omfattar också facilitering och stöd till nätverk för anställda avseende sexuell läggning och könsidentitet, liksom för medarbetare med olika funktionsvariationer. 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.

Som en del av sitt medarbetarlöfte har Volvokoncernen uttalat en ambition om att ha 35% kvinnor anställda år 2030, både som ett genomsnitt totalt och i ledningspositioner. Ett av de övergripande målen är att koncernens personal och ledning på ett rimligt sätt återspeglar mångfalden i koncernens regioner och verksamheter. För att öka nivån avseende könsfördelning arbetar Volvokoncernen utifrån flera dimensioner. Koncernens rekryteringsstrategi strävar efter könsneutrala jobbannonser och könsinkluderande rekryteringsprocesser med blandade intervjupaneler, vilket ska leda till urvalslistor med mångfald bland kandidater. För att öka den kvinnliga talangpoolen, både i ett kort- och långsiktigt perspektiv, engagerar sig Volvokoncernen i aktiviteter som är utformade för att öka könsfördelning och stimulera kvinnors intresse för teknik och tillverkningsjobb, t.ex. genom praktikprogram, program för karriärutvärderande och samarbete med tekniska gymnasier och icke-statliga organisationer.

I Volvokoncernens arbetsmiljö som präglas av delegerat beslutsfattande, prestation och ansvarstagande, ligger ansvaret för att främja mångfald hos lastbilsdivisioner, affärsområden, koncernfunktioner och varje medarbetare. Olika länder, regioner och enheter kan möta olika utmaningar vad gäller mångfald. För att maximera de positiva effekterna av mångfald och inkludering ska cheferna och medarbetare i respektive affärsområde och funktion ansvara för att göra det till en del av den dagliga verksamheten, samt för att driva igenom specifika mångfaldsmål och handlingsplaner som passar deras verksamhetssammanhang.

På bolagsnivå följer Volvokoncernen upp ålder och kön som nyckelindikatorer på mångfald. Könsfördelningen följs upp för den totala arbetsstyrkan, för linjechefer, samt för högsta ledningsnivå såsom det beskrivs i tabellen med könsfördelning nedan.

Mångfald i ledningar och bland anställda

| Åldersfördelning i koncernens arbetsstyrka, % | 2021 <40 / 40+ | 2020 <40 / 40+ | 2019 <40 / 40+ |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|
| Europa | 36 / 64 | 36 / 64 | 37 / 63 |
| Nordamerika | 36 / 64 | 33 / 67 | 34 / 66 |
| Sydamerika | 61 / 39 | 61 / 39 | 59 / 41 |
| Asien/Stillhavsområdet | 57 / 43 | 51 / 49 | 44 / 56 |
| Afrika | 54 / 46 | 54 / 46 | 56 / 44 |
| Koncerngenomsnitt | 40 / 60 | 40 / 60 | 40 / 60 |

| Könsfördelning i koncernens arbetsstyrka, % | 2021 Kvinnor / Män | 2020 Kvinnor / Män | 2019 Kvinnor / Män |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Europa | 22 / 78 | 21 / 79 | 21 / 79 |
| Nordamerika | 21 / 79 | 21 / 79 | 14 / 86 |
| Sydamerika | 18 / 82 | 17 / 83 | 17 / 83 |
| Asien/Stillhavsområdet | 17 / 83 | 14 / 86 | 14 / 86 |
| Afrika | 26 / 74 | 24 / 76 | 24 / 76 |
| Koncerngenomsnitt | 21 / 79 | 19 / 81 | 19 / 81 |

Könsfördelning över tid, andel kvinnor, %

| | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 |
|--|------|------|------|------|------|
| Samtliga anställda | 21 | 19 | 19 | 18 | 19 |
| Chefer (samtliga nivåer) | 23 | 20 | 20 | 19 | 19 |
| Ledande befattningshavare och VD:ar | 27 | 26 | 26 | 25 | 25 |
| AB Volvos styrelse (Valda av årsstämman) | 45 | 36 | 40 | 40 | 36 |



ExcelHer stöttar kvinnliga talanger i att återvända till arbetsplatsen

För att uppfylla ambitionerna om att skapa en inkluderande arbetsplats och för att öka tillgängligheten på kvinnliga talanger har Volvokoncernen i Indien utformat ett initiativ som stöttar kvinnor i att ta makten över att återansluta sina professionella karriärer. ExcelHer, ett unikt karriärprogram som har utformats uteslutande för kvinnor, är bara en av många insatser för att skapa en arbetsplats som präglas av delaktighet. Det nio månader långa programmet har till syfte att hjälpa kvinnor som har haft ett karriärupphåll på mer än ett år - genom att stötta dem i att fräscha upp sina tekniska eller funktionella färdigheter, bygga upp sina ledarskapsförmågor och att hjälpa samhället att dra nytta av denna talangpool.

Under uppdraget har deltagarna tillgång till personlig utveckling och mentorskap från chefer i verksamheten. Vid praktikprogrammets slut har återvändarna möjlighet att prova på heltidsroller hos Volvokoncernen i Indien, baserat på sina individuella prestationer och verksamhetens behov. Programmet har fått positiv återkoppling sedan det startade och den första klassen med omkring 25 kvinnor är redan igång.

Program för att höja medarbetarnas kompetens och program för omställningsstöd

Koncernen erbjuder program som är särskilt utformade för ledarskapsutveckling och för arbetsroller som behöver utveckla sina färdigheter, eller som kommer att ställas om över tid.



Resan mot elektromobilitet i Blainville

Att ställa om den tekniska kompetensbasen är centralt för Volvokoncernens framtida framgång. För att lyckas omskapar Volvokoncernen sitt förhållningssätt till tekniken och introducerar nya arbetssätt samt genomför ett kompetensskifte.

Blainvilleanläggningen var den första inom koncernen som producerade helelektriska lastbilar. Ett program för kompetensskifte fastställdes baserat på erfarenheter från Volvo Bussar, Volvo Group University tillsammans med affärsenheten, GTO-divisionen (Group Trucks Operations) och experter från Group Trucks Technology. Tillsammans anpassade de den befintliga utbildningsportföljen och utvecklade ytterligare program för att få lärandeerbjudandet att passa de lokala behoven.

År 2021 hade 2 500 deltagare, operatörer och chefer i ekosystemet runt elektromobilitet skaffat sig förståelsen nödvändig för verksamheten kring elektromobilitet samt tekniken för helelektriska lastbilar. Elsäkerhetsprogrammet som efterlever franska regleringar kring hanteringen av elektrisk högspänning utgjorde också en del av programmet. Tack vare utbildningen kunde en säker produktionsstart garanteras med bibehållen effektivitet, god verksamhetsförståelse och ett gradvis skifte mot nya färdigheter på Blainvilleanläggningen.

TRÄNING OCH UTBILDNING

Ledarskap, lärande och utveckling är av största vikt för koncernens omställning och för medarbetarnas anställningsbarhet. Volvo Group University fokuserar på att erbjuda utbildningar av hög kvalitet inom områden som är gemensamma för affärsområden, divisioner eller funktioner. Detta sträcker sig från ledarskapsutveckling, försäljning och prishantering, agila metoder och regelefterlevnad, till teknikrelaterade ämnen som elektromobilitet och automatisering. Lärande kan ta sig många olika former och den största delen av människors utveckling sker i teamen under arbetsdagens förlopp. Det uppmuntras av bolaget under hela anställningen. För att säkerställa tillgången på utbildning trots de begränsningar som orsakades av pandemin, så anpassades en stor del av de lärarledda programmen till att hållas virtuellt. Utbildningskvaliteten bibehålls eller till och med förstärks och mångfalden bland deltagarna har ökat. Det har ytterligare öppnat upp möjligheter för medarbetare utanför de större arbetsplatserna att delta i utbildningsaktiviteter och att bygga nätverk inom hela koncernen.

Affärsverksamheten driver på utbildning inom de särskilda kompetensområden som den har behov av. Under produktionsstopp har teamen tillgång till lärarledda sessioner och utbildning online som gör det möjligt för ett stort antal medarbetare att öka sina kunskaper inom verksamhetskritiska områden. En mångfald av digitala lösningar för lärande inom olika ämnen och i en rad olika format är tillgängliga för alla medarbetare via mobil eller dator. Dessa erbjuder en bas för individuellt lärande såväl som att lära och reflektera tillsammans i team.

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 och i vissa länder samarbetar koncernen med tekniska gymnasier, högskolor och universitet.

Volvokoncernen och dess kunder har uppmärksammat viss obalans mellan färdigheter och verksamhetsbehov på flera marknader. På flera av dessa marknader samarbetar koncernen därför med nationella och internationella biståndsorganisationer för att tillhandahålla efterfrågad utbildning som att ökar sysselsättningen och möjligheterna för människor att vara självförsörjande.

Sådana projekt har som syfte att skapa anställningsmöjligheter i branscher för tunga maskiner och kommersiella fordon. Projekten utformas för att förbättra relevansen och kvaliteten på den tekniska utbildningen och yrkesutbildningen i vår sektor och för att säkerställa att erfarna och nya yrkesverksamma är utrustade med färdigheter som är gångbara på marknaden och som förstärker deras anställningsbarhet. Se exempel från Zambia på nästa sida.

Säkerhet

KUNDENS HÄLSA OCH SÄKERHET

Koppling till Agenda 2030 och redovisningsstandarder



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.



Referenser till redovisningsstandarder

GRI 416 – Kundens hälsa och säkerhet 2016

Volvokoncernen utgår från värdekedjan när det gäller hälsa och säkerhet, vilket tar hänsyn till effekterna på kunder, slutanvändare och andra intressenter. Koncernens verksamhet och dess produkter erbjuder en stor spännvidd när det gäller tillämpningsområden och kan påverka olika individer såsom förare och operatörer, eller andra användare av trafiksystemen som cyklister och fotgängare.

Visionen är noll olyckor med Volvokoncernens produkter och en viktig del av arbetet för att ta oss närmare denna vision är att tillhandahålla ledande produkter och lösningar för hållbara transporter.

Volvokoncernens produkter används i komplexa och utmanande miljöer. Varje år omkommer cirka 1,3 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 aspekter 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 används sedan i produktutveckling för ständiga förbättringar. Volvokoncernen arbetar också med samarbetspartners i universitetsvärlden och beslutsfattare för att främja framsteg inom trafiksäkerhet och 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 och främja säkra körbeteenden.

Bedömning av påverkan på hälsa och säkerhet

Alla produktlinjer bedöms avseende påverkan vad gäller hälsa och säkerhet. Sådana bedömningar kan omfatta produktvärderingar, granskning av olika processer under design-, utvecklings-, produktions- och användarfaser, liksom utredningar om verkliga olyckor. Läs mer på sidan volvogroup.com/safety.



Förstärkning av zambiska ungdomars anställningsbarhet

Yrkesutbildning hjälper till att matcha jobb och förbättrar säkerheten i fordonsbranschen. Zambian Industrial Training Academy (ZAMITA academy) öppnade ett kompetenscentrum 2016 för att höja kompetensen hos arbetsstyrkan i verksamheten och underhållet av den moderna tunga utrustning som används inom gruvarbete, bygg- och transportbranscherna.

Detta är en del av en övergripande nationell utvecklingsplan för att systematiskt förbättra yrkesutbildning och att öka utbudet på utbildade arbetare och att skapa en miljon nya zambiska arbetstillfällen över en femårsperiod. De samarbetspartners som driver akademien, FN:s organisation för industriell utveckling (UNIDO), Sveriges ambassad i Zambia, Volvokoncernen och Zambias regering har förbundit sig att fortsätta ge stöd till akademien de kommande åren.

Under de senaste åren har akademien expanderat till att betjäna utvecklingen av den kommersiella transportsektorns arbetsstyrka i Ndola, Zambia. Projektets andra fas syftar till att öka ZAMITA:s kapacitet genom ett multilateralt partnerskapsprogram mellan offentliga och privata aktörer för att övervinna bristen på färdigheter i den kommersiella transportsektorn genom att skapa en koppling till Volvo Lastvagnar Sydafrika för tekniköverföring, uppdatering av läroplaner, tillhandahållande av den nödvändiga infrastrukturen samt utbildning av personalen.

ZAMITA-akademien har ökat sina ansträngningar för att skapa produktiva anställningar för unga zambiska män och kvinnor. Detta och liknande initiativ hjälper till att överbrygga färdighetsluckor, underlättar säkra verksamheter och ger nästa generations arbetsstyrka förmåga att hitta meningsfulla anställningar. Vid årets slut 2021 hade akademien utbildat mer än tusen studenter sedan starten.

ARBETSMILJÖ

Koppling till Agenda 2030 och redovisningsstandarder



Huvudsakliga kopplingar till FN:s globala mål och delmål för hållbar utveckling

3.3 Bekämpa smittsamma sjukdomar

8.8 Främja trygghet och säker arbetsmiljö för alla



Referenser till redovisningsstandarder

GRI 403 – Occupational health and safety 2018

Volvokoncernen fortsatte att hantera konsekvenserna av covid-19-pandemin under 2021. Betydande ansträngningar har gjorts för att hindra och bromsa pandemins spridning och för att skydda medarbetare. Nya arbetsplatsrutiner med förebyggande hygien- och säkerhetsåtgärder för produktionsenheter, kontor och mötesområden implementerades. Distansarbete har möjliggjorts i stor omfattning, vilket omfattar ergonomisk vägledning och en utökad IT-infrastruktur för att säkerställa teknisk funktionalitet i digitala möten och samarbetsverktyg. Interna och externa kommunikationskanaler har använts för att hålla arbetsstyrkan informerad om situationen avseende pandemin, verksamhetsuppdateringar och särskilda beteendeprotokoll. I många länder har Volvokoncernen ordnat vaccinationer på arbetsplatsen genom tredjepartsleverantörer av hälsotjänster. Endast kritiska affärsresor har genomförts.

Dessutom har koncernen försökt att balansera distansarbetet med proaktiva strategier för mental hälsa och välbefinnande, för att undvika att bli isolerad, t.ex. genom att öka medvetenheten och säkerställa att rätt stöd finns tillgängligt. Ett exempel är att webinarier om mental hälsa och om hur man kan stärka sin motståndskraft organiserades.

Volvokoncernen har därutöver fortsatt att fokusera på en trygghet återgång till arbetsplatsen med höga aktivitetsnivåer i koncernen. Att förebygga allvarliga olyckor och dödsolyckor, med riktade strategier för högriskaktiviteter, har varit ett annat fokus under året.

Säkerhet är högst upp på dagordningen på de kvartalsvisa mötena för verksamhetsgenomgång med alla affärsområden och deras enheter. Koncernen har genom hela 2021 betonat att hälsa, säkerhet och välbefinnande är dess högsta prioritet och kommunicerat detta åtagande brett genom koncernens högsta ledning. Inom koncernen samarbetar ett globalt nätverk med fler än 200 arbetsmiljöexperter som omfattar läkare, sjuksköterskor, säkerhetsingenjörer, psykologer och ergonomer för att hitta och dela bästa praxis.

Ledningssystem för arbetsmiljö

Varje affärsområde, division och funktion 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 ISO 45001. Andra har utvecklat interna system för hantering av säkerhet i vilka regelbundna bedömningar och coaching 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 identifierade risker utformas och implementeras, och 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 i syfte 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. Om en chef eller kollega agerar i strid med uppförandekoden finns en visselblåsarprocess som kan användas för att eskalera detta.

Hälsa- och säkerhetskoordinatorer är anställda för att stötta gruppleddare och chefer i organisationen. Fortbildning erbjuds också när det gäller rutiner för hälsa och säkerhet, roller och ansvarsområden för chefer samt hälsa och säkerhetskoordinatorer.

Ergonomi i fokus

Ergonomi är ett prioriterat område i Volvokoncernen och individuella arbetsstationer bedöms regelbundet för att göra förbättringar. Operatörer, medarbetare och konsulter får också utbildning kring ergonomi på arbetsplatsen som är skräddarsydd för olika områden, beroende på om det är tillverkning, administration eller arbete från hemmet. Många av koncernens arbetsplatser har utbildningscenter som även erbjuder och främjar utbildningsmöjligheter kring fokuserade teman inom ergonomi. Det finns ergonomisk vägledning för särskilda roller. Vägledningen summerar de huvudsakliga ergonomiska specifikationerna inom t.ex. tillverkning och tillhandahåller allmänna principer för ett ergonomiskt förhållningssätt till utformningen och planlösningen för arbetsstationer.

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.

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.

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 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 dataskydds-

lagar. Många länder har under året använt sig av enkäten Pulse och andra verktyg för att skapa engagemang. Syftet har varit att förstå medarbetarnas attityder och känslor i allmänhet och i synnerhet till det sätt som arbetslivet förändrats på, 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

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 sidorna 170–171 – 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 64 anläggningar, vilket omfattar omkring 30% av koncernens anställda, har till december 2021 valt att certifiera sin verksamhet i enlighet med ISO 45001. Volvo Bussar och Volvo Construction Equipment är två affärsområden som valt att certifiera respektive verksamhet i sin helhet.

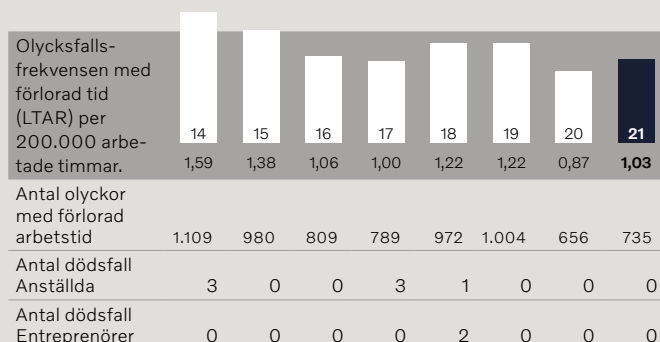
Arbetskador

Volvokoncernen mäter olycksfallsfrekvensen på alla platser, inklusive fabriker, verkstäder och kontor i alla länder med verksamhet. Under 2021 var olycksfallsfrekvensen 1.03 per 200.000 arbetade timmar.

Data om hälsa och säkerhet samlas in kvartalsvis på koncernnivå och på månadsbasis när det gäller flera affärsområden och lastbilsdivisioner. Data samlas in kvartalsvis på koncernnivå och på månadsbasis när det gäller flera affärsområden och lastbilsdivisioner. Arbete pågår för att underlätta konsolideringen av data inom koncernen. Många olika nyckeltal rapporteras för olika behov, men antal olyckor med förlorad arbetstid och att minska nivån på olyckor med frånvaro de nyckeltal som används på koncernnivå.

Arbetskador med stora följder eller av allvarlig karaktär och därtill kopplade faror sammanställs inte på koncernnivå enligt en gemensam definition men delas i hälso- och säkerhetsnätverk för att sprida kunskap och hantera risker.

Olycksfallsfrekvensen och antal arbetsrelaterade dödsfall 2014–2021



Mänskliga rättigheter

Koppling till Agenda 2030 och redovisningsstandarder



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



Referenser till redovisningsstandarder

- GRI 406 – Icke-diskriminering 2016
- GRI 407 – Föreningsfrihet och kollektiva förhandlingar 2016
- GRI 408 – Barnarbete 2016
- GRI 409 – Tvångsarbete 2016
- GRI 412 – Bedömning av mänskliga rättigheter 2016
- Rapporteringsramverket för FN:s Vägledande Principer

Volvokoncernen åtar sig att respektera internationellt erkända mänskliga rättigheter. Negativ påverkan på mänskliga rättigheter kan potentiellt uppstå, inte bara inom vår egen organisation, utan även genom våra affärsrelationer och i värdekedjan. Vi försöker även hantera negativ påverkan på mänskliga rättigheter i de fall då Volvokoncernen är inblandad. Vi fortsätter att stärka och se till att vårt arbete med mänskliga rättigheter är i linje med följande internationella ramverk:

- 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 om sitt arbete med mänskliga rättigheter enligt lagkrav, inklusive nationell lagstiftning inom ramen för EU:s direktiv om icke-finansiell rapportering samt lagstiftning avseende modernt slaveri i Australien och Storbritannien. Under 2021 publicerade vi yttranden om hur vi hanterar frågor kopplat till modernt slaveri (Modern Slavery Statements) för relevanta företag inom Volvokoncernen i linje med dessa lagstadgade upplysningskrav.

Styrning och tillsyn av mänskliga rättigheter

Volvokoncernens styrning av mänskliga rättigheter följer vår allokering av verksamhetsansvar och omfattar flera tvärfunktionella styrningsforum i bolaget. På koncernnivå styrs den strategiska inriktningen av Volvokoncernens styrgrupp för mänskliga rättigheter vilken består av relevanta medlemmar från bolagsledningen.

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. Arbetet med riskbedömning och granskningsförfarande (due diligence) görs med en riskbaserad ansats och inkluderar faktorer som risknivåer för mänskliga rättigheter i olika länder och vår verksamhet i det aktuella landet, segmentsrelaterade risker vid vissa inköp och försäljning samt andra risker som anställda eller externa intressenter har gjort oss uppmärksamma på.

Policyåtagande avseender mänskliga rättigheter

Volvokoncernen lanserade en separat policy för mänskliga rättigheter 2021. Denna policy beskriver det gemensamma gränsvärdet för vårt åtagande om att respektera mänskliga rättigheter och tillämpas inom alla Volvokoncernens bolag, för alla medarbetare och övriga som arbetar på våra anläggningar.

Policyn för mänskliga rättigheter kompletteras av Volvokoncernens uppförandekod och specifika policyer, direktiv och vägledningar som har tagits fram av våra lastbilsdivisioner och affärsområden inom flera områden som rör mänskliga rättigheter. Dessa omfattar hälsa och säkerhet, ansvarsfulla inköp enligt vår uppförandekod för leverantörer (uppdaterad 2021), personalfrågor, ansvarsfull försäljning och visselblåsning.

Framträdande risker för mänskliga rättigheter

Volvokoncernens hållbarhetsmålsättningar är uppdelade på de tre områdena klimat, resurser och människor. Risker avseende mänskliga rättigheter kan kopplas till våra aktiviteter och affärsrelationer inom alla dessa tre områden. Policyn för mänskliga rättigheter beskriver Volvokoncernens tio mest framträdande risker avseende mänskliga rättigheter inom dessa tre områden.

| KLIMAT | RESURSER | MÄNNISKOR |
|--------------------------|--|---|
| Klimat och miljöpåverkan | Farliga material och ämnen Mineraler och metaller från konflikt-drabbade och högriskområden | Hälsa, säkerhet och anläggningar Rättvisa anställnings- och arbetsvillkor Föreningsfrihet och kollektiva förhandlingar Icke-diskriminering och rättvis behandling Tvingande arbete & modernt slaveri Barnarbete och barns rättigheter Försäljning till konflikt-drabbade och högriskområden |

Dessa risker har identifierats genom implementeringen av granskningsförfarande avseende mänskliga rättigheter i hela värdekedjan, koncernens process för bedömning av företagsrisker, pågående dialoger med fackföreningar, rapporter från åtgärdsmechanismer inklusive koncernens visselblåsarmekanisk, samt genom samarbete med andra bolag i branschen och övriga. Även om dessa risker utgör våra nuvarande fokusområden kommer vi att vara fortsatt vaksamma på andra risker avseende mänskliga rättigheter som kan uppstå. Många av dessa ämnen är också del av den obligatoriska utbildningen för alla medarbetare kring koncernens uppförandekod och andra initiativ kring utbildning och medvetenhet avseende mänskliga rättigheter.

Granskning av mänskliga rättigheter över värdekedjan

Vår arbete för mänskliga rättigheter är utformad för att identifiera, förebygga och motverka potentiella eller faktiska negativa risker och påverkan på mänskliga rättigheter.

För att underlätta systematisk och löpande granskning av mänskliga rättigheter i hela Volvokoncernen tillämpar vi och implementerar en plan för mänskliga rättigheter därprioriterade aktiviteter listas. Vi eftersträvar att vara i linje med processer och metodik inom FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter, samt annan erkänd, internationell god praxis.

Vår egen verksamhet

Våra lastbilsdivisioner och affärsområden genomför granskningar av mänskliga rättigheter i relevanta delar av sina värdekedjor, inklusive sin egen verksamhet. På koncernnivå genomför vi landbaserad granskningar av mänskliga rättigheter med målsättningen att täcka all vår verksamhet, alla våra medarbetare och övrig personal på våra anläggningar i det granskade landet.

Dessa omfattar skrivbordsanalyser, självutvärderingar och fysiska seminarier med den lokala ledningen och HR-personal. Diskussioner hålls även med medarbetare, leverantörer på anläggningen, fackföreningsrepresentanter och andra intressenter när det är relevant. Resultaten från varje granskning av mänskliga rättigheter på landnivå kommuniceras till relevanta medlemmar i bolagsledningen. Efter respektive granskning utvecklas handlingsplaner med ägarskap och ansvarsutkrävande hos den lokala ledningen.

Granskningar av mänskliga rättigheter har genomförts i Indien (2017), Sydafrika (2018), och Mexiko (2019). Efter ett uppehåll under 2020 och 2021 på grund av covid-19-pandemin och efter en översyn av process och metodik har vi för avsikt att återuppta granskningar av mänskliga rättigheter. Vårt mål är att genomföra granskningar av mänskliga rättigheter som täcker all vår egen verksamhet i länder med förhöjda risker avseende mänskliga rättigheter till 2025.

Vår leverantörskedja




Volvokoncernens uppförandekod för leverantörer beskriver minimikrav och förväntningar på våra leverantörer på områdena klimat, resurser och människor, inklusive mänskliga rättigheter och arbetsrätt, hälsa och säkerhet, ansvarsfulla inköp av råmaterial, miljöpåverkan och affärsetik. Under 2021 stärkte vi vår uppförandekod för leverantörer med striktare krav och mål, inklusive tydligare krav på granskningar av våra direkta leverantörer för att täcka ännu fler led i leverantörskedjan. Läs mer på sidan 175.

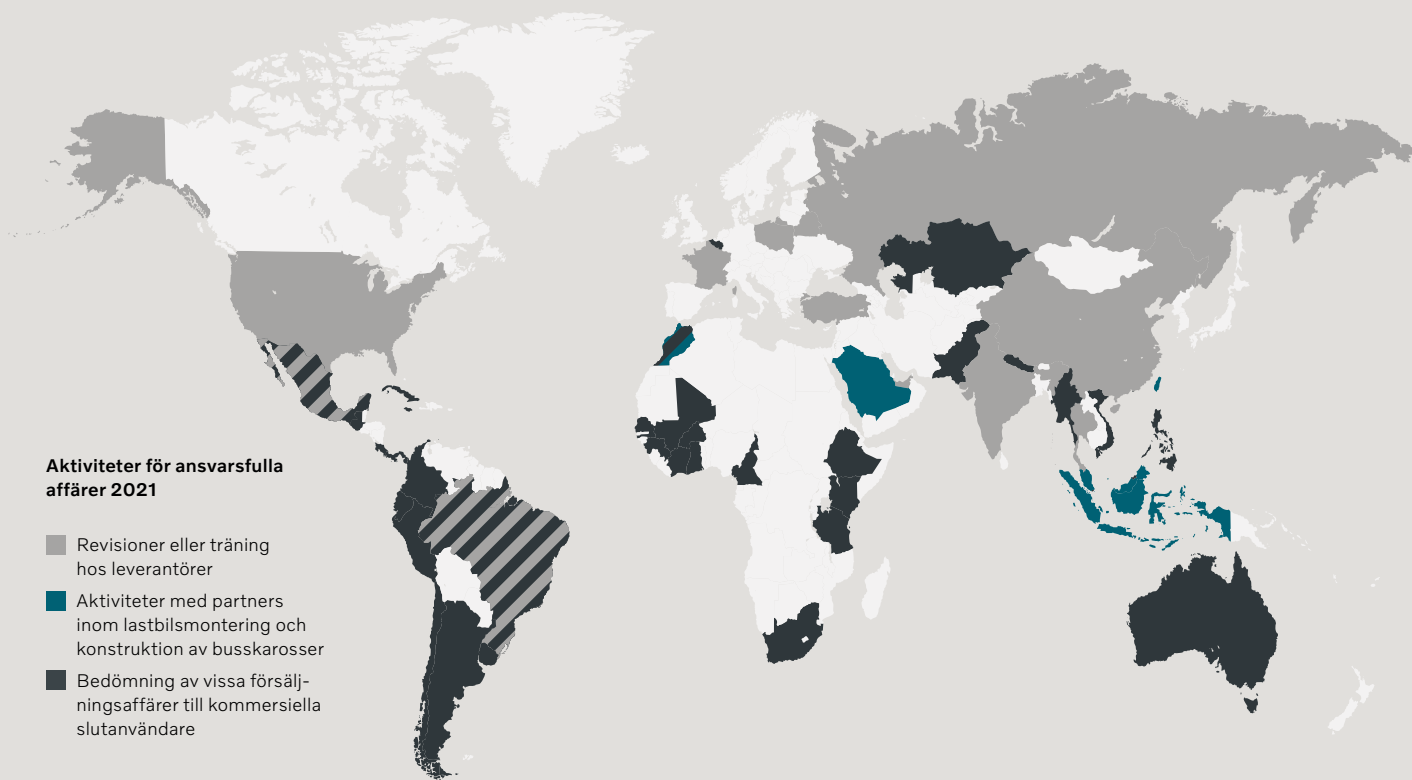
Affärspartners – lastbilsmontering och konstruktion av busskarosser

Utöver vår egen tillverkningsverksamhet samarbetar Volvokoncernen med privata affärspartners som monterar lastbilar på vissa platser i Afrika och Asien och som bygger busskarosser på våra chassin i enlighet med kundernas krav på global nivå.

Pågående aktiviteter för att säkerställa att partners respekterar mänskliga rättigheter i enlighet med Volvokoncernens standarder och inkluderar sociala och miljömässiga krav i kontraktsmässiga överenskommelser, självutvärderingar och granskningar på plats. Under 2021 följde vi upp en

Aktiviteter för ansvarsfulla affärer 2021

-  Revisioner eller träning hos leverantörer
-  Aktiviteter med partners inom lastbilsmontering och konstruktion av busskarosser
-  Bedömning av vissa försäljningsaffärer till kommersiella slutanvändare



granskning från 2019 hos en lastbilsmonteringspartner i Malaysia med fokus på anställningspraxis. Uppföljningen 2021 genomfördes på plats och den slutliga analysen är fortfarande under diskussion med partnern.

Volvo Bussar analyserade under 2021 riskprofilerna hos sina busskarosbyggare utifrån ett mänskliga rättigheter-perspektiv och inkluderade mänskliga rättigheter och arbetsrättsrelaterade krav som en del av kontraktsmässiga överenskommelser för karosbyggare som identifierats med hög risk.

Utöver detta ingår Volvokoncernen i CSR Europes Responsible Trucking Initiative. Initiativet har som mål att förbättra anställnings- och arbetsförhållanden för lastbilschaufförer i vägtransportsektorn i hela Europa. Initiativet publicerade under 2021 nya sociala vägledningar för gemensamma förväntningar i förhållande till leverantörer och underleverantörer kring mänskliga rättigheter, arbetsvillkor och affäretik, läs mer på www.csreurope.org/.

Våra försäljningskanaler och användningen av produkter

Vissa affärer granskas med avseende på risker som rör mänskliga rättigheter, främst i samband med direkta affärer som omfattar kundfinansiering och stöd från exportkreditgarantier, samt försäljning till vissa slutanvändare med hög risk såsom militären eller brottsbekämpande organ. Vissa affärer bedöms också i särskilda kundsegment, såsom sektorer för fossila bränslen, gruvdrift och försäljning till konflikttrabbade områden.

Under 2021 utvecklade Volvo Construction Equipment en ny standard för ansvarsfull försäljning för återförsäljare som omfattar vissa obligatoriska krav liksom två förväntningsnivåer, vilket därmed innebär en möjlighet att samtala med våra återförsäljare kring ansvarsfull försäljning. Volvo Lastvagnar inledde en förstärkning av sina standarder och avtal med våra affärspartners inom försäljning så som distributörer och återförsäljare för att inkludera krav som rör mänskliga rättigheter. Se sidan 174 för fler detaljer om vårt tillvägagångssätt för ansvarsfull försäljning och specifika aktiviteter som genomförts under 2021.

Medvetenhet om mänskliga rättigheter

Att utbilda och att höja medvetenheten bland våra kollegor och relevanta affärspartners är en central del i vårt arbete med mänskliga rättigheter. Under 2021 deltog ledningsgrupperna inom Volvo Lastvagnar, Volvo Bussar, koncernens lastbilsdivisioner och koncernens HR-funktion i sessioner för att höja medvetandet kring mänskliga rättigheter.

Dessutom organiserade våra koncernfunktioner, lastbilsdivisioner och affärsområden flera sessioner, i vilka fler än 1 000 kollegor som arbetar inom områden såsom HR, Legal och Compliance, kommunikation, inköp och försäljning, deltog. Dessa övergripande initiativ för att skapa medvetenhet om mänskliga rättigheter kompletterar andra specifika utbildningar kring relaterade ämnen såsom mångfald och inkludering, hälsa och säkerhet, bekämpning av diskriminering och trakasserier, lika lön och levnadslön, ansvarsfulla inköp och ansvarsfull försäljning.

Intressenters engagemang för mänskliga rättigheter

Vi samtalar med våra kollegor och externa intressenter inklusive kunder, investerare, icke-statliga organisationer och andra samhällsaktörer kring vårt sätt att arbeta med mänskliga rättigheter och resultaten. Under 2021 handlade våra samtal med externa intressenter huvudsakligen om vår övergripande styrning kring mänskliga rättigheter och policy, inköp från konflikttrabbade områden samt försäljning till militära slutanvändare och till kunder på särskilda marknader. Se sidorna 174 för fler detaljer om ansvarsfull försäljning, inklusive vår respons och åtgärder avseende oro från intressenter.

Visselblåsarkanalerna och åtgärdsmechanismer

Våra medarbetare, representanter för Volvokoncernen och externa intressenter kan rapportera alla överträdelse av vår uppförandekod och andra policyer, inklusive brott mot mänskliga rättigheter, i de fall koncernen eller någon av dess representanter tros vara inblandad. Klagomål kan rapporteras genom interna samt offentligt tillgängliga visselblåsarkanalerna som beskrivs i vår uppförandekod, inklusive Volvokoncernens visselblåsarfunktion. Rapporter kan göras anonymt varhelst så är tillåtet enligt lokal lag.

Volvokoncernen har för avsikt att avhjälpa eller samarbeta kring avhjälpan av negativ påverkan på mänskliga rättigheter om våra aktiviteter har orsakat eller bidragit till den, samt ta en roll i avhjälpan av den negativa påverkan på mänskliga rättigheter som kan vara direkt kopplad till vår verksamhet, våra produkter, tjänster eller affärsrelationer.

Se sidan 177 för mer information om våra visselblåsarkanalerna och vilka typer av frågor som rapporterades under 2021.

Specifika upplysningar om framstående mänskliga rättigheter

Klimat- och miljöpåverkan

Vi är medvetna om vikten av att ställa om till en ekonomi som präglas av låga koldioxidutsläpp i enlighet med Parisavtalet, samt att en säker och ren miljö är central för att fullt ut komma i åtnjutande av mänskliga rättigheter. Vi har satt vetenskapligt baserade mål och arbetar aktivt för att minska klimat- och miljöpåverkan i vår verksamhet och värdekedja. > [Läs mer på sidan 158–159](#)

Farliga material och ämnen

Vi har som mål att fasa ut potentiellt farliga material och ämnen när så är möjligt, samt att säkerställa en säker och ansvarsfull hantering av dessa genom värdekedjan.

Mineraler och metaller från konflikttrabbade och högriskområden

Ett särskilt Program för hållbara mineraler stödjer vårt arbete för att fortsatt granska leverantörskedjans transparens och främja ansvarsfulla inköp, utvinning och hantering av dylika material. > [Läs mer på sidan 176](#)

Hälsa och säkerhet

Då vi är ett människocentrerat bolag, är säkerheten alltid en prioritet för oss. Vi har en vision om noll olyckor med Volvokoncernens produkter och på våra arbetsplatser. > [Läs mer på sidan 168](#)

Rättvisa anställnings- och arbetsvillkor

Volvokoncernen bedömer potentiella luckor i anställnings- och arbetsvillkor genom granskningsförfaranden i vår egen verksamhet och i leverantörskedjan. Våra policier, såsom uppförandekod, policy för mänskliga rättigheter, uppförandekod för leverantörer samt globala och lokala vägledning för personavdelningar tydliggör våra förväntningar.

Under 2021 tog vi initiativ till att utveckla ett ramverk för levnadslön som täcker våra egna verksamheter globalt för att öka medvetenhet och identifiera potentiella luckor. Vi kommer att fortsätta att utveckla och implementera detta ramverk under 2022 och framåt för att hantera eventuella identifierade luckor. För att stötta arbetet har Volvokoncernen ingått partnerskap med Fair Wage Network i syfte att ytterligare förstärka vår kompetens på området, samt för att se till att våra principer är i linje med bästa praxis internationellt sett.

Föreningsfrihet och kollektiva förhandlingar

Volvokoncernen respekterar alla medarbetares rätt att bilda och ansluta sig till en fackförening för att representera sina intressen som anställda, att organisera sig samt att kollektivt eller individuellt förhandla, liksom rätten att avstå från att gå med i en fackförening.

Vi bedömer risker kopplade till rätten till föreningsfrihet och kollektiva förhandlingar som en del av vår övergripande granskning av mänskliga rättigheter i vår egen verksamhet och i leverantörskedjan. Frageställningar kring mänskliga rättigheter och arbetsrätt, liksom andra relevanta ämnen, kan också lyftas under Volvo Global Dialogue – ett globalt forum i vilket arbetstagarrepresentanter deltar i diskussioner med Volvokoncernens högsta ledning.

Vår uppförandekod för leverantörer kräver att dessa ska respektera sina anställdas rätt till föreningsfrihet och kollektiva förhandlingar. Den före-skriver 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.

> Läs mer om relationen mellan arbetstagarrepresentation och ledning sidan 165 och ansvarsfulla inköp på sidan 175.

Rättvis behandling och icke-diskriminering

Inom Volvokoncernen tolererar vi inte trakasserier eller diskriminering och vi har för avsikt att motverka omedveten partiskhet.

Under 2021 rapporterades 38 anklagelser med koppling till trakasserier eller diskriminering till koncernens hjälplinje för visselblåsare, inkluderad i kategorin "Arbetsplatsärenden" på sidan 177. Alla rapporter utreddes vidare. Fler än hälften av ärendena kunde inte tillstyrkas. De flesta fall ledde oavsett till någon form av åtgärd som till exempel träning, vägledning, eller förändringar i processer eller rutiner. Disciplinära åtgärder vidtogs i de tillstyrkta ärendena.

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 och workshopen Aktiva Åtgärder som hölls i Sverige för att möjliggöra en arbetsmiljö präglad av noll-tolerans för trakasserier och diskriminering.

> Läs mer om vårt arbete för mångfald, jämställdhet och inkludering på sidan 165.

Tvångsarbete och modernt slaveri

Volvokoncernen bedömer risker för tvångsarbete som en del av vår övergripande granskning av mänskliga rättigheter i vår verksamhet och i relevanta delar av leverantörskedjan. Inga fall av tvångsarbete har identifierats i vår egen verksamhet eller i hållbarhetsrevisioner av leverantörer under 2021. Under året publicerade vi yttranden om hur vi hanterar frågor kopplat till modernt slaveri (Modern Slavery Statements) för relevanta företag inom Volvokoncernen i linje med lagstadgade upplysningskrav.

Covid-19-pandemin har lett till att riskerna för tvångsarbetskraft och modernt slaveri har ökat och vi fortsätter att övervaka dessa förhöjda risker i vår leverantörskedja. Under 2021 omfattade utbildningen för alla medarbetare i vår uppförandekod även en modul som fokuserade på modernt slaveri.

> Läs mer om utbildningen i uppförandekoden på sidan 177

Barnarbete och barns rättigheter

Volvokoncernen bedömer risker som är relaterade till barnarbete och barns rättigheter som en del av vår övergripande granskning av mänskliga rättigheter i vår verksamhet och i relevanta delar av leverantörskedjan. Inga fall av barnarbete har identifierats i vår egen verksamhet eller i hållbarhetsrevisioner av leverantörer under 2021.

Ett område som ligger nära vår verksamhet är trafiksäkerhet och i detta sammanhang betonas barns rättigheter som vägtrafikanter. Vår globala kampanj Stanna. Titta. Vinka. har utformats för att lära barn runt om i världen om trafiksäkerhet och att sprida medvetenhet om alla vägtrafikanter rättigheter.

Kopplat till vårt program för hållbara mineraler i leverantörskedjan överväger vi också hur Volvokoncernen kan vara mer närvarande på fältet för att förebygga barnarbete och tvångsarbete i leverantörskedjorna för konfliktmineraler genom samarbete med civila samhällets organisationer lokalt.

> Se sidorna 167 för mer information om trafiksäkerhet, samt ansvarsfulla inköp på sidorna 175–176.

Försäljning till konflikttrabbade och högriskområden

Försäljning och användning av våra produkter i konflikt- och andra högrisksammanhang kan leda till negativ påverkan på mänskliga rättigheter. Av denna anledning granskar vi vissa affärer – sådana som omfattar kundfinansiering och stöd från exportkreditgarantier, försäljning till vissa lutanvändare med hög risk så som militären eller brottsbekämpande organ, samt försäljning till konflikttrabbade områden.

> I tillägg till detta kapitel, se kapitel 174 för en översikt av aktiviteter kopplade till ansvarsfull försäljning.

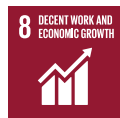
Ansvarsfull försäljning

Koppling till Agenda 2030 och redovisningsstandarder



Huvudsakliga kopplingar till FN:s globala mål och delmål för hållbar utveckling

8.8 Skydda arbetstagarnas rättigheter och främja en trygg och säker arbetsmiljö för alla arbetstagare



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 bedömningar görs främst i samband med direktförsäljning som omfattar kundfinansiering och stöd från exportkreditgarantier, försäljning till vissa slutanvändare med hög risk såsom militären, samt försäljning till konflikttrabbade områden.

Bedömning av försäljningsaffärer

Vid bedömning av affärer använder vi trovärdiga verktyg för riskidentifiering. Resultaten bedöms, beskrivs och eskaleras till relevanta forum inom affärsområden eller koncernfunktioner. Åtgärder för identifierade resultat omfattar vanligtvis kontakt med våra kunder för att hjälpa dem att begränsa de identifierade riskerna. I vissa fall kan vi också anlita andra externa organisationer såsom ambassader eller icke-statliga organisationer. Om riskerna bedöms vara för höga eller omöjliga att begränsa, kan vi besluta att inte gå vidare med enskilda affärer. Vid våra bedömningar överväger vi risknivåer för länder, kundsegment, slutanvändare och avsedd slutanvändning för våra produkter. Våra affärsområden har ansvar för att utföra förhandsgranskningarna, med stöd från koncernfunktioner vid behov.

Under 2021 utförde Volvo Lastvagnar, Renault Trucks, Volvo Construction Equipment och Volvo Bussar omkring 170 granskningar av affärer, inklusive kundfinansiering och försäljningar till vissa högriskmarknader. Vissa av dessa bedömningar identifierade frågeställningar kopplade till negativ påverkan på miljö och lokalsamhällen, otillräcklig respekt för mänskliga rättigheter och arbetsrätt, arbetsvillkor, hälsa och säkerhet samt affärsetik.

Exempel på granskade affärer

En granskning av en kund inom gruvarbete i Afrika belyste anklagelser om förorening av vatten som skett nyligen. Volvo Construction Equipment lyfte frågan med återförsäljaren och kunden för att förstå deras syn på anklagelserna. Kunden, ett lokalt företag, gjorde en oberoende upphandling av ett närliggande universitet för att testa vattenprover vid gruvans utlopp. Vattenanalysen och universitetsrapporten verifierade att gruvan inte var källan till problemet.

Försäljning till militära slutanvändare

Volvokoncernens affärsområden måste eskalera potentiell försäljning till militära slutanvändare i vissa länder för bedömning av koncernfunktioner innan de skickar en offert. Militära slutanvändare omfattar försvaret och andra väpnade styrkor och risknivån för länder tar hänsyn till faktorer som vapenembargo, väpnade konflikter, politisk instabilitet och risker relaterade till mänskliga rättigheter. Denna process styrs av ett internt direktiv om militärförsäljning och gäller i tillägg till krav på exportlicens från nationella myndigheter. Europeiska unionens gemensamma regler som styr kontroll av export av militärteknik och utrustning omfattar ett flertal kriterier kring respekt för mänskliga rättigheter och internationell humanitär lag som medlemsstater förväntas beakta när de beviljar dylika exportlicenser.

Mänskliga rättigheter och internationell humanitär lag beaktas i tillägg till efterlevnad, lobbying och anseendenaspekter. Under 2021 bedömde Volvokoncernen cirka 40 potentiella transaktioner till utvalda militära och statliga slutanvändare i olika länder. Beroende på vilket land som är slutanvändare, kräver affären antingen ett beslut från Volvokoncernens kommitté för militär försäljning (som omfattar relevanta medlemmar ur vår bolagsledning) eller en rekommendation från koncernfunktion till affärsområdet som underlag för deras eget beslut.

Intressentfrågor kring försäljningar till vissa marknader

I tillägg till frågor om vårt tillvägagångssätt avseende försäljning till militära slutanvändare, har Volvokoncernen fått särskilda frågor om användningen av koncernens produkter i Israel och vid utvinning av jade i norra Myanmar.

I Israel sker försäljningen av våra lastbilar, bussar och anläggningsmaskiner och andra produkter via en privat importör. Denna försäljning är inte inriktad på något särskilt område inom Israel och produkterna kan användas inom många olika tillämpningsområden av olika användare. Dessutom har våra produkter lång livslängd och kan hyras ut eller byta ägare många gånger under sin livscykel och vi är begränsade i våra möjligheter att påverka hur och var produkterna kommer att användas genom sin fulla livscykel.

En svensk icke-statlig organisation publicerade en rapport 2018 om risker avseende miljö och mänskliga rättigheter i jadeutvinningssektorn i norra Myanmar som även omfattade våra produkter. Volvo Construction Equipment har sedan dess fört samtal med externa organisationer för att bedöma riskerna för mänskliga rättigheter i landet. Arbetet uppmärksammades av den icke-statliga organisationens uppföljningsrapport 2020. Sedan 2020 har återförsäljaren inte haft försäljning till jadeutvinningssektorn. Militärkuppen 2021 drog åter uppmärksamhet till vår försäljning i Myanmar. Efter militärkuppen bildades ett internt samordningsteam inom Volvo Construction Equipment för att noga övervaka den politiska situationen. Tillsammans med vår återförsäljare har vi intensifierat granskningen av affärer med fokus på slutanvändare och avsedd slutanvändning.

Styrning och medvetenhet

Som en del av arbetet med ständiga förbättringar fortsätter Volvokoncernens affärsområden att förstärka sina styrningsprocesser, granskningsprocedurer, samt utbildning och medvetenhet. Under 2021 har omkring 440 anställda som arbetar med försäljning och kundfinansiering inom affärsområdena Volvo Trucks och Volvo Bussar deltagit i utbildning med fokus på ansvarsfull försäljning.

Leverantörer

BEDÖMNING AV LEVERANTÖRER UTIFRÅN SOCIALA KRITERIER OCH MILJÖKRITERIER

Koppling till Agenda 2030 och redovisningsstandarder



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



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. En global leverantörskedja 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.

Due diligence av leverantörskedjan

Grunden för Volvokoncernens program för ansvarsfulla inköp är granskningsaktiviteterna i vår leverantörskedja, vilka är baserade på åtagande, bedömning, åtgärd och rapportering.

Åtagande

Volvokoncernens Uppförandekod för Leverantörspartners beskriver de minimikrav för hållbarhet som leverantörer ska uppfylla 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 uppförandekoden. Volvokoncernens Uppförandekod för Leverantörspartners har under 2021 förstärkts och uppdaterats för att ligga i linje med Volvokoncernens hållbarhetsambitioner på områdena klimat, resurser och människor. Den uppdaterade uppförandekoden beskriver bland annat en obligatorisk väg framåt för alla leverantörer för att uppnå nettonollutsläpp av växthusgas i sina leverantörskedjor till senast 2040 och våra leverantörers skyldighet att ta sitt ansvar i förhållande till cirkularitet.

Volvokoncernens policy för mänskliga rättigheter lanserades 2021 och beskriver även Volvokoncernens förhållningssätt till mänskliga rättigheter, läs mer på sidan 170.

Bedömning

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 leverantörsgrensningar, -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. Riskbedömningar görs också baserat på användningen av vissa speciellt identifierade mineraler och material. Volvokoncernen har identifierat en rad mineraler och material med högre hållbarhetsrisker som kritiska, vilket inkluderar men inte är begränsat till: tenn, tantal, volfram och guld, samt material som används på vår elektrifieringsresa som kobolt, litium och grafit. Men även material som är kopplade till höga koldioxidutsläpp så som aluminium/bauxit och järnmalm/stål. Läs mer om vårt program för hållbara mineraler på nästa sida.

Mer djupgående granskningar genomförs traditionellt på plats hos leverantörernas anläggningar av Volvokoncernens specialister. Trots situationen med covid-19-pandemin och därtill kopplade reserestriktioner har ändå 45 granskningar på plats genomförts under året. Granskningsförfarandet utifrån uppförandekoden är baserat på en checklista med frågor som omfattar en lång rad aspekter som mänskliga rättigheter, arbetsförhållanden, miljö och affärsetik. Ansvar 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. Alla Volvokoncernens inköpsmedarbetare får regelbunden obligatorisk utbildning kring hållbarhetsbegreppet och innehållet i vår uppförandekod.

Under 2021 gick 97% av kostnader för direkt material till leverantörer som hade genomfört självskattningar av miljö- och sociala kriterier, 93% gick till leverantörer med fullt godkänt resultat i skattningen. I högriskområden var andelen 99%, och 96% hade fullt godkänt resultat.

Totalt har 1.340 hållbarhetssjälvskattningar genomförts under 2021. Resultatet av denna utvärdering är en av grunderna för val av leverantör. Alla leverantörer som inte har ett godkänt resultat och som anlitas som samarbetspartners i verksamheten ombeds ta fram en plan för korrigerande åtgärder.

Utöver detta är nya leverantörer av direkt material i högriskländer föremål för granskning eller revision. Leverantörer av indirekt material granskas när dessa är lokaliserade i högriskländer och när den årliga utgiften hamnar över ett visst fördefinierat ekonomiskt gränsvärde.

Efter ett långt uppehåll på grund av covid-19-restriktioner har arbetet med granskningar på plats återupptagits i vissa länder där resande har varit möjligt, främst Indien och Kina. Direktsända hållbarhetsutbildningar inom ramen för DRIVE Sustainability har också återlanserats i digitalt format och under 2021 har Volvokoncernen bjudit in anlitade leverantörer i Ryssland, Frankrike, Indien och Turkiet. Vi har också deltagit aktivt och bjudit in leverantörer till DRIVE Sustainabilitys e-utbildning som erbjuder en grundläggande presentation om DRIVE Sustainability och hållbara inköp. Totalt 1.100 anställda hos leverantörer slutförde e-utbildningen under 2021.

Social påverkan i leverantörskedjan och vidtagna åtgärder

Under 2021 har avvikelser upptäckts inom områdena hälsa och säkerhet, arbetstid och hållbarhetskommunikation till underleverantörer. På området hälsa och säkerhet upptäcktes avvikelser på områdena hantering av farligt avfall. På området arbetstid var resultaten kopplade till övertid och på området leverantörskommunikation hittades avvikelser kring oförenliga uppförandekoder hos underleverantörer, brist på krav kring vidareledning och information om utbildning i sociala, miljömässiga och affäretiska 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 och vidtagna åtgärder

Under 2021 identifierades mindre avvikelser kopplat till hantering av farligt avfall, vilka är kopplade till avvikelserna ovan. Från ett miljöperspektiv anses de inte vara betydande, men de anses vara mer väsentliga från hälso- och säkerhetsperspektivet. Samtliga fall har bekräftat att korrigerande åtgärder vidtas.

En viktig prioritering i miljöarbetet i leverantörskedjan ligger på omställningen till nettonollutsläpp av växthusgaser. Detta omfattar både komponenter och lösningar som används i koncernens produkter, men kommer i allt större omfattning även att inbegripa utsläppsresultat hos leverantörer. Under 2021 har utsläppsintensiva delar av leverantörskedjan identifierats utifrån uppdaterade livscykelanalyser. Vi har också identifierat prioriterade leverantörer utifrån växthusgasintensitet, baserat både på nuvarande och förväntad framtida teknik. Denna analys kommer att användas för att fastställa individuella och specifika planer för minskad användning av fossila bränslen med utvalda leverantörer. Målsättningen för leverantörskedjan följer Volvokoncernens övergripande målsättning som innebär att kunderna ska kunna köra fossilfritt efter år 2040.

Program för hållbara mineraler

Som en del av granskningsaktiviteterna i vår leverantörskedja har Volvokoncernen ett särskilt fokus på en rad utvalda mineraler och material. Koncernens målsättning är att stötta sina leverantörer med att säkerställa hållbara leverantörskedjor för dessa mineraler och det slutliga målet är att säkerställa en miljömässigt och socialt sund leverantörskedja för komponenter och mineraler. Konfliktmineralerna och kobolt är del av vårt program för hållbara mineraler i vilket vi påskyndar aktiviteterna i leverantörskedjan ännu mer, samt fördjupar och breddar genomförandet av riskbedömningarna och driver på hållbara korrigerande åtgärder. Tenn, tantal, volfram, guld och kobolt är del av våra globala leverantörskedjor och används i en mängd material och komponenter. Som en del i detta

arbete är koncernen medlem i RMI (Responsible Minerals Initiative, se information på höger sida). Under 2021, har 821 leverantörer varit inkluderade i koncernens program för hållbara mineraler som syftar till att öka transparensen i värdekedjan för konfliktmineraler och kobolt genom att använda RMI:s mall för rapportering om konfliktmineraler och kobolt.

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.

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 fordonsföretag, vilka arbetar för att förstärka hållbarheten i fordonsbranschen genom att gemensamt agera som en hävstång och av att samarbeta med våra samarbetspartners i leverantörskedjan, intressenter och relaterade sektorer för aktiviteter med stor påverkan. Volvokoncernen medverkar aktivt i åtskilliga av initiativets arbetsgrupper för att främja en cirkulär och hållbar värdekedja i fordonsbranschen. Under 2021 utökades DRIVE Sustainability-nätverket till DRIVE+, där första ledets leverantörer bjuds in för att bli medlemmar i syfte att stärka dialogen, samarbetet och förståelsen för att uppnå gemensamma hållbara leverantörskedjor. DRIVE Sustainability lanserade även en plattform för hantering av råmaterial (Raw Material Outlook Platform) under 2021, vilket är en öppen plattform som hjälper fordonsindustrin att hantera och avhjälpa hållbarhetsrisker genom att kartlägga värdekedjan och identifiera hållbarhetsrisker.

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



Huvudsaklig koppling till FN:s globala mål och delmål för hållbar utveckling

16.5 Väsentligt minska alla former av korruption och mutor



Referenser till redovisningsstandarder

GRI 205 – Anti-korruption (2016)

COMPLIANCE PROGRAM

Lagefterlevnaden utgör grunden för allt vi gör inom Volvokoncernen. Omfånget berör en mängd områden och arbetet vägleds av anställda inom koncernen med expertis och kunnskap, till exempel vårt arbete med efterlevnad av utsläppsregler, konkurrens- och antikorrptionslagstiftning, penningtvätt, 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 speciellt dedikerade resurser och lagefterlevnadsprogram, inklusive policyer och riktlinjer, ett brett utbud av e-utbildningar och skräddarsydd lärarledd undervisning, rådgivning och stöd samt revision och granskning. Dessutom har Volvokoncernen implementerat visseblåsarkanalerna som kan användas av interna och externa parter för alla frågor om lagefterlevnad.

ANTIKORRUPTION

Volvokoncernen förbjuder och fördömer strikt alla former av korruption, däribland mutor. Det är inte enbart för att det är olagligt, utan bottnar också i en stark övertygelse om att korruption snedvrider marknaden, påverkar den fria konkurrensen, bryter mot lagar och undergräver den sociala utvecklingen. Volvokoncernens anställda på alla nivåer är förbjudna att delta i, eller på annat vis vara inblandade i, någon form av korruption, däribland att erbjuda eller direkt eller indirekt ta emot mutor, alltför dyra gåvor, representation eller indirekta betalningar. Volvokoncernen förväntar sig att alla dess affärspartners upprätthåller motsvarande principer om antikorrusion och tolererar ingen inblandning i någon form av korruption.

Exponeringen för Volvokoncernen och dess anställda för korrupsionsrisker beror på olika riskfaktorer. Exempelvis har bolaget en global närvaro med affärsverksamhet i många länder, däribland länder som betraktas som högriskländer ur ett korrupsionsperspektiv. Volvokoncernens verksamhet omfattar kontrakt av höga värden samt direkt och indirekt deltagande i privata och offentliga upphandlingar. Dessutom är bolaget exponerat för tredjeparters efterlevnadsrisker genom sin samverkan med ett brett spektrum av affärspartners och andra tredjeparter, såsom tjänstemän och företrädare för statliga organ eller myndigheter.

Volvokoncernen har tagit fram en specifik antikorrupsionspolicy och detaljerade riktlinjer kring antikorrusion som kompletterar uppförandekoden. Dessa omfattar bland annat krav på dokumentation och förteckningar, en obligatorisk riskbaserad process för genomlysningar (due diligence) gällande antikorrusion för nya och befintliga affärspartners, regler och rutiner för indirekta betalningar, gåvor och representation,

ersättning från tredjeparter, sponsring och donationer till välgörenhet. Där det bedöms som nödvändigt använder vi fler dokument inom närliggande områden som penningtvätt och rapportering av bedrägerier. Koncernfunktionen Group Compliance ansvarar för att utforma och utveckla koncernens lagefterlevnadsprogram för antikorrusion och övervakar implementeringen i hela koncernen. Ett nätverk med regelefterlevnadsansvariga inom affärsområdena och divisionerna arbetar nära Group 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 uppmanar alla anställda att rapportera misstänkta överträdelse till sina chefer eller andra ledningsrepresentanter. Ett annat sätt att lyfta en fråga är genom koncernens visseblåsarsfunktion som finns på volvogroup.com.

Kommunikation och utbildning om antikorrusion

Volvokoncernens högsta ledning, Group Compliance och andra interna intressenter kommunicerar regelbundet kring vikten av antikorrupsions efterlevnad i olika former. Utbildning är en viktig beståndsdel i koncernens efterlevnadsprogram. Utifrån sitt riskbaserade tillvägagångssätt genomförde Volvokoncernen under 2021 lärarledd utbildning i antikorrusion för över 4 300 anställda. Antikorrusion tas också upp i Volvokoncernens årliga utbildning i uppförandekoden som nått över 37 000 anställda.

VISSELBLÅSNINGAR – RAPPORTER

Inom Volvokoncernen tror vi att en öppen kultur är avgörande för företagets framgångar, och kan bidra till att upptäcka missförhållanden och förhindra lagöverträdelse. Koncernens visseblåsarsfunktion, Volvo Group Whistle, hanteras av en tredje part och är tillgänglig för vem som helst inom eller utanför företaget att ställa frågor eller rapportera misstänkta överträdelse gentemot uppförandekoden. En uppdaterad policy för visseblåsning och utredningar (Whistleblowing and Investigations Policy) har publicerats för att understryka Volvokoncernens åtagande om skydd mot repressalier och allmänt skydd för visseblåsare, däribland sekretess, rätt till anonymitet och andra viktiga aspekter av korrekt hantering av rapporterade fall. Policyn bygger på rättsliga krav från olika jurisdiktioner däribland EU:s direktiv 2019/1937 om skydd för personer som rapporterar om överträdelse av unionsrätten.

Funktionen Whistleblowing and Global Investigations är en oberoende enhet inom Group Compliance. Under 2021 fick Group Compliance in 121 fall genom dess olika rapporteringskanaler. Alla rapporter utreddes vidare. Vi observerade en ökad aktivitet jämfört med förra året. Nio av de inrapporterade ärendena kategoriserades som misstänkt korruption eller intressekonflikt. Ett fall kunde styrkas och avslutades under året efter att lämpliga disciplinära och andra åtgärder vidtagits.

Visseblåsarrapporter som lyfts till Group Compliance

| Typ av rapport | 2021 | | 2020 | |
|---|------------|-------------|-----------|-------------|
| | Antal | % | Antal | % |
| Överträdelse av principerna om en rättvis arbetsplats | 48 | 40% | 39 | 40% |
| Brott mot bolagets tillgångar | 24 | 20% | 27 | 28% |
| Brott mot affärsetik | 25 | 21% | 10 | 10% |
| Brott som riskerar miljö, hälsa och säkerhet | 13 | 11% | 3 | 3% |
| Överträdelse av privatliv eller integritet | 4 | 3% | 1 | 1% |
| Brott mot finansiell integritet | 0 | 0% | 2 | 2% |
| Endast frågor | 7 | 6% | 15 | 15% |
| | 121 | 100% | 97 | 100% |

SKATTEPOLICY – HUVUDSAKLIGA PRINCIPER

Volvokoncernen har en tydlig policy avseende skattehantering inom hela organisationen. Policyn antogs av AB Volvos styrelse och föreskriver följande principer.

Volvokoncernen ska följa skattelagar och regler i samtliga länder där den bedriver verksamhet. Efterlevnad av skatteregler är både ett legalt krav och en fråga om ansvarsfullt affärsbeteende. Efterlevnad av skatteregler kräver därför hänsyn till såväl lagstiftningens ordalydelse som dess avsikt. I de fall skattelagstiftningen är oklar ska försiktighet iakttas genom att agera med stor affärsmässig integritet i syfte att upprätthålla Volvokoncernens rykte som en skattebetalare som följer lagar och regler och som bidrar till samhället i de länder där verksamheten bedrivs.

Volvokoncernen strävar efter att efterleva nationella och internationella skatterapporteringskrav och ska agera transparent gentemot skattemyndigheter genom att förse dem med all relevant information som efterfrågas för att de ska kunna bedöma koncernens efterlevnad av gällande skatteregler.

Volvokoncernen strävar efter att säkerställa att skatter betalas där värden skapas genom att följa gällande regler och riktlinjer för internprissättning såsom dessa utvecklas av OECD och andra beslutsfattare.

Volvokoncernen ska bedriva sin verksamhet på ett skattemedvetet sätt, särskilt genom att undvika dubbelbeskattning, skydda sina skattefordringar och tillämpa skattekonsolidering i enlighet med lokal lagstiftning.

Volvokoncernen ska inte bedriva aggressiv skatteplanering genom strukturer i skatteparadis eller liknande.

Den genomsnittliga bolagsskattesatsen för koncernen har varit 23% (24) de senaste fem åren.

LOBBYVERKSAMHET

Volvokoncernen har en löpande dialog med myndigheter, lagstiftare och beslutsfattare kring relevanta frågeställningar för koncernen och våra kunder. Dialogen vägleds av årliga prioriteringar som har godkänts av koncernledningen. Volvokoncernen deltar i direkt och indirekt lobbyverksamhet kopplad till lagstiftning, regelverk och allmän opinion, främst i EU och USA. Kostnader redovisas till lobbyregister för transparens. Den totala personalkostnaden för lobby i EU och USA var omkring 14 Mkr 2021.

Volvokoncernen förhåller sig neutral i förhållande till politiska partier och dess representanter. Volvokoncernens uppförandekod och relaterade policyer utgör grunden för vår hållning när det gäller påverkan på lagstiftning, regelverk och allmän opinion.

Volvokoncernens direkta eller indirekta lobbyverksamhet vägleds av följande principer som har fastställts av koncernledningen:

1. Enlighet med klimatavtalet från Paris
2. Fri och rättvis handel
3. Konkurrens på lika villkor
4. Teknikneutralitet
5. Globala standarder
6. Långsiktiga förutsättningar
7. Tydlighet och förutsägbarhet

Volvokoncernen är medlem i åtskilliga branschorganisationer, vilket innebär en möjlighet att följa utvecklingen av och lämna synpunkter på förslag till lagstiftning och policyer. Under året har koncernen utvärderat ett antal betydelsefulla medlemskap och dessa organisationers ställningstagande avseende klimatfrågor. Detta är en viktig del i arbetet med att uppnå netto-noll utsläpp av växthusgaser i värdekedjan.

Under 2021 utvärderades 14 organisationer baserat på hur viktiga de är för Volvokoncernens verksamhet, att de verkar på marknader eller regioner där koncernen har betydande verksamhet samt koncernens möjlighet till inflytande över organisationens ställningstagande. Sju av de utvärderade organisationerna ansågs vara i linje med Volvokoncernens ambition att uppnå Parisavtalet, sju organisationer ansågs vara delvis i linje. Volvokoncernen kommer att följa upp de positioner som ansågs vara delvis i linje i strävan att uppnå harmoniserade klimatambitioner.

En lista över medlemskap intresseorganisationer finns tillgänglig på volvogroup.com/lobbying.

Organisationsprofil och rapporteringsmetoder

Redovisningscykel

Redovisningscykeln är årlig. Inga väsentliga förändringar av information har gjorts. Redovisningsperiod är 1 januari 2021 till 31 december 2021. Datum för den senaste redovisningen var 26 februari 2021.

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, Rokbak, Renault Trucks, Prevost, Nova Bus, Mack och Arquus. Koncernen har allianser och samriskbolag med varumärkena SDLG, Eicher, Dongfeng och cellcentric.

Lokalisering av huvudkontoret och verksamheter

Volvokoncernen har sitt huvudkontor i Göteborg och har produktionsanläggningar i 19 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 och Kina. För ytterligare information om större produktionsanläggningar, se volvogroup.com/asr2021.

Ägarstruktur och juridisk form

AB Volvo (publ) är ett börnoterat bolag, och dess aktier är upptagna till handel på Nasdaq Stockholms huvudmarknad.

Organisationens storlek

Nettoomsättningen 2021 uppgick till 372 miljarder kronor. Se sidan 92 för segmentsredovisning. Se sidan 213 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 2021 gjorde Volvokoncernen inköp av varor och tjänster för 254 miljarder kronor.

Väsentliga förändringar i organisationen och dess leverantörskedja

Under 2021 slutfördes avyttringen av UD Trucks vilket får en viss påverkan på den finansiella och miljömässiga rapporteringen, se finansiell not 3 på sidan 81.

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 livscykelstrategi 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 SBTi** – 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.
- **Race to Zero** – en annan del av Förenta Nationernas initiativ för klimatarbete. Genom sin anslutning till Business Ambition for 1,5 °C är Volvokoncernen även med i åtagandet inom Race to Zero.
- **First Movers coalition** – en plattform över flera industrisegment som antagit inköpsåtaganden i syfte att skapa en större efterfrågemarknad för de kristiska teknologier som behövs för att nå nettonoll växthusgasutsläpp innan 2050.
- **H2Accelerate** – ett industrisamarbete med fokus på att skapa förutsättningar för storskalig introduktion av vätgasdrivna tunga lastbilar i Europa.

- **European Clean Hydrogen Alliance** – som eftersträvar en ambitiös utvecklingstakt av vätgasteknologier fram till 2030 och att knyta samman produktion av vätgas med hållbar energi, efterfrågan inom industri, transport och andra sektorer, såväl som distribution. EU strävar med alliansen att ta ett globalt ledarskap inom området för att leverera på sitt åtagande att nå koldioxidneutralitet innan 2050.
- **Energy Transition Commission** – en global koalition av företag från energirelaterade branscher som engagerar sig i att nå nettonoll utsläpp till mitten av århundradet.
- **The Global Battery Alliance** – en samarbetsplattform med offentliga och privata aktörer med syftet att skapa värdekedjor för hållbara batterier.
- **Responsible Minerals Initiative** – ett brett industrisamarbete som arbetar med frågor inom ansvarsfulla mineraler i globala leverantörskedjor. Utvecklar verktyg och hjälpmedel som bistår inköpsbeslut.

Datinsamling

Kvantitativa data som ligger till underlag för hållbarhetsupplysningar samlas in från olika system.

Miljödata 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 legalt bolag, sammanställs och kvalitetssäkras på ett delat servicecenter samt kontrolleras och granskas på koncernnivå.

Information om lagefterlevnad samlas in i ett ärendehanteringssystem från hjälp och visselblåsarlinjen för uppförandekoden, vilket tillhandahålls av en tredje part.

Kvalitativ data samlas in från olika funktioner var och en ansvariga för att samordna sine respektive 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 158–160 och för aktiviteter inom koncernens åtagande till WWF Climate Savers som beskrivs på sidan 158–159 och vidare på [volvogroup.com/climate](http://volvo.com/climate). På hemsidan finns även det separata bestyrkandet av tredje part.

Koncernens revisor avger ett lagstadgat yttrande i enlighet med revisionsrekommendation RevR12 som definieras på sidan 203 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 | 38.173 | 10.355 | 1.195 | 721 | 7.860 | 58.306 |
| Nordamerika | 13.383 | 3.573 | 184 | 65 | 796 | 18.001 |
| Sydamerika | 4.839 | 1.021 | 723 | 218 | 140 | 6.941 |
| Asien och Stillahavsområdet | 8.687 | 1.685 | 413 | 143 | 806 | 11.736 |
| Afrika | 621 | 203 | 23 | 21 | 2 | 870 |
| Koncernen totalt | 65.703 | 16.837 | 2.538 | 1.168 | 9.604 | 95.850 |

Totalt antal anställda per anställningstyp, uppdelat efter kön

| | Heltid | | Deltid | | Bemanning/Konsulter | Total arbetsstyrka |
|-------------------------|---------------|---------------|------------|------------|---------------------|--------------------|
| | Män | Kvinnor | Män | Kvinnor | | |
| Koncernen totalt | 67.494 | 17.459 | 747 | 546 | 9.604 | 95.850 |

Bolagsstyrningsrapport 2021

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. Rapporten har granskats av Volvos revisorer, och ett yttrande från revisorerna har fogats till rapporten.

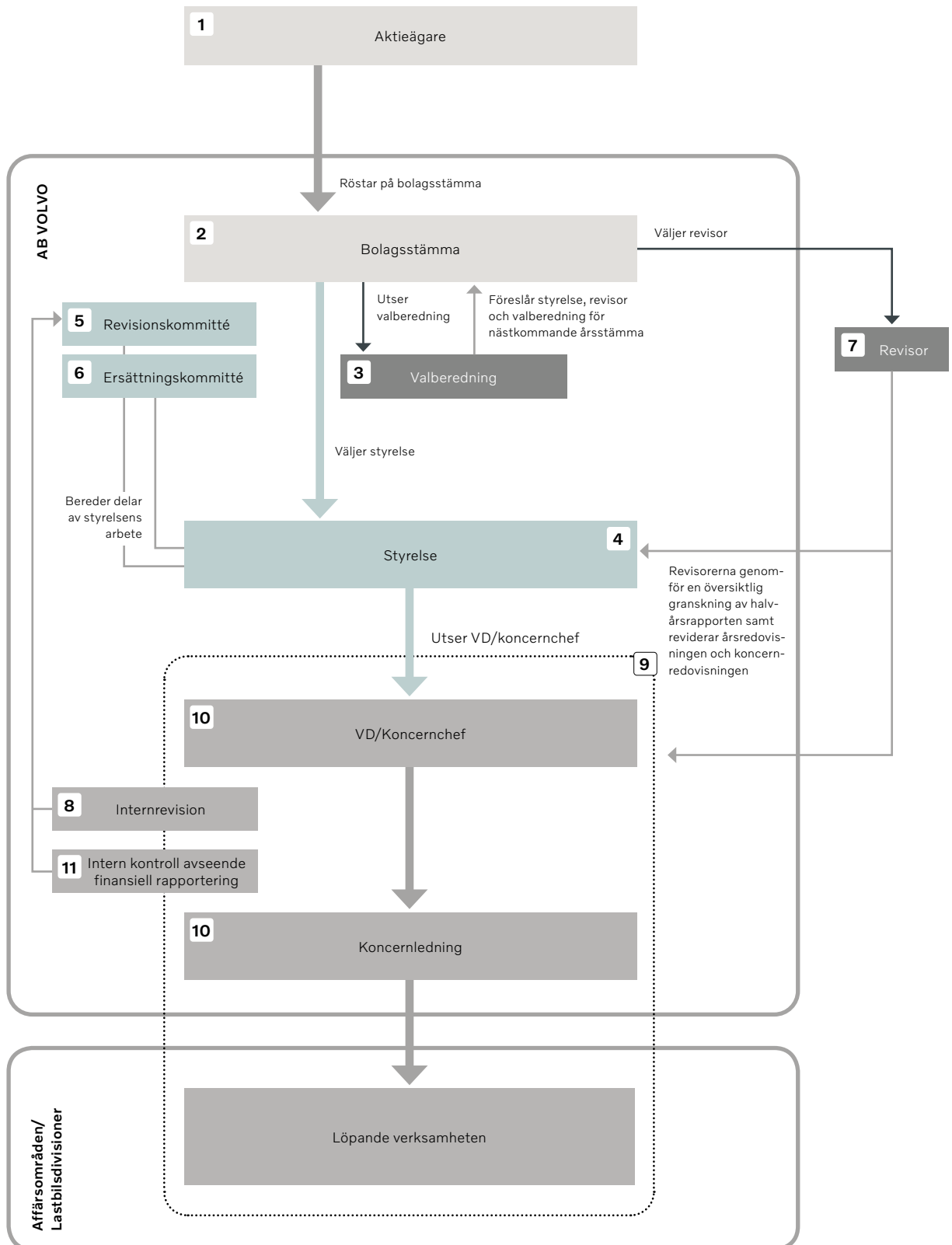
Bolagsstyrningsmodell

Aktieägarna utövar sitt inflytande genom att rösta på bolagsstämmor i AB Volvo, som är moderbolag i Volvokoncernen. På bolagsstämma beslutas bland annat om sammansättningen av AB Volvos styrelse och val av revisorer.

En valberedning utsedd av årsstämman 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 AKTIER OCH AKTIEÄGARE

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 tiondel 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.

AB Volvos aktiebok förs av Euroclear Sweden AB. Per den 31 december 2021 hade Volvo 358.253 aktieägare enligt aktieboken. Den röstmässigt största aktieägaren per detta datum var AB Industrivärden, som innehade 27,7 procent av rösterna. Per samma datum innehade Geely Holding 16,0 procent av rösterna, AMF Försäkring & Fonder innehade 5,4 procent av rösterna, Alecta innehade 4,2 procent av rösterna och AFA Försäkring innehade 2,3 procent av rösterna.

Mer information om Volvos aktie och dess aktieägare återfinns i års- och hållbarhetsredovisningens förvaltningsberättelse på sidorna 68–69.

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 bolagsstämman krävs enligt Volvos bolagsordning föransmälan 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 bolagsstämman måste i god tid före bolagsstämman begära det hos styrelsen under den adress som meddelas på Volvos webbplats, www.volvokoncernen.se.

Årsstämman 2021 hölls den 31 mars 2021 och en extra bolagsstämma hölls den 29 juni 2021 för att besluta om en extra utdelning.

För att minska risken för spridning av covid-19-viruset och med hänsyn till myndigheternas föreskrifter och råd om att undvika allmänna sammankomster genomfördes både årsstämman 2021 och extrastämman 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 2022

Volvos årsstämma 2022 kommer att hållas onsdagen den 6 april 2022. För ytterligare information om årsstämman 2022, se 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.

Sammanfattning

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 2021 beslutade 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 2021 bestod AB Volvos styrelse av elva stämموvalda ledamöter, samt av tre ordinarie ledamöter och två suppleanter utsedda av arbets-tagarorganisationer.

Årsstämman 2021 omvalde Matti Alahuhta, Eckhard Cordes, Hanne de Mora, Eric Elzvik, Kurt Jofs, Martin Lundstedt, Kathryn V. Marinello, Martina Merz, Helena Stjernholm och Carl-Henric Svanberg till styrelse-ledamöter samt valde Martha Finn Brooks till ny styrelseledamot. Den tidigare styrelseledamoten James W. Griffith ställde inte upp för omval. Årsstämman omvalde Carl-Henric Svanberg till styrelseordförande. Under avsnittet "Styrelsens ledamöter" på sidorna 186–187 framgår en mer detaljerad presentation av varje styrelseledamot.

Inför årsstämman 2021 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. 45 procent (fem av elva) av de stämموvalda ledamöterna är kvinnor.

Oberoendekrav

Styrelsen i AB Volvo är föremål för de oberoendekrav som följer av Koden.

Inför årsstämman 2021 presenterade valberedningen följande bedömning avseende oberoende för de styrelseledamöter som valdes på årsstämman 2021.

Carl-Henric Svanberg, Matti Alahuhta, Eckhard Cordes, Hanne de Mora, Eric Elzvik, Martha Finn Brooks, 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 2021

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 2021 hölls tio ordinarie styrelsemöten, två extra styrelsemöten och ett konstituerande styrelsemöte. På grund av covid-19-pandemin hölls flera av styrelsemötena 2021 som videokonferensmöten. Mot bakgrund av detta har styrelsen, ur både hållbarhets- och effektivitetsperspektiv, beslutat att vissa av de ordinarie styrelsemötena i fortsättningen ska hållas som videokonferensmöten även efter pandemin. Styrelseledamöternas närvaro vid styrelsemötena 2021 framgår av tabellen på sidan 185. Bolagets revisor närvarade vid ett styrelsemöte under året.

Under 2021 fortsatte styrelsen att övervaka de åtgärder som vidtagits för att möta utmaningarna och konsekvenserna av covid-19-pandemin, med kontinuerligt fokus på hälsa och säkerhet för Volvokoncernens medarbetare, kunder och affärspartners samt att upprätthålla en snäv kostnads kontroll och fokus på kassaflöde. Den globala bristen på halvledare och andra komponenter var en utmaning under hela året liksom upptrappningen av produktionen för att möta den starka efterfrågan, vilka båda har övervakats noga av styrelsen.

Fokus på hållbarhet ökade ytterligare under 2021. Volvokoncernens hållbarhetsarbete och hållbarhetsmål är en integrerad del av koncernens verksamhet och rapporteras regelbundet till styrelsen av koncernens ledning. Därutöver pågår ett arbete med att stärka rapporteringen och möjliggöra konsoliderade uppföljningar på hållbarhetsområdet. Under året validerades Volvokoncernens klimatmål av initiativet Science Based Targets (för mer information, se sidorna 158-160) och styrelsen antog Volvokoncernens policy för mänskliga rättigheter samt Volvokoncernens skattepolicy.

Hastigheten i omvandlingen av industrin ökar och mot bakgrund av detta har styrelsen ägnat det mesta av sin tid åt strategiska frågor, med särskilt fokus på banbrytande tekniker relaterade till digitalisering, uppkoppling, automation och elektromobilitet. Dessa tekniker spelar en väsentlig roll i koncernens positionering i omvandlingen av branschen mot klimatneutrala och hållbara transport- och infrastrukturlösningar. Under 2021 ingick Volvokoncernen flera partnerskap med fokus på autonoma lösningar, elektrifiering och laddningsinfrastruktur. Dessa inkluderar bland annat ett partnerskap med Aurora för att gemensamt utveckla autonoma transportlösningar, slutförandet av transaktionen för att bilda ett joint venture på området bränsleceller med Daimler Truck AG och under-tecknandet av ett bindande avtal med Daimler Truck och Traton Group för att skapa ett joint venture för att installera och driva ett högpresterande offentligt laddningsnätverk för batteridrivna, tunga fjärrtransportlastbilar och långfärdsbussar över hela Europa. Dessutom inleddes arbetet i den strategiska alliansen med Isuzu under 2021. Vidare fattade styrelsen beslut att investera i en lastbilsfabrik i Kina för att stärka Volvo Lastvagnars position på den kinesiska marknaden i denna omvandlingsperiod.

Genom att ägna tid åt verksamhetsgenomgångar av koncernens olika lastbilsdivisioner och affärsområden håller styrelsen sig löpande uppdaterad om status för och utvecklingen av koncernens transformationsarbete och strategier i relation till detta. Vidare har styrelsen ägnat tid åt talangutvärdering och successionsplanering samt åt granskning och uppföljning av bolagets kvalitetsarbete. I anslutning till detta arbete gör styrelsen vanligtvis årligen besök vid någon av bolagets verksamheter i världen. I oktober 2021 reste styrelsen i Sverige och besökte Volvokoncernens lastbilsfabrik i Tuve i Göteborg och koncernens anläggningsmaskinverksamhet i Eskilstuna och Braås.

Under 2021 beslutade styrelsen om en övergripande finansiell plan och investeringsram för koncernens verksamheter. Dessutom följer styrelsen regelbundet upp koncernens resultat och finansiella ställning och har fortlöpande fokus på riskrelaterade frågor såsom övergripande riskhantering

Styrelsens kommittéer

5 REVISIONSKOMMITTÉN

och pågående legala tvister och utredningar. Vidare granskar styrelsen regelbundet ledningens kort- och långsiktiga incitamentsprogram för att säkerställa att de uppfyller sitt syfte och driver rätt beteende i rådande affärsålder.

Slutligen under 2021 beslutade styrelsen, mot bakgrund av Volvokoncernens förbättrade lönsamhet, motståndskraft mot konjunkturbedgångar och starka finansiella ställning och efter försäljningen av UD Trucks, att föreslå att intäkterna från försäljningen av UD Trucks skulle delas ut till aktieägarna som en extra utdelning.

Utvärdering av styrelsens arbete

Styrelsen genomförde under 2022 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 2021 avsåg bland annat styrelsens sammansättning, förståelse för nyckelintressenter, hantering av och fokus på styrelsemöten, styrelsestöd och kommittéer samt styrelsens hantering av frågor gällande strategi och strategiska prioriteringar, hållbarhet, potentiella risker, successionsplanering och tillsyn av medarbetare. Områdena som omfattas av utvärderingen kan skilja sig från ett år till ett annat för att återspegla utvecklingen av styrelsens arbete och Volvokoncernen. Under 2021 riktades särskilt fokus på omvandlingen av fordonsbranschen och, mot den bakgrunden, strategiska frågor och prioriteringar för Volvokoncernen, främst relaterade till hållbarhet, digital utveckling och ny teknik.

Separata utvärderingar genomfördes för styrelsen som helhet, för styrelsens ordförande, för revisionskommittén och ersättningskommittén. Resultatet av utvärderingarna avseende styrelsen som helhet och styrelseordföranden kommer att diskuteras av styrelsen. Resultatet av utvärderingen av kommittéerna 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 stämموvalda styrelseledamöternas arvoden. Information om styrelsens arvode, som beslutades av årsstämman 2021 återfinns i års- och hållbarhetsredovisningens not 27 "Personal" i koncernens noter. Styrelseledamöterna beslutade att frivilligt avstå från 20 procent av sina styrelse- och kommittéarvoden under tidsperioden från årsstämman 2020 till årsstämman 2021 till följd av de negativa ekonomiska konsekvenserna av covid-19-pandemin.

Ersättning till styrelsen, 2021**(från årsstämman den 31 mars 2021)**

| | Kronor |
|-----------------------------------|-----------|
| Styrelsens ordförande | 3.700.000 |
| Ledamot ¹ | 1.100.000 |
| Ordförande i revisionskommittén | 390.000 |
| Ledamot i revisionskommittén | 180.000 |
| Ordförande i ersättningskommittén | 165.000 |
| Ledamot i ersättningskommittén | 118.000 |

¹ Med undantag för VD.

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 2021

Vid det konstituerande styrelsemötet efter årsstämman 2021 utsågs följande styrelseledamöter till ledamöter i revisionskommittén:

- Hanne de Mora
- Eric Elzvik
- Helena Stjernholm

Hanne de Mora utsågs till ordförande i revisionskommittén.

Revisionskommittén träffade de externa revisorerna utan ledningens närvaro vid två tillfällen under 2021 i samband med revisionskommittémötena. Revisionskommittén har även träffat chefen för internrevisionen regelbundet i samband med kommittémötena.

Valberedningens oberoendebedömning inför årsstämman 2021 redovisas på sidan 183 under rubriken "Oberoendekrav".

Revisionskommittén och de externa revisorerna gick bland annat igenom den externa revisionsplanen och synen på hantering av risker. Under 2021 höll revisionskommittén nio ordinarie möten och ett extra möte. Ledamöternas närvaro vid kommittémötena framgår av tabellen på sidan 185. Revisionskommittén rapporterar regelbundet resultatet av sitt arbete till hela styrelsen och protokollen från revisionskommitténs möten är tillgängliga för 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, aktiebaserade 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 ersättningspolicyn avseende ersättning för Volvokoncernens ledning och gällande ersättningsstrukturer och ersättningsnivåer i koncernen.

Styrelsen ska för varje räkenskapsår upprätta en rapport över den ersättning som omfattas av ersättningsriktlinjerna. Ersättningsrapporten ska innehålla den totala ersättningen, det vill säga både ersättning som har betalats ut och den som återstår att betala ut, samt redogöra för hur sådan ersättning står i relation till ersättningsriktlinjerna. Ersättningsrapporten ger också information om ersättningen till AB Volvos verkställande direktör och koncernchef samt vice verkställande direktör. Ersättningsrapporten ska överlämnas till årsstämman för godkännande.

Sammansättning och arbete under 2021

Vid det konstituerande styrelsemötet efter årsstämman 2021 utsågs följande styrelseledamöter till ledamöter i ersättningskommittén:

- Carl-Henric Svanberg
- Matti Alahuhta
- Kurt Jofs
- Mikael Sällström

Carl-Henric Svanberg utsågs till ordförande i ersättningskommittén.

Valberedningens oberoendebedömning av ledamöterna i ersättningskommittén enligt kraven i Koden inför årsstämman 2021 redovisas på sidan 183 under rubriken "Oberoendekrav".

Under 2021 hade ersättningskommittén fyra ordinarie 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 2021–31 december 2021

| Ledamot | Styrelsemöten (13 inkl. konstituerande) | Revisionskommittén (10) | Ersättningskommittén (4) |
|---------------------------------|--|----------------------------|-----------------------------|
| Carl-Henric Svanberg | 13 | | 4 |
| Martin Lundstedt | 13 | | |
| Matti Alahuhta ¹ | 13 | | 4 |
| Eckhard Cordes ² | 12 | | |
| Eric Elzvik | 13 | 10 | |
| Martha Finn Brooks ³ | 9 | | |
| James W. Griffith ⁴ | 3 | | 1 |
| Kurt Jofs ⁵ | 13 | | 3 |
| Kathryn Marinello ⁶ | 13 | | |
| Martina Merz ⁷ | 13 | | |
| Hanne de Mora ⁸ | 13 | 10 | |
| Totalt antal möten | 13 | 10 | 4 |

| Ledamot | Styrelsemöten (13 inkl. konstituerande) | Revisionskommittén (10) | Ersättningskommittén (4) |
|--|--|----------------------------|-----------------------------|
| Helena Stjernholm | 13 | 10 | |
| Lars Ask, representant för de anställda | 12 | | |
| Mats Henning, representant för de anställda | 13 | | |
| Mikael Sällström, representant för de anställda ⁹ | 12 | | 4 |
| Camilla Johansson, representant för de anställda | 13 | | |
| Mari Larsson, representant för de anställda | 13 | | |
| Totalt antal möten | 13 | 10 | 4 |

1 Matti Alahuhta deltog delvis vid ordinarie styrelsemöte i februari 2021.

2 Eckhard Cordes deltog delvis vid ordinarie styrelsemöte i september 2021.

3 Martha Finn Brooks valdes som ny styrelseledamot i mars 2021 och har sedan dess deltagit vid samtliga styrelsemöten under 2021, med undantag för ett ordinarie styrelsemöte i oktober 2021 och ett delvis deltagande vid styrelsemötet i december 2021.

4 James W. Griffith avgick från styrelsen i mars 2021.

5 Kurt Jofs utsågs till medlem av ersättningskommittén i mars 2021.

6 Kathryn Marinello deltog delvis vid de ordinarie styrelsemötena i juni, september och december 2021.

7 Martina Merz deltog delvis vid de ordinarie styrelsemötena i februari, juni och september 2021.

8 Hanne De Mora deltog delvis vid det konstituerande styrelsemötet i mars 2021 och det extraordinarie styrelsemötet i november 2021.

9 Mikael Sällström deltog delvis vid ett av de ordinarie styrelsemötena i oktober 2021.

Styrelsens ledamöter

Styrelseledamöter
valda av
årsstämman









| | Carl-Henric Svanberg <i>Styrelseordförande, Ordförande i ersättnings- kommittén</i> | Matti Alahuhta <i>Ledamot i ersättnings- kommittén</i> | Eckhard Cordes | Eric Elzvik <i>Ledamot i revisionskommittén</i> | Martha Finn Brooks |
|--|---|---|---|---|---|
| Utbildning | Civilingenjör, Linköpings Tekniska Högskola, civilekonom, Uppsala universitet. | Civilingenjör, fil dr, Helsinki University of Technology. | MBA och fil dr från University of Hamburg. | Civilekonom, Handelshögskolan i Stockholm. | BA i Economics and Political Science från Yale University. MBA i International Business från Yale School of Management, Yale University. |
| Född | 1952 | 1952 | 1950 | 1960 | 1959 |
| Ledamot i AB Volvos styrelse | Styrelseordförande i AB Volvo sedan 4 april 2012. | Sedan 2 april 2014. | Sedan 1 april 2015. | Sedan 5 april 2018. | Sedan 31 mars 2021. |
| Position och styrelseuppdrag | Ordförande: European Round Table of Industry (ERT). | Styrelseordförande: DevCo Partners Oy Styrelseledamot: Kone Corporation. | Partner i Cevian Capital och EMERAM Capital Partners. Styrelseordförande: Bilfinger SE. Ledamot: Executive Committee of Eastern European Economic Relations of German Industry. | Styrelseordförande: Global-Connect Group. Styrelseledamot: Telefonaktiebolaget LM Ericsson, Landis+Gyr Group AG och VFS Global. | Styrelseledamot: Jabil, Constellation och CARE USA och CARE Enterprise Inc. |
| 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, styrelseordförande i BP plc., ledamot av External Advisory Board för Earth Institute vid Columbia University samt av Advisory Board för Harvard Kennedy School. Tidigare uppdrag innefattar även ordförande i Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademien (IVA). | 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. Tidigare uppdrag innefattar även vice styrelseordförande i Metso Outotec och styrelseledamot i ABB Ltd. | 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. | 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 M&A och New Ventures samt som chef för Corporate Development. För närvarande senior industriell rådgivare för EQT. | Har innehaft ett flertal ledande befattningar i Cummins lastbils- och bussverksamhet mellan 1986 och 2002. Mellan 2002 och 2005 var hon verkställande direktör, Rolled Products och Senior Vice President i Alan Inc. och 2005–2009 var hon verkställande direktör och COO för Novelis Inc., global ledare inom valsade aluminiumprodukter och återvinning. Hon har även varit styrelseledamot i Harley-Davidson, International Paper, Bombardier och privatägda Algeco Scotsman. |
| Innehav i Volvo, eget och närståendes | 2.000.000 B-aktier. | 146.100 B-aktier. | Inget aktieinnehav. | 7.475 B-aktier. | 4.000 amerikanska depåbevis kopplade till Volvo B-aktier (ADRs). |

Styrelseledamöter utsedda av arbetstagarorganisationer



| | Lars Ask <i>Representant för de anställda, ordinarie ledamot</i> | Mats Henning <i>Representant för de anställda, ordinarie ledamot</i> | Mikael Sällström <i>Representant för de anställda, ordinarie ledamot Ledamot i ersättningskommittén</i> |
|--|--|--|---|
| 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, 655 B-aktier. | 293 A-aktier, 155 B-aktier. |

| | | | | | |
|---|--|---|---|--|--|
|  |  |  |  |  |  |
| Kurt Jofs <i>Ledamot i ersättningskommittén</i> | Martin Lundstedt <i>Verkställande direktör och koncernchef</i> | Kathryn V. Marinello | Martina Merz | Hanne de Mora <i>Ordförande i revisionskommittén</i> | Helena Stjernholm <i>Ledamot i revisionskommittén</i> |
| Civilingenjör Kungliga Tekniska Högskolan, Stockholm. | Civilingenjör, Chalmers Tekniska Högskola. | BA från State University of New York at Albany, MBA & doktorsexamen från Hofstra University. | BS från University of Cooperative Education, Stuttgart. | BA Economics från HEC i Lausanne, MBA från IESE i Barcelona. | Civilekonom, Handelshögskolan i Stockholm. |
| 1958 | 1967 | 1956 | 1963 | 1960 | 1970 |
| Sedan 18 juni 2020. | Sedan 6 april 2016. | Sedan 2 april 2014. | Sedan 1 april 2015. | Sedan 14 april 2010. | Sedan 6 april 2016. |
| Styrelseledamot: Telefonaktiebolaget LM Ericsson, Feal AB och Arjeplog Hotel Silverhatten AB. | Verkställande direktör och koncernchef för AB Volvo. Styrelseordförande: Permobil AB. Styrelseledamot: The European Automobile Manufacturers' Association The European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) och Autoliv Inc. Medlem: Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademien (IVA) och European Round Table of Industry (ERT). | Koncernchef och verkställande direktör för PODS. Styrelseordförande: Concentrix. Styrelseledamot: Ares Acquisition Corporation. | Verkställande direktör och koncernchef för Thyssenkrupp AG. Styrelseledamot: SAF Holland SA. | Styrelseordförande: Microcaps AG Styrelseledamot: IMD Supervisory Board och Nestlé S.A. | Verkställande direktör och koncernchef för AB Industrivärden. Styrelseledamot: AB Industrivärden, Sandvik AB och Telefonaktiebolaget LM Ericsson. |
| Tidigare befattningar innefattar verkställande direktör och ansvarig för Telefonaktiebolaget LM Ericsson's Networks- verksamhet 2003–2008, verkställande direktör för Segerström & Svensson 1999–2001, verkställande direktör för Linjebuss 1996–1999 samt olika befattningar inom ABB och Telefonaktiebolaget LM Ericsson. Tidigare uppdrag innefattar även styrelseordförande i Vesper Holding AB och Höganäs AB. | 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. Tidigare uppdrag innefattar även ledamot i Concentric AB. | 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 Electric Fleet Service, verkställande direktör och koncernchef för Ceridian Corporation och sedan även ordförande. Ordförande, verkställande direktör och koncernchef för Stream Global Services, Inc. Seniorrådgivare 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. | 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 styrelseordförande, i det globala konsultbolaget och talangnätverket a-connect (group) AG fram till maj 2021. Tidigare uppdrag innefattar även styrelseledamot i Metso Outotec Oy. | Mellan 1998 och 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. |
| 41.215 B-aktier. | 223.755 B-aktier. | Inget aktieinnehav. | 4.500 B-aktier. | 18.230 B-aktier. | 8.000 B-aktier. |

Suppleanter utsedda av arbetstagarorganisationer

| | |
|---|---|
|  |  |
| Camilla Johansson <i>Representant för de anställda, suppleant</i> | Mari Larsson <i>Representant för de anställda, suppleant</i> |
| 1966 | 1978 |
| Sedan 6 april 2016. | Sedan 22 maj 2015. |
| Verksam inom Volvo sedan 1997. | Verksam inom Volvo sedan 2004. |
| 643 A-aktier, 155 B-aktier. | 605 A-aktier, 155 B-aktier. |

Styrelsens sekreterare

| |
|--|
|  |
| Sofia Frändberg <i>Styrelsens sekreterare</i> Jur kand. |
| 1964 |
| Sekreterare till styrelsen sedan 1 april 2013. |
| Executive Vice President Group Legal & Compliance och General Counsel. |
| 1.738 A-aktier, 59.007 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 INTERNREVISION

Volvos funktion för internrevision, Group Internal Audit, förser styrelsen och koncernledningen med oberoende, riskbaserad och objektiv säkerhetsverksamhet kopplad till effektiviteten av koncernens system för bolagsstyrning, riskhantering och kontroll. Group Internal Audit bistår även med rådgivning. Group Internal 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.

Group Internal 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 säkerhetsfunktioner inklusive de externa revisorerna. Denna revisionsplan är godkänd av revisionskommittén. Därutöver genomför Group Internal 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 Group Internal 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 194–195.

9 STYRNINGSRAPPORTER OCH ORGANISATIONSSTRUKTUR

Volvokoncernens strategi

Volvokoncernens mission är att "Bidra till ökat välbefinnande genom transportlösningar". Volvokoncernen har som ambition att bidra till ökat välbefinnande 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 10–17 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

Volvokoncernen är organiserad i fem stabsfunktioner, tre lastbilsdivisioner och tio affärsområden. De fem stabsfunktionerna (Group Finance, Group Legal & Compliance, Group People & Culture, Group Communication och Group Digital & IT) har till uppgift att stödja hela organisationen med expertkunskap inom respektive stabsfunktionsområde, att utveckla standarder genom policies, direktiv och riktlinjer samt att tillhandahålla tjänster och/eller produkter till hela koncernen.

Volvokoncernens lastbilsverksamhet stöds av de tre lastbilsdivisionerna: Group Trucks Technology (GTT), Group Trucks Purchasing (GTP) och Group Trucks Operations (GTO).

Volvokoncernens affärsverksamhet är organiserad i tio affärsområden: Volvo Lastvagnar, Renault Trucks, Mack Trucks, Volvo Construction Equipment, Volvo Bussar, Volvo Penta, Volvo Autonomous Solution (VAS), Volvo Financial Services (VFS), ARQUUS och sedan februari 2021, det nybildade affärsområdet Volvo Energy. Den 1 april 2021 avyttrade Volvokoncernen UD Trucks.

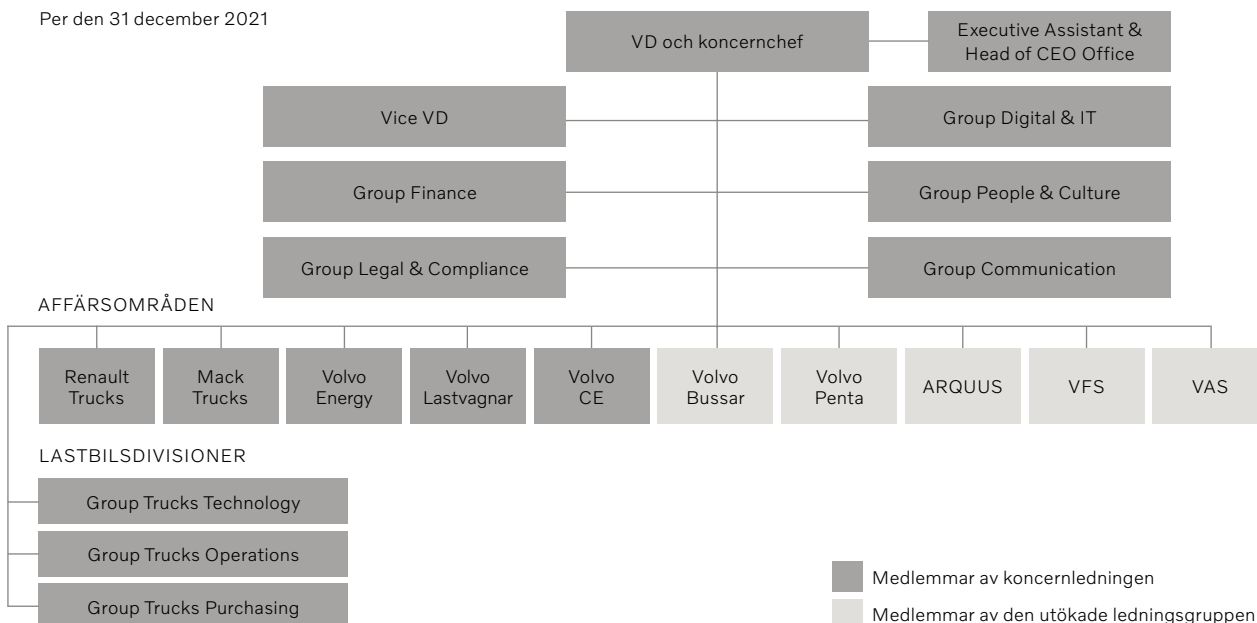
För att stödja strategisk och affärsmässig utveckling har varje affärsområde och lastbilsdivision kvartalsvisa möten (s.k. "Business Review Meetings"), där viktiga beslut för respektive lastbilsdivision eller affärsområde fattas.

För tvärfunktionell samordning, samarbete mellan olika funktioner och verksamheter och för att fatta beslut som i vissa fall inte ingår i linjeorganisationens ordinarie ansvar, har flera tvärfunktionella beslutsforum skapats, inklusive: People Board, Digital & IT BRM, Connected Solutions Board, Product Board, Quality Board och verkställande beslutsforum för Sales & Operations Planning.

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.

Volvokoncernens organisationsstruktur

Per den 31 december 2021



10 KONCERNLEDNING OCH DEN UTÖKADE LEDNINGSGRUPPEN

Koncernchefen ansvarar för den löpande förvaltningen av Volvokoncernens verksamhet och har befogenhet att fatta beslut i de frågor som inte kräver godkännande av AB Volvos styrelse. Koncernchefen leder Volvokoncernens verksamhet bland annat genom koncernledningen, den utökade ledningsgruppen och de tvärfunktionella forumen.

Koncernledningen är det högsta operativa beslutsorganet och leds av Volvokoncernens verkställande direktör och koncernchef Martin Lundstedt. Vidare består koncernledningen av den vice verkställande direktören, cheferna för koncernens stabsfunktioner, cheferna för affärsområdena Volvo Lastvagnar, Renault Trucks, Mack Trucks, Volvo Construction Equipment och Volvo Energy samt cheferna för lastbilsdivisionerna.

Medlemmarna i den utökade ledningsgruppen rapporterar direkt till koncernchefen och dessa inkluderar cheferna för Volvo Bussar, Volvo Penta, Volvo Autonomous Solutions (VAS), Volvo Financial Services (VFS) och ARQUUS. Koncernledningen och den utökade ledningsgruppen träffas kvartalsvis för att samordna koncernövergripande frågor.

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 2021 återfinns i års- och hållbarhetsredovisningens not 27 ”Personal” i koncernens noter i års- och hållbarhetsrapporten.

Förändringar i koncernledningen och den utökade ledningsgruppen

Anna Westerberg ersatte från och med den 1 februari 2021 Håkan Agnevall som chef för Volvo Bussar och blev medlem i den utökade ledningsgruppen. I februari 2021 utsågs Joachim Rosenberg, ledamot av koncernledningen, till chef för det nya affärsområdet Volvo Energy.

I februari 2022 meddelades att Tina Hultkvist har utsetts till finanschef och ny medlem i koncernledningen från och med den 15 mars 2022. Hon efterträder därmed Jan Ytterberg, som fortsätter som senior rådgivare inom Volvokoncernen.

Hållbarhets- och klimatarbete

Hållbarhet är av strategisk betydelse för koncernen och ansvaret för att driva hållbarhetsarbetet ligger i första hand på lastbilsdivisionerna och affärsområdena. Den organisationsstruktur som beskrivs i denna bolagsstyrningsrapport är tillämplig för samtliga av Volvokoncernens strategiska frågor, inklusive klimat- och hållbarhetsfrågor. För hållbarhetsrelaterade frågor förlitar sig Volvokoncernen på ett integrerat tillvägagångssätt för att säkerställa att miljömässiga, sociala och ekonomiska ämnen tas i beaktande i allt relevant beslutsfattande. Möjligheter och risker relaterade till hållbarhet identifieras inom alla lastbilsdivisioner och affärsområden, och kan avse bland annat statlig reglering, teknikutveckling, kundnöjdhet och fysiska risker. De huvudsakliga riskerna konsolideras i Volvokoncernens riskhanteringsprocess och hanteras av koncernledningen och i lastbilsdivisionerna, affärsområdena och i koncernfunktioner.

På koncernnivå samordnas arbetet av tvärfunktionella forum och arbetsgrupper tillsatta av en eller flera koncernledningsmedlemmar med representanter från berörda lastbilsdivisioner och affärsområden. Dessa forum och arbetsgrupper förbereder material för beslutsfattande på koncernledningsnivå i frågor som ska genomföras i respektive lastbilsdivision, affärsområde och/eller koncernfunktion.

De mest betydelsefulla, tvärfunktionella forumen och arbetsgrupperna för hållbarhetsrelaterade frågor är:

- Product Board, under ledning av koncernens Chief Technology Officer, där klimatrelaterade möjligheter och risker hanteras i första hand som ett led i omställningen till fossilfria transporter.
- People Board, som leds av Executive Vice President People & Culture, som fokuserar på samtliga viktiga medarbetarrelaterade frågor såsom utbildning, hälsa och säkerhet, mångfald, inkludering och talangutveckling.
- Environmental Committe, en delegerad kommitté från Group Legal & Compliance där representanter för koncernfunktioner, lastbilsdivisioner och affärsområden samordnar miljöarbetet med uppdraget att säkerställa ett effektivt arbete med Volvokoncernens miljöpolicy och miljöledningssystem.
- Human Rights Board, ledd av Executive Vice President Group Communication och chefen för Corporate Responsibility och med medlemmar ur koncernledningen, som samordnar implementeringen av koncernens policy och arbete med mänskliga rättigheter.



Koncernledning



| | | | | | | | |
|---------------------------------------|---|--|--|---|--|---|--|
| | <p>Martin Lundstedt Verkställande direktör och koncernchef</p> | <p>Jan Gurander Vice VD</p> | <p>Roger Alm Executive Vice President Volvo Group och President Volvo Lastvagnar</p> | <p>Bruno Blin Executive Vice President Volvo Group och President Renault Trucks</p> | <p>Sofia Frändberg Executive Vice President Group Legal & Compliance och General Counsel</p> | <p>Andrea Fuder Executive Vice President Volvo Group Trucks Purchasing och Chief Purchasing Officer</p> | <p>Jens Holtinger Executive Vice President Group Trucks Operations</p> |
| 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. Tidigare uppdrag innefattar även ledamot i Concentric AB. | Vice VD sedan 2018. Vice VD & 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. | Executive Vice President Volvo Group och President Volvo Lastvagnar sedan 2018. 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. Medlem av Volvos koncernledning sedan januari 2019. Verksam inom Volvo sedan 1989. | Efter att ha arbetat i flera företag inom tillverknings-, kvalitets- och inköpsområdena började han på Renault Trucks Purchasing 1999. Har innehaft flera ledande befattningar genom åren innan han utsågs till Senior Vice President för Volvo Group Purchasing. Han har även varit Senior Vice President, Group Truck Sales South Europe januari 2013–2016. Executive Vice President Volvo Group och President Renault Trucks sedan 2016. Medlem av Volvos koncernledning sedan mars 2016. Verksam inom Volvo sedan 1999. | Medlem av Volvos koncernledning sedan april 2013. Chef för Corporate Legal AB Volvo 1998–2013. Corporate Legal Counsel AB Volvo 1994–1997. | Har arbetat inom kvalitet och logistik och har innehaft ett antal ledande befattningar inom Volkswagens inköpsorganisation sedan 1992. Ansvarig för inköp på Scania 2012–2016. Executive Vice President Volvo Group Trucks Purchasing och Chief Purchasing Officer för Volvo Group sedan 2017. Medlem av Volvos koncernledning sedan 2017. Verksam inom Volvo sedan 2017. | Executive Vice President Volvo Group Trucks Operations sedan 2020. Senior Vice President Europe & Brazil Manufacturing Group Trucks Operations 2016–2020. Vice President Powertrain Production Skövde Plant 2012–2016. Har innehaft flera ledande befattningar inom Volvokoncernen. Medlem av Volvos koncernledning sedan oktober 2020. Verksam inom Volvo sedan 1995. |
| Styrelse- uppdrag | Ordförande i Permobil AB. The European Automobile Manufacturers' Association The European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) och Autoliv Inc. Medlem i Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademien (IVA) och European Round Table of Industry (ERT). | Ledamot i Teknikföretagen och Skanska AB. | | | Sekreterare i AB Volvos styrelse sedan april 2013. Medlem av Advisory Board i cell-centric GmbH & Co. KG. | Ledamot i Tysk-Svenska Handelskammaren. | |
| Innehav i Volvo, eget och närståendes | 223.755 B-aktier. | 83.306 B-aktier. | 398 A-aktier, 26.332 B-aktier. | 32.033 B-aktier. | 1.738 A-aktier, 59.007 B-aktier. | 1.600 A-aktier, 47.623 B-aktier. | 16.788 B-aktier. |

| | | | | | | | |
|--|---|---|--|---|--|--|---|
|  |  |  |  |  |  |  |  |
| Melker Jernberg <i>Executive Vice President Volvo Group och President Volvo Construction Equipment</i> | Diana Niu <i>Executive Vice President Group People & Culture</i> | Scott Rafkin <i>Executive Vice President och Chief Digital Officer</i> | Joachim Rosenberg <i>Executive Vice President Volvo Group och President Volvo Energy</i> | Lars Stenqvist <i>Executive Vice President Volvo Trucks Technology och Volvo Group Chief Technology Officer</i> | Martin Weissburg <i>Executive Vice President Volvo Group och President Mack Trucks</i> | Kina Wileke <i>Executive Vice President Group Communication</i> | Jan Ytterberg <i>Executive Vice President Volvo Group och CFO</i> |
| 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 |
| Executive Vice President Volvo Group och President Volvo Construction Equipment sedan 2018. Verkställande direktör 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 2018. | Executive Vice President Group People & Culture sedan 2019. Verksam inom Volvo sedan februari 2005 med ledande befattningar, SVP HR, inom två affärsområden, Trucks Asia Pacific och Volvo Construction Equipment. Arbetade på Telefonaktiebolaget LM 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 flera ledande positioner inom Volvo Car Finance North America. Inom Scotts tid hos Volvo var han Business Assurance och Capital Markets Manager hos Coopers & Lybrand LLC. Medlem av Volvos koncernledning sedan januari 2020. Verksam inom Volvo sedan 2001. | Executive Vice President Volvo Group och President Volvo Energy sedan 2021 Executive Vice President Volvo Group och Chairman UD Trucks 2016–2021. Executive Vice President Volvo 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. Inom dess ledande befattningar inom Scania sedan 1992. Medlem av Volvos koncernledning sedan 10 oktober 2016. Verksam inom Volvo sedan oktober 2016. Medlem i Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademien (IVA). | 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. Inom Volvo, President Woodard LLC, President Great Dane Financial Services och Senior Vice President ORIX. Medlem av Volvos koncernledning sedan mars 2016. Verksam inom Volvo sedan 2005. | Ansvarig för Group Communications sedan 2018. Verksam inom Volvokoncernen 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. | Executive Vice President Group Finance och CFO sedan 2018. CFO Husqvarna Group 2015–2018. Executive Vice President och CFO, Scania Group 2006–2015. Inom dess olika befattningar inom ekonomi och finans, Scania Group 1987–2006. Medlem av Volvos koncernledning sedan november 2018. Verksam inom Volvo sedan 2018. |
| | | | Ledamot i Concentric AB sedan april 2021. | | | Ledamot i Internationella Handelskammaren (ICC), Sverige. | |
| 31.120 B-aktier. | 54.169 B-aktier. | 37.342 B-aktier. | 87 A-aktier, 228.536 B-aktier. | 32.062 B-aktier. | 124.163 B-aktier. | 344 A-aktier, 18.761 B-aktier. | 18.925 B-aktier. |

Utökade ledningsgruppen



Nils Jaeger
President Volvo Autonomous Solution



Emmanuel Levacher
President ARQUUS



Helène Mellquist
President Volvo Penta



Marcio Pedrosa
President Volvo Financial Services



Anna Westerberg
President Volvo Bussar

| | Nils Jaeger | Emmanuel Levacher | Helène Mellquist | Marcio Pedrosa | Anna Westerberg |
|---|---|---|---|---|---|
| Född | 1969 | 1962 | 1964 | 1968 | 1975 |
| Huvudsaklig arbetslivserfarenhet | Ansvarig för Volvo Autonomous Solutions sedan 2020. Verksam inom Volvokoncernen sedan 2014, senast som President Volvo Financial Services EMEA. Har innehaft flera ledande befattningar inom Deere & Company, inklusive befattningen 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 Helène haft flera ledande befattningar inom Volvokoncernen. | Mellan 2015 och 2019 President Volvo Financial Services Americas. President Volvo Financial Services Brazil och Chile 2011–2014. Vice President Latin America Markets för Volvo Financial Services 2010–2011. Har innehaft en rad chefspositioner och specialuppdrag inom Volvo Group Americas och Europe under 2001–2010. Innan 2001 innehade Marcio flertalet ledarskapsbefattningar utanför Volvo inom försäkringsbranschen och corporate finance. | President Volvo Bussar sedan 2021. Senior Vice President, Volvo Group Connected Solutions 2017–2021. Tidigare President för Volvo Group Venture Capital 2014–2017 och Vice President, Product Management Industrial, Volvo Penta 2010–2014. 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.

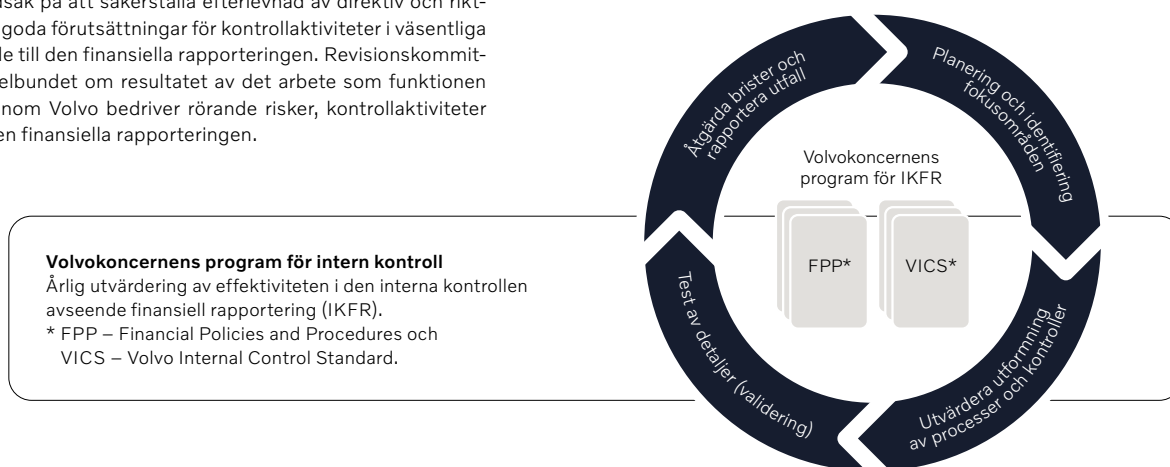
Inledning

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, Group Internal Audit, 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-



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 säker-

ställa 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 2021 har funktionen för intern kontroll avlagt rapport till revisionskommittén vid två tillfällen avseende årsplan, uppföljning av utestående punkter och slutlig bedömning av kontrollmiljön.

Göteborg den 24 februari 2022

AB Volvo (publ)
Styrelsen

REVISORS YTTRANDE OM BOLAGSSTYRNINGSRAPPORTEN

Till bolagsstämman i AB Volvo (publ) organisationsnummer 556012-5790

Uppdrag och ansvarsfördelning

Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten för räkenskapsåret 2021-01-01–2021-12-31 på sidorna 180–195 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. Upplýsningar 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 24 februari 2022

Deloitte AB
Jan Nilsson
Auktoriserad revisor

Förslag till riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare

Styrelsen föreslår att årsstämman antar följande ersättningsriktlinjer för ledande befattningshavare. Jämfört med nuvarande ersättningsriktlinjer, antagna på årsstämman 2021, föreslås två ändringar. För det första, i syfte att få den totala ersättningen till en mer marknadsmässig och konkurrenskraftig nivå, föreslås avseende det långfristiga incitamentsprogrammet en höjning av den maximala utfallsnivån för verkställande direktören, från nuvarande nivå på högst 100 procent av grundlönen till högst 150 procent av grundlönen. Att öka den maximala utfallsnivån för det långfristiga incitamentsprogrammet, där utbetalningen till 100 procent investeras i Volvo-aktier under en treårig innehavsperiod, kommer dessutom att ytterligare stärka gemenskapen med aktieägarnas långsiktiga intressen. För det andra föreslås att förtydliga att ersättningar enligt det långfristiga incitamentsprogrammet ska, i tillägg till ersättningar enligt det kortfristiga incitamentsprogrammet, betraktas som pensionsgrundande lön, om så krävs enligt lag eller kollektivavtal.

Styrelsens för AB Volvo (publ) förslag på riktlinjer avseende ersättning för Volvokoncernens ledning (ersättningspolicy)

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 avtalade ersättningar, och förändringar som görs i redan avtalade ersättningar, efter att dessa föreslagna riktlinjer antagits av årsstämman 2022. 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, kortfristig 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 150 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 Volvo-aktier 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 ha ett långsiktigt intresse i aktiernas värdeutveckling. Vid utgången av treårsperioden får de ledande befattningshavarna avyttra sina 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 kontanterersättning får utgå under extraordinära omständigheter förutsatt att sådana särskilda arrangemang är tidsbegränsade och endast görs på individnivå, antingen 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 enbart omfatta grundlön. 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, rörliga 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 med anledning av sin 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.

Kortfristig 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 frånga 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 ändringar i riktlinjerna m.m.

För att få den totala ersättningen till en mer marknadsmässig och konkurrenskraftig nivå föreslås en höjning av den maximala utfallsnivån för det långfristiga ersättningsprogrammet för den verkställande direktören, från nuvarande nivå på högst 100 % av grundlönen till högst 150 % av grundlönen. Att öka den maximala utfallsnivån för det långfristiga ersättningsprogrammet, där utbetalningen till 100 % investeras i Volvo-aktier under en treårig innehavsperiod, kommer dessutom att ytterligare stärka gemenskapen med aktieägarnas långsiktiga intressen.

Övriga ändringar som föreslås i ersättningspolicyn är endast redaktionella förändringar samt ett förtydligande av pensionsmedförande lön i relation till rörlig ersättning.

Under 2021 har bolaget noga övervägt synpunkter framförda av aktieägare och röstningsrådgivare i samband med årsstämman 2021 och på annat sätt under året. För ytterligare information, se avsnittet Framåtblick mot 2022 i ersättningsrapporten 2021.

Ytterligare information rörande ersättning till ledande befattningshavare inom Volvokoncernen finns i Volvokoncernens års- och hållbarhetsredovisning.

Förslag till vinstfördelning

| AB Volvo | Kronor |
|-----------------------------------|--------------------------|
| Kvarstående vinstmedel | 4.979.927.622,05 |
| Tillkommer nettoresultat för 2021 | 56.330.828.043,03 |
| Summa fritt eget kapital | 61.310.755.665,08 |

Styrelsen föreslår att ovanstående belopp disponeras enligt följande:

| | Kronor |
|---|--------------------------|
| Till aktieägarna utdelas 6,50 kronor per aktie och en extra utdelning med 6,50 kronor per aktie, totalt | 26.434.877.092,00 |
| Till nästa år överföres | 34.875.878.573,08 |
| Summa | 61.310.755.665,08 |

Som avstämningsdag för rätt att erhålla vinstutdelning föreslås fredagen den 8 april 2022.

Med anledning av att styrelsen föreslår att årsstämman den 6 april 2022 beslutar om en ordinarie utdelning med 6,50 kronor per aktie och en extra utdelning med 6,50 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 52,7% till 41,2% och koncernens soliditet från 27,9% till 24,0%, beräknat per 31 december 2021. 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 34.875.878.573,08 kronor att återstå av fritt eget kapital, beräknat per 31 december 2021.

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 24 februari 2022

| | | |
|---|--|---|
| | Carl-Henric Svanberg Styrelseordförande | |
| Matti Alahuhta Styrelseledamot | Eckhard Cordes Styrelseledamot | Eric Elzvik Styrelseledamot |
| Martha Finn Brooks 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 24 februari 2022

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 2021-01-01–2021-12-31. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 44–151, 196–198 och 204–206 i detta dokument.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av moderbolagets finansiella ställning per den 31 december 2021 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av koncernens finansiella ställning per den 31 december 2021 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt International Financial Reporting Standards (IFRS), så som de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och koncernen.

Våra uttalanden i denna rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen är förenliga med innehållet i den kompletterande rapport som har överlämnats till moderbolagets revisionsutskott i enlighet med Revisorsförordningens (537/2014/EU) artikel 11.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav. Detta innefattar att, baserat på vår bästa kunskap och övertygelse, inga förbjudna tjänster som avses i Revisorsförordningens (537/2014/EU) artikel 5.1 har tillhandahållits det granskade bolaget eller, i förekommande fall, dess moderföretag eller dess kontrollerade företag inom EU.

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

Särskilt betydelsefulla områden

Särskilt betydelsefulla områden för revisionen är de områden som enligt vår professionella bedömning var de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen för den aktuella perioden. Dessa områden behandlades inom ramen för revisionen av, och i vårt ställningstagande till, årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet, men vi gör inga separata uttalanden om dessa områden.

Reserv för förväntade kreditförluster för kundfinansierings- och kundfordringar

Riskbeskrivning

Volvokoncernen använder den förenklade modellen för förväntade kreditförluster för kundfinansierings-, och 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. Redovisningsprinciper

för förväntade kreditförluster och ledningens betydande bedömningar som tillämpats i förhållande till dessa beskrivs vidare i not 15 "Kundfinansieringsfordringar" och not 16 "Fordringar" i koncernredovisningen.

För att bestämma storleken på reserven för förväntade kreditförluster för fordringar så krävs det att företagsledningen gör betydande bedömningar, inklusive antaganden avseende aktuella och prognostiserade marknadsförhållanden samt individuell bedömning av de största kunderna och affärssegmenten. Den pågående covid-19-pandemin, i kombination med andra makroekonomiska faktorer, har resulterat i ökad volatilitet och osäkerhet i vissa geografiska marknader. Det är en hög grad av osäkerhet och subjektivitet i uppskattningar kring pandemins omfattning och varaktighet, samt dess påverkan på Volvokoncernens kunder och affärsområden. Ändrade marknadsförhållanden i vissa geografiska marknader ökar svårigheten i ledningens kvalitativa bedömningar och uppskattningar. Följaktligen finns en risk att historisk information avseende kreditförluster, som används i modellen för förväntade kreditförluster för att förutse framtida kreditförluster, inte på ett tillfredsställande sätt återspeglar de rådande eller framtida ekonomiska förhållandena.

Granskningsåtgärder

Våra granskningsåtgärder innefattade, men var inte begränsade till:

- Utvärdera utformningen och testa implementation av relevanta interna kontroller inom processen för avsättningar för förväntade kreditförluster.
- Bedöma rimligheten i modellen för förväntade kreditförluster och den metod som används, inklusive granskning av företagets skriftliga riktlinjer, förfaranden och redovisningsmässiga bedömningar.
- Utföra granskningsåtgärder för att testa fullständigheten och riktigheten i den underliggande data och information som används i företagets bedömningar och modell för förväntade kreditförluster.
- 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 allvarligheten i betalningssvårigheter på portföljnivå, så väl som, kundnivå genom att i vissa fall utvärdera kundens finansiella ställning, och frekvensen av betalningssvårigheter samt specifika justeringar gjorda av ledningen inklusive granskning av dokumentation som stöder viktiga antaganden och överväganden som ledningen gjort.
- För kundfinansieringsfordringar innefattade våra granskningsåtgärder att involvera finansiella experter inom kreditvärdering med specifik kunskap och expertis för att utvärdera rimligheten i den metod som använts där det ansågs relevant.

Avsättningar för förluster avseende anspråk från kunder och andra externa parter – EU:s konkurrensutredning

Riskbeskrivning

I juli 2016 träffade Europeiska Unionen och Volvokoncernen 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 ett väsentligt antal skadeståndsanspråk från externa parter och kunder avseende hävdade förluster, direkta eller indirekta, med anledning av det förfarande som förlikning har ingåtts för.

Redovisningsprinciperna för avsättningar för juridiska tvister beskrivs närmare i not 21 "Övriga avsättningar" samt not 24 "Eventualförpliktelser" till koncernredovisningen. Redovisningen och värderingen av avsättningar eller kvantifiering av eventualförpliktelser som bör upplysas om för sådana juridiska tvister är komplicerade, kräver inblandning av juridiska experter, och beror på potentiella framtida resultat av skadeståndsanspråk, vilka i nuläget är osäkra. Med anledning av denna komplexitet, är värderingen av denna typ av avsättning eller eventualförpliktelse till stor del påverkad av företagsledningens slutliga bedömningar och uppskattningar. Per 31 december 2021, har bolaget inte kunnat tillförlitligt uppskatta beloppet av en sådan framtida förpliktelse, om något, som skulle kunna uppstå från dessa anspråk.

Granskningsåtgärder

Våra granskningsåtgärder innefattade, men var inte begränsade till:

- Föra diskussioner med ledningen och granska dokumentationen för att bedöma hur bolagets ledning och styrelse utvärderat dessa skadeståndsanspråk.
- Föra diskussioner med bolagets interna juridikavdelning och med bolagets externa juridiska rådgivare och advokater i syfte att skapa oss en förståelse för fakta, utveckling och bedömning.
- Granska interna protokoll och dokumentation framtagen för ledning och styrelse för att fastställa förenligheten i all mottagen information.
- Utvärdera lämpligheten i bolagets slutliga redovisning.
- Bedöma tillräckligheten i lämnade upplysningar runt de juridiska processerna.

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 uppskattningar av begagnade fordons framtida nettoförsäljningsvärde (verkligt marknadsvärde). 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. Till följd av den pågående covid-19-pandemin och andra förändringar på marknaden, till exempel bristen på nya fordon, är priserna på begagnade fordon volatila. Det är därmed en hög grad av osäkerhet och subjektivitet i uppskattningar kring nettoförsäljningsvärdet för fordon sålda med restvärdesåtaganden.

Granskningsåtgärder

Våra granskningsåtgärder innefattade, men var inte begränsade till:

- Utvärdera utformningen och testa implementationen i 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 riktlinjer, förfaranden och underlag till 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, framtida marknadsutveckling, förväntade reparationskostnader och distributionskanaler. Ledningens bedömningar utvärderades utifrån förfrågningar och granskning av dokumentation som stöder viktiga antaganden och överväganden som ledningen gjort.

Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 1–43, 152–195, 199–203 och 207–215. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information.

Vårt uttalande avseende årsredovisningen och koncernredovisningen omfattar inte denna information och vi gör inget uttalande med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen är det vårt ansvar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under revisionen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

Om vi, baserat på det arbete som har utförts avseende denna information, drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är vi skyldiga att rapportera detta. Vi har inget att rapportera i det avseendet.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen och koncernredovisningen upprättas och att de ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och, vad gäller koncernredovisningen, enligt IFRS så som de antagits av EU. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets och koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är

tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Styrelsens revisionsutskott ska, utan att det påverkar styrelsens ansvar och uppgifter i övrigt, bland annat övervaka bolagets finansiella rapportering.

Revisorns ansvar

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

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen finns på Revisorsinspektionens webbplats: www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar. Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

RAPPORT OM ANDRA KRAV ENLIGT LAGAR OCH ANDRA FÖRFATTNINGAR

Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för AB Volvo (publ) för räkenskapsåret 2021-01-01–2021-12-31 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

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

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

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

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

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

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets 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 UTTALANDE OM ESEF-RAPPORTEN

Uttalandet

Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även utfört en granskning av att styrelsen och verkställande direktören har upprättat årsredovisningen och koncernredovisningen i ett format som möjliggör enhetlig elektronisk rapportering (Esef-rapporten) enligt 16 kap. 4 a § lagen (2007:528) om värdepappersmarknaden för AB Volvo (publ) för räkenskapsåret 2021-01-01–2021-12-31.

Vår granskning och vårt uttalande avser endast det lagstadgade kravet. Enligt vår uppfattning har Esef-rapporten #[0decdec797c812367a9b1322b78f3304c656a4d9ec1e2f8ed51a4501d9941c118] upprättats i ett format som i allt väsentligt möjliggör enhetlig elektronisk rapportering.

Grund för uttalandet

Vi har utfört granskningen enligt FARs rekommendation RevR 18 *Revisorns granskning av Esef-rapporten*. Vårt ansvar enligt denna rekommendation beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till AB Volvo (publ) enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de bevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för vårt uttalande.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att Esef-rapporten har upprättats i enlighet med 16 kap. 4 a § lagen (2007:528) om värdepappersmarknaden, och för att det finns en sådan intern kontroll som styrelsen och verkställande direktören bedömer nödvändig för att upprätta Esef-rapporten utan väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Revisorns ansvar

Vår uppgift är att uttala oss med rimlig säkerhet om Esef-rapporten i allt väsentligt är upprättad i ett format som uppfyller kraven i 16 kap. 4 a § lagen (2007:528) om värdepappersmarknaden, på grundval av vår granskning.

RevR 18 kräver att vi planerar och genomför våra granskningsåtgärder för att uppnå rimlig säkerhet att Esef-rapporten är upprättad i ett format som uppfyller dessa krav.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en granskning som utförs enligt RevR 18 och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i Esef-rapporten.

Revisionsföretaget tillämpar ISQC 1 Kvalitetskontroll för revisionsföretag som utför revision och översiktlig granskning av finansiella rapporter samt andra bestyrkandeuppdrag och närliggande tjänster och har därmed ett allsidigt system för kvalitetskontroll vilket innefattar dokumenterade riktlinjer och rutiner avseende efterlevnad av yrkesetiska krav, standarder för yrkesutövningen och tillämpliga krav i lagar och andra författningar.

Granskningen innefattar att genom olika åtgärder inhämta bevis om att Esef-rapporten har upprättats i ett format som möjliggör enhetlig elektronisk rapportering av årsredovisning och koncernredovisning. Revisorn väljer vilka åtgärder som ska utföras, bland annat genom att bedöma riskerna för väsentliga felaktigheter i rapporteringen vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag. Vid denna riskbedömning beaktar revisorn de delar av den interna kontrollen som är relevanta för hur styrelsen och verkställande direktören tar fram underlaget i syfte att utforma granskningsåtgärder som är ändamålsenliga med hänsyn till omständigheterna, men inte i syfte att göra ett uttalande om effektiviteten i den interna kontrollen. Granskningen omfattar också en utvärdering av ändamålsenligheten och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens antaganden.

Granskningsåtgärderna omfattar huvudsakligen en teknisk validering av Esef-rapporten, dvs. om filen som innehåller Esef-rapporten uppfyller den tekniska specifikation som anges i kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/815 och en avstämning av att Esef-rapporten överensstämmer med den granskade årsredovisningen och koncernredovisningen.

Vidare omfattar granskningen även en bedömning av huruvida Esef-rapporten har märkts med iXBRL som möjliggör en rättvisande och fullständig maskinläsbar version av koncernens resultat-, balans- och eget kapitalräkningar samt kassaflödesanalysen.

Deloitte AB, utsågs till AB Volvo (publ)s revisor av bolagsstämman 2018-04-05 och har varit bolagets revisor sedan 2018-04-05.

Göteborg den 24 februari 2022

Deloitte AB

Jan Nilsson
Auktoriserad revisor

REVISORNS YTTRANDE AVSEENDE DEN LAGSTADGADE
HÅLLBARHETSRAPPORTEN

Till bolagsstämman i AB Volvo (publ) organisationsnummer 556012-5790

Uppdrag och ansvarsfördelning

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för hållbarhetsrapporten för räkenskapsåret 2021-01-01–2021-12-31, vars innehåll framgår på sida 44, och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Granskningens inriktning och omfattning

Vår granskning har skett enligt FARs 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.

Uttalande

En hållbarhetsrapport har upprättats.

Göteborg den 24 februari 2022

Deloitte AB

Jan Nilsson
Auktoriserad revisor



Nyckeltal

Volvo-koncernen använder nyckeltal i syfte att tillhandahålla värdefull information till företagsledning, investerare och analytiker vid analys av koncernens trender och resultatutveckling. Nyckeltalen är inte definierade av IFRS, om inget annat anges, och kan skilja sig från liknande mått som används av andra företag och är därför inte alltid jämförbara. Måtten ska ses som ett komplement till, och inte en ersättning för, den finansiella information som presenteras i enlighet med IFRS. 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 totalt eget kapital.

| Mkr | Volvo-koncernen | |
|--|-----------------|-------------|
| | 2021 | 2020 |
| Periodens resultat | 33.243 | 20.074 |
| Viktat genomsnittligt eget kapital | 141.805 | 145.343 |
| Avkastning på eget kapital, 12 månaders rullande, % | 23,4 | 13,8 |

Avkastning på operativt kapital

Definition: Rörelseresultat dividerat med viktat genomsnittligt operativt kapital.

| Mkr | Industriverksamheten | |
|---|----------------------|-------------|
| | 2021 | 2020 |
| Rörelseresultat | 39.783 | 25.919 |
| Viktat genomsnittligt operativt kapital | 76.589 | 88.305 |
| Avkastning på operativt kapital, 12 månaders rullande, % | 51,9 | 29,4 |

Avkastning på sysselsatt kapital

Definition: Rörelseresultat samt ränteintäkter och liknande resultatposter dividerat med viktat genomsnittligt sysselsatt kapital.

| Mkr | Industriverksamheten | |
|--|----------------------|-------------|
| | 2021 | 2020 |
| Rörelseresultat, 12 månaders rullande | 39.783 | 25.919 |
| Ränteintäkter och liknande resultatposter, 12 månaders rullande | 362 | 372 |
| Rörelseresultat samt ränteintäkter och liknande resultatposter, 12 månaders rullande | 40.145 | 26.291 |
| Viktat genomsnittligt sysselsatt kapital | 158.849 | 179.029 |
| Avkastning på sysselsatt kapital, 12 månaders rullande, % | 25,3 | 14,7 |

Försäljningstillväxt justerad för ändrade valutakurser samt förvärvade och avyttrade enheter

Definition: Försäljningsökning justerad för ändrade valutakurser samt förvärvade och avyttrade enheter, dividerat med nettoomsättning för föregående år.

| Mkr | Industriverksamheten | | Volvo-koncernen | |
|--|----------------------|--------------|-----------------|--------------|
| | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 |
| Nettoomsättning | 361.062 | 326.472 | 372.216 | 338.446 |
| Ökning/minskning av årets nettoomsättning | 34.589 | -91.889 | 33.771 | -93.534 |
| Valutakurseffekter | 15.403 | 13.941 | 16.063 | 14.768 |
| Förvärvade/avyttrade enheter | 17.122 | 0 | 17.122 | 0 |
| Justerad ökning/minskning av årets nettoomsättning | 67.115 | -77.948 | 66.955 | -78.766 |
| Försäljningstillväxt justerad för ändrade valutakurser samt förvärvade och avyttrade enheter, % | 20,6 | -18,6 | 19,8 | -18,2 |

Bruttomarginal

Definition: Bruttoresultat dividerat med nettoomsättning.

| Mkr | Industriverksamheten | | Volvo-koncernen | |
|--------------------------|----------------------|-------------|-----------------|-------------|
| | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 |
| Nettoomsättning | 361.062 | 326.472 | 372.216 | 338.446 |
| Bruttoresultat | 84.013 | 73.539 | 89.753 | 79.127 |
| Bruttomarginal, % | 23,3 | 22,5 | 24,1 | 23,4 |

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.

| Mkr | Industriverksamheten | |
|---|----------------------|---------------|
| | 2021 | 2020 |
| Nettoomsättning | 361.062 | 326.472 |
| Rörelseresultat | 39.783 | 25.919 |
| Avskrivningar produkt- och programvaruutveckling | 2.622 | 2.733 |
| Avskrivningar övriga immateriella anläggningstillgångar | 135 | 334 |
| Avskrivningar materiella anläggningstillgångar | 11.540 | 12.861 |
| Totala avskrivningar | 14.297 | 15.928 |
| Rörelseresultat före avskrivningar (EBITDA) | 54.080 | 41.847 |
| EBITDA-marginal, % | 15,0 | 12,8 |

Finansiell nettoställning

Definition: Likvida medel, kortfristiga placeringar och räntebärande finansiella fordringar med avdrag för räntebärande skulder, leasingkulder samt avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser. För avstämning se tabell *Finansiell nettoställning*, vilken presenteras efter Volvo-koncernens Balansräkning. Den finansiella nettoställningen presenteras även exklusive avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser samt leasingkulder.

Kapitaliserade forsknings- och utvecklingsutgifter, netto

Definition: Kapitaliserade forsknings- och utvecklingsutgifter med avdrag för avskrivningar.

| Mkr | Volvokoncernen | |
|--|----------------|-------------|
| | 2021 | 2020 |
| Kapitalisering | 3.031 | 2.163 |
| Avskrivning | -2.479 | -2.548 |
| Kapitaliserade forsknings- och utvecklingsutgifter, netto | 552 | -385 |

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.

| Antal enheter | Financial Services | |
|--|--------------------|-----------|
| | 2021 | 2020 |
| Antal finansierade enheter | 69.556 | 61.047 |
| Antal sålda enheter med erbjudande om finansiering | 228.867 | 201.525 |
| Penetrationsgrad, % | 30 | 30 |

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.

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 aktierelatert incitamentsprogram. För avstämning se *Not 19 Eget kapital och antal aktier*.

Räntetäckningsgrad

Definition: Rörelseresultat samt räntetäckningsgrad dividerat med räntekostnader samt liknande poster.

| Mkr | Industriverksamheten | |
|---|----------------------|-------------|
| | 2021 | 2020 |
| Rörelseresultat | 39.783 | 25.919 |
| Räntetäckningsgrad | 362 | 372 |
| Rörelseresultat samt räntetäckningsgrad och liknande resultatposter | 40.145 | 26.291 |
| Räntekostnader och liknande poster | -1.172 | -1.422 |
| Räntetäckningsgrad, ggr | 34,3 | 18,5 |

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.

| 2021 | | | | | | | | | | |
|---|---------|----------------|---------------------|---------------------|---------------|--|----------------------|--------------------|---------------|----------------|
| Mkr | Kvartal | Lastbilar | Anläggningsmaskiner | Bussar ¹ | Volvo Penta | Kocernfunktioner och övrigt inkl. elimineringar ¹ | Industriverksamheten | Financial Services | Elimineringar | Volvokoncernen |
| Nettoomsättning | | 230.881 | 92.031 | 13.652 | 14.437 | 10.061 | 361.062 | 13.437 | -2.283 | 372.216 |
| Rörelseresultat | | 27.349 | 12.228 | 78 | 2.092 | -1.964 | 39.783 | 3.289 | 2 | 43.074 |
| Avskrivningar av tillgångar till försäljning | 1 | - | - | - | - | 246 | 246 | - | - | 246 |
| Avyttring av UD Trucks | 2 | 1.653 | - | - | - | - | 1.653 | - | - | 1.653 |
| Omstruktureringskostnader relaterade till personalneddragningar | 4 | 128 | 0 | 20 | 0 | 2 | 150 | 9 | 0 | 159 |
| | Helår | 1.781 | 0 | 20 | 0 | 248 | 2.049 | 9 | 0 | 2.059 |
| Justerat rörelseresultat | | 25.567 | 12.228 | 59 | 2.092 | -2.212 | 37.733 | 3.279 | 2 | 41.015 |
| Rörelsemarginal, % | | 11,8 | 13,3 | 0,6 | 14,5 | - | 11,0 | - | - | 11,6 |
| Justerad rörelsemarginal, % | | 11,1 | 13,3 | 0,4 | 14,5 | - | 10,5 | - | - | 11,0 |

| 2020 | | | | | | | | | | |
|---|---------|----------------|--------------------------|---------------------|----------------|--|---------------------------|-----------------------|--------------------|---------------------|
| Mkr | Kvartal | Lastbilar | Anläggnings- maskiner | Bussar ¹ | Volvo Penta | Koncernfunk- tioner och övrigt inkl. elimineringar ¹ | Industriverk- samheten | Financial Services | Eliminer- ingar | Volvo- koncernen |
| Nettoomsättning | | 208.262 | 81.453 | 14.712 | 11.891 | 10.154 | 326.472 | 13.960 | -1.987 | 338.446 |
| Rörelseresultat | | 15.764 | 9.583 | -529 | 1.402 | -303 | 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 | -452 | 1.448 | -1.363 | 26.955 | 1.606 | 2 | 28.564 |
| Rörelsemarginal, % | | 7,6 | 11,8 | -3,6 | 11,8 | - | 7,9 | - | - | 8,1 |
| Justerad rörelsemarginal, % | | 8,3 | 12,4 | -3,1 | 12,2 | - | 8,3 | - | - | 8,4 |

¹ Verksamheten i Nova Bus har omklassificerats från segmentet Bussar till Koncernfunktioner och övrigt från och med den 1 oktober 2021. För att underlätta jämförbarheten har räkenskaper för 2020 och 2021 omräknats i denna rapport. Läs mer i Not 31 Förändringar i Volvokoncernens finansiella rapportering 2021.

Självfinansieringsgrad

Definition: Kassaflöde från den löpande verksamheten dividerat med nettoinvesteringar i materiella anläggningstillgångar, immateriella anläggningstillgångar och leasingtillgångar enligt *Koncernens kassaflödesanalyser*.

| Mkr | Industriverksamheten | | Volvokoncernen | |
|--|----------------------|------------|----------------|------------|
| | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 |
| Kassaflöde från den löpande verksamheten | 41.664 | 25.862 | 33.647 | 30.610 |
| Investeringar i im-/materiella anläggnings- och leasingtillgångar, netto | 12.224 | 7.317 | 16.002 | 10.974 |
| Självfinansieringsgrad, % | 341 | 353 | 210 | 279 |

Soliditet

Definition: Totalt eget kapital dividerat med totala tillgångar.

| Mkr | Industriverksamheten | | Volvokoncernen | |
|---------------------|----------------------|-------------|----------------|-------------|
| | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 |
| Totalt eget kapital | 129.619 | 135.127 | 144.118 | 148.142 |
| Totala tillgångar | 371.022 | 377.579 | 515.856 | 510.821 |
| Soliditet, % | 34,9 | 35,8 | 27,9 | 29,0 |

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 | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 |
| Nettoomsättning | 372.216 | 338.446 | 431.980 | 390.834 | 334.748 | 301.914 | 312.515 | 282.948 | 272.622 | 303.647 | 310.367 |
| Kostnad för sålda produkter | -282.463 | -259.319 | -326.895 | -303.478 | -254.581 | -231.602 | -240.653 | -220.012 | -212.504 | -235.085 | -235.104 |
| Bruttoresultat | 89.753 | 79.127 | 105.085 | 87.357 | 80.167 | 70.312 | 71.862 | 62.937 | 60.118 | 68.562 | 75.263 |
| Forsknings- och utvecklingskostnader | -18.027 | -16.798 | -18.539 | -15.899 | -16.098 | -14.631 | -15.368 | -16.656 | -15.124 | -14.794 | -13.276 |
| Försäljningskostnader | -23.959 | -26.510 | -33.037 | -30.890 | -28.582 | -26.867 | -27.694 | -27.448 | -28.506 | -28.248 | -26.001 |
| Administrationskostnader | -4.870 | -4.621 | -5.901 | -5.798 | -5.642 | -5.121 | -5.769 | -5.408 | -5.862 | -5.669 | -7.132 |
| Övriga rörelseintäkter och kostnader | 246 | -5.459 | -221 | -2.273 | -1.061 | -3.135 | -4.179 | -7.697 | -3.554 | -2.160 | -1.649 |
| Resultat från innehav i joint ventures och intresseföretag | -54 | 1.749 | 1.859 | 1.948 | 1.407 | 156 | -143 | 46 | 96 | -23 | -81 |
| Resultat från övriga aktieinnehav | -15 | -3 | 285 | 33 | 135 | 112 | 4.609 | 50 | -30 | -47 | -225 |
| Rörelseresultat | 43.074 | 27.484 | 49.531 | 34.478 | 30.327 | 20.826 | 23.318 | 5.824 | 7.138 | 17.622 | 26.899 |
| Ränteintäkter och liknande resultatposter | 358 | 299 | 320 | 199 | 164 | 240 | 257 | 328 | 381 | 510 | 608 |
| Räntekostnader och liknande resultatposter | -1.167 | -1.349 | -1.674 | -1.658 | -1.852 | -1.847 | -2.366 | -1.994 | -2.810 | -2.476 | -2.875 |
| Övriga finansiella intäkter och kostnader | 926 | -518 | -1.345 | -870 | -385 | 11 | -792 | 931 | 11 | -301 | 297 |
| Resultat efter finansiella poster | 43.190 | 25.917 | 46.832 | 32.148 | 28.254 | 19.230 | 20.418 | 5.089 | 4.721 | 15.355 | 24.929 |
| Inkomstskatter | -9.947 | -5.843 | -10.337 | -6.785 | -6.971 | -6.008 | -5.320 | -2.854 | -919 | -4.097 | -6.814 |
| Periodens resultat | 33.243 | 20.074 | 36.495 | 25.363 | 21.283 | 13.223 | 15.099 | 2.235 | 3.802 | 11.258 | 18.115 |
| Hänförligt till: | | | | | | | | | | | |
| AB Volvos aktieägare | 32.787 | 19.318 | 35.861 | 24.897 | 20.981 | 13.147 | 15.058 | 2.099 | 3.583 | 11.039 | 17.751 |
| Innehav utan bestämmande inflytande | 456 | 755 | 635 | 466 | 302 | 75 | 41 | 136 | 219 | 219 | 364 |
| | 33.243 | 20.074 | 36.495 | 25.363 | 21.283 | 13.223 | 15.099 | 2.235 | 3.802 | 11.258 | 18.115 |

| Resultaträkning Industriverksamheten | | | | | | | | | | | |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Mkr | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 |
| Nettoomsättning | 361.062 | 326.472 | 418.361 | 378.320 | 323.809 | 291.459 | 303.582 | 275.999 | 265.420 | 296.031 | 303.589 |
| Kostnad för sålda produkter | -277.048 | -252.933 | -319.055 | -296.109 | -248.382 | -225.797 | -236.311 | -217.251 | -209.307 | -231.216 | -233.097 |
| Bruttoresultat | 84.013 | 73.539 | 99.306 | 82.210 | 75.428 | 65.662 | 67.271 | 58.748 | 56.113 | 64.815 | 70.492 |
| Forsknings- och utvecklingskostnader | -18.027 | -16.798 | -18.539 | -15.899 | -16.098 | -14.631 | -15.368 | -16.656 | -15.124 | -14.794 | -13.276 |
| Försäljningskostnader | -21.575 | -24.284 | -30.483 | -28.642 | -26.495 | -24.946 | -25.857 | -25.778 | -26.904 | -26.582 | -25.181 |
| Administrationskostnader | -4.859 | -4.611 | -5.887 | -5.756 | -5.602 | -5.081 | -5.728 | -5.367 | -5.824 | -5.639 | -4.753 |
| Övriga rörelseintäkter och kostnader | 300 | -3.673 | 230 | -1.828 | -640 | -2.531 | -3.473 | -6.931 | -2.710 | -1.600 | -1.045 |
| Resultat från innehav i joint ventures och intresseföretag | -54 | 1.749 | 1.859 | 1.948 | 1.407 | 156 | -143 | 46 | 96 | -23 | -82 |
| Resultat från övriga aktieinnehav | -15 | -4 | 285 | 33 | 135 | 112 | 4.610 | 49 | -31 | -46 | -225 |
| Rörelseresultat | 39.783 | 25.919 | 46.771 | 32.067 | 28.135 | 18.740 | 21.312 | 4.111 | 5.616 | 16.130 | 25.930 |

| Koncernens balansräkning | | | | | | | | | | | |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Mkr | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 |
| Immateriella anläggningstillgångar | 37.070 | 34.577 | 36.668 | 38.104 | 35.893 | 37.916 | 36.416 | 37.115 | 36.588 | 40.373 | 39.507 |
| Fastigheter, maskiner och inventarier | 54.405 | 49.113 | 53.496 | 55.673 | 53.348 | 55.875 | 53.618 | 55.181 | 52.233 | 55.004 | 54.540 |
| Tillgångar i operationell leasing | 39.969 | 37.962 | 43.326 | 43.103 | 37.166 | 34.693 | 32.531 | 31.218 | 25.672 | 29.022 | 23.922 |
| Aktier och andelar | 21.225 | 13.436 | 13.113 | 11.875 | 11.225 | 12.420 | 12.050 | 9.839 | 6.327 | 2.890 | 1.874 |
| Varulager | 63.916 | 47.625 | 56.644 | 65.783 | 52.701 | 48.287 | 44.390 | 45.533 | 41.153 | 40.409 | 44.599 |
| Fordringar i kundfinansierings- verksamhet | 151.504 | 128.531 | 142.982 | 126.927 | 109.378 | 110.821 | 102.583 | 99.166 | 83.861 | 80.989 | 78.699 |
| Räntebärande fordringar | 3.702 | 5.880 | 2.743 | 3.393 | 3.501 | 2.393 | 2.938 | 2.555 | 1.389 | 5.635 | 3.638 |
| Övriga fordringar | 81.772 | 73.982 | 81.432 | 82.509 | 72.961 | 70.814 | 61.932 | 68.448 | 59.943 | 55.531 | 59.877 |
| Likvida medel | 62.293 | 85.419 | 61.660 | 47.093 | 36.270 | 25.172 | 24.393 | 33.554 | 29.559 | 28.889 | 37.241 |
| Tillgångar som innehas för försäljning | – | 34.296 | 32.773 | 203 | 51 | 525 | 3.314 | 288 | 8.104 | – | 9.348 |
| Tillgångar | 515.856 | 510.821 | 524.837 | 474.663 | 412.494 | 398.916 | 374.165 | 382.896 | 344.829 | 338.742 | 353.244 |
| Eget kapital ¹ | 144.118 | 148.142 | 141.678 | 125.831 | 109.011 | 97.764 | 85.610 | 80.048 | 77.365 | 86.914 | 85.681 |
| Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser | 12.177 | 18.430 | 19.988 | 16.482 | 14.476 | 14.669 | 13.673 | 16.683 | 12.322 | 6.697 | 6.665 |
| Övriga avsättningar | 28.095 | 27.335 | 30.835 | 32.165 | 25.477 | 26.408 | 27.207 | 28.010 | 19.900 | 21.787 | 20.815 |
| Räntebärande skulder | 153.624 | 153.424 | 157.752 | 135.857 | 127.676 | 141.048 | 132.607 | 147.985 | 135.001 | 131.842 | 130.479 |
| Övriga skulder | 177.842 | 152.204 | 164.171 | 164.328 | 135.854 | 118.879 | 114.495 | 110.042 | 99.891 | 91.502 | 104.888 |
| Skulder som innehas för försäljning | – | 11.286 | 10.413 | – | – | 148 | 573 | 130 | 350 | – | 4.716 |
| Eget kapital och skulder | 515.856 | 510.821 | 524.837 | 474.663 | 412.494 | 398.916 | 374.165 | 382.896 | 344.829 | 338.742 | 353.244 |
| ¹ varav innehav utan bestämmande inflytande | 3.073 | 2.847 | 3.083 | 2.452 | 1.941 | 1.703 | 1.801 | 1.723 | 1.333 | 1.266 | 1.100 |
| Ställda säkerheter | 6.742 | 14.960 | 21.220 | 15.988 | 12.791 | 10.592 | 9.428 | 7.680 | 5.078 | 4.099 | 1.832 |
| Eventualförpliktelser | 17.971 | 13.832 | 13.732 | 14.247 | 15.242 | 16.056 | 15.580 | 15.940 | 17.290 | 17.763 | 17.154 |

| Balansräkning Industriverksamheten | | | | | | | | | | | |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Mkr | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 |
| Immateriella anläggningstillgångar | 36.971 | 34.423 | 36.467 | 37.889 | 35.716 | 37.768 | 36.314 | 37.010 | 36.479 | 40.267 | 39.385 |
| Fastigheter, maskiner och inventarier | 54.356 | 49.045 | 53.411 | 55.631 | 53.308 | 55.812 | 53.554 | 55.087 | 52.146 | 54.899 | 54.446 |
| Tillgångar i operationell leasing | 32.150 | 29.460 | 33.794 | 32.700 | 24.051 | 22.752 | 20.616 | 19.484 | 17.013 | 21.263 | 16.749 |
| Aktier och andelar | 21.209 | 13.421 | 13.095 | 11.866 | 11.215 | 12.409 | 12.042 | 9.825 | 6.321 | 2.884 | 1.871 |
| Varulager | 63.715 | 47.273 | 56.080 | 65.366 | 52.231 | 48.080 | 44.194 | 45.364 | 40.964 | 40.057 | 43.828 |
| Fordringar i kundfinansierings- verksamhet | 2.537 | 1.695 | 1.570 | 1.560 | 1.358 | 1.698 | 11 | 1.828 | 1.406 | 1.397 | 1.702 |
| Räntebärande fordringar | 3.723 | 6.301 | 4.916 | 3.882 | 4.966 | 4.415 | 3.738 | 2.777 | 2.195 | 11.011 | 6.734 |
| Övriga fordringar | 96.758 | 84.413 | 99.082 | 101.347 | 85.822 | 75.759 | 68.223 | 70.413 | 60.679 | 54.324 | 59.062 |
| Likvida medel | 59.603 | 82.186 | 57.675 | 43.907 | 32.447 | 20.875 | 21.210 | 31.105 | 28.230 | 27.146 | 35.951 |
| Tillgångar som innehas för försäljning | – | 29.362 | 28.427 | 203 | 51 | 525 | 3.314 | 288 | 8.104 | – | 9.348 |
| Tillgångar | 371.022 | 377.579 | 384.517 | 354.351 | 301.165 | 280.093 | 263.216 | 273.181 | 253.537 | 253.248 | 269.076 |
| Eget kapital | 129.619 | 135.127 | 127.150 | 113.144 | 97.790 | 86.579 | 75.151 | 70.105 | 68.467 | 78.321 | 76.682 |
| Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser | 12.095 | 18.282 | 19.850 | 16.374 | 14.391 | 14.608 | 13.621 | 16.580 | 12.249 | 6.663 | 6.635 |
| Övriga avsättningar | 24.918 | 23.794 | 27.055 | 28.476 | 22.680 | 22.545 | 23.936 | 25.054 | 17.575 | 19.653 | 19.101 |
| Räntebärande skulder | 19.919 | 35.017 | 32.326 | 25.328 | 27.001 | 33.944 | 32.562 | 48.180 | 52.491 | 54.472 | 55.394 |
| Övriga skulder | 184.471 | 158.721 | 172.209 | 171.029 | 139.303 | 122.269 | 117.374 | 113.131 | 102.405 | 94.139 | 106.548 |
| Skulder som innehas för försäljning | – | 6.638 | 5.927 | – | – | 148 | 573 | 130 | 350 | – | 4.716 |
| Eget kapital och skulder | 371.022 | 377.579 | 384.517 | 354.351 | 301.165 | 280.093 | 263.216 | 273.181 | 253.537 | 253.248 | 269.076 |

| Koncernens kassaflödesanalys | | | | | | | | | | | |
|---|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|-------------|
| Mdr kr | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 |
| Rörelseresultat | 43,1 | 27,5 | 49,5 | 34,5 | 30,3 | 20,8 | 23,3 | 5,8 | 7,1 | 17,6 | 26,9 |
| Avskrivningar | 18,7 | 20,6 | 20,6 | 18,4 | 16,9 | 16,7 | 16,8 | 15,9 | 17,4 | 14,7 | 13,9 |
| Övriga ej kassapåverkande poster | -1,0 | 1,2 | -2,8 | 9,7 | 1,4 | -0,4 | -0,5 | 6,1 | 2,4 | 1,4 | 1,3 |
| Förändringar i rörelsekapital | -17,5 | -13,7 | -18,2 | -23,7 | -4,7 | -13,9 | -9,0 | -14,1 | -10,8 | -21,9 | -15,1 |
| Erhållna utdelningar från joint ventures och intresseföretag | 0,8 | 1,1 | 0,5 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Finansiella poster och inkomstskatt | -10,4 | -5,0 | -10,1 | -7,7 | -6,3 | -5,7 | -4,6 | -5,0 | -5,1 | -8,0 | -7,3 |
| Kassaflöde från den löpande verksamheten | 33,6 | 30,6 | 39,0 | 31,2 | 37,6 | 17,5 | 25,9 | 8,7 | 11,0 | 3,8 | 19,7 |
| Investeringar i im-/materiella anläggningstillgångar | -12,5 | -8,8 | -12,0 | -10,7 | -7,7 | -9,5 | -8,8 | -8,6 | -12,2 | -14,6 | -12,6 |
| Investeringar i leasingtillgångar | -9,3 | -8,6 | -10,0 | -10,1 | -11,5 | -10,8 | -10,5 | -10,1 | -8,2 | -10,0 | -7,4 |
| Försäljning av im-/materiella anläggnings- och leasingtillgångar | 5,8 | 6,3 | 7,4 | 6,2 | 5,4 | 9,0 | 6,0 | 5,0 | 3,4 | 3,1 | 3,3 |
| Förvärv och avyttringar av aktier och andelar, netto | -7,4 | -0,5 | 0,1 | 1,0 | 2,2 | 0,2 | -2,0 | 0,1 | 0,0 | -1,2 | -0,1 |
| Förvärv och avyttringar av dotterföretag och andra affärsenheter, netto | 22,0 | 0,4 | 1,3 | -0,2 | 0,9 | 1,4 | 0,4 | 7,4 | 0,9 | 3,4 | -1,6 |
| Räntebärande fordringar inklusive kortfristiga placeringar | -0,1 | 1,1 | -1,0 | 0,1 | 1,6 | 2,5 | 3,6 | -4,8 | 0,5 | 3,7 | 2,6 |
| Kassaflöde efter nettoinvesteringar | 32,2 | 20,7 | 24,9 | 17,4 | 28,5 | 10,4 | 14,5 | -2,3 | -4,6 | -11,8 | 3,9 |
| Nettoförändring av lån | -7,0 | 7,3 | 9,3 | 1,9 | -9,0 | -2,2 | -13,2 | 6,7 | 13,0 | 14,1 | 8,7 |
| Återköp egna aktier | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Utdelning/utbetalning till AB Volvos aktieägare | -49,8 | - | -20,3 | -8,6 | -6,6 | -6,1 | -6,1 | -6,1 | -6,1 | -6,1 | -5,1 |
| Utdelning till innehav utan bestämmande inflytande | -0,6 | -0,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -0,2 | 0,0 | 0,0 | -0,2 | 0,0 | 0,0 |
| Övrigt | -0,1 | -0,1 | 0,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,0 |
| Förändring av likvida medel exkl. omräkningsdifferenser | -25,4 | 27,1 | 14,0 | 10,7 | 12,8 | 1,9 | -4,8 | -1,8 | 2,2 | -3,8 | 7,5 |
| Omräkningsdifferenser på likvida medel | 2,3 | -3,4 | 0,5 | 0,1 | -0,7 | 1,0 | -0,4 | 1,1 | -0,5 | -0,8 | -0,1 |
| Förändring av likvida medel | -23,1 | 23,7 | 14,5 | 10,8 | 12,1 | 2,9 | -5,2 | -0,7 | 1,7 | -4,6 | 7,4 |
| Operativt kassaflöde Industriverksamheten | | | | | | | | | | | |
| Mdr kr | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 |
| Rörelseresultat | 39,8 | 25,9 | 46,8 | 32,1 | 28,1 | 18,7 | 21,3 | 4,1 | 5,6 | 16,1 | 26,0 |
| Avskrivningar | 14,3 | 15,9 | 15,8 | 13,8 | 12,6 | 12,6 | 12,6 | 12,7 | 14,5 | 12,0 | 11,4 |
| Övriga ej kassapåverkande poster | -1,4 | -0,8 | -3,6 | 8,9 | 0,9 | -1,1 | -1,1 | 5,3 | 1,5 | 0,8 | 0,6 |
| Förändringar i rörelsekapital | -2,3 | -11,0 | -0,5 | -11,0 | -0,2 | -14,7 | -1,9 | -3,3 | -2,0 | -9,2 | -4,2 |
| Erhållna utdelningar från joint ventures och intresseföretag | 0,8 | 1,1 | 0,5 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Finansiella poster och inkomstskatt | -9,5 | -4,2 | -9,5 | -7,5 | -5,6 | -5,6 | -4,0 | -4,5 | -4,9 | -7,3 | -6,9 |
| Kassaflöde från den löpande verksamheten | 41,7 | 25,9 | 49,0 | 36,4 | 35,8 | 9,9 | 26,7 | 14,3 | 14,7 | 12,4 | 26,9 |
| Investeringar i im-/materiella anläggningstillgångar | -12,5 | -8,7 | -11,9 | -10,7 | -7,7 | -9,4 | -8,8 | -8,6 | -12,2 | -14,6 | -12,6 |
| Investeringar i leasingtillgångar | 0,0 | -0,0 | -0,1 | -0,0 | -0,1 | -0,1 | -0,3 | -0,5 | -1,5 | -3,6 | -1,4 |
| Försäljning av im-/materiella anläggnings- och leasingtillgångar | 0,4 | 1,4 | 1,4 | 0,9 | 0,4 | 3,2 | 0,7 | 1,1 | 0,5 | 0,9 | 1,2 |
| Operativt kassaflöde | 29,4 | 18,5 | 38,3 | 26,6 | 28,4 | 3,5 | 18,3 | 6,4 | 1,5 | -4,9 | 14,1 |

| Export från Sverige | | | | | | | | | | | |
|----------------------------|---------|--------|---------|---------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Mkr | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 |
| Volvokoncernen, totalt | 108.538 | 92.746 | 118.543 | 117.887 | 107.958 | 91.962 | 86.731 | 78.174 | 88.560 | 84.314 | 91.065 |

| Nyckeltal | | | | | | | | | | | |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 |
| Bruttomarginal, % ¹ | 23,3 | 22,5 | 23,7 | 21,7 | 23,3 | 22,5 | 22,2 | 21,3 | 21,1 | 21,9 | 23,7 |
| Forsknings- och utvecklingskostnader i % av nettoomsättning ¹ | 5,0 | 5,1 | 4,4 | 4,2 | 5,0 | 5,0 | 5,1 | 6,0 | 5,7 | 5,0 | 4,4 |
| Försäljningskostnader i % av nettoomsättning ¹ | 6,0 | 7,4 | 7,3 | 7,6 | 8,2 | 8,6 | 8,5 | 9,3 | 10,1 | 9,0 | 8,0 |
| Administrationskostnader i % av nettoomsättning ¹ | 1,3 | 1,4 | 1,4 | 1,5 | 1,7 | 1,7 | 1,9 | 1,9 | 2,2 | 1,9 | 2,3 |
| Rörelseresultat före avskrivningar (EBITDA), Mkr ¹ | 54.080 | 41.847 | 62.568 | 45.858 | 40.732 | 31.373 | 33.886 | 16.784 | 20.089 | 28.117 | 37.376 |
| EBITDA marginal, % ¹ | 15,0 | 12,8 | 15,0 | 12,1 | 12,6 | 10,8 | 11,2 | 6,1 | 7,6 | 9,5 | 12,3 |
| Kapitaliserad forskning och utveckling, netto, Mkr | 552 | -385 | 1.006 | 791 | -876 | 90 | -550 | -1.441 | 787 | 2.264 | 1.197 |
| Avkastning på sysselsatt kapital från Industriverksamheten, % | 25,3 | 14,7 | 28,4 | 22,4 | - | - | - | - | - | - | - |
| Avkastning på rörelsekapital från Industriverksamheten, % | 51,9 | 29,4 | 52,3 | 39,0 | 32,5 | 21,5 | 25,0 | 4,5 | 5,9 | 16,5 | 28,8 |
| Avkastning på eget kapital, % | 23,4 | 13,8 | 27,0 | 21,3 | 20,8 | 14,9 | 18,4 | 2,8 | 5,0 | 12,9 | 23,1 |
| Räntetäckningsgrad, ggr ¹ | 34,3 | 18,5 | 28,1 | 19,5 | 15,3 | 10,3 | 9,1 | 2,2 | 2,1 | 6,7 | 9,6 |
| Självfinansieringsgrad, % | 210 | 279 | 268 | 213 | 272 | 155 | 194 | 64 | 84 | 18 | 118 |
| Självfinansieringsgrad Industriverksamheten, % | 341 | 353 | 458 | 373 | 483 | 155 | 316 | 180 | 112 | 72 | 210 |
| Finansiell nettoställning exkl. pensioner och liknande förpliktelser samt leasing-skulder, Mkr ¹ | 66.227 | 74.691 | 62.596 | 43.926 | 26.339 | -1.151 | 349 | -9.924 | -19.828 | -19.023 | -14.974 |
| Finansiell nettoställning exkl. pensioner och liknande förpliktelser samt leasing-skulder i procent av eget kapital ¹ | 51,1 | 55,3 | 49,2 | 38,8 | 26,9 | -1,3 | 0,5 | -14,2 | -29,0 | -24,3 | -19,5 |
| Finansiell nettoställning inkl. pensioner och liknande förpliktelser samt leasing-skulder, Mkr ¹ | 50.356 | 50.959 | 37.267 | 29.101 | 12.200 | -15.679 | -13.237 | -26.378 | -32.066 | -22.978 | -19.346 |
| Finansiell nettoställning inkl. pensioner och liknande förpliktelser samt leasing-skulder i procent av eget kapital ¹ | 38,8 | 37,7 | 29,3 | 25,7 | 12,5 | -18,1 | -17,6 | -37,6 | -46,8 | -29,3 | -25,2 |
| Soliditet, % | 27,9 | 29,0 | 27,0 | 26,5 | 26,4 | 24,5 | 22,9 | 20,9 | 22,4 | 25,7 | 24,3 |
| Soliditet Industriverksamheten, % | 34,9 | 35,8 | 33,1 | 31,9 | 32,5 | 30,9 | 28,6 | 25,7 | 27,0 | 30,9 | 28,5 |
| Soliditet exklusive innehav utan bestämmande inflytande, % | 27,3 | 28,4 | 26,4 | 26,0 | 26,0 | 24,1 | 22,4 | 20,5 | 22,0 | 25,2 | 23,9 |

¹ Uppgifterna avser Industriverksamheten.

Redovisning per affärsområde

| Nettoomsättning¹ | | | | | | | | | | | | |
|---|------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Mkr | | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 |
| Lastbilar | Europa | 107.798 | 92.127 | 112.125 | 111.237 | 99.642 | 91.468 | 83.767 | 72.757 | 73.640 | 76.365 | 83.451 |
| | Nordamerika | 65.308 | 52.038 | 85.731 | 70.233 | 52.405 | 51.849 | 73.017 | 53.696 | 40.314 | 42.650 | 37.042 |
| | Sydamerika | 23.569 | 15.830 | 23.753 | 16.021 | 12.789 | 10.613 | 11.624 | 19.669 | 23.318 | 21.172 | 26.847 |
| | Asien | 21.359 | 35.441 | 37.610 | 36.664 | 36.998 | 33.464 | 31.589 | 29.264 | 26.740 | 36.531 | 37.840 |
| | Afrika och Oceanien | 12.846 | 12.826 | 17.427 | 16.203 | 14.646 | 13.256 | 13.982 | 15.518 | 14.462 | 15.565 | 13.741 |
| | Totalt | | 230.881 | 208.262 | 276.647 | 250.358 | 216.480 | 200.650 | 213.978 | 190.904 | 178.474 | 192.283 |
| Anläggningsmaskiner | Europa | 29.524 | 23.191 | 30.300 | 27.291 | 22.977 | 19.739 | 17.732 | 17.215 | 16.356 | 16.518 | 17.765 |
| | Nordamerika | 16.583 | 13.020 | 17.404 | 15.575 | 12.234 | 10.724 | 11.843 | 10.784 | 8.319 | 12.027 | 7.829 |
| | Sydamerika | 3.951 | 2.245 | 2.532 | 2.304 | 1.760 | 1.414 | 2.207 | 3.234 | 3.314 | 3.788 | 4.163 |
| | Asien | 36.427 | 39.095 | 33.932 | 33.781 | 25.058 | 15.765 | 16.424 | 18.458 | 21.911 | 27.033 | 29.999 |
| | Afrika och Oceanien | 5.546 | 3.902 | 4.437 | 5.287 | 4.468 | 3.088 | 2.802 | 3.164 | 3.539 | 4.192 | 3.745 |
| | Totalt | | 92.031 | 81.453 | 88.606 | 84.238 | 66.497 | 50.731 | 51.008 | 52.855 | 53.437 | 63.558 |
| Bussar | Europa | 5.886 | 5.765 | 7.369 | 7.036 | 7.753 | 7.861 | 7.284 | 6.139 | 5.429 | 6.200 | 6.631 |
| | Nordamerika | 4.089 | 8.302 | 15.543 | 13.244 | 12.512 | 11.345 | 10.635 | 6.721 | 5.929 | 6.675 | 7.532 |
| | Sydamerika | 882 | 1.793 | 3.281 | 1.393 | 1.148 | 1.363 | 1.425 | 2.559 | 1.836 | 2.794 | 2.715 |
| | Asien | 1.371 | 2.397 | 2.617 | 2.094 | 3.135 | 3.067 | 2.557 | 1.892 | 2.055 | 2.853 | 2.953 |
| | Afrika och Oceanien | 1.423 | 1.535 | 2.209 | 2.060 | 1.530 | 1.749 | 1.678 | 1.334 | 1.457 | 1.774 | 1.992 |
| | Totalt | | 13.652 | 19.791 | 31.019 | 25.826 | 26.078 | 25.386 | 23.580 | 18.645 | 16.707 | 20.295 |
| Volvo Penta | Europa | 7.464 | 6.064 | 6.671 | 7.487 | 5.727 | 4.973 | 4.462 | 3.779 | 3.714 | 3.620 | 4.274 |
| | Nordamerika | 2.949 | 2.532 | 3.180 | 2.912 | 2.456 | 2.191 | 2.161 | 1.584 | 1.491 | 1.486 | 1.379 |
| | Sydamerika | 474 | 345 | 319 | 299 | 289 | 291 | 365 | 386 | 297 | 306 | 335 |
| | Asien | 2.698 | 2.228 | 2.439 | 2.443 | 2.082 | 1.891 | 1.855 | 1.615 | 1.692 | 1.867 | 2.130 |
| | Afrika och Oceanien | 851 | 691 | 679 | 599 | 566 | 546 | 562 | 425 | 356 | 352 | 341 |
| | Totalt | | 14.437 | 11.891 | 13.287 | 13.741 | 11.119 | 9.893 | 9.406 | 7.790 | 7.550 | 7.631 |
| Volvo Aero | Europa | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2.404 | 2.893 |
| | Nordamerika | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2.657 | 3.300 |
| | Sydamerika | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 0 | 7 |
| | Asien | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 109 | 104 |
| | Afrika och Oceanien | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 49 | 52 |
| | Totalt | | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 5.219 |
| | Övrigt och eliminerings- ringar | 10.061 | 5.074 | 8.802 | 4.157 | 3.635 | 4.799 | 5.610 | 5.806 | 9.252 | 7.044 | 4.532 |
| Nettoomsättning Industriverksamheten | | 361.062 | 326.472 | 418.361 | 378.320 | 323.809 | 291.459 | 303.582 | 275.999 | 265.420 | 296.031 | 303.589 |
| Financial Services | Europa | 5.929 | 6.116 | 6.279 | 6.063 | 5.431 | 5.116 | 5.278 | 5.120 | 4.686 | 4.703 | 4.663 |
| | Nordamerika | 4.519 | 4.907 | 5.534 | 4.600 | 4.234 | 4.202 | 4.033 | 2.999 | 2.900 | 2.833 | 2.326 |
| | Sydamerika | 1.618 | 1.380 | 1.555 | 1.276 | 1.368 | 1.235 | 1.116 | 1.122 | 1.009 | 1.195 | 1.131 |
| | Asien | 843 | 1.022 | 1.010 | 800 | 543 | 476 | 548 | 638 | 707 | 795 | 571 |
| | Afrika och Oceanien | 528 | 535 | 492 | 332 | 235 | 213 | 224 | 232 | 237 | 257 | 192 |
| | Totalt | | 13.437 | 13.960 | 14.870 | 13.070 | 11.812 | 11.242 | 11.199 | 10.111 | 9.539 | 9.783 |
| | Eliminerings- ringar | -2.283 | -1.987 | -1.252 | -555 | -873 | -787 | -2.265 | -3.162 | -2.336 | -2.167 | -2.104 |
| Volvokoncernen totalt | | 372.216 | 338.446 | 431.980 | 390.834 | 334.748 | 301.914 | 312.515 | 282.948 | 272.622 | 303.647 | 310.367 |
| Varav: | | | | | | | | | | | | |
| | Fordon² | 282.666 | 247.397 | 332.558 | 299.356 | 252.063 | 223.996 | 237.430 | | | | |
| | Service | 78.396 | 79.075 | 85.804 | 78.963 | 71.747 | 67.463 | 66.152 | | | | |
| | Financial Services | 13.437 | 13.960 | 14.870 | 13.070 | 11.812 | 11.242 | 11.199 | | | | |
| | Eliminerings- ringar | -2.283 | -1.987 | -1.252 | -555 | -873 | -787 | -2.265 | | | | |

1 Volvo Aero avyttrades den 1 oktober 2012.

2 Inklusive anläggningsmaskiner och Volvo Penta-motorer.

| Rörelseresultat¹ | | | | | | | | | | | |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------|---------------|---------------|
| Mkr | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 |
| Lastbilar | 27.349 | 15.764 | 31.552 | 19.541 | 20.383 | 15.020 | 19.517 | 4.157 | 6.145 | 10.216 | 18.227 |
| Anläggningsmaskiner | 12.228 | 9.583 | 11.910 | 12.125 | 7.917 | 2.246 | 2.044 | 652 | 2.592 | 5.773 | 6.812 |
| Bussar | 78 | -522 | 1.337 | 575 | 928 | 911 | 860 | 92 | -190 | 51 | 1.114 |
| Volvo Penta | 2.092 | 1.402 | 1.876 | 2.341 | 1.439 | 1.269 | 1.086 | 724 | 626 | 541 | 825 |
| Volvo Aero | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 767 | 360 |
| Financial Services | 3.289 | 1.564 | 2.766 | 2.411 | 2.192 | 2.086 | 2.006 | 1.712 | 1.522 | 1.492 | 969 |
| Övrigt | -1.962 | -308 | 91 | -2.515 | -2.532 | -707 | -2.195 | -1.514 | -3.557 | -1.217 | -1.408 |
| Rörelseresultat Volvokoncernen | 43.074 | 27.484 | 49.531 | 34.478 | 30.327 | 20.826 | 23.318 | 5.824 | 7.138 | 17.622 | 26.899 |

¹ Mellan 2009 och 2011 återförs vinsterna från samordningsfördelarna i affärsenheterna till de olika affärsområdena. Rörelseresultatet 2014 inkluderar 660 förväntade kreditförluster. Se avsnitt för Nyckeltal gällande justeringar.

| Rörelsemarginal | | | | | | | | | | | |
|---|-------------|------------|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| % | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 |
| Lastbilar | 11,8 | 7,6 | 11,4 | 7,8 | 9,4 | 7,5 | 9,1 | 2,2 | 3,4 | 5,3 | 9,2 |
| Anläggningsmaskiner | 13,3 | 11,8 | 13,4 | 14,4 | 11,9 | 4,4 | 4,0 | 1,2 | 4,9 | 9,1 | 10,7 |
| Bussar | 0,6 | -2,6 | 4,3 | 2,2 | 3,6 | 3,6 | 3,6 | 0,5 | -1,1 | 0,3 | 5,1 |
| Volvo Penta | 14,5 | 11,8 | 14,1 | 17,0 | 12,9 | 12,8 | 11,5 | 9,3 | 8,3 | 7,1 | 9,8 |
| Volvo Aero | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 14,7 | 5,7 |
| Volvokoncernens Industriverksamhet | 11,0 | 7,9 | 11,2 | 8,5 | 8,7 | 6,4 | 7,0 | 1,5 | 2,1 | 5,4 | 8,5 |
| Financial Services | 24,5 | 11,2 | 18,6 | 18,4 | 18,6 | 18,6 | 17,9 | 16,9 | 16,0 | 15,3 | 10,9 |
| Volvokoncernen | 11,6 | 8,1 | 11,5 | 8,8 | 9,1 | 6,9 | 7,5 | 2,1 | 2,6 | 5,8 | 8,7 |

| Tillsvidareanställda vid årets slut | | | | | | | | | | | |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Antal ¹ | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 |
| Lastbilar | 50.974 | 56.483 | 59.142 | 58.891 | 55.026 | 52.154 | 54.668 | 58.067 | 58.542 | 61.256 | 62.315 |
| Anläggningsmaskiner | 13.847 | 13.404 | 13.756 | 13.419 | 12.788 | 13.397 | 13.889 | 14.901 | 14.663 | 14.788 | 18.422 |
| Bussar | 5.117 | 6.608 | 8.324 | 8.178 | 7.943 | 7.353 | 7.270 | 6.900 | 6.648 | 7.514 | 8.529 |
| Volvo Penta | 1.832 | 1.798 | 1.800 | 1.713 | 1.622 | 1.530 | 1.470 | 1.422 | 1.412 | 1.361 | 2.549 |
| Volvo Aero | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 3.179 |
| Financial Services | 1.546 | 1.511 | 1.538 | 1.401 | 1.363 | 1.328 | 1.340 | 1.339 | 1.355 | 1.362 | 1.323 |
| Övriga bolag | 9.224 | 7.688 | 8.015 | 8.527 | 8.362 | 8.277 | 9.827 | 10.193 | 12.913 | 12.436 | 1.845 |
| Volvokoncernen totalt | 82.540 | 87.492 | 92.575 | 92.129 | 87.104 | 84.039 | 88.464 | 92.822 | 95.533 | 98.717 | 98.162 |

¹ Från och med 2012 fördelas inte anställda i affärsenheter på affärsområdena.

Miljöresultat

Mer detaljerad information och hållbarhetsstyrning beskrivs vidare i hållbarhetsnoter på sidorna 158–161.

| Absoluta värden samt relaterade till nettoomsättningen | 2021 | 2020 ¹ | 2019 ¹ | 2018 |
|---|-------------|-------------------|-------------------|---------------|
| Energiförbrukning (GWh; MWh/Mkr) | 2.423; 6,7 | 2.043; 6,3 | 2,355; 5,6 | 2.196; 5,8 |
| Direkta utsläpp, CO ₂ e scope 1 (1.000 ton; ton/Mkr) | 245; 0,7 | 205; 0,6 | 245; 0,6 | 223; 0,6 |
| Indirekta utsläpp, CO ₂ e scope 2 (1.000 ton; ton/Mkr) | 114; 0,3 | 121; 0,4 | 124; 0,3 | 198; 0,5 |
| Indirekta utsläpp, CO ₂ e scope 3 användning av sålda produkter (Mton) | 286 | 241 | 323 | |
| Vattenförbrukning (1.000 m ³ ; m ³ /Mkr) | 4.628; 12,8 | 4.865; 14,9 | 5.389; 12,9 | 4.870; 12,9 |
| Kväveoxidutsläpp (ton; kg/Mkr) | 223; 0,6 | 192; 0,6 | 291; 0,7 | 360; 1,0 |
| Lösningsmedelutsläpp (ton; kg/Mkr) | 1304; 3,6 | 1.224; 3,7 | 1.406; 3,4 | 2.148; 5,7 |
| Svaveldioxidutsläpp (ton; kg/Mkr) | 5,0; 0,01 | 3,7; 0,01 | 8,5; 0,02 | 13,6; 0,04 |
| Farligt avfall (ton; kg/Mkr) | 53.314; 148 | 51.712; 159 | 50.909; 122 | 38.601; 102,0 |
| Nettoomsättning, Industriverksamheten (Mdr kr) | 361,1 | 326,5 | 418,4 | 378,3 |

¹ Nya systemgränser satta med utgångsvärde 2019. Resultat för 2020 och 2019 har räknats om eller lagts till i denna rapport för jämförbarhet.

| Tillsvidareanställda vid årets slut | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Antal | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 |
| Sverige | 21.022 | 20.598 | 21.094 | 20.887 | 19.965 | 19.235 | 20.412 | 21.384 | 22.588 | 23.052 | 24.663 |
| Europa, exklusive Sverige | 27.378 | 27.678 | 29.033 | 28.807 | 27.596 | 26.955 | 27.662 | 29.449 | 29.746 | 30.382 | 30.458 |
| Nordamerika | 16.956 | 15.559 | 17.750 | 17.845 | 15.882 | 14.245 | 15.534 | 15.217 | 16.397 | 16.569 | 15.427 |
| Sydamerika | 5.860 | 5.448 | 5.466 | 5.228 | 4.774 | 4.762 | 5.380 | 6.353 | 6.275 | 5.977 | 5.234 |
| Asien | 9.305 | 16.121 | 16.863 | 16.888 | 16.526 | 16.469 | 17.046 | 17.793 | 17.953 | 20.222 | 19.924 |
| Afrika och Oceanien | 2.019 | 2.088 | 2.369 | 2.474 | 2.361 | 2.373 | 2.430 | 2.626 | 2.574 | 2.515 | 2.456 |
| Volvokoncernen totalt | 82.540 | 87.492 | 92.575 | 92.129 | 87.104 | 84.039 | 88.464 | 92.822 | 95.533 | 98.717 | 98.162 |

| Levererade fordon | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Antal | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 |
| Tunga lastbilar (>16 ton) | 170.295 | 140.652 | 201.092 | 193.886 | 171.963 | 158.025 | 176.589 | 173.650 | 170.307 | 172.798 | 179.779 |
| Medeltunga lastbilar (7–16 ton) | 13.907 | 10.736 | 12.700 | 14.065 | 14.331 | 15.691 | 14.749 | 15.114 | 16.779 | 32.935 | 34.631 |
| Lätta lastbilar (<7 ton) | 18.256 | 15.453 | 18.977 | 18.539 | 16.108 | 16.708 | 16.137 | 14.360 | 13.188 | 18.284 | 23.982 |
| Totalt lastbilar | 202.458 | 166.841 | 232.769 | 226.490 | 202.402 | 190.424 | 207.475 | 203.124 | 200.274 | 224.017 | 238.391 |

| Antal | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 | |
|----------------------------|---------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------|
| Lastbilar | Europa | 98.600 | 79.814 | 104.145 | 110.349 | 105.432 | 97.909 | 86.448 | 72.458 | 82.088 | 84.355 | 95.113 |
| | Nordamerika | 47.629 | 32.056 | 62.308 | 53.877 | 37.941 | 39.193 | 64.507 | 57.714 | 44.755 | 47.806 | 42.613 |
| | Sydamerika | 28.718 | 17.684 | 23.729 | 16.146 | 11.073 | 9.442 | 11.069 | 23.741 | 29.137 | 23.443 | 29.274 |
| | Asien | 17.842 | 27.009 | 29.435 | 32.276 | 35.476 | 31.502 | 31.979 | 32.399 | 28.692 | 51.514 | 56.165 |
| | Afrika och Oceanien | 9.669 | 10.278 | 13.152 | 13.842 | 12.480 | 12.378 | 13.472 | 16.812 | 15.602 | 16.899 | 15.226 |
| Totalt | 202.458 | 166.841 | 232.769 | 226.490 | 202.402 | 190.424 | 207.475 | 203.124 | 200.274 | 224.017 | 238.391 | |
| Anläggningsmaskiner | Europa | 20.453 | 15.762 | 21.420 | 19.567 | 17.519 | 14.700 | 12.539 | 14.174 | 13.522 | 12.545 | |
| | Nordamerika | 6.217 | 5.025 | 7.278 | 7.218 | 5.685 | 5.105 | 5.710 | 7.127 | 5.240 | 6.782 | |
| | Sydamerika | 4.263 | 2.335 | 2.004 | 2.023 | 1.372 | 1.175 | 2.036 | 3.669 | 3.568 | 3.908 | |
| | Asien | 65.635 | 68.232 | 53.664 | 50.716 | 36.254 | 21.072 | 22.339 | 33.648 | 44.892 | 49.263 | |
| | Afrika och Oceanien | 3.303 | 2.406 | 2.519 | 3.130 | 3.297 | 2.254 | 2.094 | 2.699 | 3.564 | 2.982 | |
| Totalt | 99.871 | 93.760 | 86.885 | 82.654 | 64.127 | 44.306 | 44.718 | 61.317 | 70.786 | 75.480 | | |
| Bussar | Europa | 1.388 | 1.565 | 2.350 | 2.142 | 2.645 | 2.676 | 2.431 | 2.221 | 2.146 | 2.491 | 2.695 |
| | Nordamerika | 1.118 | 1.644 | 3.084 | 2.796 | 2.973 | 2.659 | 2.398 | 1.590 | 1.752 | 1.826 | 3.014 |
| | Sydamerika | 726 | 1.152 | 1.917 | 973 | 784 | 1.149 | 1.415 | 2.985 | 2.434 | 2.560 | 2.620 |
| | Asien | 585 | 1.097 | 1.465 | 1.451 | 2.186 | 1.849 | 1.656 | 1.242 | 1.822 | 2.945 | 3.417 |
| | Afrika och Oceanien | 705 | 797 | 915 | 1.064 | 805 | 1.220 | 925 | 721 | 756 | 856 | 1.040 |
| Totalt | 4.522 | 6.215 | 9.731 | 8.426 | 9.393 | 9.553 | 8.825 | 8.759 | 8.910 | 10.678 | 12.786 | |

| | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|--------------|
| | 2.068; 6,4 | 2.076; 7,1 | 2.077; 6,8 | 2.168; 7,9 | 2.320; 8,7 | 2.483; 8,5 | 2.471; 8,1 |
| | 207; 0,6 | 211; 0,7 | 220; 0,7 | 231; 0,8 | 255; 1,0 | 273; 0,9 | 255; 0,8 |
| | 192; 0,6 | 196; 0,7 | 192; 0,6 | 218; 0,8 | 243; 0,9 | 260; 0,9 | |
| | 4.817; 14,9 | 4.430; 15,2 | 4.919; 16,2 | 4.982; 18,1 | 5.815; 21,9 | 7.372; 25,2 | 7.970; 26,2 |
| | 301; 0,9 | 333; 1,1 | 344; 1,3 | 332; 1,2 | 347; 1,3 | 413; 1,4 | 474; 1,6 |
| | 1.681; 5,2 | 1.792; 6,1 | 1.885; 6,2 | 2.472; 9,0 | 2.221; 8,4 | 2.358; 8,1 | 2.554; 8,4 |
| | 13,3; 0,04 | 12,9; 0,04 | 32,1; 0,1 | 37,9; 0,1 | 23,4; 0,1 | 26; 0,1 | 34; 0,1 |
| | 31.941; 98,6 | 27.649; 94,9 | 27.824; 91,6 | 24.944; 90,4 | 28.395; 107,0 | 32.547; 111,4 | 25.943; 85,5 |
| | 323,8 | 291,5 | 303,6 | 276,0 | 265,4 | 292,2 | 303,6 |

Aktiestatistik

| Data per aktie ¹ | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 |
|--|--------------------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Resultat, kr ¹ | 16,12 | 9,50 | 17,64 | 12,25 | 10,08 | 6,47 | 7,42 | 1,03 | 1,77 | 5,44 | 8,75 |
| Ordinarie utdelning, kr | 6,50 ⁸ | 6,00 | 0 | 5,00 | 4,25 | 3,25 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 |
| Extra utdelning, kr | 16,00 ⁹ | 9,00 | 0 | 5,00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Aktiekurs vid årets slut, (B-aktien), kr | 209,65 | 193,80 | 156,90 | 115,95 | 152,70 | 106,40 | 79,10 | 84,70 | 84,45 | 88,80 | 75,30 |
| Direktavkastning, (B-aktien), % ² | 10,7 | 7,7 | 0 | 8,6 | 2,8 | 3,1 | 3,8 | 3,5 | 3,6 | 3,4 | 4,0 |
| Effektiv avkastning, (B-aktien), % ³ | 20 | 33 | 35 | -21 | 48 | 39 | -3 | 4 | -2 | 22 | -34 |
| P/E-tal (kurs/resultat), (B-aktien) ⁴ | 13,0 | 20,4 | 8,9 | 9,5 | 14,8 | 16,4 | 10,7 | 82,2 | 47,7 | 16,3 | 8,6 |
| EBIT-multipel ⁵ | 8,3 | 12,5 | 6,1 | 6,5 | 9,9 | 11,7 | 7,7 | 26,3 | 19,6 | 9,0 | 5,1 |
| Utdelningsandel, % ⁶ | 140 | 158 | 0 | 82 | 41 | 50 | 40 | 291 | 169 | 55 | 34 |
| Eget kapital, kr ⁷ | 69 | 72 | 68 | 61 | 52 | 47 | 41 | 39 | 38 | 43 | 42 |
| Avkastning på eget kapital, % | 23,4 | 13,8 | 27,0 | 21,3 | 20,5 | 14,9 | 18,4 | 2,8 | 5,0 | 12,9 | 23,1 |

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 dividerad 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 Enligt styrelsens förslag till årsstämman 2022.

9 Varav 9,50 kronor per aktie avseende utdelning av likviden från försäljningen av UD Trucks utbetalad i juli 2021 och 6,50 kronor per aktie föreslagen av styrelsen till årsstämman 2022.

Övriga aktiedata

| | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Antal ägare vid årets slut | 362.144 | 283.731 | 250.798 | 245.663 | 240.251 | 237.654 | 234.989 | 237.871 | 246.265 | 242.482 | 251.715 |
| Antal utestående A-aktier vid årets slut, miljoner | 445 | 448 | 456 | 457 | 459 | 472 | 485 | 492 | 499 | 526 | 643 |
| Antal utestående B-aktier vid årets slut, miljoner | 1.588 | 1.585 | 1.577 | 1.576 | 1.573 | 1.560 | 1.546 | 1.537 | 1.530 | 1.502 | 1.385 |
| Genomsnittligt antal utestående aktier, miljoner | 2.033 | 2.033 | 2.033 | 2.032 | 2.032 | 2.031 | 2.030 | 2.028 | 2.028 | 2.028 | 2.027 |
| Årlig omsättning A-aktier, Stockholm, miljoner | 88,1 | 65,7 | 43,8 | 51,8 | 46,7 | 67,2 | 51,7 | 86,3 | 53,0 | 45,4 | 130,5 |
| Årlig omsättning B-aktier, Stockholm, miljoner | 1.065,9 | 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 |

De största aktieägarna i AB Volvo, 31 december 2021

| | Antal aktier | Röstandel, % | Kapitalandel, % |
|-----------------------------------|--------------------|--------------|-----------------|
| Industrivärden | 174.200.000 | 27,7 | 8,6 |
| Geely Holding | 167.247.516 | 16,0 | 8,2 |
| AMF Försäkring & Fonder | 69.775.433 | 5,4 | 3,4 |
| Alecta | 66.231.010 | 4,2 | 3,3 |
| AFA Försäkring | 15.003.079 | 2,3 | 0,7 |
| BlackRock | 69.062.595 | 2,1 | 3,4 |
| Fjärde AP-fonden | 16.476.306 | 1,7 | 0,8 |
| Norges Bank Investment Management | 46.764.623 | 1,6 | 2,3 |
| Vanguard | 51.343.420 | 1,5 | 2,5 |
| Swedbank Robur Fonder | 66.544.164 | 1,4 | 3,3 |
| Totalt | 742.648.146 | 64,0 | 36,5 |

Aktiefördelning, 31 december 2021

| Innehav | Antal aktieägare | Röstandel, % | Kapitalandel, % |
|-----------------------|------------------|--------------|-----------------|
| 1-1.000 aktier | 308.069 | 2,9 | 3,1 |
| 1.001-10.000 aktier | 49.694 | 5,9 | 6,8 |
| 10.001-100.000 aktier | 3.834 | 3,3 | 4,6 |
| 100.001- | 547 | 87,9 | 85,5 |
| Totalt | 362.144 | 100,0 | 100,0 |

Årsstämma den 6 april 2022

AB Volvos årsstämma hålls onsdagen den 6 april 2022. För ytterligare information om årsstämman 2022, se Volvos webbplats, www.volvokoncernen.se.

Volvos valberedning

Följande personer är ledamöter i Volvos valberedning:

| | |
|-----------------------|---|
| Bengt Kjell | Ordförande i valberedningen, (AB Industrivärden), utsedd av stämman. |
| Anders Oscarsson | (AMF och AMF Fonder), 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 2022 | 6 april 2022 |
| Rapport över det första kvartalet 2022 | 22 april 2022 |
| Rapport över det andra kvartalet 2022 | 19 juli 2022 |
| Rapport över det tredje kvartalet 2022 | 20 oktober 2022 |

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:

Jonas André 073-902 63 80
 E-mail: csr@volvo.com

Aktiebolaget Volvo (publ) 556012-5790
 Investor Relations, VGHQ
 405 08 Göteborg
 Sverige

Tel 031-66 00 00

www.volvogroup.se

V O L V O

Volvokoncernen bidrar till ett ökat välbefinnande genom att erbjuda transport- och infrastrukturlösningar som lastbilar, bussar, anläggningsmaskiner och motorer för marina och industriella applikationer samt finansiering och tjänster som ökar våra kunders drifttid och produktivitet. Volvo grundades 1927 och är i dag drivande i utvecklingen av framtidens hållbara transport- och infrastrukturlösningar. Volvokoncernen har sitt huvudkontor i Göteborg, 95.000 medarbetare och kunder på fler än 190 marknader. År 2021 uppgick nettoomsättningen till 372 miljarder kronor. Volvoaktien är noterad på Nasdaq Stockholm.

AB Volvo (publ)
405 08 Göteborg
Telefon 031-66 00 00
www.volvogroup.se